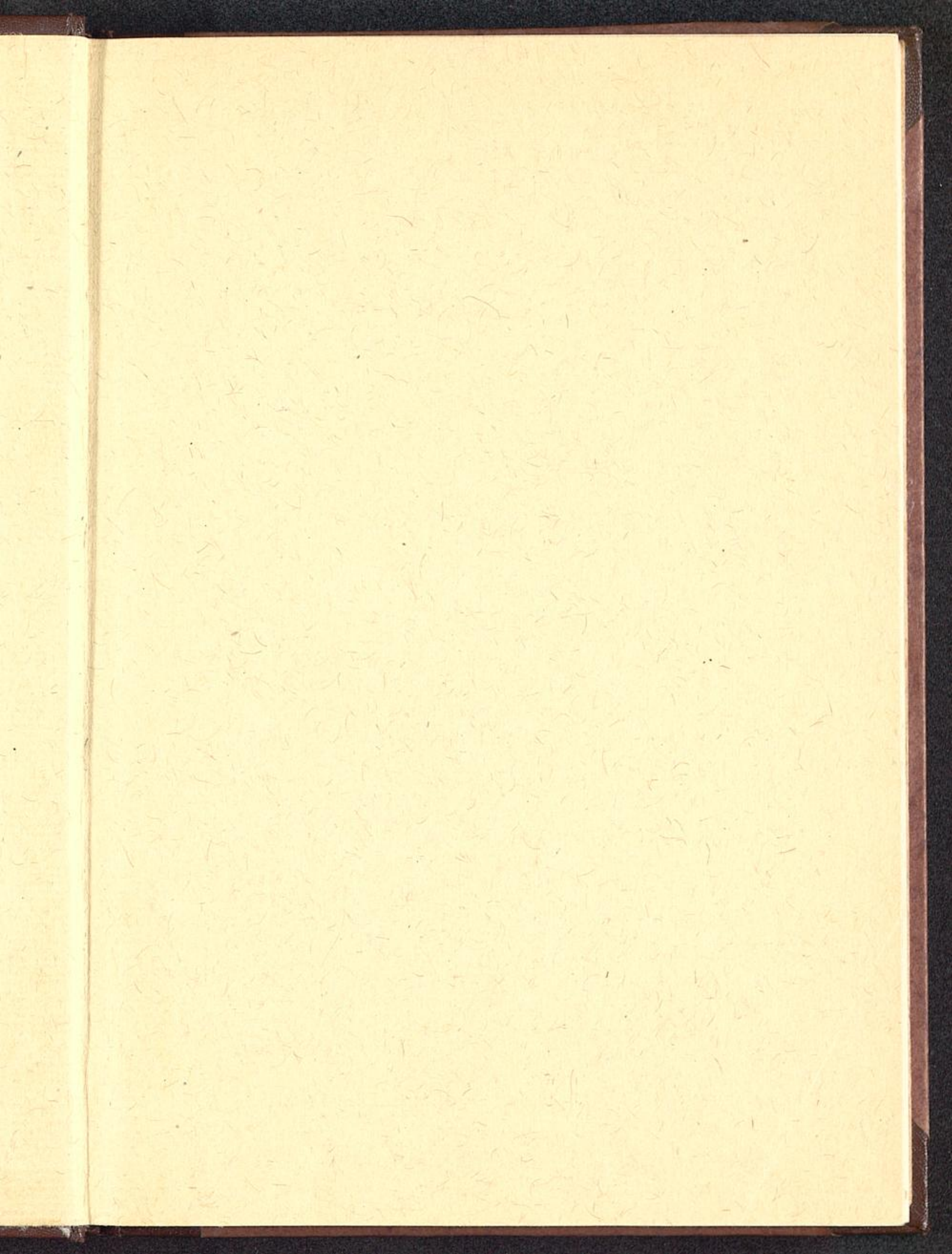
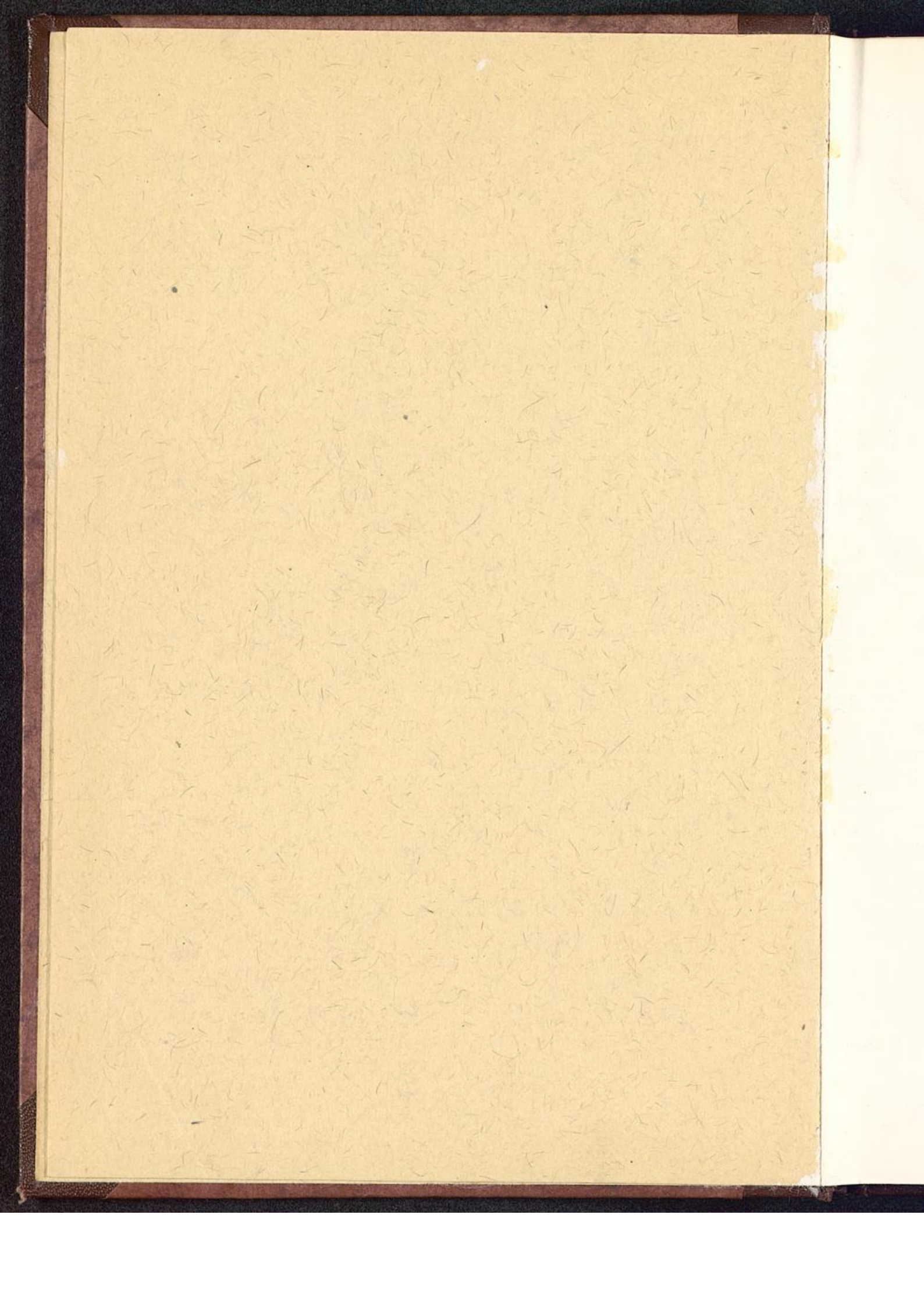


Ant.  
Archiv  
180

180

~~Fig 317~~





Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen



**Veröffentlichungen  
aus dem Staatsarchiv der  
Freien Hansestadt Bremen**

Herausgegeben  
von Karl H. Schwebel

---

**Heft 29**

ROLF ENGELSING

**Bremen als Auswandererhafen  
1683 - 1880**

---

CARL SCHUNEMANN VERLAG BREMEN  
1961



WE 4882



~~GF 406~~



~~F. n. 317.~~

Dem Verfasser der vorliegenden Arbeit wurde im Jahre 1958 der von der Freien Hansestadt Bremen für eine geschichtliche Darstellung aus hanseatischer Zeit ausgeschriebene Preis zu gleichen Teilen mit Herrn Dr. Jürgen Prüser zuerkannt. Die Jury bestand aus den Herren Prof. Dr. L. Beutin, Prof. Dr. A. v. Brandt, Dr. E. von Lehe, Dr. F. Prüser, Prof. Dr. W. Treue.

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort .....	7
Einleitung .....	9
<b>I. Die Auswanderung vom 17. Jahrhundert bis 1830 .....</b>	<b>11</b>
<b>II. Das Annahmegeschäft .....</b>	<b>27</b>
a) Die Emanzipation der Schiffsmakler .....	27
b) Das Annahmegeschäft von 1849 bis 1880 .....	37
c) Das Agenturwesen .....	45
<b>III. Die Bedeutung der Auswanderung für die bremische Wirtschaft ....</b>	<b>49</b>
a) Allgemeines .....	49
b) Die Einfuhr .....	66
c) Die Ausfuhr .....	76
d) Die Überseefirmen .....	79
<b>IV. Die Schifffahrt .....</b>	<b>85</b>
a) Der Verkehr mit den USA bis zum Aufkommen der Dampfschiffe ...	85
b) Vom Beginn der Dampfschifffahrt bis 1880 .....	92
c) Die Auswanderung nach Häfen außerhalb der USA .....	108
d) Der finanzielle Ertrag .....	117
e) Die Reedereien .....	124
<b>V. Staat und Auswanderung .....</b>	<b>131</b>
a) Die Gesetzgebung in Bremen .....	131
b) Die Gesetzgebung in den USA .....	135
<b>VI. Die Abwicklung des Auswandererverkehrs .....</b>	<b>143</b>
a) In Bremen .....	143
b) In Bremerhaven .....	152
c) Die Überfahrt .....	156
d) Der Auswanderer .....	167
e) Der Rückverkehr .....	174
Anhang 1 Ein Auswanderervertrag der Frankfurter Kompagnie von 1685 ...	178
Anhang 2 Verzeichnis der Schiffsmakler und Passagierexpedienten .....	179
Anhang 3 Statistik des Auswandererverkehrs .....	180
Archivalische Quellen .....	191
Literaturverzeichnis .....	192

MEMORANDUM

TO : [Illegible]

FROM : [Illegible]

SUBJECT : [Illegible]

[Illegible text follows, appearing as a list or series of paragraphs.]

## VORWORT

Der Text dieser Arbeit lag 1954 der Philosophischen Fakultät der Georg-August-Universität zu Göttingen als Dissertation vor. Er wurde im vergangenen Jahr für den Druck überarbeitet und gekürzt. Durchführung und Abschluß dieses Unternehmens förderten Hilfen, für die durch die folgenden Angaben Dank abgestattet werden soll.

Das Thema stellte Herr Staatsarchivdirektor i. R. Dr. F. Prüser. Die Dissertation betreute Herr Professor Dr. P. E. Schramm, dem der Verfasser auch sonst für vielfache Unterstützung zu danken hat. Die Veröffentlichung ermöglichte Herr Staatsarchivdirektor Dr. K. H. Schwebel, erleichterten die Herren Ltd. Regierungsdirektor Dr. E. Lutze, Senatsdirektor Dr. H. Maas, Dr. Hanns Meyer. Als Herausgeber unterzog Herr Staatsarchivdirektor Dr. K. H. Schwebel zusammen mit Herrn Archivamtmann F. Peters das Manuskript einer förderlichen kritischen Durchsicht. Druckkostenzuschüsse gaben die Handelskammer Bremen, der Herr Senator für das Bildungswesen, der Bremer Stipendienverein. Ein Dank gebührt ferner den Mitarbeitern der Institute, die Bücher und Archivalien zur Verfügung stellten.

Bremen, den 25. Februar 1961.

Engelsing

Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.

## Einleitung

Je deutlicher die Ausgestaltung des Weltverkehrs im 19. Jahrhundert die modernen Formen und die Aussichten des Lebens in den Vereinigten Staaten hervortreten ließ, desto mehr verstärkte sich deren Anziehungskraft auf das deutsche Bauern- und Kleinbürgertum, als es seit 1830 mit seinen Energien und Ideen den Daseinsbedingungen einer ländlichen Heimat entwuchs. In Anbetracht der Leistungen, mit denen deutsche Auswanderer zum Emporkommen der USA beitrugen, empfand man diesen Abfluß in der Epoche des Imperialismus in Deutschland fast einhellig als einen schmerzlichen Verlust von Volks- und Arbeitskräften. Die Rechner übersahen aber, daß sich die Erscheinung nicht im Rahmen der Nationalgeschichte, sondern der Weltgeschichte vollzog, und sie ließen außer acht, daß die Auswanderung selbst einen Ausgleich schuf, indem sie es den nordwestdeutschen und westeuropäischen Häfen wie Le Havre und Antwerpen ermöglichte, am Aufbau der Weltwirtschaft mitzuwirken oder teilzuhaben. Hier trat deutlich zutage, „daß die deutschen Auswanderer nicht mit Allem, was sie haben und sind, verlorengehen, vielmehr auf Handel und Industrie Deutschlands einen entschieden fördernden Einfluß üben“<sup>1)</sup>. Deshalb bemerkte 1858 eine bremische Zeitung geradezu, auswanderungspolitische Handlungen Deutschlands, die sich gegen die USA richteten, „würden dem deutschen Handel tiefere und nachhaltigere Wunden schlagen, als jemals feindliche Kaper und Blockaden gethan haben. Daß von den Passagiertransporten heutzutage fast aller Handel zwischen Europa und Amerika unmittelbar abhängig ist, weiß jedes Kind. Alle großen Handelsplätze der Staaten Großbritannien, Frankreich, Belgien, Holland, welche das amerikanische Geschäft betreiben, verdanken ihre commercielle Geltung vorzugsweise der Beförderung von Auswanderern. Ohne Auswanderung keine Rhederei, ohne Rhederei kein Waarenaustausch — diese Regel gilt überall“<sup>2)</sup>. Wilhelm Roscher verglich die Wirkung der Auswanderung daher nicht unglücklich mit den Folgen, welche sich aus den Kreuzzügen des Mittelalters unmittelbar für Venedig und Genua, mittelbar für ganz Europa ergaben<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Preußische Jbb. 2, 1858, S. 654.

<sup>2)</sup> Deutsche Auswandererztg. 1858, 32, 37, 38; vgl. Karl Marx, Das Kapital, Berlin 1947, Bd. 1, S. 742.

<sup>3)</sup> Wilhelm Roscher, Nationalökonomische Ansichten über deutsche Auswanderung. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1848, 1, S. 110; Ders., Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung, 2. Aufl., Leipzig u. Heidelberg 1856, S. 393.

Der folgenden Darstellung geht es dementsprechend kaum um die Auswanderung selbst, über die viel Literatur vorliegt oder fortlaufend entsteht, sondern fast nur um ihre Bedeutung für Handel und Verkehr, von der man vergleichsweise wenig Genaues weiß. Sie schildert, in welcher Weise sich Deutschlands führender Auswanderungshafen Bremen dank dem Fahrgastverkehr nach 1830 der Lähmung seiner Wirtschaft entzog, mit seiner Hilfe die Ungunst seiner geographischen Lage überwand und zu einer Seestadt von internationalem Rang aufstieg.

## I. Die Auswanderung vom 17. Jahrhundert bis 1830

Als ausgangs des 17. Jahrhunderts die deutsche Auswanderung nach Nordamerika einsetzte, wurde Bremen sogleich zum Einschiffungshafen und erwarb dadurch zum ersten Male <sup>4)</sup> kaufmännische Beziehungen zur Neuen Welt. Der Anstoß ging von England aus. Um der Verfolgung zu entgehen, der seine Sekte auf der Insel ausgesetzt war, wünschte der Quäker William Penn, für sich und seine Glaubensgenossen eine Freistätte in Nordamerika zu schaffen. Zu diesem Zweck erwarb er seit 1674 Grundbesitz in der Kolonie New Jersey. Drei Jahre später reiste er nach Deutschland, um Anschluß an nord- und westdeutsche Pietisten zu finden und auch unter ihnen Käufer und Siedler anzuwerben. Ein Zufall verschaffte ihm in Herford die Bekanntschaft eines bremischen Kaufmanns, mit dem er sich eingehend über religiöse Gegenstände unterhielt. Dieser verwies ihn auf einen pietistischen bremischen Geistlichen, vermutlich den Schrittmacher der Richtung, Theodor Undereyck, und lud ihn ein, in seiner Wohnung in Bremen mit ihm zu verhandeln. In Begleitung holländischer und englischer Kaufleute besuchte Penn Bremen daraufhin vom 18. bis 20. Juli 1677. Zwar schlug Undereyck ein Gespräch aus, da er seine Stellung als Haupt einer auch in Bremen vorerst mißliebigen Partei nicht unnötig gefährden wollte. Dafür kam es zu Unterredungen mit verschiedenen anderen Anhängern des Pietismus, und Penn buchte den Aufenthalt mit Recht als einen Erfolg für sein Bekenntnis. Über das Ansiedlungsprogramm schweigt sein Reisebericht <sup>5)</sup>. Daß es aber zur Sprache kam und ebenfalls ein günstiges Echo fand, erwies der Fortgang.

Nachdem sich Penn nämlich zwecks Tilgung von Schuldforderungen seines Vaters an die britische Regierung 1681 auch mit einem Landstrich am Delaware, dem späteren Pennsylvanien, hatte belehnen lassen, konstituierte sich in Frankfurt am Main eine „Pennsylvanische Compagnie“ und erwarb von Penn 25 000 Äcker zu 10 000 sh nebst jährlicher Steuer. Bereits ein Jahr nach der Gründung, 1683, schiffte sich Franz Daniel Pastorius als Bevollmächtigter der Gesellschaft mit den ersten Siedlern über Holland und England nach Pennsylvanien ein und gründete Germanopolis, nachmals

<sup>4)</sup> Die Vermutungen von Johann Georg Kohl, Über die Spuren einer alten Schifffahrts- und Handelsverbindung Bremens mit dem Norden Europas und mit Amerika im 11. Jahrhundert. In: Brem. Jb., 4, 1869, S. 436 ff., widerlegt Beutin, Bremen, S. 273.

<sup>5)</sup> William Penn, Journal of his travels in Holland and Germany in 1677, London 1835, S. 26, 116 ff.; Wilhelm Hubben, Die Quäker in der deutschen Vergangenheit, Leipzig 1929, S. 21, 109 ff.

unter dem Namen Germantown ein Stadtteil von Philadelphia<sup>6)</sup>). Angesichts dieses Ereignisses erweiterte sich die Gesellschaft und nahm neue Mitglieder auf, durch die sie alsbald auch in Bremen Fuß faßte. Neben sechs Teilhabern, die in Frankfurt, Wesel, Rotterdam und London wohnten und meist Kaufleute waren, traten der Jurist Gerhard von Mastricht, derzeit Universitätsprofessor in Duisburg, und der Kölner Kaufmann Johann Lebrun durch Kauf von je 1667 Äckern der Kompanie bei.

Wie Lebrun stammte Mastricht, der Abkomme einer ursprünglich holländischen Familie war, aus Köln, wo sie zur Minderheit der calvinistischen Bevölkerung gehörte<sup>7)</sup>. Mit Bremern hatte er bereits als Student in Basel verkehrt. Während seiner Tätigkeit in Duisburg, dessen Universität viele Bremer aufsuchten und wo auch Undereyck einige Zeit gewirkt hatte, erhielt er 1677 mehrere Besuche Penns. Obwohl die Männer verschiedene religiöse Ansichten verfochten und ihren Zwist nur mit Mühe beilegten, erwies Mastricht Penn einige Gefälligkeiten und schuf dadurch die Voraussetzung zu seinem Eintritt in die Pennsylvanische Compagnie. Dank dem Einfluß pietistischer Ratsherren wurde er 1688 als Ratssyndikus nach Bremen berufen<sup>8)</sup>. Sein Schwager Lebrun, der Penn durch Mastrichts Vermittlung kennengelernt hatte, war seinerseits mit der bedeutenden bremisch-kölnischen Kaufmannsfamilie Meinertzhagen verschwägert und bereits 1684 in Bremen eingewandert<sup>9)</sup>. Es zeugt für seinen gesellschaftlichen Rang, daß er 1698 einen Sitz im Rat erlangte. Hier sorgte er gemeinsam mit Mastricht für den Schutz denunzierter bremischer Pietisten<sup>10)</sup>. Seine Verwandtschaft mit der bremisch-clevischen Familie Tilemann mag es Mastricht erleichtert haben, Verbindungen zwischen der Kompagnie und pietistischen Auswanderern aus Cleve zu knüpfen. Beziehungen zu England

<sup>6)</sup> Oswald Seidensticker, Die erste deutsche Einwanderung in Amerika und die Gründung von Germantown im Jahre 1683, Philadelphia 1883, S. 46 f.; A. B. Faust, F. D. Pastorius and the 250th anniversary of the founding of Germantown, Philadelphia 1934; Friedrich Nieper, Die ersten deutschen Auswanderer von Krefeld nach Pennsylvanien, Neukirchen 1940, S. 80 ff.

<sup>7)</sup> H. W. Rotermond, Lexikon aller Gelehrten, Bremen 1818, Bd. 2, S. 9 ff.; Walter Ring, Geschichte der Universität Duisburg, Duisburg 1920, S. 136 f., 157.

<sup>8)</sup> Hermann Post, Brem. Chronik 1679–1756, Bd. 5, S. 59 (SB Bremen: Brem. a. 798); Johann Philipp Cassel, Bremensia, Bremen 1766, Bd. 1, S. 297.

<sup>9)</sup> StAB: P. 1. s. 13. d. 6., S. 340; ad P. 1. s. 13. b. 2. a., S. 203; H. Post, *Fasti consulares et senatorii, Bremae 1726*, S. 54, 437; Ders., *Brema literata, Bremae 1726*, S. 16; Genealogische Tabelle der Meinertshagenschen Familie, S. 10, 32 (SB Bremen: Brem. a. 216). Hochzeitsgedichte, Totenreden usw. mit weiteren Angaben weist der Personenkatalog zu den Bremensien der SB Bremen nach.

<sup>10)</sup> Wilhelm v. Bippen, Bremische Sectirer des 17. und 18. Jahrhunderts. In: Brem. Jb., 13, 1886, S. 130. Ders., Geschichte der Stadt Bremen, Halle u. Bremen 1904, Bd. 3, S. 209.

besaß er durch seine eigenen Vorfahren sowie seine zweite Ehefrau Elisabeth Paine. Sie gehörte einer — wohl ihrer Zugehörigkeit zu den Quäkern halber — unter Cromwell aus England geflüchteten Kaufmannsfamilie an, die in Bremen die erste Tabakfirma errichtet hatte<sup>11)</sup>. Ein Sohn Lebruns heiratete in das Geschlecht de Hase ein, das sowohl in Frankfurt, dem Zentrum der Kompagnie, wie in Bremen unter den Pietisten eine führende Rolle spielte. Ein anderer Sohn Lebruns wurde Prediger. Pastorius bezeichnete die Teilhaber daher wohl zu Recht als „fromme und gottesfürchtige Personen“, die sich auf das Unternehmen einließen „nicht so sehr um zeitlichen Gewinns willen als vielmehr vor sie und andere redliche Leute eine Pelta oder Zufluchts-Platz zu haben, wenn der gerechte Gott seine Zorn-Schalen über das sündliche Europa ausschütten würde“<sup>12)</sup>. Dementsprechend war ursprünglich ausgemacht, daß sie Pastorius nach Pennsylvanien folgen sollten. Dazu kam es jedoch in keinem Fall, „weilen sie die Einöde und Langweil scheuen“ und die Lage der Pietisten sich in Deutschland besserte, statt, wie man gefürchtet hatte, unhaltbar zu werden. So blieb es bei einem Plan, den nur Pastorius selbst völlig ernst nahm. Die Gesellschafter begnügten sich, die Interessen der Kompagnie — und damit ihre eigenen — in Deutschland wahrzunehmen. „Diese bestellen die ihnen zugesandte Brieffe und Waren von Hand zu Hand, biß sie in das abgehende Schiff kommen“, berichtet Pastorius<sup>13)</sup>. „Auch gehen sie denenjenigen Personen mit Rath und That an die Hand, welche aus redlicher Intention in Pennsylvanien überzufahren verlangen.“ Hauptsächlich hatten sie mit dem Abschluß von Landpachtverträgen und Schiffahrtskontrakten sowie bei der Durchführung der Ausreise zu tun.

Wie die britische Navigationsakte es verlangte, fand die Einschiffung nicht auf dem Kontinent, sondern in England, namentlich in Port Deal, statt. Schiffe, in denen je 35 bis 40 Personen für je 22 bis 36 Tlr. Platz fanden, reisten regelmäßig vom April bis Herbst jeden Jahres. Der Zwischenverkehr nach England wurde in Holland, Hamburg und Bremen abgewickelt, wo ein Heinrich Peterson die Expeditionen leitete. „Will man zu Wasser reisen und mit den geringsten Kosten, so gehet man nacher Hamburg oder Bremen, von dar mit Schiffen nach Engelland. Es wäre denn Sache, daß man an näheren Orten Schiffe anträfe, die nach America zu gehen entschlossen“, heißt es in einem gedruckten Leitfaden für Aus-

<sup>11)</sup> Witzendorff, Handel, S. 158 f.

<sup>12)</sup> Franciscus Daniel Pastorius, Umständliche Beschreibung der zu allerletzt erfundenen Provintz Pennsylvaniae, Frankfurt u. Leipzig 1700, S. 90.

<sup>13)</sup> Pastorius, a. a. O., S. 35; vgl. Kochenthaler, Ausführlicher und umständlicher Bericht von der berühmten Landschaft Carolina, 4. Aufl., Frankfurt 1709, S. 26 f.

wanderer von 1702<sup>14)</sup>. Ein in Bremen erhaltener Vertrag belegt, daß die Stadt mindestens seit 1685 zu den Einschiffungshäfen gehörte.

Auch für die bremische Ausfuhr war das Unternehmen von Vorteil. Im Auftrag der Kompagnie eröffnete Pastorius in Philadelphia ein Warenhaus, das vor allem Tuche verkaufte. Anfangs erzielte man freilich nur mäßigen Gewinn, da sich die Auswanderer an den Ausreiseplätzen gewöhnlich reichlich eindeckten<sup>15)</sup>. Dennoch entwickelte sich in Bremen ein lebhafter Export über England, wohin z. B. 1696 Leinwand im Wert von 1 Million Taler ging. Neben Osnabrücker Tuchen gelangten Erzeugnisse der bremischen Industrie wie die bekannten „Bremer Laylacken“ nach Pennsylvanien und Carolina. Außerdem durften die Auswanderer Handwerkszeug, insbesondere Eisenwaren, mitführen<sup>16)</sup>. Obwohl Karl II. den Hansestädten 1663 Zollvergünstigungen und das Recht zur ungehinderten Ein- und Ausfuhr zugebilligt hatte, bereitete die britische Zollpolitik mitunter viele Schwierigkeiten. Zeitweise erschwerte sie die Ausfuhr derart, daß Verhandlungen erforderlich wurden, an denen sich Maastricht kaum zufällig beteiligte<sup>17)</sup>.

Auch sonst ließen sich die Pläne der Kompagnie nicht vollends erfüllen. Nur ein Teil des in Pennsylvanien erworbenen Gebiets wurde besiedelt, noch weniger nutzbar, da die deutschen Teilhaber nach Pastorius' Rücktritt im Jahre 1702 ihre Besitztitel durch undurchsichtige Manipulationen führender Ansiedler beinahe gänzlich verloren<sup>18)</sup>. Damit trat Bremen auch als Einschiffungshafen zurück. Mit der Pfälzer Auswanderung von 1709 hatte die Stadt kaum noch zu tun: der große Strom ging über die holländischen Seestädte nach England, von wo allerdings mancher Rückwanderer über Bremen heimkehrte. Von andauernden bremischen Beziehungen zu Pennsylvanien ist nichts bekannt, und ebenso ungewiß ist, ob Lebrun, der 1717, oder Maastricht, der 1722 starb, irgendwelche Anrechte in Germantown nachließen. Seit der Enteignung von 1702 waren diese jedenfalls belanglos.

Erst nach dem Siebenjährigen Krieg fand eine erneute „Massenauswanderung“ über die Nordseehäfen statt — wiederum nach England,

<sup>14)</sup> Daniel Falkner, Curieuse Nachricht von Pensylvania in Norden-America, Frankfurt u. Leipzig 1702, S. 1, 50.

<sup>15)</sup> Gabriel Thomas, Continuatio der Beschreibung Pensylvaniae, Frankfurt u. Leipzig 1702, S. 32.

<sup>16)</sup> (M. W. Hoen u. a.), Das verlangte, nicht erlangte Canaan, Frankfurt u. Leipzig 1711, S. 11 f.; (Lawson), Allerneueste Beschreibung der Provintz Carolina. Deutsch von M. Vischer. Hamburg 1712, S. 140.

<sup>17)</sup> Hermann Post: Brem. Chronik 1648–79, Bd. 4, S. 333, 361 (SB Bremen: Brem. a. 797.); J. H. Duntze, Geschichte der freien Stadt Bremen, Bremen 1851, Bd. 4, S. 361.

<sup>18)</sup> Martin Lohmann, Die Bedeutung der deutschen Ansiedlung in Pennsylvanien, Stuttgart 1923, S. 21 f. (Schriften des Deutschen Auslandinstituts. Kulturhistorische Reihe 12).

da die Hansestädte noch keine transatlantische Schifffahrt unterhielten. Dies geht aus Protesten binnendeutscher Staaten hervor, die das Entweichen von Militärpflichtigen zu verhindern suchten. „Die von Kreis-Ausschreibungs-Ämtern gemachte Vorkehrungen“, heißt es in den Beschwerden, „hätten aber um des willen entgegen diese Entvölkerung die hinlängliche Wirkung nicht verschaffen können, weil in merern Reichs-Städten die Versammlungsniederlage und die Transportirungs-Gelegenheit, zumal zu Wasser, gestattet, sonderlich aber den verführerischen Anwerbern und Unterhändlern in solchen . . . Reichs-Städten die größte Handbietung geleistet wird.“ Joseph II. erließ daraufhin 1768 für die Reichsstädte, „wo der gemeinschädliche Unfug sothaner Werbungen am häufigsten getrieben wird, vorzüglich und namentlich“ für Hamburg, Lübeck und Bremen, ein Gesetz, das die Beförderung von Auswanderern verbot und die Unternehmer mit Leibes- und Todesstrafen bedrohte<sup>19)</sup>. Es fruchtete wenig und auch das nicht lange, bewirkte aber, daß sich das Geschäft seitdem heimlicher fortsetzte. Die Öffentlichkeit erfuhr nur von dem Durchmarsch von 12 000 Mann hessischer Truppen, die sich im Frühjahr 1776 teils zu Fuß, teils zu Schiff weserabwärts nach Bremen und von hier aus nach Bremerlehe begaben, um auf Grund von Subsidienvträgen als englische Hilfstruppen in englischen Schiffen nach Nordamerika zu fahren. Soweit sie den Krieg überstanden, kehrten sie samt einigen Hanauer, Ansbacher und Waldecker Regimentern, die sich angeschlossen hatten, nach dem englisch-amerikanischen Frieden von Paris 1783 auf demselben Wege in die Heimat zurück<sup>20)</sup>.

Wichtig für Bremen war an dem Friedensvertrage nur, daß die Anerkennung der USA durch England die Gültigkeit der Navigationsakte im nordatlantischen Verkehr beseitigte. Der Weg nach Übersee war offen und die Kaufmannschaft sogleich bereit, die Gelegenheit zu nutzen. Bereits 1782 fuhr die „Lavater“ als erstes bremisches Schiff nach Baltimore, weitere folgten bald.

Angelockt von den Aussichten, die ihnen Wirtschaft und Verfassung der USA boten, ließen auch die Auswanderer nicht auf sich warten, ja, man zog sie heran. Das bezeugt die Ausreise des Glasfabrikanten Johann Friedrich Amelung, die 1784 viel Aufsehen erregte<sup>21)</sup>. Amelung, etwa 1742 ge-

<sup>19)</sup> Kapp, Geschichte, S. 392 f.

<sup>20)</sup> Johann Gottfried Seume, Mein Leben, Leipzig 1813, S. 121 ff., 178 f., Friedrich Corßen, Begebenheiten, so sich in Bremen in meinem Leben zugetragen (1739 bis 1802), S. 176 (SB Bremen: Brem. b. 1440). Bremer Chronica, S. 169 (SB Bremen: Brem. a. 1126).

<sup>21)</sup> StAB: H. 4. q. [5, 6]; Dieter Cunz, Amelung's Old Frederick Glass. In: American German Review 12, 1946, S. 16 ff. Ders., The Maryland Germans, Princeton 1948, S. 163 f.; Dorothy Mackay Quynn, Johann Friedrich Amelung at New Bremen. In: Maryland Historical Magazine 43, 1948, S. 155 ff.

boren, war ursprünglich Obervogt in Rodewald bei Nienburg, ehe ihn 1773 wirtschaftliche Schwierigkeiten nötigten, seinen Meierhof zu verkaufen und in Grünenplan in die Glasfabrik seines Bruders einzutreten. Nach einer Amerikareise gewann er 1783 Verbindung mit den bremischen Firmen Hermann Heyman Sohn, Henrich & Johannes v. Lengerke und Henrich Talla, die soeben eine Aktiengesellschaft mit 200 Anteilen von je 500 Talern für den Handel mit Nordamerika gegründet hatten<sup>22)</sup>. Man kam überein, daß Amelung in Baltimore eine Glasfabrik errichten, die Firmen einen Teil der Finanzierung und die Verschiffung übernehmen sollten.

Amelung warb daraufhin in Thüringen, Sachsen und Böhmen Facharbeiter an, die gegen Vorschuß des Reisegelds für zehn Jahre in seine Hörigkeit gerieten, um es abzuverdienen. Als er sich auch um Hannoveraner bemühte, überschüttete die Braunschweigisch-Lüneburgische Regierung den Bremer Senat mit Vorwürfen und beklagte sich über die Propaganda der Kaufleute, die „das Emigrationsgeschäft als eine förmliche Handlungsspeculation betrieben“. Um sich zu verteidigen, gaben sich diese als Kommissionäre aus. Überhaupt hätten sie sich auf Amelungs Plan nur ungerne eingelassen und ihm die Vielzahl der amerikanischen Glasfabriken vorgehalten; „allein nichts konnte den Muth und den Sinn des Mannes erschüttern. Sein summum bonum war America, er mußte, er wollte dahin“. Nicht anders die Arbeiter, „die sich in America goldene Berge dächten“. Dabei machten die Kaufleute kein Hehl daraus, daß sie der Auswanderung freundlich gegenüberstanden und Amelungs Vorhaben als „natürlichen Trieb zur Freiheit“ befürworteten. „Als Kaufleute aber ständen ihre Schiffe, ihr Credit und ihre Empfehlungen einem jeden zu Dienste. Dafür trieben sie einen freyen Handel, von dem nicht nur der hiesige Staat, sondern ganz Deutschland bestehen müßte und dem sie, solange sie vom Handel lebten, nicht entsagen könnten oder würden.“

Solche Einwände verfangen in Hannover allerdings so wenig, daß man sogar mit einer Beschwerde beim Reich drohte. Nicht ohne Bitterkeit vermerkte der bremische Syndikus v. Post im Hinblick auf die militärische Zwangsdeportation von 1776, daß „die minder mächtigen Reichsstädte in einer gewis bedauernswürdigen Lage sind, wenn bald diese, bald jene Grundsätze in puncto emigrationis angenommen und sie darnach beurtheilt und gerichtet werden wollen. Und was könnte Kaufleute, die in den blühendsten Handlungen sind, reitzen, bis zu dem sordidesten Geschäfte eines Seelenverkäufers sich herabzulassen?“ Dennoch war nicht zu leugnen, daß Schiffe, die nach Westeuropa, Ostindien, Mittel- und Nordamerika abgingen, laufend zahlreiche Passagiere annahmen. Da man aber die Einschiffung in

<sup>22)</sup> AHB: C. 76. b.

Vege sack oder auf nichtbremischem Gebiet durchführte, entzog sie sich der amtlichen Kenntnis und erst recht einer Kontrolle. Wie der Streit mit Hannover ans Licht brachte, war die Annahme von Auswandernden sogar sehr beliebt. „Welcher Kaufmann ergreift nicht jetzt bey der Menge der Schiffe, die außer Activität sind, die Gelegenheit, wo er Fracht erhalten kann?“ erklärten die drei Firmen und erinnerten an den Wettbewerb Hamburgs, das gerade dank seines Auswandererverkehrs „weit stärkere Geschäfte mit America hat denn Bremen“<sup>23)</sup>.

Um Hannover zu besänftigen, sah sich der Senat trotzdem gezwungen, das Verbot der Auswanderung zu erneuern, Annoncen zu untersagen und die „großen Häuser“ eidlich zu verpflichten, das Gesetz einzuhalten. Amelung war freilich bereits im Frühjahr 1784 mit 68 Arbeiterfamilien auf der „Fama“, die Heymann und Talla gehörte und drei Glasöfen mitführte, nach Baltimore abgereist. In New Bremen nahe der Stadt gründete er eine Glashütte, an der sich die Bremer Firmen mit 10 000, amerikanische Finanziere mit 15 000 Dollars beteiligten. Da sich die Bremer bei ihren nordamerikanischen Unternehmen übernommen hatten, geriet die Fabrik aber nach kurzer Blüte trotz ihrer Leistungsfähigkeit in Konkurs und ging 1799 an einen anderen Deutschamerikaner über.

Währenddessen hielt der bremische Auswandererverkehr an, und dem Senat schien gut, das Geschäft zu dulden, indem er es ignorierte. Als Preußen sich 1792 dagegen verwahrte, daß Werber der amerikanischen „Genesee Association“ „nützliche Unterthanen“ in Bremen zusammenzogen, vermochte der Senat dies nur mit Worten zu bestreiten. „Überhandnehmende Auswanderungen“ fielen vor und rissen allein deshalb niemals ab, weil eine Schar von Agenten die arme Bevölkerung mit Handgeldern und vorgespiegelten Luftschlössern verführte und dafür Provisionen einstrich, mit denen manche Reeder ebensowenig sparten wie überseeische Unternehmer, die Arbeiter oder Soldaten suchten. Um Bremen das Wohlwollen des Reiches zu sichern, erneuerte der Senat das Beförderungsverbot 1792 zwar formell, hütete sich aber, im Landgebiet oder in Vegesack, wo „wegen ihren vorzüglich vortheilhaften Lagen, um die Auswanderungen zu begünstigen, heimliche Sammelplätze“ angelegt waren, die vorgesehenen Kontrollen durchzuführen<sup>24)</sup>. Eine Aufsicht über amerikanische Schiffe war ohnehin undenkbar, da sonst der Ausschluß bremischer Fahrzeuge von den Häfen der USA drohte, während die Gefahr, das Geschäft an Oldenburg zu verlieren, handgreiflich wurde, wenn man allein die bremischen Reeder überwachte. Ebenso sehr hütete sich der Senat, „die natürliche Freiheit des

<sup>23)</sup> Vgl. Baasch, Beiträge S. 66 ff.; Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft von New York 1883, S. 12 f.

<sup>24)</sup> StAB: H. 4. q. [6. Nr. 6.]; Heineken, Geschichte, S. 198.

Menschen, davon zumahlen in diesen Zeiten der Begriff bey manchen äußerst überspannt ist“, im Stil der absolutistischen Bevölkerungspolitik zu beschränken, die sich nur von der Vermehrung der arbeitsfähigen Landesuntertanen, nicht aber von der Freizügigkeit wirtschaftliche Vorteile versprach. Soweit sich die bremischen Verhältnisse beurteilen ließen, war offenkundig, daß als Auswanderer stets nur zwei Gruppen in Betracht kamen, nämlich Arme und Asoziale, die man zugunsten der Staatskasse wie der Moral und Sicherheit gern entbehrte, und Kaufleute, deren Abzug im Interesse des Überseehandels lag und daher gelegentlich bereits durch staatliche Unterstützung gefördert worden war <sup>25)</sup>.

Es genügte nicht, daß die Kaufleute weiterhin lediglich in europäischen Handelsstädten wie Amsterdam, Bordeaux, Nantes, Rouen, Lissabon, London und Halifax ihre Zweigniederlassungen errichteten, obwohl der Handel mit Westindien und den USA unerhört zunahm <sup>26)</sup>. Denn sonst blieb „der Gang der Handlung so, daß man nur Waren für eigne Rechnung dahinsandte und für den Verkaufspreis Amerikanische Producte zurückerhielt“, d. h. per Baratto Ware gegen Ware tauschte und sowohl auf Marktkenntnis wie Kreditgeschäfte verzichtete. Außerdem „kam es hierbei darauf an, ob man in Amerika in gute Hände fiel“; und da dies in der Regel nicht geschah, häuften sich Falschsendungen, Betrug und Verlust, ganz davon zu schweigen, daß sich ein amerikanischer Geschäftsfreund der zugeschickten Ausfuhrartikel selten im erhofften Umfang annahm <sup>27)</sup>.

Um dem zu steuern, gingen junge bremische Kaufleute dazu über, vor allem nach Baltimore und Charleston sowie nach St. Thomas in Westindien auszuwandern; andere begaben sich nach New York, Saint Croix, Curaçao, Santo Domingo, Guadeloupe, Jamaica, Martinique und Surinam, was allerdings noch lange Zeit eine „denkwürdige Begebenheit“ blieb. Nach einer Anstellung in Landesfirmen eröffneten sie gewöhnlich Agenturen bremischer Häuser oder gründeten selbständige Geschäfte, die mit den Firmen der Heimatstadt eng zusammenarbeiteten und sich häufig auch kapitalistisch verflochten. Sie ersetzten die amerikanischen Geschäftspartner, förderten besonders die bremische Ausfuhr und gingen bei Kauf- und Verkauf vom Baratto zur Barzahlung oder zum Kreditgeschäft über. „Hierbey“, urteilt ein Zeitgenosse, „finden dann durchgehends beyde Parteyen ihren guten

<sup>25)</sup> Heyne, Quellen, S. 358 f.

<sup>26)</sup> J. C. Schedel, *Der Kaufmann auf Reisen*, Leipzig 1784, S. 126; Gottfried Christian Bohn, *Wohlerfahrner Kaufmann*, 5. Aufl., Hamburg 1789, S. 202; Engelbrecht, *Materialien*, Bd. 1, S. 491; Bd. 2, S. 432 f.; *Rhederrechnung 1773 bis 1776* (SB Bremen: Brem. a. 697).

<sup>27)</sup> Heineken, *Geschichte*, S. 267. Vgl. Witzendorff, *Beiträge*, S. 367 ff.; Beutin, *Bremen*, S. 16 ff.; StAB: Smidt-Archiv: Nr. 56 d.

Vorteil“<sup>28)</sup>. Handel und Verkehr wuchsen sprunghaft; 1785 kamen 6, 1790 20, 1795 40, 1799 72 und 1803 infolge einer schweren Krise wieder nur 28 Schiffe aus nordamerikanischen Häfen in Bremen an. Zur Einfuhr auf eigene Rechnung, die sich anfangs beinahe auf die ganze Ladung erstreckte, gesellten sich in wachsender Zahl Kommissionen auf Rechnung des amerikanischen Exporteurs.

Zu welchem Ausmaß sich der Reiseverkehr in den achtziger und neunziger Jahren entwickelte, ist nicht zu schätzen. Jedenfalls verkehrten seit 1792 zwei bremische Segler namens „Diana“ und „Die Krone“ regelmäßig zwischen Bremen, Baltimore und New York und „nahmen auch Passagiere mit“<sup>29)</sup>. Ausschließlich der vom Eigner allein befrachteten oder in Ballast ausgehenden Fahrzeuge expедиerten die Schiffsmakler 1798 19 Schiffe nach Baltimore, 3 nach New York, 6 nach Charleston, 2 nach St. Thomas, 1 nach Teneriffa<sup>30)</sup>. Am Ende des Jahrhunderts enthielten die bremischen Zeitungen während der Schifffahrtssaison regelmäßig Annoncen von je 3 bis 8 Schiffen, die Reisegelegenheit für Auswanderer ankündigten — hauptsächlich nach Baltimore, wohin um 1800 die drei bremischen Reedereien Buxtorf & Wichelhausen, H. Kulenkampff und F. W. Schultze Wwe & Sohn Liniendienste für den Personenverkehr unterhielten, hin und wieder aber auch nach Malaga, Surinam, Demerary usw. Fast zur Hälfte handelte es sich um bremische Segler, die z. T. mehr als 100 Passagiere unterbringen konnten, z. T. ausschließlich dem Transport von Auswanderern dienten.

Vielfach waren bereits gedruckte Kontrakte in Gebrauch<sup>31)</sup>. Sie lauteten meist dahin, daß der Auswanderer Überfahrt und Beköstigung vorgeschossen erhielt und dafür dem Kapitän das Recht einräumte, ihn als sogenannten „Redemptioner“ für einige Jahre in die Dienstherrschaft eines Amerikaners zu verkaufen. Das geschah durch Versteigerung, die man während der Liegezeit des Schiffes in den Hafenstädten veranstaltete; wer während dieser Zeit nicht loszuschlagen war, bekam den Freipaß. Infolge dieses Verfahrens lagen die Preise hoch und betrugten z. B. 1791 für einen erwachsenen Deutschen 20 bis 26 Pfund<sup>32)</sup>. Vereinzelt hielt sich diese Praxis, die die Reeder

<sup>28)</sup> Christian Nikolaus Roller, Versuch einer Geschichte der Kaiserlichen und Reichsfreyen Stadt Bremen, Bremen 1803, Bd. 4, S. 178.

<sup>29)</sup> AHB: A. II. 1. Nr. 11.

<sup>30)</sup> StAB: R. 11. e.

<sup>31)</sup> Bremer Wöchentliche Nachrichten 1797 ff.; J. P. Catteau, Voyage en Allemagne, Paris 1810, Bd. 1, S. 97; E. L. Brauns, Europa und Amerika, Grimma u. Leipzig 1850, S. 92; Germania, Bd. 3, S. 143 ff.; Stricker, Verbreitung, S. 116 ff.

<sup>32)</sup> Tecklenborg, Handlexikon, S. 342; Oswald Seidensticker u. Max Heinrici, Geschichte der Deutschen Gesellschaft von Pennsylvanien 1764–1917, Philadelphia 1917, S. 21 ff.; Kapp, Immigration, S. 9 ff., 183 ff.

wegen ihres spekulativen Einschlags wenig schätzten, bis 1820 und länger. Am längsten in Holland, wo die großen Scharen aus Süddeutschland und der Schweiz zusammenströmten, während die vergleichsweise kleinen Gruppen, die sich um 1800 in Bremen einfanden, überwiegend aus Hannover, Hessen, Westfalen und Brandenburg stammten.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte sich das Geschäft bereits derart eingespielt, daß sich der Senat 1804 anlässlich einer neuen Beratung über die Zweckmäßigkeit des rechtsgültigen Verbots eindeutig gegen seine Anwendung entschied. Man stimmte überein, daß das Reichsgesetz von 1768 „etwas hartes, anstößiges, dem Heilgeist nicht entsprechendes hat, da es freye Menschen hindern will, ihr wahres oder vermeintliches Glück machen oder ihr Unglück wenigstens mildern zu wollen. Es ist barbarisch und dem menschlichen Gefühl widersprechendes, um Leute, die in ihrem Unterlande darben oder gedrückt wurden und gewiß nur um deswillen, weil sie entweder für sich und die ihrigen ihr Auskommen nicht fanden oder unter der Fessel des Despotismus schmachteten, zu dem allemal harten Schritt, um ihren Heerd, ihr Vaterland, Freunde und Verwandte zu verlassen sich entschlossen und nun die weite Reise hierher gemacht haben, nun ohne weiteres zurücktreiben zu wollen“. Also beschloß man lediglich, die Sache „nicht mit zuvielm Eifer, nicht zu öffentlich zu betreiben“, ermahnte die Unternehmer zur Vorsicht und legte vorsorglich eine Sammlung von Unterlagen an, die Bremen gegen etwaige Anschuldigungen beim Reich rechtfertigen sollten <sup>33)</sup>.

Der Senat zögerte freilich nicht, sich unbequeme Ankömmlinge vom Leibe zu schaffen. Als 1805 vermögenslose Auswanderer, die auf Gerüchte über günstige Siedlungsmöglichkeiten in Malaga und anderen spanischen Besitzungen hereingefallen waren, samt ihren Familien in Bremen eintrafen, wies er sie sofort aus und brauchte in Berlin nur anzurühren, um weiteren Zuzug von Getäuschten aus der Gegend um Paderborn und Münster zu verhindern. Ein Jahr darauf kam die Auswanderung infolge des preußisch-französischen Krieges überhaupt zum Stillstand, und während Bremens Zugehörigkeit zum Empire durften nicht einmal in Amerika ansässige Bürger die Stadt verlassen <sup>34)</sup>. 1813 erlangte sie ihre Unabhängigkeit zurück und brauchte bei der Wiederaufnahme des Verkehrs keinerlei Hindernisse mehr zu fürchten, nachdem die deutsche Bundesakte von 1815 das Verbot der Auswanderung bis auf wenige Einschränkungen beseitigt hatte. Die Auswirkung der napoleonischen Kriege, vor allem die wirtschaftliche Not Deutschlands, die nach den Mißernten von 1816 und 1817 einen

<sup>33)</sup> StAB: H. 4. q. [6. Nr. 2–6].

<sup>34)</sup> Johann und Carl H. Gildemeister, Familienchronik (Ms. in Privatbesitz), S. 98; StAB: Ss. 2. a. 2. f. 3. pp. Brief L. v. Kapff & Co. vom 29. Mai 1809.

Höhepunkt erreichte, verhalfen ihr alsbald zum Aufschwung<sup>35)</sup>. Da die größten Züge aus Baden, dem Elsaß und der Schweiz kamen, wurden die holländischen Häfen zunächst die wichtigsten Einschiffungsplätze.

Bremen beteiligte sich erst seit 1817, als drei Schiffe in der regulären Fahrt nach New Orleans Auswanderer beförderten. Nach 1820 verlagerte sich der Reiseverkehr nach Baltimore und New York. Auf Rechnung der Reeder gestatteten die Schiffsmakler, die 2 Prozent Courtage sowie eine Vergütung für Auslagen und den Befrachtungsvertrag erhielten, Buchungen vorerst ausschließlich zu Festpreisen und den angekündigten Abfahrtszeiten. Dabei berücksichtigten sie nur bremische Schiffe, die durchweg voll belegt wurden. Doch ließ sich mancher Reeder noch ungern auf die Verschiffungen ein, um nicht in den Geruch eines Sklavenhändlers zu geraten. Der Senat hatte verschiedentlich zu tun, daß mittellose Auswanderer von Bremen fernblieben<sup>36)</sup>.

Der Verkehr belebte sich, als ihm der brasilianische Major Georg v. Schäffer 1826 die neue Richtung nach Brasilien wies<sup>37)</sup>. Dort hatte bereits 1819 in Novo Friburgo eine Ansiedlung von Schweizer Auswanderern stattgefunden. Da aber sowohl sie wie einige Gruppen aus der Gegend um Frankfurt über Holland gefahren waren, hatte man in Bremen bisher nur einzelne kleine Reisegesellschaften nach Brasilien befördert<sup>38)</sup>. Auch Schäffer wählte die Stadt erst zu seinem Stützpunkt, nachdem sein Versuch, die Werbung von Hamburg aus durchzuführen, gescheitert war. Aus Furcht vor dem Einströmen von Armen und Vagabunden verbot der Hamburger Senat das 1823 eingeleitete Unternehmen<sup>39)</sup>. Schäffer wich zunächst nach Altona aus, zog es schließlich aber doch vor, sich nach Bremen zu wenden, wo man ihm sofort freie Hand ließ. Zu spät versuchte der

<sup>35)</sup> Karl v. Sparre, Die Auswanderungen und Ansiedlungen der Deutschen, Gießen 1847, S. 18 ff.; (Hans v. Gagern u. Moritz v. Fürstenwerther), Der Deutsche in Nordamerika, Stuttgart u. Tübingen 1818, S. 15 ff., 32 ff.; (Hans v. Gagern), Der Deutschen Auswanderung, Frankfurt a. M. 1817, S. 12 (Gagern, Fernerer Versuch, politische Ideen zu berichtigen, Bd. 3).

<sup>36)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a.; Politisches Wochenblatt 105, 1832; Auszüge aus Briefen aus Nordamerika, Ulm 1833.

<sup>37)</sup> Wätjen, Auswanderung, S. 595 ff.; Ders., Hansestädte, S. 33 ff., H. v. Ham, Die Stellung des Staats und der Regierungsbehörden im Rheinland zum Auswandererproblem im 18. und 19. Jahrhundert. In: Deutsches Archiv für Landes- und Volksforschung 6, 1942, S. 288 f.; R. A. Hehl, Brasiliens Einwanderungspolitik. In: Schriften des Vereins für Socialpolitik 72, 1896, S. 277 f.

<sup>38)</sup> FMB: B. Nr. 1082; (Blumenhagen u. a.), M. B. Termo's Lebensgeschichte des Barons v. Schäffer, Rostock 1827, S. 11 f.

<sup>39)</sup> Ferdinand Schröder, Brasilien und Wittenberg, Berlin u. Leipzig 1936, S. 52 ff.; J. F. v. Lienau, Darstellung meines Schicksals in Brasilien, Schleswig 1826, S. 8 ff.; P. H. Schumacher, Beschreibung meiner Reise von Hamburg nach Brasilien, Braunschweig 1826.

Hamburger Syndikus Sieveking einzulenken; die Gelegenheit war verpaßt <sup>40)</sup>).

Schäffer leitete die Auswanderer, die bereits auf dem Weg nach Hamburg waren, um, designierte den Kaufmann Ludwig Friedrich Kalkmann zum brasilianischen Vizekonsul und beauftragte ihn, ein Annahmebüro in Bremen zu eröffnen. Am 1. Juni 1826 ging die Fregatte „Frederick“ der Reederei F. & E. Delius als erstes Schiff nach Rio de Janeiro ab, um „den Weg zu bahnen“. Da die brasilianische Regierung die erforderlichen Segler zu Höchstfrachten charterte, gingen die Reeder gern auf das Geschäft ein. Selbst die Schiffsmakler erhielten für jeden Transport 50 Taler, ohne dabei mitzuwirken.

Auch für die Auswanderer klangen Schäffers Angebote verlockend <sup>41)</sup>. Da er ihnen die Ansiedlung versprach, brauchten sie nicht in Ungewißheit über ihr künftiges Schicksal zu reisen oder gar die Überfahrt später abzuverdienen, wie es im Verkehr mit den USA bisher die Regel war. Sie hatten lediglich eine Emigrationserlaubnis sowie 60 Taler für die Fahrt von Bremen nach Rio de Janeiro beizubringen. Kinder erhielten Ermäßigung oder reisten frei. Als Gegenleistung gewährte die brasilianische Regierung das Bürgerrecht und erteilte jeder Familie unentgeltlich mindestens 400 bis 600 Morgen „Wiesen, Ackerland und Waldungen“ zu freiem Eigentum. Um die Bewirtschaftung anfänglich zu erleichtern, stellte sie einiges Vieh, versprach für zwei Jahre eine mäßige Beihilfe in Geld und für zehn Jahre die Freiheit von Einkommensteuer und Frondiensten. Der Siedler verpflichtete sich, den Boden währenddessen weder zu verlassen noch zu veräußern.

Außerdem warb Schäffer Soldaten an, deren Verwendung vorbehalten blieb. Unverheiratete Männer bis zum Alter von 32 Jahren erhielten Verträge auf 4 und 8 Jahre. Da die Unterbringung in Bremen sowie die Überfahrt zu Lasten der brasilianischen Regierung gingen, kam es zu einem derartigen Andrang, daß Schäffer die Annahme schon im Frühjahr 1827 vorläufig aussetzen mußte. Außer den Dienstwilligen befanden sich aber zur gleichen Zeit etwa 3000 mittellose Württemberger auf dem Anmarsch nach Bremen, um sich als Kolonisten zu verdingen. Schäffers Agenten waren an diesem Ansturm nicht ohne Schuld, da sie zahllose Bauern in Mittel- und Süddeutschland mit sinnlos übertriebenen Versprechungen zum Aufbruch verleitet hatten. Bremen wies die Württemberger zurück und riegelte die Zufahrtswege von Minden, Osnabrück und Münster vor neuen unerwünschten Gästen ab. Die Folgen des Mißstands waren dadurch ferngehalten, die Ursachen wirkten nach, und die Regierung von Hessen-Darmstadt

<sup>40)</sup> StAB: C. 12. c. 3. b. 1.

<sup>41)</sup> Vgl. zum Folgenden StAB: C. 12. e.

beschwerte sich nicht zu Unrecht, daß Schäffer „die Auswanderungssucht geweckt und genährt“ habe, um die Betroffenen nur in tieferes Elend zu stürzen. Da Schäffer auf eigene Faust vorgegangen war, lehnte der Senat jede Verantwortung ab und nahm seinen Beauftragten Kalkmann, von dem man sich eine Belebung des Handels mit Brasilien versprach, gegen Verdächtigungen in Schutz. Durch Reibereien zwischen den brasilianischen Rekruten und dem städtischen Militär gab es in Bremen ohnehin Unannehmlichkeiten genug. Gewalttaten, Belästigungen und erpreßte Anwerbungen ereigneten sich und zwangen dazu, den Ausnahmezustand zu verhängen. Außerdem organisierte der Staat Hilfsmaßnahmen, um verarmten Auswanderern zur Ausreise oder zur Heimkehr zu verhelfen. Sie dauerten, bis die Verschiffungen im Sommer 1828 aufhörten. Schäffers Wirksamkeit erledigte sich, sobald sein Auftrag erfüllt war, und da dieser die einzige Ursache für die Auswanderung nach Brasilien gewesen war, sank der Reiseverkehr nach Rio de Janeiro sofort auf seinen früheren Stand zurück <sup>42)</sup>.

In Bremen hatte man sich zeitweise Besseres versprochen. „Im Verkehr mit Brasilien hat die Natur Deutschland eine der ersten Stellen, vielleicht die erste angewiesen; und diese dürfte ihm im gewöhnlichen Lauf der Dinge um so mehr gesichert seyn, als Brasilien jetzt seine meisten Ansiedler aus Deutschland erhalten hat und vermutlich auch in Zukunft erhalten wird“, erklärte der bremische Senator Johann Gildemeister 1826 <sup>43)</sup>. „Es wird sich zwischen den Deutschen der beiden Hemisphären ein ähnliches Verhältnis gestalten wie das zwischen England und seinen Tochterstaaten in Nordamerika; und Deutschland wird nicht länger den Mangel an Colonien als eine Entbehrung empfinden.“ Überzeugt, daß Brasilien deutsche Einwanderer brauche, verlangte er günstige Einfuhrzölle, damit sie auch in Brasilien ihr Bedürfnis nach deutschen Erzeugnissen zu befriedigen vermöchten, statt auf englische Waren angewiesen zu sein. Waren bremische Schiffe allein um der Einfuhr willen bisher stets in Ballast nach Südamerika ausgegangen, so sollten sie in Zukunft für den Verbrauch durch Auswanderer Leinen, Erze, Glas, Werkzeuge, Waffen und Maschinen, Mehl und Luxuswaren mitführen können, da die Gleichstellung des deutschen Handels mit dem englischen „nur günstig auf Brasiliens Bevölkerung und Ausfuhr wirken kann“.

Um sich die Beförderung von Auswanderern als Grundlage für den Ausbau seines südamerikanischen Handels zu sichern, erbot sich Bremen in

<sup>42)</sup> Vgl. Hundert Jahre Deutschtum, Porto Alegre 1924, S. 68.

<sup>43)</sup> StAB: C. 12. e. [Nr. 14]; Fritz Sudhaus, Deutschland und die Auswanderung nach Brasilien, Hamburg 1940, S. 24 f. (Überseegeschichte 11); Bippen, Smidt, S. 246, 249 f.

Verhandlungen mit Hessen, Württemberg und Baden zu dem Versuch, Brasilien für einen umfassenden Kolonisationsvertrag zu gewinnen und dadurch Deutschlands „überströmender Bevölkerung“ einen Abfluß, der binnenländischen Industrie einen Absatzmarkt zu verschaffen<sup>44)</sup>. Da am brasilianischen Hof eine einwanderungsfeindliche Partei die Oberhand gewonnen hatte und Schäffer in Ungnade gefallen war, kam 1827 aber nur ein Handelsvertrag zwischen Brasilien und den Hansestädten zustande. Er war „leicht erworben, leicht bewacht und leicht verscherzt“, ja, von vornherein fast nutzlos, weil sich der Handel nur entwickeln konnte, wenn Brasilien Einwanderungsland blieb<sup>45)</sup>. Um das zu erreichen, hätte Brasilien den Siedlern und Reedern jedoch günstige Aussichten zusichern müssen. Da dies nicht geschah, blieb die Auswanderung nach Brasilien für Bremen – und zunächst überhaupt – eine Episode, der Vertrag von 1827 ein Blatt Papier, das bereits 1839 seine Gültigkeit verlor.

Insgesamt dürften sich von 1826 bis 1828 etwa 3000 bis 4000 Personen über Bremen nach Rio de Janeiro eingeschifft haben<sup>46)</sup>. Soweit es sich nicht um Soldaten handelte, wurden sie in Rio Grande do Sul, São Leopoldo und São Paulo auf jungfräulichem Boden angesiedelt oder arbeiteten als gutbezahlte selbständige Handwerker in Rio de Janeiro. Am besten trafen es natürlich diejenigen, die die Überfahrt aus eigener Tasche bezahlt hatten. Bei der Durchführung der Kolonisation ließ die brasilianische Regierung anfangs Organisationstalent vermissen, kam aber ihren Verpflichtungen durchaus nach. Dabei wirkte es sich erschwerend aus, daß viele Einwanderer den auf sie gesetzten Erwartungen nicht gerecht wurden, zumal die Werber allerhand Schwache und Gesindel zugelassen hatten, die bald versagten. Nur anspruchslose, zähe Naturen besaßen Aussicht auf ein gutes Fortkommen. „Ein richtiger Mann, der mäßig lebt, sein Geld zu Rathe hält und unverdrossen arbeitet, hat für sich und seine Kinder in Brasilien bessere Aussichten als bei uns, nur gilt das nicht für die ersten Jahre“, stellte der Bremer J. H. W. Smidt auf Grund eigener Anschauung fest. Das bewiesen vor allem die Leistungen der ausgewanderten Kaufleute. Über das Schicksal der zum Wehrdienst Verpflichteten wurde dagegen manche ungünstige Stimme laut. Das deutsche Korps war anfangs ein „Sammelplatz von Abentheuern und Verbrechern“ und mußte sich eine straffe Reform gefallen lassen, bevor es in vier Bataillonen zu je 600 Mann

<sup>44)</sup> Sieveking, Sieveking, Bd. 3, S. 61.

<sup>45)</sup> Smidt, Schiffahrtsverträge, S. 20; vgl. Heinrich Sieveking, Hansische Handelspolitik unter dem Deutschen Bunde. In: Hans. Gesch.bl. 13, 1907, S. 365 ff.; 27, 1922, S. 81 ff.; Schramm, Kaufleute, S. 51 ff.; Ders., Deutschland, S. 298 ff.

<sup>46)</sup> Germania, Bd. 2, S. 429; Bd. 3, S. 157 f.; Stricker, Verbreitung, S. 136; Hansen, Migration, S. 115; Kurze Geschichte der Deutschen Auswanderer in Rio Grande do Sul, Rio Grande u. São Paulo 1936, 2. Aufl., S. 8 f.

zum Einsatz gegen die aufständischen Provinzen in Südbrasilien gelangte. Trotzdem hielten die bremischen Beobachter es für ausgemacht, „daß dergleichen Wanderungen aus übervölkerten Ländern in solche, die Mangel an Menschen haben, einem tiefbegründeten Naturgesetz entsprechen“ und daß das Unternehmen daher im großen und ganzen durchaus zweckentsprechend verlaufen sei.

Die zeitweise gänzlich lahmgelegte Passagierfahrt nach Nordamerika setzte nun sogleich, wenn auch erst schleppend, wieder ein. Statt Brasiliens rückten die USA für Auswanderer und Reeder in den Mittelpunkt. Infolge seiner ungünstigen Lage zu den wichtigsten Herkunftsgebieten gewann Bremen in den zwanziger Jahren jedoch noch keine Wettbewerbsfähigkeit mit den Westhäfen. Hier wie dort lag der Verkehr zum größten Teil in amerikanischer Hand, erschöpfte sich aber in Bremen in gelegentlichen Verschiffungen, da ihm ein unentbehrliches Hilfsmittel, der Linienverkehr, fehlte. Dagegen verfügten Le Havre, London, Greenock und Liverpool bereits über jeweils 12 bis 16 sogenannte Paketschiffe, die während der Saison regelmäßige Dienste unterhielten<sup>47)</sup>. Dementsprechend lagen die bremischen Beförderungspreise vergleichsweise niedrig und betragen etwa 50 Taler, während man in den Westhäfen 70 Taler verlangte. Man verzichtete auf jede Propaganda, und daher wirkte es sich erschwerend aus, daß unangenehme Erinnerungen an Schäffers Werbemethoden fortlebten und die süddeutsche Presse nationalwirtschaftliche Beschwerden gegen die Hansestädte vorbrachte. Kurz, bis 1830 „war der Verkehr meist so partiell und erforderte eine Correspondenz mit sovielen einzelnen Familien, daß es schwer wurde, für ein Schiff die erforderliche Anzahl zu einer Zeit zur Einschiffung zu versammeln“<sup>48)</sup>.

Im Herbst 1830 erfuhren die Verschiffungen jedoch eine plötzliche Zunahme. Angesichts der französischen Julirevolution veranlaßte eine Mißernte unversehens Auswanderungen aus Norddeutschland, vor allem Hannover, Oldenburg und dem Münsterland, die sich alsbald nach Süden fortsetzten. Für Bremen wirkte sich günstig aus, daß sowohl Holland wie Hamburg die Einwanderung erschwerten oder verboten, um sich Arme vom Halse zu halten<sup>49)</sup>. Ebenso sehr schreckten die belgischen Wirren und eine in den Westhäfen ausgebrochene Choleraepidemie von der Reise über Antwerpen und Le Havre ab. So dankte es Bremen hauptsächlich dem Zufall, daß sich 1831 etwa 3500 Auswanderer in der Stadt einstellten. Daß der

<sup>47)</sup> E. Brauns, Praktische Belehrungen und Rathschläge, Braunschweig 1829, S. 48 ff.; vgl. Hansen, Migration, S. 79 ff.

<sup>48)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 62.].

<sup>49)</sup> Philippovich, Auswanderung, S. 389, Deutsche Vierteljahrsschrift 1839, 4, S. 210.

Strom nicht wieder abebbte, war aber bereits das Ergebnis umsichtiger Nachhilfe. Agenturen entstanden, der Schiffsverkehr gewann Regelmäßigkeit, der Staat erließ ein wirkungsvolles Auswanderungsgesetz. Bald trug auch die Gewohnheit das Ihre bei. Binnen kürzester Zeit wurde der Personenverkehr zu einem unentbehrlichen Bestandteil, ja, zur Grundlage der bremischen Wirtschaft und stellte bereits 1836 neben dem Tabakgeschäft die ergiebigste Einnahmequelle der Kaufmannschaft dar <sup>50)</sup>.

<sup>50)</sup> Beurmann, Deutschland, Bd. 2, S. 339; Alexander Soltwedel (d. i. Friedrich Saß), Hanseatische Briefe, 1. In: Der Freihafen, Bd. 2, 1839, S. 242.

## II. Das Annahmegeschäft

### a) Die Emanzipation der Schiffsmakler

Solange nur Kajütenpassagiere und einzelne größere Gruppen in Bremen Überfahrtsgelegenheit suchten, erfolgte der Abschluß der Verträge beim Reeder oder Kapitän. Einige Unternehmer unterhielten zwar Agenten, die sich jedoch nur nebenbei mit der Annahme von Passagieren beschäftigten und gewöhnlich nicht mehr als gefällige Bekannte und Verwandte waren. Wie sie sich im Binnenland verteilten, hing vom Zufall ab. Als sich der Personenverkehr 1830 ausweitete, lehnten die Reeder es ab, ein Agentensystem aufzuziehen, da der Wettbewerb die Zusammenarbeit verhinderte und ein getrenntes Vorgehen viel zu teuer und umständlich war. Am liebsten gewann man „nicht die geringste Berührung“ mit den Reisenden. Reeder oder Kapitän. Einige Unternehmer unterhielten zwar Agenten, die Angebot und Nachfrage gegeneinander ausglich, indem sie das Annahmegeschäft zusammenfaßten und die Kontingente verteilten. Da es hierzu einer Zentrale bedurfte, die den gesamten Schiffahrtsbetrieb des Platzes übersah, boten sich die Schiffsmakler zur Lösung dieser Aufgabe von selbst an<sup>51)</sup>. Durch ihre, keineswegs der Reeder Initiative gelang eine Organisation des Annahme- und Vermittlungsgeschäfts, die es Bremen ermöglichte, den Auswandererverkehr zu entwickeln. Für die Makler bedeutete es eine natürliche und notwendige Erweiterung ihrer Tätigkeit. Seit der Senat die Zahl der Stellen im Jahr 1814 von einer auf drei vermehrt hatte, war das Gewerbe übersetzt; und die Amtsinhaber — Johann Dethard Lüdering, vormals ein Kapitän, sowie zwei ehemalige Kaufleute namens Johann Duntze und Carl Johann Traub — fühlten sich desto weniger ausgelastet, weil ihre Befugnisse, statt sich auszudehnen, nach 1815 von Jahr zu Jahr

<sup>51)</sup> Erich Zander, Die rechtliche Stellung des Schiffsmaklers unter besonderer Berücksichtigung der bremischen Verhältnisse, Tübingen, Diss. jur., 1932, S. 15 f.; Ludolph Schleier, Das mercantile Hamburg, Hamburg 1838, S. 90 ff.; Levy v. Halle, Der freie Handelsmakler in Hamburg und seine Stellung. In: Jb. f. Gesetzgeb., Verwaltg. u. Volkswirtschaft, 16, 1892, S. 1153 ff., 1175 f.; Ders., Zur Geschichte des Maklerwesens in Hamburg, Hamburg 1897 (Studien zur hamburgischen Handelsgeschichte, 2); Friedrich Hasselmann, Der Schiffsmakler in Hamburg, Göttingen, Diss. jur., 1913, S. 7 ff.; 50 ff.; Ulrich Beukemann, Die Geschichte des Hamburger Mäklerrechts, Heidelberg 1912, S. 525 ff. (Deutschrechtliche Beiträge, 7); Beutin, Bankwesen, S. 7 ff.

schrumpften<sup>52)</sup>. Die einträgliche Getreideausfuhr nach England kam infolge der britischen Schutzzollpolitik zum Erliegen. Die bremische Schiffsmaklerordnung von 1818 beschnitt jede Tätigkeit, die sich über die Vermittlung und den Abschluß von Frachten, den Schiffverkauf, die Klarierung und das Einkassieren von Frachtgeldern hinaus erstreckte; ein Nachtrag von 1826, der der Kaufmannschaft die bisher verwehrte Korrespondentreederei für ausländische Schiffe mit Ladung für Bremen freistellte, beschränkte die Makler vollends auf das „Kleinliche“<sup>53)</sup>. Da der Senat die Erlaubnis, auf die Maklerdienste zu verzichten, überdies von den einheimischen Schiffen mit Fracht für Bremen, die dieses Recht seit jeher besaßen, auf diejenigen ausdehnte, die mit Durchgangsladung eintrafen, sanken die vormals beträchtlichen Einkünfte der Ämter auf einen jährlichen Reingewinn von je 1500 bis höchstens 2000 Taler. Das Schiffsmaklerwesen, ursprünglich vornehmlich dazu bestimmt, den Handel der Stadtbürger vor dem Wettbewerb Auswärtiger zu schützen, schien im Übergang zum Freihandel der Gefahr ausgesetzt, zum Lohndienst auf Gelegenheit zu verkümmern.

Die Auswanderung brachte den Umschwung. Die Makler, die bereits vor 1830 einige Erfahrungen hatten sammeln können, bemächtigten sich der Vermittlung der Passagiere, ohne daß sich Widerstand erhob. Hierbei machten sie jedoch nicht halt. Sie begriffen, daß sich das Geschäft nur ausnutzen ließ, wenn sie dazu beitrugen, es zu schaffen. Daher setzten sie ihre Pflicht, täglich auf der Börse zu erscheinen, beiseite und entwickelten eine derartige Reisetätigkeit, daß zeitweise keiner von ihnen in Bremen anwesend war. Nordwestdeutschland, das vorläufig den größten Teil der Auswanderer lieferte, berücksichtigten sie zunächst nur am Rande. In der Erkenntnis, daß Bremen für dieses Gebiet ohnehin der gegebene Einschiffungshafen war, besuchten sie zuerst mittel- und südwestdeutsche Gegenden und traten aus den Anfängen heraus in Baden, Bayern und Württemberg in Wettbewerb mit Le Havre und den holländischen Häfen, die diese Länder bisher als ihre Domäne betrachtet hatten.

1831 eröffnete Duntze in Frankfurt die erste Agentur; die nächsten folgten in Hanau, Darmstadt, Gießen und Hersfeld, dann auch südlicher. Bereits 1832 gab es z. B. in Fulda, Würzburg, Mosbach am Neckar, Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg, Rudolstadt und Nordhausen bremische Annahmebüros<sup>54)</sup>. Zwischenposten in Hannoversch-Münden und Minden sammelten die Gruppen und schleusten sie z. T. auf der Weser, z. T. auf dem Landweg nach Bremen. Als weiteres wichtiges Hilfsmittel

<sup>52)</sup> StAB: R. 11. g. 4.

<sup>53)</sup> StAB: R. 11. g. 2.

<sup>54)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 62]; Dorfzeitung 5. Dezember 1832.

erwies sich die Werbung durch Flugschriften<sup>55)</sup> und Zeitungen, die pausenlos mit Inseraten versorgt wurden<sup>56)</sup>. Die Presse bewährte sich dabei zum ersten Male als Sprachrohr einer gezielten wirtschaftlichen Propaganda großen Stils und stand in dieser Hinsicht etwa zwei Jahrzehnte lang nahezu ausschließlich im Dienst des Auswanderungsgeschäfts, bevor andere Gewerbe die Reichweite erlangten, die dazu einlud, dessen Anzeigenkampagne nachzuahmen. Eine umfängliche Korrespondenz und die Beschäftigung reisender Agenten rundete die Tätigkeit der Makler ab.

Die Stockung der Auswanderung über die Westhäfen erleichterte es ihnen, sich festzusetzen. Weil aber der Personenverkehr den Warenverkehr allein dadurch nachzog, daß die Fuhrleute Mitladung suchten und Rückladung brauchten, gelang es ihnen, Bremen ein Hinterland zu erschließen, wie es die Stadt bisher noch nie besessen hatte. Dank ihrer Initiative wurde Bremen nach 1830 tatsächlich „der natürliche Hafen von Bayern, Württemberg, Thüringen und Hessen“<sup>57)</sup>. Hingegen war es Hessen-Darmstadt noch 1826 nicht geglückt, in Bremen einen geeigneten Kaufmann zum Konsul zu bestellen, da es an ausreichenden Ein- und Ausfuhraufträgen fehlte, die man ihm zum Entgelt für seine Mühewaltung zu bieten pflegte<sup>58)</sup>.

Bei alledem war der Geschäftsgang für die Makler anfangs mühselig genug. Da die Mäklerordnung ihnen untersagte, selbständig aufzutreten, d. h. auf eigene Rechnung zu handeln oder zu reedern, durften sie nur im ausdrücklichen und festumrissenen Auftrag bremischer Geschäftsleute Bindungen eingehen und vermitteln. Die Befürchtung, sie könnten die Kaufmannschaft sonst dank ihren umfassenden Kenntnissen und Beziehungen ausstechen, stützte diesen Grundsatz, der freilich einen anderen Ursprung besaß. Die Makler waren seit jeher vom Staat gewählte, unter Eid und Aufsicht stehende Handelsbeamte und als Vertreter der Obrigkeit gleichsam

<sup>55)</sup> Z. B. Westhoff & Meier, Nachricht für Auswanderer nach Amerika, (Bremen) 1832; J. M. Günther, Rathgeber für Auswanderer nach Nordamerika, (Bremen) 1833; Eduard Delius, Einige Worte über das Hochland von Süd-Carolina an Auswanderer nach Amerika, Bremen 1841; R. v. Maltitz, Hand- und Reisebuch für Auswanderer nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Bremen 1843; George Whiteland, Belehrender Rathgeber für deutsche Auswanderer über Bremen, Bremen 1868; B. Rost-Haddrup, Praktischer Ratgeber für Auswanderer, Bremen 1883.

<sup>56)</sup> Die ersten Schiffsanzeigen in Zeitungen außerhalb Bremens veröffentlichte anscheinend 1828 die bremische Firma H. H. Meier & Co. nach der Gründung einer Linienschiffahrt zwischen Bremen und New York; vgl. Sasse, Zeitungswesen, S. 48; Joseph Kulischer, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, 2. Aufl., Berlin 1954, Bd. 2, S. 515.

<sup>57)</sup> Krieger, Duckwitz, S. 28; vgl. Baasch, Einheitsbestrebungen, S. 122 ff.; Gülich, Darstellung, Bd. 4, S. 380.

<sup>58)</sup> StAB: C. 12. e. [Nr. 14]; vgl. Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 17, 19.

„Notare“<sup>59)</sup>. Die Kaufmannschaft betrachtete sie um so lieber als „Untergebene“ und abhängige Hilfspersonen, die eine „scharf gezogene Scheidewand“ von den selbständigen Unternehmern trennte, weil sie in älterer Zeit ausnahmslos aus dem Kleingewerbe stammten oder gar als Gastwirte und Dolmetscher angefangen hatten und sich später überwiegend durch Kaufleute ergänzten, die Bankrott gemacht hatten<sup>60)</sup>. Man sah in ihnen nur unparteiische Vermittler und Diener des Geschäftslebens; ihr Verdienst galt als Sold — insofern durchaus zu Recht, als sie ihr Einkommen nach gesetzlich vorgeschriebenen Taxen bezogen und dank der staatlichen Ernennung vor unzünftigem Wettbewerb geschützt waren. Mithin stimmten Gesetz und öffentliche Meinung darin überein, daß ein Makler, der im eigenen Interesse arbeitete, im Übergriff über seinen Stand die anvertraute Unparteilichkeit mißbrauchte. Daß sie damit durchaus einverstanden waren, bewiesen die bremischen Stelleninhaber dadurch, daß sie den Staat bis in die dreißiger Jahre unaufhörlich an seine Pflicht erinnerten, für ihre anständige Versorgung einzutreten, während die Hamburger Verhältnisse bereits dahin gediehen waren, daß die Schiffsmakler angesichts der Vielzahl der Ämter und des Überwiegens der ausländischen Flaggen im Hafenerverkehr mehr oder minder heimlich als Korrespondentreedere und alsbald auch in anderen Sparten auf eigene Rechnung arbeiteten.

Im Auswanderergeschäft ergab sich aus diesen Regeln, daß ein Reeder oder ein befrachtender Kaufmann ein bestimmtes Schiff für eine genaue Zahl von Passagieren zu einem im voraus festgesetzten Preis und Termin bei einem Schiffsmakler aufgab und dieser daraufhin bei seinen Agenten so viele Auswanderer bestellte, wie es ihm vorgeschrieben war. Immerhin war man bald soweit, daß die Makler im Binnenland formlose, nicht endgültige Verabredungen trafen und sich Vollmachten von den Reisenden beschafften, die sie an deren Statt zum Abschluß der Überfahrtsverträge befähigten. War das geschehen, stellten sie die Transporte zusammen und riefen sie bei den Agenten ab, die ihrerseits im Kleinen ähnlich verfahren.

Wirklich geholfen war damit allerdings niemandem, weil das Verfahren kaum weniger umständlich als das vorige, ja schädlich war. Beide beruhten auf der Fiktion, daß der vorhandene Schiffsraum den Bedarf allezeit von selbst übersteige und daß die Reeder, ohne im Annahmegeschäft tätig zu werden, Auswanderer bestellen könnten, wann und wie es ihnen paßte. Bei der Ausfuhr von Gütern mochte das angehen, da hier kein Andrang herrschte und der Reeder häufig zugleich als Exporteur auftrat. Im Auswandererverkehr dagegen ließ sich die Größe erwarteter und unerwarteter Kontingente nie voraussagen. Vor allem aber: die Reisenden wollten plan-

<sup>59)</sup> Vgl. Verhandlungen der bremischen Bürgerschaft, 1868, S. 220.

<sup>60)</sup> Kaspar Riesbeck, Briefe eines Reisenden Franzosen über Deutschland, (Zürich) 1783, Bd. 2, S. 290.

mäßig umworben sein. Sie wünschten ihren Vertragsgegner von sich aus an einen gemeinsam ausgemachten Preis und Termin zu binden, wie das in den außerdeutschen Häfen üblich war, statt sich beide über eine Vollmacht nachträglich diktieren zu lassen. Da kein bremischer Transporteur imstande war, mit diesem Problem fertig zu werden, sahen sich die Makler gezwungen, selbstverantwortliche Bindungen einzugehen, obwohl es verboten war und ihnen anfangs wenig behagte. Die kaufmännische Disposition ging von den Reedern an sie über, ohne daß diese sich dagegen wehrten. Im Hinblick auf den Vorteil, der ihnen aus der laufenden und reibungslosen Zunahme des Verkehrs erwuchs, ließen sie zu, daß sich ein doppelseitiges System entwickelte, an dessen einem Ende sie selbst, an dessen anderem Agenten und Auswanderer standen, im Mittelpunkt aber die Makler.

1832 stieß der Senat allerdings noch nicht auf Schwierigkeiten, als er auf Einhaltung der Vorschriften drang. Die Makler waren bemüht, sich ihnen anzupassen, und sahen sich nur ungern auf Auswege verwiesen, zumal sie dem 1832 verdreifachten Andrang nicht gewachsen waren. „Dem Geschäftsbetrieb mangelte alle Einheit, jede Beständigkeit, offene Konsequenz, gehöriges Ineinandergreifen“<sup>61)</sup>. Kleinhändler, die z. T. unreell vorgehen, verwirrten die Vermittlung, es bestanden weder feste Expeditionszeiten noch einheitliche Hafenpreise, die Reeder nützten den Überhang der Nachfrage ohne Besinnen aus, Auswanderer, deren Reisegeld nicht mehr reichte, überfüllten die Stadt<sup>62)</sup>. Die Makler hemmten einander durch „starke Jalousie“ — „In keinem Geschäft herrscht wohl ein schlimmerer Brotneid als in diesem“, bemerkte Gerstäcker noch 1853 — und mußten von vornherein Höchststraten garantieren, was ihnen einige Verluste einbrachte<sup>63)</sup>. Das warf sie allerdings nicht um, da sie an 100 Auswanderern 70 bis 140 Taler verdienten, seit ihnen die Reeder für die Vermittlung bei Mitwirkung eines Agenten 3 bis 4, sonst 1 bis 2 Prozent Courtage zubilligten. Nachdem der Senat 1832 den jeweils höheren Satz verbindlich gemacht hatte, bezogen sie aus dem Passagiergeschäft jährlich zusammen mit fast 10 000 Talern mehr Einkünfte, als ihr gesamter sonstiger Betrieb abwarf. Ein Sachverständiger bezifferte den Reingewinn des 1839 verstorbenen Lüdering auf jährlich 5000 Taler, den seiner Kollegen auf wenig geringer. Nach Vermehrung der Stellen erzielten auch diejenigen Neulinge, die wenig zu tun bekamen, sofort „sehr bedeutende Einnahmen“. In den fünfziger Jahren rechnete selbst ein Makler „zweiten Ranges“ mindestens

<sup>61)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 62].

<sup>62)</sup> Der Bürgerfreund 46, 1832.

<sup>63)</sup> Ernst Baasch, Die Handelskammer zu Hamburg 1665–1915, Hamburg 1915, Bd. 1, S. 305; Friedrich Gerstäcker, Reisen, Stuttgart u. Tübingen 1853, Bd. 1, S. 460.

mit einem Einkommen, das 2100 Taler überstieg; und sogar der Geschäftsführer eines nahezu falliten Maklerbüros bedang sich 1856 außer einem Drittel des Reingewinns 800 Taler jährlich aus<sup>64)</sup>.

Das macht verständlich, daß an ein gemeinsames Vorgehen der Makler schon 1832 nicht zu denken war. Der Plan des Senats, durch Zusammenlegen ihrer Büros Einheitlichkeit und Gelegenheit zur Aufsicht zu gewinnen, scheiterte sofort. Dafür gelang es dem Reeder Iken, unter den Schiffseignern eine Vereinbarung über Abfahrtszeiten, Ausrüstung usw. herbeizuführen<sup>65)</sup>. Die Gründung eines Kartells unterblieb, da die Reeder Festpreise ablehnten. Die Preisgestaltung machte daher noch lange Schwierigkeiten, zumal allen Parteien daran lag, Krisen und Konjunkturen bis zur Grenze des Möglichen auszunutzen. Erst als die Passagierannahme völlig an die Makler überging, monatliche Preisskalen sowie Familien- und Altersstaffeln sich durchsetzten, fing der Zwischenhandel die Schwankungen besser auf und milderte Unterschiede, die die Auswanderer mißtrauisch stimmten und auch den Reedern wenig gefielen.

Wie der Senat schon 1832 voraussah, ließ die Verselbständigung der Makler, zu der sie von den Reedern selbst „gleichsam gezwungen“ wurden, nicht lange auf sich warten. Der Staat war außerstande, dagegen wirksam einzuschreiten, weil er sonst das Auswanderungsgeschäft zu sehr beeinträchtigt hätte. Es begann damit, daß Strohmänner ihren Namen für Passagiervermittlungen der Makler auf eigene Rechnung hergaben. Als Traub deshalb 1839 zu einer Geldstrafe verurteilt wurde, gab er zu, mit allen größeren Firmen bereits seit längerem in dieser Form zu verkehren. Das Handelsgericht mußte einräumen, „daß das Geschäft der Besorgung der Passage für Auswanderer in seiner jetzigen Ausdehnung sich bei einer genauen Befolgung der Mäklerordnung gar nicht mehr betreiben lasse“, und der Jurist Heineken teilte dem Senat mit, daß dessen „ungeheure Ausdehnung eben in der ungemainen Thätigkeit der Mäkler und ihrer unvermeidlichen Nichtachtung der Gesetze ihren Grund hat“. Handelten sie dagegen der Verordnung gemäß, „so würde das Geschäft bald seinem Untergange entgegengehen, selbst wenn Rheder und Correspondenten mehr Neigung hätten, sich dem Gesetze zu unterwerfen, als sie haben“<sup>66)</sup>.

Die Schiffahrtskrise von 1840 bis 1842 beschleunigte die Entwicklung. Hatten sich die Makler bisher trotz kaufmännischer Geschäftsführung mit

<sup>64)</sup> StAB: Ss. 1. A. 2. Ss. 1. A. 19. R. 11. g. 2. Nr. 9, 28. R. 11. g. 4. R. 11. g. 9. P. 8. B. 8. a. [Nr. 71]. AHB: H. h. 12. Nr. 4a; Treue, Gründungsgeschichte, S. 206.

<sup>65)</sup> Mit Recht meinte die Handelskammer 1852, daß diese Absprachen „wol als erste Grundlage der späteren Gesetzgebung und der dieser entsprechenden Contracte betrachtet werden dürften.“

<sup>66)</sup> StAB: R. 11. g. 5.; P. 8. B. 8. b. [Nr. 2, 4].

ihrer Courtage — wenn auch immer 4 Prozent — begnügt, so brachte der einflußreiche Nachfolger des verstorbenen Lüdering, Heineken, 1839 aus dem Stand der Warenmakler, zu denen er vorher gehört hatte, andere Gewohnheiten mit. Er behielt außer der Courtage 6 bis 7 Taler, d. h. etwa 25 Prozent vom Überfahrtspreis ein und diktierte die Frachtraten, die von über 40 Talern auf gut 20 sanken. Das war keine Willkür, sondern angesichts des Überangebots an Schiffsräumen der einzig gangbare Ausweg. Da für 2 Prozent Provision kein Agent mehr Auswanderer nach Bremen schickte, mußte Heineken den „Treibhauspraktiken“ der Fuhrleute und Annahmebüros Rechnung tragen. Um sich nicht von den Westhäfen ausstechen zu lassen, gab er den größten Teil seines Zwischenverdienstes weiter. Weil er in Bremen der einzige war, der die Situation begriff und nutzte, vereinigte er zwei Drittel der Annahme in seiner Hand <sup>67)</sup>.

An sein Vorgehen knüpfte sich ein heftiger Streit, durch den ein bereits des längeren schwelender Konflikt zwischen den Maklern und einem Kreis kleinerer Kaufleute, die Anteil am Annahmegeschäft erringen wollten, zum Ausbruch gelangte. Schon im Herbst 1832 hatte die bremische Firma Westhoff & Meier ein kaufmännisches „Expeditions-Bureau für Auswanderer nach Amerika“ gegründet und nach dem Vorbild der Makler Agenturen eingerichtet. Obwohl sie bei der Annahme auf eigene Rechnung durchschnittlich 2 Taler am Erwachsenen verdiente und also teurer arbeitete, als die Makler anfangs waren, kam sie gut ins Geschäft. Außerdem befaßte sie sich mit dem Geldwechsel für Auswanderer sowie der Versicherung und erwarb das „Zehnfache“ dieser Einnahmen dadurch, daß sie sich die Verproviantierung der Schiffe vorbehielt. Ebenso sehr verärgerte sie die Reeder dadurch, daß sie mit Vorliebe amerikanische Segler mit Auswanderern befrachtete.

Auch mit den Maklern entspann sich eine Polemik, bei der beide Teile das Vorgehen des Nebenbuhlers in aller Öffentlichkeit in Grund und Boden verdammt. Das war insofern unverfänglich, als die Werbung um Auswanderer, wie schon erwähnt, die erste im großen betriebene wirtschaftliche Propaganda, noch keine feineren Methoden als die der wechselseitigen Ehrabschneiderei kannte, mußte aber trotzdem sowohl „das wahre Interesse aller Beteiligten verletzen“ wie Bremens Ruf gefährden. Der Senat schritt daher ein und unterband die Auseinandersetzung. Damit aber nicht genug. Die Beschwerden der Makler, daß Westhoff & Meier neben der Annahme auf eigene Rechnung als Kommissionsgeschäft getarnte Vermittlungen durchführten und somit in ihre „Ehre“ und Gerechtsame eingriffen, begegneten der Wirtschaftspolitik des Senats, der in merkantilistischen Vor-

<sup>67)</sup> Rolf Engelsing, Herm. Dauelsberg, Schiffsmakler 1857–1957, Hamburg 1957, S. 37 f. (Veröffentlichungen der wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle, Bd. 21).

stellungen befangen, fürchtete, eine Ausdehnung des Annahmegeschäfts werde die Frachten drücken. Da sich selbständige Firmen überdies der staatlichen Kontrolle entzogen, hätte der Senat den Kaufleuten das Annahmegeschäft am liebsten gänzlich untersagt. Um aber der Bürgerschaft keine Gelegenheit zu einem Protest zu geben, begnügte er sich, durch Gesetz vom 15. Juli 1833 eine durch Gewohnheitsrecht entkräftete Verordnung zu erneuern, wonach Kaufleute ein Schiff ohne Mitwirkung eines Maklers nur dann auf eigene Rechnung befrachten durften, wenn sie es ganz belegten. Die Teilbefrachtung mit Auswanderern, die handelsrechtlich als Stückgüter galten, wurde verboten und, um den Kaufleuten die Initiative vollends zu erschweren, verfügt, daß sie Anzeigen erst dann in die Zeitung einrücken dürften, wenn sie der Behörde eine Chartepartie über Ganzbefrachtung vorgelegt hatten.

Das verkappte Privileg, das Reeder und Makler zum Schaden des freien Geschäfts begünstigte, lud die Makler geradezu dazu ein, es als Freibrief zur Emanzipation zu benutzen. Westhoff & Meier erklärten die Rentabilität ihrer Firma mit Recht für gefährdet, hielten sich aber leidlich, bis die Schifffahrtskrise sie 1840 zwang, die Annahme aufzugeben<sup>68)</sup>.

Als 1834 und 1839 mit F. J. Wichelhausen und Lüdering & Co. zwei weitere Firmen den Zwischenhandel aufnahmen, blieb ihnen nichts anderes übrig, als die Makler bei Teilbefrachtungen hinzuzuziehen, d. h. sich vielmehr deren geschäftlichen Interessen zu fügen. Sie wurden vollends in die Enge gedrängt, als der Senat ihnen 1840 auch Teilbefrachtungen, die unter Mitwirkung der Makler stattfanden, verwehrte. Zwar konnte der Staat nicht verhindern, daß beide Firmen die Wirkung der Teilaussperrung durch Aufnahme der Passagierreederei zu mildern suchten, erreichte aber soviel, daß die von vielen Reedern befürchtete Unterwanderung der bremischen Schifffahrt durch Auswandererexpedienten sich in bescheidenen Grenzen hielt, weil ihnen in der Annahme jede Möglichkeit fehlte, gegen die Makler aufzukommen und dabei die Mittel zu verdienen, die zum Aufbau größerer Reedereien erforderlich gewesen wären. Es ist bezeichnend, daß die Firma Lüdering & Co. nur entstand, weil ihr Gründer bei der Wahl eines neuen Schiffsmaklers 1839 durchgefallen war. Man versteht auch, daß besonders Wichelhausen, der zwischen Kaufleuten und Maklern noch völlig unübersteigbare Schranken zog, den Senat nach 1840 beharrlich beschuldigte, im wesentlichen nichts als „das Interesse der großen Schiffsrheder im Auge gehabt zu haben“. Die Gesetze bezweckten nur, die Kaufmannschaft daran zu hindern, ausländische Schiffe zu billigen Frachten für den Personentransport heranzuziehen, wovon die Makler natürlich möglichst absahen, und deren Bündnis mit den bremischen Reedern zu sanktionieren, die die

<sup>68)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 69].

Makler nur deshalb vorzögen, weil diese im Gegensatz zu Kaufleuten außerstande waren, durch Aufnahme der Reederei zu Wettbewerbern zu werden. Vorläufig falle für die Makler eine „fürstliche Belehnung“ ab, allmählich würden sie aus „Herren“ des Annahmegeschäfts auch zu Herren der bremischen Reederei werden <sup>69)</sup>).

Obwohl Wichelhausen für seine Forderung, die Makler in ihre frühere Stellung zurückzuführen, einflußreiche Befürworter fand, blieb der Senat harthörig. Er sah keinen Weg, die „Nullität“ der Maklerordnung zu beseitigen, „ohne das Geschäft zu ruinieren“ <sup>70)</sup>. Selbst Opponenten erkannten an, daß die Kaufmannschaft die Lücke, die durch eine Beschränkung oder gar den Ausschluß der Makler entstünde, niemals schließen könnte. In einem 1842 erlassenen Gesetz fand der Senat schließlich eine Lösung, allen Beteiligten entgegenzukommen, ohne daß er seine bisherige Politik aufgab. Indem es die Reeder ermächtigte, den Maklern für Sonderausgaben eine zusätzliche Vergütung zu gewähren, autorisierte es in verschleierte Form deren Annahmegeschäft auf eigene Rechnung. Die Erlaubnis, daß selbständige Expedienten auf Grund loser Vereinbarung bereits vor Abschluß eines Vertrags über eine Gesamtbefrachtung Anzeigen aufgeben, daraufhin angenommene Passagiere gegen 4 Prozent Provision aber anderen Expedienten überlassen durften, falls die Zahl nicht reichte, eine Gesamtbefrachtung durchzuführen, lief darauf hinaus, daß die Kaufleute ihre Tätigkeit ausdehnen konnten, wenn sie stärker als bisher zu Zulieferern der Makler wurden. Es gelang dem Staat auf diese Weise tatsächlich, die Interessen der bestehenden Firmen der bremischen Reederei dienstbar zu machen, wobei sich die Vormachtstellung der Makler eher festigte als abbröckelte. Gleichzeitig schob man dem Entstehen neuer Expeditionsfirmen, besonders aber dem Einströmen finanziell schwacher und oft unzuverlässiger Unternehmer einen Riegel vor. Hamburg, das die Verschiffung von Auswanderern ausgangs der dreißiger Jahre gestattet hatte, bot ein warnendes Beispiel dafür, daß „Winkelagenten, verdorbene Kaufleute und Betrüger“ das Geschäft darniederhielten, statt es zu fördern, und — was beinahe noch bedrohlicher aussah — die wenigen Auswanderer, die sie gewannen, nicht der einheimischen Überseereederei zuführten, sondern hauptsächlich nach England beförderten, wo sie in englische Schiffe umstiegen. Die Angst, in Bremen könnten sich ähnliche Verhältnisse einbürgern, war um so größer, weil Bremens transatlantische Reederei von der Auswanderung abhing, mit dieser aber die gesamte städtische Wirtschaft stand und fiel <sup>71)</sup>).

<sup>69)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 32–41]; C. 12. b.

<sup>70)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 23–24].

<sup>71)</sup> Vgl. Nothgedrungene Abwehr frecher Anschuldigungen, (Bremen) 1839; Philippovich, Auswanderung, S. 393; Wätjen, Nordatlantikverkehr, S. 118 f.

Infolge des Gesetzes von 1842 nivellierte sich die Geschäftsführung der Expedienten und der Makler endgültig, zumal sie einander häufig in die Hände arbeiteten. Meist übten sie folgende Praxis aus: Vor der Passagierannahme schlossen sie mit den Reedern Befrachtungsverträge auf Provisionsbasis über noch in See stehende Schiffe. Zusätzlich verdienten sie bei der Annahme, indem sie die mit den Reedern vereinbarten Preise spekulativ erhöhten und bei nachlassender Nachfrage notfalls senkten. Der Regelmäßigkeit des Schiffahrtsbetriebs kam das ebenso zustatten wie den Annahmefirmen, die es verstanden, die Überfahrtspreise vom Schwanken der Frachtraten einigermaßen unabhängig zu machen und auf einen höheren Durchschnitt zu steigern. Ein Teil des Gewinns, den der Zwischenhandel erzielte, floß regelmäßig an die binnenländischen Agenten ab. Voran Heineken, behaupteten die Makler die Führung und hielten die übrigen Expedienten von sich abhängig, da diese von ihnen regelmäßig Auswanderer übernehmen mußten, wenn sie ein gehartertes Schiff füllen wollten, während die Makler nicht auf Beihilfe angewiesen waren. „So sollen denn“, heißt es 1847, „der Fälle, da das Gesetz befolgt wird, sehr wenige, die Ungesetzlichkeit die Regel, die Befolgung des Gesetzes Ausnahme geworden sein, selbst wenn man die Scheinkontrakte zur Umgehung des Gesetzes gar nicht berücksichtigt“<sup>72)</sup>.

Der Senat klammerte sich noch einige Jahre lang an den Schein der maklerischen Unselbständigkeit, aber schließlich überwog das Mißbehagen an dem Übelstand, daß ein Anspruch aus einer gesetzwidrigen Übereinkunft mit einem Makler nicht einklagbar war, die sozialpolitischen Bedenken. Er erließ daher 1847 ein Gesetz, daß die selbständigen Abschlüsse der Makler im Annahmegeschäft legalisierte und lediglich das Recht, zu reedern, Parten an Schiffen zu erwerben oder für ausländische Unternehmer als Korrespondentreeder zu wirken, der Kaufmannschaft vorbehalten.

Der Gegenstoß zugunsten des freien Expeditionsgeschäfts ließ nicht auf sich warten. Kurz nach der Revolution von 1848 setzte das bremische Parlament, die Bürgerschaft, eine Deputation nieder, hauptsächlich aus Reedern, die sich an der Beförderung von Auswanderern bisher nur wenig beteiligt hatten<sup>73)</sup>. Der Gedanke, eine übermäßige Spezialisierung der Schiffsmakler auf das Personengeschäft zu hindern, das ihnen wenig Zeit für die Pflege der weniger einträglichen Frachtfahrt ließ, lag um so näher, weil der Plan, die Passagierannahme einem Stelleninhaber zu überlassen, um die übrigen für andere Aufgaben freizumachen, schon häufiger erörtert worden war. Auch der Senat hatte in den vierziger Jahren bei der Neuwahl

<sup>72)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 160].

<sup>73)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 230].

von Maklern, deren Zahl seit 1844 vier betrug, gewöhnlich Exportfachleute den im Annahmegeschäft ausgebildeten Schiffsmaklergehilfen vorgezogen und dadurch eine fühlbare Steigerung der Ausfuhr erreicht<sup>74)</sup>. Zwei der Neulinge kümmerten sich überhaupt nicht um Auswanderer und nahmen nur gelegentlich Passagiere an, blieben dabei aber im Vergleich zu ihren Kollegen überhaupt bedeutungslos. Den Ausschlag gab, daß die freien Expedienten, die zumindest seit 1840 ohnehin nicht mehr teurer arbeiteten als die Makler, bei einem Angriff gegen die obrigkeitliche Privilegienpolitik des vormärzlichen Senats die Mehrheit der Bürgerschaft hinter sich hatten.

Durch Gesetz hob diese 1849 die dem freien Expeditionsgeschäft auferlegten Beschränkungen auf, ohne die Stellung der Makler zu verändern, und stellte damit eine Gleichberechtigung her, die den Interessenkampf zum Abschluß brachte. Die einzige Voraussetzung für eine Beteiligung am Annahmegeschäft bildete seitdem das Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit, die – wie die Handelskammer in einer für die wirtschaftliche Bedeutung des Auswandererverkehrs aufschlußreichen Eingabe feststellte – „durch den Besitz des Großen Bürgerrechts bedingt bleiben muß, wenn letzteres nicht allen Werth verlieren soll“<sup>75)</sup>. Um kleinere Geschäftsleute fernzuhalten, wurde zusätzlich verfügt, daß jeder Reeder, Kaufmann und Makler, der im Auswanderungsgeschäft arbeitete, eine Kautions von 5000 Talern zu stellen habe. Die Maßnahme verfehlte freilich ihren Zweck, weil Bürgerschaften oder Handfesten genügten und die Firmen sich angewöhnten, gegenseitig zu bürgen. Es blieb bei einer Formalität, da man aus Scheu vor einem Eingriff in die Privatsphäre auch bei zweifelhaften Kaventen davon absah, ihre Liquidität zu überprüfen. Als 1870 zwei Expedienten fallierten, ließen sich die anfallenden Ansprüche ohne Schwierigkeit befriedigen<sup>76)</sup>.

#### b) Das Annahmegeschäft von 1849 bis 1880

Die Freigabe des Zwischenhandels gab Raum für Neulinge, die die Gelegenheit sogleich ergriffen. Zu den Maklern Boedeker, zuvor Gehilfe Heinekens, dem ehemaligen Kaufmann Ichon, Schrader und Buschmann, die Fabrikanten gewesen waren, sowie den Expedienten F. J. Wichelhausen & Co. und Lüdering & Co. trat eine „größere Zahl tüchtiger Kaufleute, der Mehrzahl nach wenig bemittelte Männer“, wie v. Buttell & Stisser,

<sup>74)</sup> StAB: R. 11. g. 4. Herms, Anfänge, S. 127; Peters, Firmengründungen, S. 336, 352.

<sup>75)</sup> AHB: A. II. 1. Nr. 11.

<sup>76)</sup> StAB: P. 8. B. 8. c. 6.

später v. Buttell & Co. und W. Stisser & Co., Rodewald & Ropers, J. H. P. Schröder & Co. und Carl Christian Beyer. Das Annahmegeschäft erfuhr dadurch starke Impulse, während die eingearbeiteten Firmen, namentlich Boedeker, „das Monopol in ihrem ziemlich ruhigen Besitz“ gesehen und sich mit dem Errungenen gern zufrieden gegeben hatten, weil sie über sichere, gute Einkünfte verfügten. Die Neulinge waren ihrerseits darauf angewiesen, sich Zuzugsgebiete zu erschließen, die die Westhäfen beherrschten, und wo sie mit ihren bremischen Vorgängern in Wettbewerb traten, steigerte sich notgedrungen auch deren Einsatz. Kapitalkräftige Firmen befanden sich nicht darunter, es sei denn, daß einige Reeder ihren Bedarf durch gelegentliche Passagierannahme ergänzten. Auf sie entfiel jedoch stets nur ein Bruchteil. Im allgemeinen galt, daß der Zwischenhandel mehr Arbeit als Geld und Einfluß erforderte und daß er ein Feld für Anfänger abgab, die ihn nicht selten als Sprungbrett für den Wechsel in eine andere Branche benutzten.

Infolge der zahlreichen Gründungen erlebte das Passagiergeschäft nach 1850 einen derartigen Aufschwung, daß es für Bremen geradezu eine „Lebensfrage“ wurde. „Es hängt so innig mit dem Flor unseres Handels zusammen, daß man die Hände nicht ruhig in den Schoß legen und warten darf, bis sich die Passagiere melden; vielmehr wollen diese aufgesucht und veranlaßt sein, sich nach Bremen statt nach einer ihrer Rivalinnen zu wenden“, erklärte Senator Heineken bereits 1847<sup>77)</sup>. Im Wettbewerb mit Hamburg, das sich nach 1850 plötzlich zum Nebenbuhler Bremens entwickelte, gelang es, den Anteil der deutschen Häfen an der Auswanderung, die zwischen 1847 und 1854 von 110 000 auf 250 000 Personen wuchs, während der gleichen Zeit von 39 auf 52 Prozent zu steigern. Das war vor allem ein Verdienst der neuen Firmen, die laut eines Gutachtens der Handelskammer von 1852 „fortwährend das Geschäft zu heben sich bestrebt zeigen, während andere kein Hehl daraus machen, daß sie ihr Schäfflein geschoren und kein Interesse dabei haben, mehr Auswanderer nach Bremen zu ziehen, ja, daß es ihnen zugleich bequemer sei, nur ein bestimmtes Quantum Personen zu befördern. Letzteres würde wahrscheinlich der allgemeinen Wohlfahrt auch am Förderlichsten sein, zumal die eigenen Schiffe zur Beschaffung des Dienstes nicht ausreichen, seit der Aufhebung der Navigationsacte auch viele in der Frachtfahrt nach und von England begriffen und sonstige passende Gelegenheiten nicht immer zur Hand sind. Ist aber der fragliche Geschäftszweig wirklich ein Segen für den Staat, soll derjenige nicht aufgegeben werden, ja kann er es nicht, weil er bereits zu tiefe Wurzeln geschlagen hat, in zu viele und mannigfaltige Sphären des

<sup>77)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 160]; vgl. P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 75]. Rauers, Handelsgeschichte, S. 71.

Lebens eingedrungen ist, so scheint hier am Meisten Stillstand gleichbedeutend mit Rückschritt zu seyn“ <sup>78)</sup>).

Tatsächlich wurden in Bremen unter dem Eindruck der Krise von 1848 bis 1850, die besonders den Nordamerikaverkehr schädigte, Stimmen laut, die befürworteten, den konjunkturrempfindlichen und daher gefährlichen Auswandererverkehr einzuschränken oder wenigstens nicht auszuweiten, um statt dessen im Dienst des englischen Handels geringeren, aber sicheren Gewinn in der Fahrt zwischen England und seinen Kolonien zu suchen. Es gab Reeder, die davor erschrakten, daß der Auswandererverkehr die Grenzen eines auskömmlichen Geschäfts sprengte und ihnen über den Kopf wuchs, daß er weder länger zu übersehen noch zu lenken war <sup>79)</sup>. Zwischen den Interessen des einzelnen Unternehmers und der städtischen Wirtschaft, die nur dank dem Vorsprung im Nordamerikaverkehr entwicklungsfähig genug blieb, um den Wettbewerb Hamburgs und der Westhäfen auszuhalten, öffnete sich ein Zwiespalt, der letzten Endes durch den Übergang vom Früh- zum Hochkapitalismus verursacht wurde. Der Andrang der Auswanderer und das Aufkommen des Baumwollhandels setzte den Widerstand der Kaufleute, die für eine biedermeierliche Zurückhaltung waren, indes sehr bald matt. Hilfe leisteten Staat und Handelskammer, die sich schon 1851 für einen Ausbau des Auswandererverkehrs entschieden und in der Aufhebung der Navigationsakte eher ein „Danaergeschenk“ als einen wirklichen Vorteil für Bremens Reederei erblickten <sup>80)</sup>. Wie 1831 waren es also wiederum nicht die finanzkräftigen Kaufmannsreeder, sondern Handelspolitiker, Makler und Expedienten, die für die Zunahme des Auswanderungsgeschäfts wirkten. Das Urteil, es sei den Reedern „wie ein großer Lotteriegewinn“ in den Schoß gefallen, während diese kaum darauf achtgaben, daß es die Grundlage der unternehmerischen Initiative bildete, klang schroff, traf aber weithin zu <sup>81)</sup>.

Obgleich der Staat die Makler seit 1847 wie „andere Kaufleute“ behandelte, setzten sich in den fünfziger Jahren die Vorstöße von Geschäftsleuten fort, die ihre Selbständigkeit anfochten. Soweit man nicht darauf beharrte, daß sie sich als Beamte mit sicherem Broterwerb der Kaufmannschaft geschäftlich und sozial unterzuordnen hätten, weil diese das Risiko trüge, beklagte man ihre bevorzugte Doppelstellung als Vermittler und Kaufleute: „Nicht selten muß die ersprießliche Wirksamkeit eines Unterhändlers total entbehrt werden!“ Die Handelskammer, seit 1849 statt des Senats die zuständige Aufsichtsinstanz, ließ sich jedoch auf keinerlei An-

<sup>78)</sup> AHB: A. II. 1. Nr. 11.

<sup>79)</sup> AHB: A. I. 1. Nr. 18, 156; vgl. Hegel, Maul, S. 7.

<sup>80)</sup> Die Auswanderung über Bremen, S. 4; StAB: P. 8. B. 8. c. 2. [Nr. 10].

<sup>81)</sup> Tuch, Sonderstellung, S. 4 f.

träge ein, obwohl sie die Richtigkeit der Vorwürfe durchaus anerkannte. „Gezeigter Maßen kann der Mäkler in Betreff der Auswandererbeförderung seinen eigentlichen Beruf meist nicht versehen, existiert also factisch für diese wichtige Branche gar nicht, sondern wirkt nur als Unternehmer und zwar als ungemein begünstigter Unternehmer“, räumte sie 1852 in einem vertraulichen Bericht ein. „Hierdurch wird aber eben seine Stellung zur Kaufmannschaft überhaupt eine schiefe. Diese, namentlich die Rhederei treibende, bedarf seiner Gunst, und dies unangenehme, aber nachweislich wahre Wort schließt ferner in sich, daß sie von ihm abhängig ist. Seine Macht kann nicht auf den Emigrantentransport beschränkt bleiben. Sie verbreitet sich unmerklich, aber sicher weiter“.

Das äußerte sich darin, daß die Makler ihre Selbständigkeit auf die Übernahme von Kommissionen und Konsignationen ausdehnten, Wechsel und Anteile an Versicherungsgesellschaften sowie Schiffsparten erwarben, Darlehen vergaben und vor allem nichtbremische Segler bereederten<sup>82)</sup>. „Es gibt wohl keinen einzigen geschäftlichen Verkehr, der nicht, wenngleich leidlich maskiert, von einem Mäkler betrieben würde“, stellte man schon 1852 fest<sup>83)</sup>. Trotzdem legten die Behörden die offenkundigsten Beweise für eine Übertretung der Gesetze stillschweigend zu den Akten und duldeten, daß unvermögende Schiffseigner in finanzielle und geschäftliche Abhängigkeit von den Maklern gerieten, während die großen Reedereien gerade diejenigen Amtsinhaber stützten, welche am unbekümmertsten verfahren, weil sie regelmäßig auch die tatkräftigsten und leistungsfähigsten waren. Begünstigt wurde dies dadurch, daß die bremischen Makler im Unterschied zu den Hamburgern nicht versuchten, die Führung in der Reederei an sich zu ziehen. Davor bewahrte sie das ausgebildete System der Kaufmannsreederei, die in Hamburg seltener vorkam, weil der Unternehmer dort nicht gezwungen war zu reedern, wenn er handeln wollte. In Bremen war das durchgängig der Fall; die Lücke, die der Hamburger Schiffsmakler von der Korrespondentreederei aus zu schließen hatte, bestand hier nicht. An Unabhängigkeit und Einfluß der Makler änderte das nichts: in einem bremischen Schiffsmaklergeschäft betrug die Zahl der Angestellten bereits 1854 zwölf Personen, d. h. um ein Viertel mehr, als die kaufmännischen Firmen im Durchschnitt beschäftigten<sup>84)</sup>; in Einzelfällen wuchs ihr Einkommen über den Gewinn großer Handelshäuser hinaus. „Wir haben“, versicherte 1862 eine Denkschrift, „am hiesigen Platze Mäkler, welche über große Capitalien verfügen und trotzdem es vorziehen, Mäkler zu bleiben. Dieß ist aber nur eine Folge des Privilegs, welches sie

<sup>82)</sup> StAB: R. 11. g. 2. [Nr. 53]; AHB: H. h. 12. Nr. 44.

<sup>83)</sup> StAB: A. II. 1. Nr. 11.

<sup>84)</sup> StAB: R. 11. g. 9.

in eine weit günstigere und namentlich gesichertere Lage versetzt, als die der meisten Kaufleute selber ist“<sup>85)</sup>.

Von einem Gewinn an Rechtssicherheit abgesehen fiel den bremischen Schiffsmaklern daher kaum noch ein Vorteil zu, als die Bürgerschaft 1867 nach englischem Vorbild Amt und Staatsaufsicht aufhob und das Gewerbe für frei erklärte<sup>86)</sup>. Der Fortfall des Wahl- und Zulassungssystems, das hin und wieder mehr als zehn Antragsteller von der Niederlassung ausgeschlossen hatte, verstärkte vielmehr den Wettbewerb und beförderte eine Spezialisierung, die angesichts der Zunahme des Frachtverkehrs schon in den fünfziger Jahren eingesetzt hatte<sup>87)</sup>. Das war z. B. dadurch zum Ausdruck gekommen, daß die Handelskammer nach 1849 nicht mehr vorwiegend Kaufleute, sondern ausschließlich Schiffsmaklergehilfen mit freigeordneten Ämtern betraute. Nachdem sich deren Zahl 1857 auf 5, 1865 auf 6 vermehrt hatte, bekümmerten sich zwei, dann drei Makler im Einverständnis mit der Behörde überhaupt nicht mehr um das Annahmegeschäft. Ebenso hielten es die freien Maklerfirmen, die nach 1867 entstanden.

Da sich die restlichen Stelleninhaber eng mit den Expedienten verbündeten, vermochten sie die Vorhand, die sie durch die Beschaffung der Passagiere besaßen, gegenüber den Reedern voll und ganz auszunutzen. Sie verlegten sich in wachsendem Umfang auf die Vermittlung und den Abschluß der Verträge mit den Schiffseignern, mit denen die Expedienten nur noch selten in Berührung kamen. Da die meisten Annahmefirmen keinen Warenhandel betrieben, war das um so zweckmäßiger, je mehr Kommissionen und Speditionen in der Ausfuhr neben dem Eigenhandel an Boden gewannen. Zwar beschäftigten sich die Makler auch weiterhin mit der Annahme, ließen sich aber von den Expedienten besonders in der Erschließung südöstlicher Zuzugsgebiete übertrumpfen. Obwohl diese daher schon 1857 als „eigentliche Träger“ des Annahmegeschäfts galten und die Makler auch der Zahl nach von Jahr zu Jahr mehr übertrafen, blieben sie jedoch unterlegen. Im Unterschied zu den Maklern gelang es ihnen nicht, sich untereinander zu verständigen, so daß deren Koalition mit den einzelnen Expedienten jeden Anlauf durchkreuzte, anders geartete Bündnisse anzubahnen. Gewöhnlich wiesen die Expedienten die Auswanderer, die sie geworben hatten, einem Makler zu, der daraufhin gemäß seinen Absprachen

<sup>85)</sup> Denkschrift die Revision des Mäklerwesens in Bremen betreffend, Bremen 1862, S. 13.

<sup>86)</sup> Levy v. Halle, Der freie Handelsmakler in Bremen. In: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung u. Volkswirtschaft, 16, 1892, S. 427 ff.; Zur Mäklerfrage, Bremen 1867; Beutin, Bankwesen, S. 53 f.

<sup>87)</sup> Vgl. (Ewald W. Remy), 1857–1957 Gottfr. Steinmeyer & C., Bremen, Schiffsmakler, (Bremen) 1957.

mit den Reedern die Transporte zusammenstellte und die Papiere aufmachte. Dabei empfing er für jeden überwiesenen Passagier vom Befrachter 9 Grote. Es kam nur noch selten vor, daß eine Partei ein ganzes Schiff allein belegte. 1857 war es z. B. üblich, daß jeweils drei bis sechs Firmen sich zusammentaten; von 1866 ist bekannt, daß zwei Schiffe ihre Fahrgäste von ein bis zwei, 44 von drei bis sechs, 43 von sieben bis zehn und zwölf von elf bis 13 Annahmefirmen erhielten<sup>88)</sup>. Da diese abgestimmte Preise boten, unterbanden sie eine Frachtenkonkurrenz und verstanden es, die Durchschnittsraten erheblich zu drücken, ohne daß sich diese Entwicklung dem Annahmepreis mitteilte. Dank Eisenbahn und Telegraf hatte der Zwischenhandel es in der Hand, zahlreiche Auswanderer heranzuholen, sobald sich die Frachten senkten, und steigenden Preisen durch Zurückhaltung oder gar durch Ausweichen auf einen anderen Hafen zu begegnen. „Solche Zeiten kennen wir nicht mehr“, erklärte 1865 der Reeder Vietor im Hinblick auf den Profit, den die Schiffseigner vor 1849 aus der Personenbeförderung zogen<sup>89)</sup>.

Desto besser standen sich Makler und Expedienten. Sie verdienten von den Reedern als Provision für jeden Erwachsenen meist 5, für jedes Kind meist 3 Taler und nahmen infolge der Spannen zwischen Annahmepreisen und Frachten im Spekulationsgeschäft häufig 10 bis 20 Prozent des Überfahrtpreises zusätzlich ein. Verluste kamen zwar vor, ließen sich aber durch Verständigung unter den Annahmefirmen gewöhnlich vermeiden. Dagegen war die Werbung besonders in Krisenzeiten mit „ganz unverhältnißmäßigen, zum Theil extravaganten Kosten verknüpft“, wenn es darum ging, die binnenländischen Agenten bei der Stange zu halten<sup>90)</sup>. Trotzdem traf aber auf die Mehrzahl der vor 1866 gegründeten Annahmefirmen zu, daß sie „wohlhabend, wenn nicht reich dabei geworden sind“ — die Expedienten z. T. anscheinend sogar leichter als die Makler<sup>91)</sup>. Wenigstens gab Ichon sein Amt 1857 zugunsten eines freien Expeditionsgeschäfts auf, in dem er besser auf seine Kosten zu kommen hoffte. Gemeinsame Vorstöße halfen den Annahmefirmen, eine Reihe von Kosten, die man anfangs den Auswanderern zugemutet hatte, auf die Reeder abzuwälzen, sich der kostspieligen Vermittlung durch „unbefugte Zwischenhändler“ zu entziehen und Einfluß auf die bremischen Auswandererherbergen zu gewinnen. Das darf indes nicht darüber hinwegtäuschen, daß sie im Wettbewerb untereinander

<sup>88)</sup> AHB: A. I. 4. A. Nr. 77; ad A. I. 15. A. I. 1870.

<sup>89)</sup> AHB: A. I. 4. A. Nr. 220 a.

<sup>90)</sup> Gildemeister, Bremen, S. 257; 1852 behauptete die Annahmefirma Lüdering & Co. (AHB: A. II. 2. Nr. 14, 193): „Passagierexpedienten und Schiffsmakler lassen sich mitunter in große Verbindlichkeiten ein und können bei rückgängiger Coniunctur in bedeutende Verluste gerathen.“ 1874 beklagte der Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd „unerhörte Provisionsvergütungen“.

<sup>91)</sup> AHB: A. I. 4. A. Nr. 220 a; vgl. AHB: A. III. 1. A. Nr. 224.



hielten eine regelrechte Konzession und mußten sich verpflichten, eine vorgeschriebene Zahl von Plätzen zu belegen, wenn sie den Fahrkartenverkauf auf Provisionsbasis übernehmen wollten<sup>94</sup>). Verluste drohten ihnen dabei nicht, weil die Zwischendecks der Lloydampfer bis 1874 stets auf Monate voll vorgebucht waren. Es fiel der Reederei daher auch leicht, sich im Kampf gegen amerikanische Dampfschiffahrtsunternehmen, die in Bremen Fuß zu fassen suchten, ihres Einflusses auf die Expedienten zu bedienen. 1868 verpflichtete sie diese, ihr sämtliche Fahrgäste, die Dampfer benutzen wollten, zuzuweisen und nur dann einige an die amerikanischen Dampfer abzugeben, wenn die des Lloyd überfüllt waren. Da Zuwiderhandlungen den Verlust der Konzession nach sich zogen, bewährte sich die Absprache<sup>95</sup>). Zwei Expedienten, die die Beförderung über England propagierten und mit der Cunard-Line und mit der Inman-Line zusammenarbeiteten, gingen alsbald in Konkurs.

Überhaupt war mit den vielen kleinen Geschäften, die nach 1866 entstanden, niemand gedient. Schon 1852 hatten die Behörden erwogen, die Expedienten einer gleichen Aufsicht, wie sie für die Makler bestand, zu unterwerfen, da „neben einer Reihe tüchtiger respectabler Männer gerade hier sehr leicht Schwindler auftreten“<sup>96</sup>). Oft genug verleiteten die Auswanderer selbst zu Durchstechereien. Wenn ein bremisches Gericht 1853 feststellte, daß zwei Angestellte eines Maklers einen Rattenschwanz von Betrugsversuchen „mit dem unschuldigen Namen einer maaßlosen Geschäftsthätigkeit zu bezeichnen beliebten und damit documentieren, wie jeder Sinn für das Unmoralische und Unerlaubte ihnen abhanden gekommen ist, was sich nur zu leicht als laxe Praxis einschleicht“, so traf das nicht nur auf diesen einen Fall zu<sup>97</sup>). Je unübersichtlicher und bescheidener man die Annahme handhabte, desto leichter schlichen sich Mißstände ein. Es gab Expedienten, die nur Fahrkarten erhielten, wenn das Fahrgeld zuvor beim Makler abgeliefert war, und die wegen kleiner Unterschleife häufig bei der Polizei erscheinen mußten. Der Versuch, von einigen hundert Auswanderern jährlich zu leben, war eben selbst bei bescheidensten Ansprüchen gewagt und rächte sich. Sämtliche Firmen dieser Art, aber auch größere fielen der 1874 einsetzenden Krise der Auswanderung zum Opfer, als ihnen die

<sup>94</sup>) Vgl. Bernhard Huldermann, Albert Ballin, 2. Aufl., Oldenburg u. Berlin 1922, S. 7 ff.; Peter Franz Stubmann, Ballin, Berlin 1926, S. 14 ff.

<sup>95</sup>) AHB: A. III. 1. B. Nr. 302; (Carl Kegeler), Bremens Stellung gegenüber dem Zollverein, Bremen 1868, S. 14.

<sup>96</sup>) AHB: A. II. 1. Nr. 11.

<sup>97</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 77]; vgl. etwa Bremer Nachrichten 111, 1872. Der Expedient Oesemann stellte 1872 fest (AHB: ad A. I. 15. A. I. 1870. Nr. 56): „Daß von den Gehilfen der verschiedenen Expedienten bei Annahme von Passagieren Mittel gebraucht werden, die von den Principalen nicht gebilligt werden, ist bekannt.“

Provision des Lloyd nicht mehr in den Schoß fiel und die einträglichere Vermittlung für Segelschiffe sich gänzlich erledigte. Nach dem Wiederaufleben des Geschäfts, in dem 1880 nur noch acht Firmen arbeiteten, zog der Expedient Friedrich Mißler bald den Löwenanteil der Vermittlung an sich. Das lag im Interesse des Lloyd, der nun das einzige Beförderungsunternehmen geworden war; und die Behörden begünstigten diese Entwicklung, indem sie allen unbedeutenden Annahmefirmen die Konzession entzogen <sup>98)</sup>.

### c) Das Agenturwesen

Die Arbeit eines Agenten bestand in Auskunft und Beratung, der Entgegennahme von Meldungen und in dem Einziehen eines Vorschusses, des sogenannten Handgeldes <sup>99)</sup>. Er war grundsätzlich nur Hilfsperson und nicht berechtigt, auf eigene Verantwortung Bindungen einzugehen oder größere Gruppen ohne vorherige Genehmigung eines Expedienten anzunehmen. Dieser setzte Preis und Abreisetermin fest, und auch die Bezahlung der Agenten erfolgte stets durch ihn. Bei größeren Büros, die für mehrere Häfen zugleich arbeiteten, erwies es sich freilich als unvermeidlich, ihnen Sonderrechte und Einfluß auf die Preisgestaltung einzuräumen. Sie bestanden allerdings fast nur in Großstädten und in den wichtigsten Zuzugsgebieten <sup>100)</sup>. 1853 zählte man in Ulm 15, in Mainz elf, in Breslau sieben, in Calw sechs, in Basel fünf und in Sondershausen vier, weniger im Osten, wo es in Posen drei, in Wismar zwei, in Danzig und Königsberg noch gar keines gab. Erst recht fiel es schwer, „in den kleineren Orten geeignete und tüchtige Agenten zu finden“ <sup>101)</sup>. Neben diesen wirkten zahllose Auswanderungsvereine, die vor allem in den Jahren vor 1848 aus dem Boden schossen. Sie schlossen meist langfristige Verträge mit einem Expedienten und beförderten ihre Leute gesammelt über einen Hafen <sup>102)</sup>. Nationale Bestrebungen und sein guter Ruf in der Presse kamen Bremen hierbei häufig zugute.

<sup>98)</sup> Beutin, Bremen, S. 157 f., 302.

<sup>99)</sup> Vgl. Kiel, Gründe, S. 130; Ostendorf, Geschichte, S. 207 ff.; Mörsdorf, Auswanderung, S. 57 ff.; Hildegard Rosenthal, Die Auswanderung aus Sachsen im 19. Jahrhundert (1815–1871), Stuttgart 1931, S. 60 f. (Schriften des Deutschen Ausland-Instituts, Kulturhistorische Reihe 30); J. Seeger, Zur Geschichte der deutschen Auswandererbewegung um die Mitte des 19. Jahrhunderts. In: Württembergische Jbb. für Statistik u. Landeskunde 1938–1939, 1940, S. 28 ff.; Friedrich Gerstäcker, Nach America, Berlin o. J., S. 82 ff. (Gerstäcker: Werke Bd. 5).

<sup>100)</sup> Vgl. Bremer Handelsblatt, 1020, 1871; E. Johanning, Unterweisung für Auswanderer und Ueberfahrtsbedingungen, (Berlin) 1869.

<sup>101)</sup> AHB: A. I. 4. C. Nr. 597.

<sup>102)</sup> Vgl. z. B. Wilhelm Weitz, Beiträge zur Auswanderung aus Ostfriesland im 19. Jahrhundert. In: Friesisches Jb. 32, 1958, S. 112 f.

Im ganzen waren aber die kleinen und gelegentlichen Agenturen die wichtigsten, „deren Zahl Legion ist“ und deren Einrichtung weder die Expedienten noch die Inhaber etwas kostete, wenn sie auch samt und sonders nur kleine Gruppen vermittelten und sporadisch arbeiteten. Da sie sich natürlich nur nebenberuflich versehen ließen, erwarben sich Pastoren, Lehrer, Handwerker, Beamte und Krämer und nicht zuletzt Fuhrleute auf diese Weise ein Taschengeld oder besorgten in einem Mal für sich und ihre Bekannten bei einer größeren gemeinsamen Auswanderung die Vorbereitung. „Alle Gaue unseres Vaterlandes“, bemerkte 1849 ein Hamburger im Hinblick auf diese Praxis, „wurden mit einem Heer bremischer Agenten umspunnen“<sup>103</sup>). Die Initiative ging hierbei häufig vom Binnenland aus. Statt Agenturen einzurichten, deren Bremen und später Hamburg im Vergleich zu den Westhäfen „verhältnismäßig sehr wenige“ unterhielten, verließen sich die Expedienten auf dem Lande hauptsächlich auf Anfragen und überließen es einem Auswanderungslustigen, sich durch Werbung und Empfehlung eine Provision oder auch eine Ermäßigung für die eigene Überfahrt zu verschaffen.

Ordentliche Reisebüros gab es ohnehin kaum. „Die Agenturen im Oberland“, berichtete 1849 der Syndikus der Handelskammer, Gröning<sup>104</sup>), „verdienen selbst nach Aussage ihrer eigenen Mandanten in der Regel nicht allzu großes Vertrauen. Das Geschäft wird zum Theil als Menschenhandel betrachtet und ist verhaßt. Ordentliche Leute befassen sich wenig damit; und selbst manche der sogenannten patriotischen Schutzvereine sind nur gewinnsüchtige Gesellschaften.“ An dieser Unzuverlässigkeit trugen vornehmlich die geringen Erwerbchancen die Schuld. Zwar steigerte sich die Provision rasch von 2 auf 5 und 10, in schlechten Zeiten bis zu 25 Prozent. Aber selbst der größte Berliner Agent konnte z. B. um 1850 von 309 Auswanderern nicht mehr als 509 Taler abzüglich Reise-, Porto- und Bürospeisen im Jahr einnehmen<sup>105</sup>). Im Durchschnitt verdienten die Agenten an einem Auswanderer 3 bis 4 Taler, nach einer Schätzung 1848 an etwa 80 000 deutschen Reisenden insgesamt 300 000 Taler<sup>106</sup>). Hamburg dankte es seiner großzügigen Provisionspolitik, daß es nach 1850 gut ins Geschäft kam, während „man sich in Bremen oft am unrechten Platz der Sparsamkeit befließigt und alles selbst verdienen möchte“<sup>107</sup>). Wenn die bremischen Expedienten es vorzogen, den Annahmepreis derart zu drücken, daß sich die Provision bis auf 1 Taler ermäßigte, wogegen Hamburg mehr als 2, in Krisen bis zu 6 Talern zahlte, so erwarb dies wenig Gegenliebe; und je

<sup>103</sup>) Hegel, Maul, S. 8; vgl. Vagts, Rückwanderung, S. 207.

<sup>104</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 5.

<sup>105</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 2. a. [Nr. 9].

<sup>106</sup>) Die Beförderung S. 79.

<sup>107</sup>) Deutsche Auswandererztg. 35, 1863; vgl. Zollvereinsblatt, 1, 1843, S. 603 ff.

kläglicher die Einkünfte der Agenten ausfielen, desto eher neigten sie dazu, sie durch Betrug und Aufschneiderei zu erhöhen. Es wurde oft genug mehr geglaubt, als wahr, für mehr bezahlt, als zu leisten war.

Um derartigen Unzulänglichkeiten zu steuern, gingen die binnenländischen Regierungen, voran Preußen, seit den vierziger Jahren dazu über, die Expedienten kautionspflichtig zu machen und ihnen die Einrichtung von Generalagenturen vorzuschreiben, die die einzelnen Büros überwachen sollten. Die Behörden, die sich die Kontrolle der Bücher vorbehielten, verlangten Meldung und Bürgschaft für jeden Agenten. Schadenersatzpflicht wurde vorgesehen, das Recht zum Entzug einer Konzession häufig geübt<sup>108)</sup>. Dabei war man freilich nicht nur auf das Wohl der Reisenden bedacht, sondern auch auf Eindämmung der Auswanderung, besonders von Militärdienstpflichtigen und Landarbeitern, wenn nicht gar auf die Förderung eigener Häfen. Preußen versuchte z. B. vergeblich, Stettin ins Spiel zu bringen, indem es dortigen Firmen mit Vorzug Konzessionen erteilte<sup>109)</sup>.

Auch sonst gewannen die Regierungen wenig Einfluß. Es war den meisten Expedienten ohnehin nicht möglich, überall Kaution zu leisten, die Preußen in Höhe von 5000, Hessen-Darmstadt von 3000, andere Staaten von 2500 Talern verlangten. Soweit sich die Annahmefirmen nicht auf ein bestimmtes Gebiet spezialisierten, war es üblich, mit geheimen Agenten zu arbeiten und notfalls eine Strafe in Kauf zu nehmen. Ein Bremer erklärte 1873, die meisten Firmen müßten schließen, wenn sie auf derartige „Winkelagenturen“ verzichten sollten<sup>110)</sup>. Während die größeren Häuser schätzungsweise zehn bis 20 gemeldete Hauptagenturen unterhielten, begnügten sich die kleinen mit etwa vier, hauptsächlich in Preußen, wo es 1870 insgesamt zwölf bremische Reisebüros mit Konzession gab.

Eine Intensivierung erfuhr das Annahmegeschäft durch Werbefeldzüge. Angestellte und Fuhrleute bereisten ständig die nähere Umgebung Bremens. 1851 schaltete sich ein von Reedern und Handelskammer gegründetes „Nachweisbureau für Auswanderer“ ein. Um Süddeutschland und die Schweiz als Zuzugsgebiete zu gewinnen, stellte es einen Fachmann ein, der die Länder planmäßig bereiste und mit Agenten und Verwaltungen verhandelte. Die Handelskammer druckte ein Memorandum in einer Auflage von 1000 Stück und brachte bezahlte Artikel in schweizerischen Zeitungen unter<sup>111)</sup>. Obwohl sie sich dafür einsetzte, die Propaganda mit einem

<sup>108)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 25]; Über schweizerische Auswanderungen, Glarus 1845, S. 49; Deutsche Auswandererztg. 85, 1857.

<sup>109)</sup> Vgl. Erika Fritzen, Die Entwicklung der deutschen Handelsschiffahrt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts unter besonderer Berücksichtigung des Reedereiplatzes Stettin, Hamburg, Masch. Diss. rer. pol., 1944.

<sup>110)</sup> StAB: P. 8. B. 8. c. 1. c. [Nr. 37]; P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 56]; Deutsche Auswandererztg. 49, 1854.

<sup>111)</sup> AHB: A. I. 1. [Nr. 95]; Deutsche Auswandererztg. 105, 1852.

Kostenaufwand von jährlich 2000 Talern fortzusetzen, blieb es aber bei diesem einen Unternehmen, da die Wirkung zu wünschen übrigließ<sup>112)</sup>. Mehr versprach man sich von dem Einfluß einer ständigen Presse. Da die von Julius Fröbel redigierte „Allgemeine Auswanderungszeitung“ in Rudolstadt (1847–1871) gegenüber Bremen eine kritische Linie verfolgte, gründete Heinrich v. Lengerke, später Syndikus der Handelskammer, 1852 in Bremen die „Deutsche Auswandererzeitung“ mit einer Auflage von 600 Stück. Umgehend folgte ein hamburgisches Konkurrenzblatt namens „Hansa“, das aber schon 1857 wieder einging. Die Redaktion der bremischen Zeitung ging bald an H. v. Pustau, C. A. Pajeken und 1856 endgültig an den Druckereieigentümer H. M. Hauschild über, der auch den Verlag übernahm. Da sie nicht auf eigenen Füßen stehen konnte, erhielt sie eine Subvention vom Nachweisungsbüro, an die sich natürlich die Auflage knüpfte, das Blatt „seinen Zwecken immer mehr entsprechen zu lassen“, d. h. unverfänglich für Bremen zu werben. Bestimmte Artikel und Anzeigen durften nicht eingerückt werden. Hauschild selbst dachte über das „freudlose Unternehmen“ nicht am besten und schrieb manchen Aufsatz mehr „pflichtschuldigt“ als „von Herzen“<sup>113)</sup>. Von auswärtigen Korrespondenten wie Andree, Gerstäcker und Scherzer kamen die wertvollsten Beiträge. Die anfangs dreitäglich, dann wöchentlich erscheinende Zeitung hielt sich trotz der Gleichgültigkeit der Expedienten bis 1875, unterstützt von anderen bremischen Zeitungen, von denen besonders die „Weser-Zeitung“ (seit 1844) und das Organ der Handelskammer, das „Bremer Handelsblatt“ (1851–1883), Auswanderungsfragen behandelten.

Um die sogenannten Prepaids, d. h. Auswanderer, denen amerikanische Freunde und Bekannte die Überfahrt bezahlten, zu gewinnen, beanspruchte seit etwa 1850 die Werbung in den USA die Aufmerksamkeit der Expedienten. So kamen in St. Louis 1852 fast 2500 Taler für Prepaids zusammen, die über Bremen reisen sollten<sup>114)</sup>, während eine Firma in New York an den Hamburger Reeder Sloman 1863 allein 2500 Reisende vermittelte. Die Annahmefirmen errichteten in allen größeren Orten Agenturen und konkurrierten in den USA so gut wie im deutschen Binnenland. Die Bedeutung des Geschäfts war bereits in den sechziger Jahren so groß, daß die Prepaids bei Verhandlungen über eine Neufassung der Beförderungsgesetze eine wichtige Rolle spielten<sup>115)</sup>.

<sup>112)</sup> Bremer Handelsblatt 10, 1851; Allg. Auswandererztg. 56, 1851.

<sup>113)</sup> Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1866, S. 173. Fritz Peters, Chronik der Druckerei H. M. Hauschild, (Bremen) 1948, S. 15, 42 f.

<sup>114)</sup> Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft in St. Louis 1852.

<sup>115)</sup> AHB: A. I. 4. A.; Allg. Auswanderungsztg. 18, 1858; Andree, Umwandlungen, S. 302.

### III. Die Bedeutung der Auswanderung für die bremische Wirtschaft

#### a) Allgemeines

Mit einer Zahl von einigen 80 Seeschiffen, überwiegend veralteten und nur bedingt seetüchtigen Fahrzeugen, bezeichnete das Jahr 1825 den Tiefstand der bremischen Reederei und den Höhepunkt einer rückläufigen wirtschaftlichen Entwicklung, die sich über die napoleonischen Kriege hinaus fortgesetzt hatte. Einige nach 1815 errungene Erfolge im Handel waren nur eine kurze Nachkriegsblüte geblieben. Der Wert der in Bremen eingeführten Waren, der 1821 noch 10,7 Millionen Taler betragen hatte, sank 1824 auf 7,3 und erreichte in den folgenden Jahren kaum höhere Ziffern<sup>116)</sup>. Noch ungünstiger stand es um die Ausfracht, die man 1821 auf etwa ein Drittel des Wertes der Einfuhr schätzte. Von 1236 Schiffen, die mit Waren einkamen, konnten nur 455 mit Ausfuhrgut beladen werden. Der Rest ging mit Ballast in See<sup>117)</sup>. Einen Aufschwung des Exports verhinderte ein von England ausgehender Warenstrom, der auch die binnenländische deutsche Industrie stark in Mitleidenschaft zog. Während Bremen gar nicht erst versuchte, in Brasilien den Wettbewerb gegen die Engländer aufzunehmen, erzielte man in Westindien und nächst dem in den USA noch die günstigsten Resultate, war aber auch hier bei weitem „mehr Nehmer als Geber“<sup>118)</sup>. Noch 1830 belief sich die Zahl der von den USA einlaufenden Schiffe fast auf das Doppelte derjenigen, die nach dort ausgingen. Der Handel vollzog sich überwiegend auf Rechnung amerikanischer und englischer Geschäftsleute, für die bremische Häuser als Kommissionäre auftraten, da sie ihre Stützpunkte in Nordamerika während der Kontinental Sperre eingebüßt hatten<sup>119)</sup>. Die Amerikaner besaßen in jeder Hinsicht die Führung und hielten sich nur deshalb etwas zurück, weil ihnen die Westhäfen mehr als Bremen boten. Ihre Handelsflotte, die sich während des Krieges stark vermehrt hatte, beherrschte alle wichtigen Verbindungen.

<sup>116)</sup> Gülich, Darstellung, Bd. 4, S. 690; Carl Krüger, Die Handelsgeographie, Hamburg 1834, Bd. 2, S. 43 (Krüger, Der Kaufmann, T. 7, 2).

<sup>117)</sup> Stork, Verhältniß, S. 156, 161 f.; vgl. Der Seehandel, S. 79; Deutsche Vierteljahrsschrift 1853, 3, S. 236.

<sup>118)</sup> Stork, Ansichten, S. 401; Johann Heinrich Schickedanz, Die freien Hansestädte Hamburg, Lübeck und Bremen, Göttingen 1829, S. 105.

<sup>119)</sup> F. Saalfeld, Essai sur l'importance commerciale et politique des trois villes libres anséatiques, Hambourg 1810, S. 96.

Von 59 Schiffen, die 1825 aus den USA in Bremen einkamen, führten 49 die amerikanische und neun die bremische Flagge<sup>120)</sup>. Daß es auf anderen überseeischen Routen wenig anders aussah, zeigt eine Statistik der in Bremen eingelaufenen größeren Seeschiffe. 1825 waren von insgesamt 377 Seglern mit 57 000 t 46 amerikanische mit 12 000 t, 177 bremische mit 21 000 t, 1831 von 442 mit 80 000 t 59 amerikanische mit 17 000 t und 153 bremische mit 34 000 t<sup>121)</sup>.

Um den europäischen Verkehr stand es nicht besser. Die englischen Kornzölle von 1815 vernichteten die Getreideausfuhr zur Insel und ließen die Zahl der bremischen Kornhandlungen um die Hälfte schrumpfen<sup>122)</sup>. Zu Beginn der zwanziger Jahre fror das Geschäft mit Spanien und Frankreich ein, so daß die europäische Fahrt, auf der wenige Jahre zuvor Bremens wirtschaftliche Bedeutung geruht hatte, seitdem als „untergeordnet“ und „Nebensache“ anzusehen war<sup>123)</sup>. Was anfiel, zogen Oldenburger und Hannoveraner Reeder an sich, die mit geringeren Kosten fuhren. Kurz, „in den zwanziger Jahren war“, wie ein zeitgenössischer Kaufmann schreibt<sup>124)</sup>, „der Rückgang im bremischen Handel am auffallendsten. Die jungen Kaufleute sahen ein, daß für sie in Bremen keine Zukunft blühe“. In Geschäftskreisen gestand man sich die „Aussichtslosigkeit auf eine bessere Zukunft“ mit derartiger „Kleinmütigkeit“ ein, daß Duckwitz 1832 in einem Zeitungsartikel unumwunden die bittere Warnung aussprach, der Welt könne mit der mühsam zurückerlangten Freiheit der Hansestädte nichts mehr gedient sein, „sobald sie ihre commercielle Bedeutung eingebüßt haben. Mit dieser steht und fällt ihr Reichthum und ihre Größe; und von dem Augenblick an, da die Hansa entbehrlich geworden, wird jene Freiheit zu einer haltlosen, zerbrechlichen Form, die der erste Windstoß über den Haufen wirft. Solche Gefahren können sich gar leicht verwirklichen – zumal in unseren schöpferischen Tagen!“<sup>125)</sup>

<sup>120)</sup> Moritz Lindeman, Zur Geschichte der älteren Handelsbeziehungen Bremens mit den Vereinigten Staaten von Amerika. In: Brem. Jb. 10, 1878, S. 129, 146; vgl. Christian Gottfried Daniel Stein, Reisen nach den vorzüglichsten Hauptstädten von Mittel-Europa, Leipzig 1827, Bd. 1, S. 149.

<sup>121)</sup> AHB: A. I. 2. Nr. 2.

<sup>122)</sup> Peters, Firmengründungen, S. 314; Wilhelm Lührs, Die Freie Hansestadt Bremen und England in der Zeit des Deutschen Bundes (1815–1867), Bremen 1958, S. 128 f. (Veröff. aus d. Staatsarchiv d. Freien Hansestadt Bremen 26).

<sup>123)</sup> StAB: R. 11. e.; Karl H. Schwebel, Bremens Handelsbeziehungen zum Königreich Frankreich. In: Jb. d. Wittheit zu Bremen 2, 1958, S. 224; Vogel, Handelsmarine, S. 9; Smidt, Memorandum, S. 23.

<sup>124)</sup> Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 1, 18; vgl. Karl Heinrich Rau in seiner Übersetzung von T. R. Malthus u. J. B. Say, Über die Ursachen der jetzigen Handelsstockung, Hamburg 1821, S. 294 f.

<sup>125)</sup> Duckwitz in: Politisches Wochenblatt 113, 1832; vgl. Smidt, Anlage, S. 371 f.

Dabei hatte sich mittlerweile schon manches zum Guten gewendet. Dank der Auswanderung nach Brasilien vermehrte sich die Zahl der beim bremischen Wasserschout gemusterten Seeleute zwischen 1825 und 1828 von 880 auf 1350, der Rückverkehr aus Westindien und den USA belebte sich durch die heimkommenden Auswandererschiffe<sup>126)</sup>. Einen schlagartigen Umschwung führte aber erst der Beginn der Wanderung nach Nordamerika herbei. Dank dem Personenverkehr wuchs die Zahl der dorthin ausgehenden Schiffe zwischen 1830 und 1831 um zwei Fünftel; mit Einfuhren im Wert von fast 12 Millionen Taler erzielte der Handel 1831 zum ersten Male „glänzendere Resultate“, weil die Vereinigten Staaten „in einem früher nicht gekannten Maße an Interesse gewonnen“ hatten<sup>127)</sup>. Binnen kurzem überholte der ausgehende Verkehr nach den USA den einkommenden und ging aus der amerikanischen in bremische Hand über. Während die fremde Flagge in den nordamerikanischen Häfen 1826 insgesamt nur 10, 1835 32, 1845 31 und 1855 35 Prozent ausmachte, entfielen im Verkehr zwischen Bremen — seit 1841 den Hansestädten — und den USA auf

	Bremen	die Hansestädte	die USA
1826 bis 1830	$\frac{2}{7}$		$\frac{5}{7}$
1831 bis 1835	$\frac{4}{7}$		$\frac{3}{7}$
1836 bis 1840	$\frac{4}{5}$		$\frac{1}{5}$
1841 bis 1845		$\frac{5}{7}$	$\frac{2}{7}$
1850 bis 1855		$\frac{6}{7}$	$\frac{1}{7}$

der eingesetzten Tonnage<sup>128)</sup>. Zwischen 1825 und 1829 zeigten von 560 Schiffen 391 die amerikanische, 153 die bremische Flagge, zwischen 1835 und 1839 von 1122 180 die amerikanische, 842 die bremische<sup>129)</sup>.

Diese Umwälzung verursachte weder die Gründung von Bremerhaven (1827–1830) noch der hanseatisch-amerikanische Meistbegünstigungsvertrag von 1827, der den Partnern in den beiderseitigen Häfen gleiche Rechte einräumte, sondern einzig und allein die Auswanderung. Da sich Hamburg 1831 dem Personenverkehr verschloß, vermochte es aus dem Abkommen ebensowenig Früchte zu ziehen wie Bremen aus dem ähnlich gearteten Handelsvertrag mit Brasilien<sup>130)</sup>. Die Aussichten, die sich sowohl bei der

<sup>126)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 76–78]; Smidt, Bremen, S. 481, 487; Rauers, Handelsgeschichte, S. 46 f.

<sup>127)</sup> Politisches Wochenblatt 10, 162, 1832; Zedlitz, Städte, S. 37.

<sup>128)</sup> P. S. Chase, Statistics of the foreign and domestic commerce of the United States, Washington 1864, S. 7; Edmund Flagg, Report on the commercial relations of the United States, Washington 1856, Bd. 1, S. 385.

<sup>129)</sup> Philipp Heineken, Bremens Handelsbeziehungen zu den Vereinigten Staaten. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd Bremen 1922–1923, S. 70; vgl. Hansen, Migration, S. 189, 345.

<sup>130)</sup> Vgl. Lehe, Treaties, S. 43 ff.

Gründung des Hafens wie beim Abschluß der Übereinkunft eröffneten, verwirklichten sich nur dank der Auswanderung, ohne deren Stoßkraft sie sich nicht hätten nutzen lassen. Das geht aus den statistischen Unterlagen ebenso einwandfrei hervor wie aus den Äußerungen der Zeitgenossen und den Anstrengungen der Kaufmannschaft. Weil „Bremens Handel und Schifffahrt an und mit der deutschen Auswanderung groß geworden sind“, zeigte sich „in keiner Branche ein solches Bemühen um das Geschäft“ wie hier <sup>131)</sup>. „Nicht der Überfluß an Kapital, auch nicht die Macht besonderer Kenntnisse und noch weniger die Absicht, mit deutschen Fabrikanten Unternehmungen nach fernen Ländern zu wagen, waren es, welche die Rhederei an der Weser zu dem jetzigen Umfange gehoben haben; sondern die Auswanderung mußte den Grund und auch das Federbett dazu legen“, beteuerte 1849 ein Hamburger <sup>132)</sup>.

Dabei erwies es sich für die bremischen Reeder als außerordentlich günstig, daß ihre nordamerikanischen Wettbewerber höhere Baukosten und Löhne aufzubringen hatten. Dieses Hindernis, bis 1831 zweitrangig, wurde den Amerikanern zum entscheidenden Nachteil, weil seit Beginn der Auswanderung ein Konkurrent auftrat, der seine Einnahmen unbehinderter investierte. In der Regel fuhren die amerikanischen Segler doppelt so teuer als die bremischen und mußten deshalb „zuwarten, bis die hansischen Schiffe vollständige Ladung haben“ <sup>133)</sup>. Infolgedessen ging die amerikanische Flagge in Bremen auch außerhalb der Nordamerikafahrt alsbald zurück. Während sie 1831 von insgesamt 442 größeren Schiffen mit 80 000 t neben 153 bremischen mit 34 000 t 59 mit 17 000 t stellte, beteiligte sie sich 1842 nur noch durch 31 mit 10 000 t, während von insgesamt 1148 Einheiten mit 164 000 t 332 mit 82 000 t in Bremen beheimatet waren. 1850 fuhren von 25 amerikanischen Schiffen 23 die USA

<sup>131)</sup> Andree, Umwandlungen, S. 297 f., 336; StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 160]; Urteile von Unternehmern: Duckwitz 1843 (StAB: Smidt-Archiv Nr. 159): „Der Aufschwung, den die Schifffahrt und der Handel Bremens und mit ihnen der Güterzug auf der Weser . . . genommen haben, ist hauptsächlich dem Strome der Auswanderer über Bremen zuzuschreiben.“ E. Delius 1841 (AHB: A. I. 1. Nr. 1): „Der große Zudrang von Passagieren hat vorzüglich zu der bedeutenden Vermehrung unserer Schiffsrhedereien Veranlassung gegeben.“ Wichelhausen 1842 (StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 32]): „Die Schifffahrt Bremens ist jetzt zu einer solchen Höhe angestiegen, daß wohl kein anderer Geschäftszweig diesem an Wichtigkeit gleichkommen dürfte, wozu denn hauptsächlich das Auswanderungsgeschäft beiträgt.“ Vgl. Der Bürgerfreund 826, 1841; Deutsche Vierteljahrschrift, 1853, 3, S. 236 f.; Preußische Jbb. 1, 1858, S. 281; Johann Krüger, Bilder aus der Geschichte Bremens, Bremen 1855, S. 295; Hermann Wagener, Staats- und Gesellschaftslexikon, Berlin 1860, Bd. 1, S. 457; C. F. Beutner, Der Zollanschluß der Hansestädte Hamburg und Bremen, Berlin 1880, S. 103.

<sup>132)</sup> Hegel, Maul, S. 7; vgl. Vogel, Die Deutschen, S. 186 f.

<sup>133)</sup> Zollvereinsblatt 2, 1844, S. 149; vgl. Vogel, Handelsmarine, S. 11 f.

an, ein Zeichen, daß sie von sämtlichen anderen Routen hatten weichen müssen. Im nordatlantischen Verkehr hielten sie sich bis zum Sezessionskrieg mit jährlich zehn bis zwanzig Auswandererschiffen nur deshalb, weil man in Amerika früher zur Dampfschiffahrt überging. Sobald dies auch in Bremen geschehen war, wurden sie völlig ausgeschaltet. Der Versuch eines amerikanischen Konzerns, dem Lloyd zwischen 1866 und 1868 einen Teil des Dampferverkehrs zu entreißen, mißlang; und da sich die Verhältnisse in Hamburg ähnlich entwickelten, bestritten im Verkehr zwischen den Hansestädten und den USA 1863 nur noch neun amerikanische Einheiten mit 9000 t gegenüber 183 meist hanseatischen mit 180 000 t die Fahrt, während 1855 immerhin noch 50 mit 40 000 t 236 mit 160 000 t gegenüberstanden hatten.

Zu Recht haben Zeitgenossen daran erinnert, daß „im Wechselverkehr zweier Länder die Schiffahrt desjenigen Landes, welches die meiste Ausfracht liefert, einen natürlichen Vorsprung hat“, und demgemäß nachgewiesen, daß sich das Schwergewicht zugunsten Bremens verschob, weil seit 1831 statt der amerikanischen Ausfuhr die deutschen Auswanderer Höchstfrachten lieferten<sup>134)</sup>. Daß sich die Verdrängung der amerikanischen Flagge hierdurch aber nur ungenügend erklären läßt, beweisen Le Havre und die holländischen Häfen. Seit dem Ende der Kontinentalsperre besaßen sie ebenfalls einen ausgedehnten Auswandererverkehr. Trotzdem blieb die amerikanische Flagge dort zwischen den zwanziger und fünfziger Jahren unbestritten in Führung. Auch in England hatte sie einen erheblichen Anteil am Verkehr<sup>135)</sup>. Von Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen und Le Havre fuhren z. B. 1846 85 landeseigene, 273 amerikanische und 44 sonstige Schiffe, darunter 13 bremische, die Vereinigten Staaten an<sup>136)</sup>. Seit den dreißiger Jahren bewarben die Bremer sich in Konkurrenz mit den Amerikanern auch in den Westhäfen um die Personenbeförderung, besorgten einen beträchtlichen Teil der französischen und holländischen Ausfuhr – in Le Havre zeitweise bis zu neun Zehnteln – und reisten im Rückverkehr von den USA gern über westeuropäische Häfen, weil der anfallende Frachtraum ihrer Auswanderersegler den Bedarf der städtischen Wareneinfuhr überstieg<sup>137)</sup>. So fanden sich im Halbjahr 1853–1854 im Verkehr zwischen den USA und den Westhäfen ausgehend 19, einkommend 75 bremische Schiffe in England, Frankreich, Belgien und Holland ein,

<sup>134)</sup> Smidt, Übersicht 1841, S. 2; Claußen, Bremen, S. 56.

<sup>135)</sup> AHB: A. I. 1.

<sup>136)</sup> Oehlrich, Deutschland, S. 364 ff.; Zollvereinsblatt 4, 1846, S. 157.

<sup>137)</sup> Zollvereinsblatt 3, 1845, S. 520; Duckwitz, Schiffahrtsbund, S. 80; Oberbauer, Antwerpen, S. 22 f.; Reden, Handelsgeographie, S. 656; Krieger, Duckwitz, S. 47.

1859–1860 in England und Holland 26 und 24<sup>138)</sup>). Die westeuropäischen Kontinentalhäfen verzichteten deshalb darauf, die Auswandererverschiffung durch die landeseigene Flagge zu besorgen, weil ihnen der Handel mit den eigenen Kolonien genügte und ihr umfangreicher Verkehr mit England eine weitere Initiative erstickte. Während in Bremen 1838 in der überseeischen Fahrt von 181 Schiffen 93 aus den USA, 67 aus Westindien und 17 aus Südamerika einliefen, trafen in Amsterdam von insgesamt 243 128 aus Kolonien, 54 aus den USA ein, in Rotterdam von 175 82 aus Kolonien, 59 aus den USA<sup>139)</sup>). Frankreichs transatlantische Reederei, die 1855 mit 18 000 t kaum mehr als 1829 mit 14 000 t ausmachte, übertraf die Hansestädte 1829 in der Amerikafahrt um das Doppelte. 1831 trat der Gleichstand, 1835 das umgekehrte Verhältnis ein. 1845 lag sie bereits um das Fünffache, 1855 um das Elffache zurück.

Entscheidend war, daß die Auswanderung in Bremen auf andere Voraussetzungen als in den Westhäfen traf. Bremens natürliche Anziehungskraft war geringer; ein sicheres, Kolonien entsprechendes Handelsgebiet gab es nicht. Trotzdem veränderte die Krise der zwanziger Jahre die wirtschaftliche Struktur der Stadt nicht und konnte dies auch gar nicht, weil es an Ausweichmöglichkeiten fehlte. Soweit sich Industrie entwickelte, hing sie vom Handel ab. Der Kaufmannschaft blieb nichts anderes übrig als auszuwandern oder abzuwarten. Es ist bezeichnend für die damalige Stimmung, daß der Wirtschaftspolitiker Duckwitz, der zu Beginn der dreißiger Jahre eine Abkehr von der Hamburg nacheifernden Handelspolitik zugunsten des Anschlusses an den Zollverein erörterte, um eine Verlagerung der städtischen Wirtschaft vorzubereiten, eine derart entschiedene Abfuhr erhielt wie später kaum mehr. Die Krise hatte nicht vermocht, den Glauben an Bremens „Beruf“ zum Überseehandel sowie die „leidenschaftliche Vorliebe“ für die Reederei zu erschüttern, die nach wie vor als das eigentliche Feld des Unternehmungsgeistes galt<sup>140)</sup>. Da außerdem der Handel mit den USA schon vor 1831 die fruchtbarsten Ansätze aufwies, brauchte sich die Kaufmannschaft nicht auf neue Aufgaben umzustellen. Mit anderen Worten: Die Auswanderung schuf nichts, kam aber allen Wünschen der Geschäftswelt entgegen und wurde daher sogleich als Mittel erkannt, das sie verwirklichen konnte. Man ließ es gar nicht erst dazu kommen, daß sich amerikanische Reeder des Auswandererverkehrs bemächtigten, sondern be-

<sup>138)</sup> Reports on the commerce and navigation of the United States, New York 1854 ff.; vgl. Bremen und die Niederlande, hrsg. von Hermann Entholt und Ludwig Beutin, Weimar 1939, S. 92 ff. (Quellen u. Forschungen zur brem. Handelsgeschichte 2).

<sup>139)</sup> Hormayr, Fragmente, Bd. 1, S. 26.

<sup>140)</sup> Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 35; Die Seeschifffahrt, S. 342, 345.

nutzte ihn als „Hebel“, sie zu verdrängen und Bremens Handel auf eine neue „Grundlage“ zu stellen.

Ein Vergleich mit Hamburg macht das vollends deutlich. Im Unterschied zur Schwesterstadt war Hamburg Ziel des mitteleuropäischen Warenverkehrs und Mittelpunkt eines vielseitigen Handels, der Güter, um die sich Bremen erst bemühen mußte, von selbst anzog. Es war auf die Pionierarbeit seiner eigenen Reederei kaum angewiesen, da die ausländische Schifffahrt seinen Hafen bevorzugte, und brauchte nicht nach Übersee vorzudringen, um seinen Eigenhandel aufzubauen, da ihm die Kolonialprodukte im Kommissionsgeschäft aus Europa, namentlich aus England, zuströmten. „England war das Eldorado der Hamburger Kaufmannschaft. Alles bemühte sich um Englische Verbindungen. Der directe Handel mit den Productionsländern war Null“, berichtet ein Zeitgenosse<sup>141)</sup>. Als der Warenaustausch sich später ausbreitete, bevorzugte man Süd- und Mittelamerika vor den USA, so daß 1838 von 311 aus Übersee in Hamburg eingelaufenen Schiffen 136 aus Süd-, 119 aus Mittelamerika und nur 45 aus den USA stammten.

Trotzdem gab Hamburg der Schwesterstadt im nordamerikanischen Verkehr ursprünglich wenig nach: hier trafen zwischen 1823 und 1825 134, dort 169 Schiffe aus den USA ein. Das Verhältnis verschlechterte sich schlagartig, als Hamburg die Auswandererbeförderung untersagte und das Verbot im Entscheidungsjahr 1832 erneuerte, um das trotz der bestehenden Vorschriften aufkommende Annahmegeschäft zu unterbinden. Während in Hamburg zwischen 1826 und 1829 173, zwischen 1830 und 1836 332 Segler aus den USA einliefen, wuchs deren Zahl in Bremen auf 282 und 681. 1842 lagen drei Viertel des deutschen Handels mit Nordamerika in Bremens Hand<sup>142)</sup>. Natürlich erkannte man in Hamburg sofort, daß die verkehrte Auswandererpolitik hieran die Hauptschuld trug<sup>143)</sup>. Nachdem 1836 ohnehin schon fast 2900 Passagiere heimlich verschifft worden waren, gab der Staat es auf, „einen sich so von selbst anbietenden Erwerbszweig zu verscheuchen“, und erließ in rascher Folge nach Bremens Vorbild Verordnungen, um die Schwesterstadt einzuholen<sup>144)</sup>. Ihr Vorsprung erwies sich aber vorderhand als zu groß. Nach wie vor herrschte die amerikanische Flagge daher im Hamburger Hafen vor, zahlreiche Schiffe, die nach Nordamerika fuhren, mußten in Ballast ausgehen. Insgesamt reisten nach den USA von Hamburg 1837 54, 1840 38 und 1843 63 Schiffe, von Bremen 172, 131 und 139, davon in Hamburg 1837 32 mit 2200, 1840 27 mit

<sup>141)</sup> Meister, Freihandel, S. 3.

<sup>142)</sup> Über die Möglichkeit, S. 96; vgl. Baasch, Beiträge, S. 105, 123 ff.

<sup>143)</sup> Darstellung der Lage des Hamburgischen Handels, Altona 1839, S. 12, 64; vgl. Geffcken, Stellung, Bd. 2, S. 41; Weber, Anschließern, S. 21 f.

<sup>144)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 300]; Hansen, Migration, S. 183 f.

1400, 1843 16 mit 1800 Auswanderern, zwei, sieben und 37 in Ballast, in Bremen 1837 171 mit 14 600, 1840 121 mit 12 800, 1843 107 mit 9900 Auswanderern, keines in Ballast. In Hamburg beteiligten sich 1837 neben 24 eigenen 18 amerikanische Segler, 1840 neben 11 22, 1843 neben 12 45, in Bremen 1837 neben 130 eigenen 22 amerikanische, 1840 neben 98 27, 1843 neben 113 24<sup>145)</sup>. Das führte sogar dazu, daß aus Nordamerika zurückkehrende bremische Auswandererschiffe Hamburg mit Rohstoffen, vor allem Tabak, versorgten und sich z. B. zwischen 1837 und 1844 unter 438 Schiffen, die aus den USA in Hamburg eintrafen, 39 bremische befanden, während weitere Ladungen über Bremen im Flußverkehr nach Hamburg gelangten. Duckwitz hatte recht, wenn er 1843 feststellte, daß Bremen, ohne wie Hamburg ein „Weltmarkt“ zu sein, gegenüber der Schwesterstadt nur deshalb wettbewerbsfähig bleibe, weil ihm die Auswanderung den Aufbau der Eigenreederei in der Nordamerikafahrt gestatte: „Alle Geschäftszweige, welche Bremens Größe und Reichtum ausmachen und sein eigentliches Herz sowie die Bedingung der Größe seines Handelsbetriebes bilden, sind in Hamburg beinahe Nebensachen. Hamburg kann dieselben verlieren und doch noch groß genug bleiben“<sup>146)</sup>.

Als es Hamburg nach 1850 glückte, sein Auswanderungsgeschäft auszubauen und dadurch zum ernsthaften Wettbewerber im Nordamerikaverkehr zu werden, vollzog sich das auf die gleiche Weise wie zwanzig Jahre zuvor in Bremen. Es war nicht nur „der erste deutsche Staat, welcher die Wichtigkeit der Auswanderung und des in ihrer Folge sich gestaltenden Geschäftsverkehrs begriff“, sondern auch das Vorbild für seine Durchführung<sup>147)</sup>.

Daß Bremen den Kampf um die Fracht gegen die amerikanischen Reeder so rasch gewann, lag vor allem daran, daß die Makler die Annahme an sich zogen und nur in Notfällen nichtbremische Schiffe befrachteten und daß der Korpsgeist der vielfach verwandtschaftlich verbundenen Reeder ein „gegenseitiges Vertrauen selbst der Konkurrenten“ begründete<sup>148)</sup>. Außerdem setzte der Zustrom viel zu plötzlich ein und erforderte daher zuviel unternehmerische Vorbereitung, als daß ein Auswärtiger den erforderlichen Dispositionen so rasch gewachsen war, wie es notwendig gewesen wäre. Diese Aufgabe hätte sich nur bewältigen lassen, wenn die amerikanischen Schiffseigner eigene Niederlassungen in Bremen besessen hätten. Da sie aber bremische Reeder als Korrespondenten zu beschäftigen pflegten,

<sup>145)</sup> Soetbeer, Handel, insbes. Bd. 2, S. 119 ff.; 3, S. 122 f.; vgl. Der Seehandel, S. 80; Die Seeschifffahrt, S. 359.

<sup>146)</sup> StAB: Smidtarchiv Nr. 155 a.

<sup>147)</sup> AHB: A. II. 1. Nr. 11.

<sup>148)</sup> Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover statistisch beschrieben, Hannover 1839, Bd. 2, S. 117.

bewährte sich die Zusammenarbeit nach 1831 nur noch schlecht. Binnen kurzem wurde die amerikanische Flagge aus dem Linien- in den Trampverkehr abgedrängt, der sich für die Personenbeförderung wenig eignete. Ein übriges taten die bremischen Auswanderungsgesetze von 1833 und 1840, indem sie den Expedienten die Teilbefrachtung verboten und die Vorbereitung von Ganzbefrachtungen sehr erschwerten. „Solchergestalt fällt die Befrachtung eines fremden Schiffes ganz weg“, beschwerte sich 1841 der Kaufmann Wichelhausen<sup>149)</sup>. Tatsächlich befanden sich im gleichen Jahr unter den Schiffen, die Bremen ohne Auswanderer verließen, neben 14 amerikanischen nur zwei bremische. In Amerika rief diese Entwicklung natürlich viel Unwillen hervor; Geschäftskreise forderten wiederholt, die Verletzung des sogenannten Reziprozitätsprinzips durch die bremischen Auswanderergesetze mit der Kündigung des Meistbegünstigungsvertrags von 1827 zu vergelten, der die Gleichberechtigung der fremden Flagge in den beiderseitigen Häfen vorschrieb<sup>150)</sup>. Wenn es nicht dazu kam, so vor allem deshalb, weil sich damit seit den vierziger Jahren nicht mehr viel erreichen ließ und weil den amerikanischen Tabakfarmern mit der Überlegenheit der bremischen Flagge am besten gedient war. Als Bremen 1849 das Expeditionsgeschäft freigab, erwuchs der städtischen Reederei daraus keine Gefahr mehr. Seit dem Ende der Ratenkämpfe bot die Befrachtung amerikanischer Schiffe den Annahmefirmen, die seit dem Aufkommen des Spekulationsgeschäfts auf eine Schifffahrtskonkurrenz am Platz nicht mehr angewiesen waren, keinen Anreiz mehr, barg aber nach wie vor die Gefahr eines Boykotts. Viele Expedienten gingen selbst zur Reederei über; im Bedarfsfall stellte die Flotte der Weserstaaten, namentlich Oldenburgs, genügend Räumte für billige Fracht.

Den größten Teil des überseeischen Verkehrs meisterte die bremische Flotte selbst. In einem umfassenden Ausbau ihres Schiffsparks, der sich anfänglich wenig für den Personenverkehr eignete und jedenfalls den amerikanischen Fahrzeugen an Güte und Größe bei weitem nachstand<sup>151)</sup>, prägte sich der Aufschwung naturgemäß am sichtbarsten aus. 1826 standen 87 Schiffe mit 7600 bis 8800 Lasten Tragfähigkeit unter bremischer Flagge, darunter nicht mehr als 16 von mehr als 150 L, 1830 108 mit 12 200 L, von denen das größte 490, ein weiteres über 200 und 22 150 bis 200 L hielten. Ein Jahrzehnt später hatte sich die Flotte um 140 Prozent vergrößert und zählte 212 Einheiten mit 29 100 L. „Es ist eine erfreuliche Erscheinung“, stellte 1841 ein Deutschamerikaner fest, der Bremen damals nach einer Frist von acht Jahren seinen zweiten Besuch abstattete, „zu bemerken, welche Fortschritte Deutschland seit den letzten zehn Jahren in

<sup>149)</sup> AHB: A. I. 1. Nr. 7; StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 32].

<sup>150)</sup> Vgl. Hardegen-Smidt, Meier, S. 37 f.

<sup>151)</sup> Zollvereinsblatt 3, 1847, S. 51; Andree, Umwandlungen, S. 298.

der Schiffbaukunst gemacht hat. Hierin zeichnet sich vorzüglich Bremen aus, welche Stadt jetzt Schiffe ganz nach amerikanischem Modelle bauen läßt<sup>152)</sup>. An der Unterweser entstand nahezu aus dem Nichts eine blühende Werftindustrie, die bald die Überlegenheit über den Schiffbau an Elbe und Ostsee gewann und auch für den Export arbeitete. Da die bremischen Reeder den Ausbau ihrer Flotten aus dem Betrieb finanzierten und neues Kapital, wenn überhaupt, kaum heranzogen, geben die Investitionen einen ausreichenden Überblick über die Prosperität. So betrug der Baupreis 1840 für einen Segler von 125 L etwa 14 500 Taler, für einen anderen von 300 L etwa 31 500<sup>153)</sup>. Nachdem die bremische Flotte 1834 den Wert von 1 Million Taler dargestellt hatte, erreichte dieser bereits 1838 das Doppelte und belief sich 1840 auf 3,8 bis 4 Millionen, 1841 nach einer allerdings allzu großzügigen Schätzung auf 5 Millionen Taler<sup>154)</sup>. Diese Aufwärtsentwicklung setzte sich kaum unterbrochen fort. „Die Rhederei und der Seehandel konnten während der letzten Jahre und noch jetzt beispiellos günstige Conjunctionen benutzen“, bemerkte 1854 eine Denkschrift<sup>155)</sup>. „Sie haben glänzende Tage.“ Die bremische Flotte wurde zur „besten in ganz Deutschland“ und zählte 1849 237 Seeschiffe mit 45 500, 1860 279 mit 90 600 L; ihr Wert machte 1857 gemeinsam mit der hamburgischen mit 24 Millionen Talern etwa 2,5 Prozent der Welthandelsflotte aus und repräsentierte 1865 ungefähr 12,5 Millionen Taler<sup>156)</sup>.

Ein ungemeiner Anstieg der Schiffgrößen ging damit Hand in Hand, zu dem nicht der Warenverkehr, sondern die Auswanderung den Anstoß gab, und zwar anfangs geradezu zwangsweise, weil viele Reeder der Beständigkeit des Personenverkehrs mißtrauten und fürchteten, daß nicht genügend Warenladungen eintreffen und sie daher zu teuer fahren würden. Am Ende ergab sich, daß gerade die Auswanderung die Aufmerksamkeit auf raumfüllende Rohstoffe wie Tabak, Reis und Baumwolle lenkte und daß deren Einfuhr answoll, je größere Auswandererschiffe in Dienst ge-

<sup>152)</sup> Ehrich August Döscher, Erfahrungen und Abenteuer während eines achtjährigen Aufenthalts in den Vereinigten Staaten, Chemnitz u. Schneeberg 1841, S. 9.

<sup>153)</sup> Adami, Anschluß, S. 5; v. d. Horst, Die deutschen Nordseestaaten und deren Politik, Braunschweig 1844, S. 43.

<sup>154)</sup> Der Bürgerfreund 5, 1834; Reden, Hannover, a. a. O., Bd. 2, S. 117; Delius, Worte, S. 3; Smidt, Übersicht 1841, S. 2; Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 139 f. Mittelbar erneuerte Duckwitz, Schiffahrtsbund, S. 117, seine Schätzung von 5 Millionen Talern 1844. Die Seeschifffahrt, S. 356 f., kam 1843 irrtümlich nur auf 3,1 Millionen Taler.

<sup>155)</sup> Koop, Interesse, S. 77; vgl. Cramer, Wie . . ., S. 140 f.; Handels-Archiv 1858, Bd. 1, S. 820 f.

<sup>156)</sup> Claußen, Bremen, S. 18 f.; Preußische Jbb. 2, 1858, S. 654; Deutsche Vierteljahrsschrift 1856, 1, S. 214; C. Lorenz, Norddeutschlands Handelsflotte zu Anfang des Jahres 1865, Stralsund 1865, S. 15.

stellt wurden, zumal sich Massengüter in ihnen billiger als in kleinen Seglern mit engem Zwischendeck befördern ließen<sup>157)</sup>.

1838 gehörten zur bremischen Flotte erst 23 Schiffe mit 200 L und mehr, 26 mit 150 bis 200 L, während 54 100 bis 150 und 48 weniger als 100 L hielten. Als die Auswanderung in den vierziger Jahren zunahm und „voluminösen Transporten gleichkam“, ging man zum Bau von Seglern mit über 300 und 400 L über. Die Durchschnittsgröße der bremischen Schiffe, die 1841 142 L betrug, stieg bis 1857 auf 298, bis 1866 auf 380 L; kurz nach 1860 stellte die Reederei D. H. Wätjen & Co. die ersten Einheiten von 1000 bis 1200 L in Dienst. Wiederum ist ein Vergleich mit Hamburg besonders lehrreich. Seine Handelsflotte übertraf die bremische vor der Kontinentalsperre um mehr als ein Drittel: hier gab es 288 Segler mit nahezu 31 000, dort 170 mit weniger als 18 000 L<sup>158)</sup>. 1847 bestand das umgekehrte Verhältnis: Hamburg besaß nur 253 Einheiten mit 28 000 L, Bremen dagegen 246 mit 46 000 L, darunter sechs Schiffe mit 500 bis 620, neun mit 400 bis 500 und 39 mit 300 bis 400 L, während in Hamburg kein Schiff 400 L erreichte und es nur vier in der Größenklasse zwischen 290 und 390 L gab<sup>159)</sup>. „Der Grund, warum unsere Handelsmarine nicht eine weit beträchtlichere Zahl umfaßt“, urteilte denn auch ein Hamburger<sup>160)</sup>, „ist namentlich in der Unzweckmäßigkeit unseres Auswanderergesetzes zu finden.“

Dagegen taten sich die Bremer hinsichtlich des eigenen Schiffsparks auf die „Eleganz der Einrichtung“ und „Schnelligkeit der Fahrt“ mit Recht viel zugute. „Bremen hat eine neue und selbständige Anziehungskraft erworben“, äußerte z. B. der jüngere Smidt 1839<sup>161)</sup>. „Seine Handelsmarine hat sich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika einen eigenen Namen verschafft, getrennt von der dort gebräuchlichen, auf deutsche und holländische Fahrzeuge fast ohne Unterschied angewandten Bezeichnung Dutch vessels.“ Man errechnete, daß Bremen 1843 von 216 Schiffen 160 in der transatlantischen Fahrt einsetzte, Hamburg dagegen von 212 nur 110, die durchweg kleiner waren und meist nach Südamerika fuhren, Preußen von 800 nicht mehr als 35. Unter den Welthäfen nahm Bremen den 23. Platz ein, in den USA dagegen gemeinsam mit Hamburg, wodurch sich sein Rang kaum verbesserte, den 4. in der amerikanischen Ausfuhr und den 8. in der Einfuhr. Bis in die dreißiger Jahre von der deutschen Publizistik

<sup>157)</sup> Oehlrichs, Küste, S. 64; Böhmert, Bremen, S. 21; Deutsche Seeschiffahrt, S. 283; Edmund Rothe, Capitän J. W. Wendt, Bremen 1882, S. 6.

<sup>158)</sup> Oddy, Commerce, S. 444; J. L. v. Heß, Über den Werth und die Wichtigkeit der Freiheit der Hansestädte, London 1814, S. 18.

<sup>159)</sup> Zs. d. Vereins für deutsche Statistik 2, 1848, S. 277 f.

<sup>160)</sup> Darstellung der Lage des hamburgischen Handels, a. a. O., S. 11.

<sup>161)</sup> Hormayr, Fragmente, Bd. 1, S. 22 f.

als Satellit Englands verfemt, errang es unter geschickter Nachhilfe der eigenen Presse als Deutschlands Ausfalltor nach Übersee ein Ansehen, dessen Spitze sich gern gegen Hamburgs andauernde Anglophilie richtete. Der Wandel bitterer Feindseligkeit in ein unermüdlisches Lob, das sich vornehmlich auf Bremens Reederei, einen „wahren Edelstein Deutschlands“, bezog, läßt sich vielleicht am besten an Friedrich Lists Propaganda ablesen und bot der Stadt in den Auseinandersetzungen um den Zollverein, in denen sie anders als Hamburg ständig zu lavigieren hatte, einen vorzüglichen Rückhalt. Als Hamburg nach 1850 sein Auswanderungsgeschäft ausbaute, Bremens Vorsprung als Reedereihafen einholte und nach längerem Gleichstand seit den siebziger Jahren das vor der Kontinentalsperre behauptete Übergewicht zurückeroberte, blieb dies dagegen fast unbemerkt.

So glänzend Bremen dank der Auswanderung dastand – gefahrlos war diese Grundlage nicht. Seine Wirtschaft hing von einem Geschäft ab, das vielen „zu unnatürlich“ schien, „um ewig zu dauern“<sup>162)</sup>. Die Reederei selbst bedrohten seine Schwankungen noch am wenigsten, da sie die Investitionen meist sehr rasch herausfuhr. Ausschlaggebend war, daß die Auswanderung fast den gesamten bremischen Handel in geographisch ursprünglich keineswegs vorgezeichnete Bahnen nach Übersee lenkte, während man das europäische und noch mehr das binnenländische Geschäft wegen seiner weit geringeren Erwerbchancen vernachlässigte. „Die Richtung der Auswanderer“, erklärte 1866 eine bremische Zeitung<sup>163)</sup>, „bestimmt auch die Richtung unserer Schifffahrt und diese wiederum die Richtung des Handels. Wünschen wir in irgendeinem transatlantischen Land unseren Handel emporzubringen, so müssen wir die Auswanderer dahin richten. Sonst werden genügende Schiffsverbindungen fehlen.“ Umgekehrt ausgedrückt: eine Krise der Auswanderung erschütterte die bremische Wirtschaft unverzüglich.

Das sei an einem Beispiel geschildert. Die amerikanische Krise von 1837 bildete nur den Anfang einer wirtschaftlichen Depression, die, verschärft durch den englisch-chinesischen Opiumkrieg, bis 1843 anhielt. Da sie in den USA die Einführung neuer Schutzzölle erzwang, schädigte sie die bremische Ausfuhr doppelt. Vor allem aber stockte die Auswanderung und drohte zu schwinden. Weil nun aber kein Reeder imstande war, seine Schiffe nach den USA allein um der Rückfracht willen auslaufen zu lassen, sondern im Gegenteil mit den Auswanderern rechnete, „um dadurch ... Verluste an den Retouren zu ersetzen“<sup>164)</sup>, erklärte der Kaufmannsreeder Delius rundweg, daß „eine Hemmung in diesem Hauptverkehr unserem Seeinteresse wenn

<sup>162)</sup> Wätjen, Nordatlantikverkehr, S. 16.

<sup>163)</sup> Deutsche Auswandererztg. 2, 1866.

<sup>164)</sup> Beutin, Bremen, S. 47.

nicht gerade den Todesstreich, doch solche tiefen Wunden versetzen würde, deren Heilung schwerlich zu erzielen sein möchte“<sup>165</sup>). Wie sehr Bremen auf den nordatlantischen Verkehr angewiesen war, wies Delius im einzelnen nach. Das ostindische Geschäft verleidete die holländische Kolonialpolitik – von der englischen gar nicht erst zu reden. Die Südseefahrt, auf die einige Auswandererreeder als Aushilfe verfallen waren, um die Flaute zu überbrücken, war kostspielig und warf oft gar keinen Gewinn ab, da Ausrüstung und Mannschaft bereits zwei Drittel der Einnahmen verschlangen. Der europäische Verkehr lag bereits zu sehr im argen, als daß sich Ausichten abzeichneten, ihn gegen den Wettbewerb der Unterweserstaaten zurückzugewinnen; ein Versuch, Hamburg das Kommissionsgeschäft mit England streitig zu machen, konnte nur darauf hinauslaufen, den Fortbestand des überseeischen Handels Bremens vollends zu gefährden<sup>166</sup>). Delius mußte sich daher bei dem Schluß bescheiden, daß der „amerikanische“ Zuwachs der Flotte ohne Amerikafahrt eine zweischneidige Errungenschaft sei. Es war ihm „augenscheinlich, daß wir auf Kosten des allgemeinen Geschäftes diese Branche mit solch einem ausschließlichen Eifer verfolgt haben, daß sich schon jetzt die nachtheiligen Folgen davon herausstellen“<sup>167</sup>). Sie schien sich zu einem Wasserkopf entwickelt zu haben. Angesichts dieses „Beweises schädlicher Einseitigkeit“ erhoben sich denn auch allenthalben Klagen über die „mindestens zu frühe Schiffs-Bau-Sucht“ und „Schiffs-Bau-Wuth“<sup>168</sup>). Bremens Flotte, 1830 noch nicht imstande, 10 000 Fahrgäste zu befördern, bot 1840 Platz für über 23 000 – aber nur die Hälfte stellte sich ein. Die größte bremische Reederei, J. A. Graesers Handlung, die ihren Schiffspark zwischen 1836 und 1842 von zwei auf 18 Einheiten vermehrt hatte, ging in Konkurs; man beeilte sich, Neubauverträge zu annullieren<sup>169</sup>). Zwei handelspolitische Flugschriften wußten nichts Besseres zu empfehlen als die Rückkehr zum Binnenhandel und den bislang völlig verpönten Anschluß an den Zollverein.

Duckwitz fiel ein anderer Schachzug ein. Gemeinsam mit Smidt griff er 1842 einen Plan des Hamburgers Sieveking zu einem „Deutschen Handels- und Schiffahrtsbund“ auf, um eine Diskriminierung der ausländischen Flagge beim Zollverein zu erwirken, wobei Bremen diesem nur so weit entgegenkam, daß die städtische Unabhängigkeit nicht in Gefahr geriet. Der Vorschlag lautete dahin, daß ausländische Schiffe überseeische Rohstoffe im Direktverkehr überhaupt nicht, im Trampverkehr über außerdeutsche

<sup>165</sup>) Delius, Worte, S. 5.

<sup>166</sup>) Delius, Welthandel, S. 1 ff.; vgl. Zollvereinsblatt 6, 1848, S. 363; Deutsche Vierteljahrsschrift 1853, 3, S. 256.

<sup>167</sup>) Delius, Auswanderung, S. 17.

<sup>168</sup>) Noch ein Wort, S. 17.

<sup>169</sup>) Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 32, 46 f., 140; 2, 1844, 939 f.

Häfen nur unter Zollaufgaben ins Zollvereinsgebiet einführen sollten<sup>170)</sup>. „Das heißt mit anderen Worten: Schafft uns fremde Mitwerbung vom Halse, gebt uns Schutz, vertheuert Fracht und Waare! und wir wollen mit Leib und Seele das deutsche Seeinteresse bewahren. Denn bedenkt wohl: Wir haben zu viele Schiffe gebaut!“ äffte ein erboster Hamburger Duckwitz nach<sup>171)</sup>. Allerdings hatte dieser den Plan, der in Sievekings Entwurf noch nichts anderes als eine verschwommene nationalromantische Kopie der Navigationsakte gewesen war, einseitig auf die Nöte der bremischen Auswandererreeder zugeschnitten: Die Einfuhr aus den überseeischen Erzeugungsländern, die Bremen nur mit Hilfe der Auswanderung hatte entwickeln können, sollte ihm im Schutz des „Deutschen Handels- und Schifffahrtbundes“ auch ohne Auswanderer gesichert bleiben<sup>172)</sup>. In Hamburg mußte diese Absicht erregten Widerstand hervorrufen, da sein Handel im Unterschied zu Bremen weder auf die fremde Flagge noch auf den Bezug aus England verzichten konnte. „Begreiflich“, notierte aber auch das Zollvereinsblatt, in dem List Hamburg zugunsten Bremens herabzusetzen pflegte<sup>173)</sup>, „daß das Verlangen nach Schifffahrtsgesetzen sehr lebhaft unter den Bremer Rhedern ward, zumal da die Befrachtung der Schiffe mit Auswanderern viel weniger lohnte als in der vorhergehenden Zeit.“

Es ist allerdings fraglich, ob Duckwitz, unwahrscheinlich, daß Smidt sich von dem Ansinnen mehr versprach als einen Prestigegewinn. Diesen allerdings mit Recht. Der Zollverein gab seine Absicht auf, sich zum Nachteil der Hansestädte enger mit Belgien zu verbinden, und verhandelte mit Bremen über die Gründung einer transatlantischen Dampfschifffahrt, die mit seiner Hilfe später tatsächlich zustandekam. Ebenfalls ließ sich Berlin auf eine Erörterung der Pläne ein, die der preußische Konsul in Bremen, der schon erwähnte Delius, 1842 zur Förderung der Auswanderung entwarf. Ausgehend davon, daß „das Fortbestehen der Emigration für unsere Schifffahrt zur Lebensfrage geworden ist“, schlug er vor, die binnenländischen Regierungen sollten die Auswanderung zu einer „Deutschen Nationalsache“

<sup>170)</sup> Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 36 ff., Ders. in: Brem. Ztg. 135, 136, 1840; 9, 1842; Wurm, Aufgabe, S. 351 ff.; Baasch, Einheitsbestrebungen, S. 125 ff.; Krieger, Duckwitz, S. XXX.

<sup>171)</sup> Hegel, Maul, S. 10; vgl. Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 623.

<sup>172)</sup> 1848 betonte der bremische Kaufmann Carl Ulrichs (AHB: A. I. 1. Nr. 48): „Es wird durch die Ausfracht, welche unsere deutschen Schiffe bekommen, ihnen möglich gemacht, mit allen anderen Nationen siegreich zu concurrieren.“ Delius, Welthandel, S. 16.

<sup>173)</sup> Zollvereinsblatt 2, 1844, S. 937; Oberbauer, Antwerpen, S. 58: „Würde der deutschen Auswanderung, welche den Hauptstapelartikel der deutschen Ausfuhr abgibt, von der deutschen Regierung eine engere Grenze gesetzt, so würde die deutsche Rhederei von dem Aufschwung bald wieder auf ihre frühere, niedrigere Stufe zurücksinken.“

machen und dadurch steigern, daß sie Zuschüsse zum Ankauf eines größeren Areal in den USA gewährten, von dem deutsche Ansiedler mit Hilfe von Krediten Anteile zum Selbstkostenpreis übernehmen könnten. Werbung und Organisation sollte ein Verein bremischer Reeder finanzieren und durchführen <sup>174</sup>).

Mehr Erfolg als derart utopische Ansätze ernteten praktische Bemühungen. Um den Auswanderern den Anmarsch zu erleichtern, arbeitete namentlich Duckwitz auf die Einrichtung der Dampfschiffahrt auf der Oberweser hin und brachte eine Aktiengesellschaft zustande, die 1843 ihre Tätigkeit aufnahm. Im Einverständnis mit Smidt erneuerte er in Hannover die zuvor von Bremen mit wenig Eifer betriebenen und daher bereits abgebrochenen Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover und erzielte eine Übereinkunft, in deren Folge Bremen 1847 den Anschluß an die Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Köln gewann <sup>175</sup>). Weniger erbötig zeigte sich Hannover, als Smidt beantragte, für die Übergangszeit bis zum Beginn des Eisenbahnverkehrs durch Staatsvertrag hannöversche Wirtshäuser auf den Anmarschstraßen in bestimmten Etappen zu Festpreisen für die Unterbringung der Auswanderer zu verpflichten, damit Bremen diese bereits am Heimatort übernehmen und dadurch namentlich Antwerpens Wettbewerb entgegenwirken könne <sup>176</sup>). Mit mehr Erfolg setzte sich Smidt für das Entstehen einer Werbungs-„Industrie“ ein und beteiligte sich namentlich in der Absicht, der bremischen Auswandererreederei ein Sprachrohr zu schaffen, 1844 an der Gründung der „Weser-Zeitung“, die dieser Aufgabe alsbald mit Glück und Geschick nachkam <sup>177</sup>). Daneben führte man Propagandaaktionen durch, um Bremens Agentursystem zu erweitern.

Die Sorgen verflogen, als 1844 eine beispiellose Auswanderungswelle einsetzte, von der die Westhäfen nicht weniger als Bremen profitierten. Nachdem 1843 nur 23 000 Deutsche ausgereist waren, erfaßte sie 1845 67 200, 1847 109 500 und 1849 89 100 Personen. Davon schifften sich in Holland 1843 1700, 1845 5100, 1847 13 100 und 1849 8700 Personen ein, in Le Havre 8600, 23 500, 39 400 und 33 800, in Antwerpen 2800, 4500, 14 600 und 10 300, in Hamburg 1800, 2400, 8600 und 7600 <sup>178</sup>). In Bremen

<sup>174</sup>) Der Bürgerfreund 825, 1841; Delius, Auswanderung, S. 18; vgl. Heinrich v. Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, Leipzig, 1928, Bd. 5, S. 483.

<sup>175</sup>) Wilhelm Rasch, Die ersten Jahre bremischer Eisenbahnpolitik, Göttingen, Diss. 1926; Rauers, Binnenhandel, S. 106 f.; Entholt, Wirtschaft, S. 162 f.

<sup>176</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 51-53]; StAB: Smidt-Archiv Nr. 159.

<sup>177</sup>) Sasse, Zeitungswesen, S. 55 ff.; Meyer, Weserzeitung, S. 215; Heinrich Tide-  
mann, Die Zensur in Bremen. In: Brem. Jb. 32, 1929, S. 67 ff.

<sup>178</sup>) Auswanderung 2, 1853, S. 24; Fish, Report, S. 39 ff.; Bülow, Auswanderung,  
S. XVI; Jb. f. Volkswirtschaft u. Statistik 1, 1852, S. 263 ff.; 2, 1854, S. 490 ff.;  
3, 1855, S. 292 ff.

waren es 1843 9800, 1845 31 800, 1847 33 700 und 1849 28 600. Bereits 1845 erreichte der nordatlantische Verkehr trotz anhaltenden Rückgangs der Warenausfuhr „einen bisher nicht erlebten Höhepunkt“ und warf ausgezeichnete Gewinne ab, ohne daß die bremische Flotte die Fahrgastbeförderung allein bewältigen konnte. „Die Auswanderung trieb die Segel!“ formulierte ein Berichterstatter <sup>179)</sup>.

Als 1848 die Revolution und die Blockade der Weser durch dänische Kriegsschiffe erneut „ein trauriges Geschäftsjahr“ mit schlechten Frachten brachte, suchte man den Umschwung in Bremen mittels Gründung eines Reeder- und Expedientenvereins, eines Werbebüros und durch andere Maßnahmen wiederum über die Auswanderung zu erzielen <sup>180)</sup>. Duckwitz stellte den Plan des „Deutschen Handels- und Schiffahrtsbundes“ ein weiteres Mal zur Diskussion und schwenkte als Reichsminister in Frankfurt bei der Ausarbeitung einer einheitlichen Zollverfassung Deutschlands gegen den Widerstand Hamburgs erneut auf eine vermittelnde Linie ein. Als die deutsche Auswanderung zwischen 1851 und 1854 von 112 500 auf 251 900 Personen answoll, von denen 1851 auf Holland 3000, auf Le Havre 44 200, auf Antwerpen 9200, auf Hamburg 18 100 und auf Bremen 37 900, 1854 auf Holland keine, auf Le Havre 95 900, auf Antwerpen 25 800, auf Hamburg 32 300, auf Bremen 76 900 und auf England 20 600 entfielen, fand Bremen zu der von Hamburg verfolgten Freihandelspolitik zurück. Statt die nichtdeutsche Flagge auszuschließen, befürwortete Duckwitz nun ihre Zulassung, da die bremische für den Auswandererverkehr nicht mehr ausreichte. Anlässlich des Beitritts Hannovers und Oldenburgs zum Zollverein beobachtete Otto Gildemeister 1854 durchaus zu Recht, daß der Anschluß Bremens nur durch die beispiellose Konjunktur der nordatlantischen Schifffahrt verhindert worden und mit einem Umschlag der öffentlichen Meinung ins Gegenteil zu rechnen sei, sobald sich Krisen wiederholten <sup>181)</sup>. Ebenso urteilte die Zollanschlußpartei, die sich vergeblich gegen die „bodenlose“, von ihr hauptsächlich auf eine Überschätzung des Auswanderergeschäftes zurückgeführte Freihandelspolitik wehrte, die Bremens Industrie zugunsten der Überseereederei vernichtete <sup>182)</sup>. Das Gedeihen des Auswanderergeschäftes gab angesichts des Streits um Für und Wider einer bremischen Eingliederung in den von Preußen beherrschten Zollverband, der wesentliche Vorarbeit für Deutsch-

<sup>179)</sup> Rückblick auf das Jahr 1844 ff.

<sup>180)</sup> Vgl. Handels-Archiv 1849, Bd. 2, S. 588 ff.; Erklärung der bremischen Kaufmannschaft, Bremen 1848; Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg, Oldenburg 1857, Bd. 1, S. 15.

<sup>181)</sup> Meyer, Weserzeitung, S. 255; vgl. Wilhelm Kieselbach, Die Hansestädte und das südwestliche Deutschland, Heidelberg 1854, S. 3.

<sup>182)</sup> Koop, Interesse, S. 83; Bechtel, Eingabe, S. 20.

lands staatliche Einheit leistete, den Ausschlag dahin, daß Bremen in den fünfziger Jahren aus einer Handelsstadt mit beträchtlicher Industrie zu einer reinen Handelsstadt wurde und sich am Ende des 19. Jahrhunderts reichlich spät um einen Wiederaufbau seiner Industrie bemühen mußte.

Nicht weniger hielt die Auswanderung aber im Handel jede Initiative hintan, die die Grundlagen des bremischen Geschäfts verlagert oder verbreitert hätte. Allzu stark zog der nordatlantische Verkehr Kapital und Unternehmungsgeist an. „Bremen denkt nur an den nordamerikanischen Handel, und es ist sein Ehrgeiz, ihn zu monopolisieren“, verkündete 1847 das Zollvereinsblatt<sup>183)</sup>. Man überschätzte die Auswanderung insofern, als sie die Vorstellung aufkommen ließ, in ihr habe die bremische Wirtschaft ihren wahren und einzigen „Lebensquell gefunden“<sup>184)</sup>. Das lähmte andere Ansätze. So verzichtete man auf die Fahrt nach Java, Südamerika und zur Südsee und ließ Verbindungen zur amerikanischen Westküste oder nach Australien bald wieder abreißen, weil kein Reeder es wagte, allein oder hauptsächlich als Importeur zu arbeiten. Auch der Trampverkehr blieb bescheiden, da man dabei auf die Vorteile hätte verzichten müssen, die der Heimathafen dank der Billigkeit von Ausrüstung, Bemannung, Laden und Löschen usw. sowie durch Leichtigkeit der unternehmerischen Disposition in der nordatlantischen Schifffahrt bot<sup>185)</sup>. Gerade weil Bremen in der Auswandererlinienfahrt eine so „gesunde Grundlage“ besaß, entwickelte sich eine Einseitigkeit, ja Starrheit von Verkehr und Handel, die daran hinderte, auf anderen Gebieten Erfahrungen zu sammeln. Das zeigte sich sogar im Auswanderergeschäft selbst. „Als ob es ganz selbstverständlich wäre“, blieb es an den nordamerikanischen Handel gebunden, den es emporgebracht hatte. Versuche, die Auswanderung auf andere Länder zu lenken, ließ man fallen, kaum daß sie recht begonnen waren. Vergeblich unternahmen die Annahmefirmen in den fünfziger Jahren wiederholte Vorstöße, in denen sie auf eine zweckmäßige Gestaltung der bremischen Beförderungsvorschriften für Auswanderungen nach Südamerika, Südafrika und Australien drangen, um Bremens Reederei ungeachtet der Ablehnung der führenden Reeder neue Wege zu eröffnen<sup>186)</sup>. Dagegen nutzte Hamburg seine ausgebreiteteren Verkehrsbeziehungen für das Auswanderungsgeschäft so entschlossen, als dies irgend möglich war, und gewann nicht zuletzt deshalb die Möglichkeit, in den fünfziger Jahren den Vorsprung der bremischen Reederei wettzumachen und Linienverkehre in Richtungen zu eröffnen, die man von Bremen aus nicht befahren mochte oder konnte. Letzten Endes besaß Hamburg nun einmal bereits vor 1830

<sup>183)</sup> Zollvereinsblatt 5, 1847, S. 470.

<sup>184)</sup> Hegel, Maul, S. 8; vgl. Zollvereinsblatt 6, 1848, S. 85.

<sup>185)</sup> Claußen, Bremen, S. 56.

<sup>186)</sup> AHB: A. I. 4. A. Nr. 76, 78, 141.; A. I. 4. A. I. A. Nr. 11.

durch einen Handel, der von der eigenen Reederei und damit der Auswanderung unabhängig war und es auch nach 1850 weitgehend blieb, wirtschaftliche Autarkie, während Bremen sich erst durch die Auswandererreederei Bedeutung und einen nicht geographisch, sondern durch den Verkehrszug bestimmten Handel erschloß. Zugespitzt ausgedrückt: In Hamburg folgte die Schifffahrt, mitunter auch die eigene Reederei, dem Handel, in Bremen der Handel fast nur der eigenen Reederei. Handel und Schifffahrt verkoppelten sich sowohl kapitalistisch wie unternehmerisch, als die Auswanderung, die ihren Charakter prägte, den Weg nach Nordamerika wies. Daß sie diese dort einseitig festhielt und auch freie Kräfte, die sich in anderer Richtung hätten betätigen können, anzog und im nordamerikanischen Verkehr zusammenballte, hatte gewiß manche schädliche Folge. Wesentliches ließ sich daran aber in keinem Fall ändern, da Bremen, von Natur nicht zum Welthafen bestimmt, es sich nicht leisten konnte, seine Kräfte zu zersplittern.

#### b) Die Einfuhr

Die vielen bremischen Auswanderersegler, die 1831 in den Häfen der USA in Wettbewerb um die Rückfracht traten, hatten ihre Unkosten bereits durch die Ausfracht hereingefahren und meist sogar Gewinne verbucht<sup>187)</sup>. Ihr Ziel war, möglichst rasch nach Bremen zurückzukehren, wo sie der Eigner häufig schon vor ihrer Rückkehr für neue Auswanderertransporte vergab. Sie im direkten Rückverkehr zu befrachten, gestaltete sich aber schon deshalb schwierig, weil es neuerdings nicht mehr in den deutschen, sondern in den amerikanischen Häfen an Ausfuhrsgütern mangelte. Manche Auswandererschiffe mußten daher ständig nach England, Südamerika und vor allem Westindien versegeln, wenn sie nicht in Ballast nach Bremen zurückkehren wollten, was wiederholt geschah<sup>188)</sup>. So fuhren 1837 von Bremen nach den USA 133 bremische und 45 nichtbremische Schiffe, während nur 98 und 36 von dort einliefen. Die Rückfrachten fielen ungemein und betrug im allgemeinen nur noch die Hälfte der vor 1830 üblichen Raten<sup>189)</sup>. Sich damit abzufinden, war den bremischen Ree-

<sup>187)</sup> Vgl. Böhmert, Bremen, S. 20.

<sup>188)</sup> Gülich, Darstellung, Bd. 4, S. 380; Zollvereinsblatt 2, 1844, S. 935; Weser-Ztg. 2226, 1851; vgl. Prüser, Überseekaufmann, S. 20 f.; Karl H. Schwebel, Bremens Handel dringt nach Lateinamerika vor. In: Mitteilungen der Handelskammer Bremen 1952, S. 227.

<sup>189)</sup> Delius, Worte, S. 5; Über die Möglichkeit, S. 113.

dern möglich, den Amerikanern nicht<sup>190)</sup>. Sie wurden nicht nur in Bremen, sondern auch in den USA aus der Fahrt verdrängt; und erst diese mittelbar verdoppelte Wirkung der Auswanderung führte ihr rasches Ausscheiden herbei. Das Schiff, welches die bessere Ausfracht besaß, bewarb sich auch mit besseren Aussichten um die Rückfracht<sup>191)</sup>.

Nun waren freilich 1830 in den USA Tabakerzeugung und Reederei eng verquickt und lagen mitunter in einer Hand. Selbst wenn die bremischen Reeder geringere Frachten verlangten, erhielten sie daher häufig keine Ware, solange die Einfuhr fast ausschließlich in Kommission für nordamerikanische Häuser erfolgte. Nach 1831 konnte aber z. B. die bremische Firma H. H. Meier & Co. für ihre Auswandererschiffe nur noch Rückladung bekommen, wenn ihr Agent in New Bedford ein Viertel oder ein Drittel auf ihre Rechnung übernahm — ein Risiko, von dem man in Bremen ebensowenig erbaut war wie von dem Anwachsen der Einfuhrmengen überhaupt<sup>192)</sup>. Fern davon, freiwillig zu erfolgen, ergab sich der Übergang zum Eigenhandel aus der Auswandererreederei. Der Wert der in Bremen eintreffenden Waren, der sich 1831 bereits verdoppelte, trat in ein Mißverhältnis zum verfügbaren Handelskapital, das sich 1834 mit 3,5 bis 4 Millionen Talern auf die Hälfte der erforderlichen Summe belief. Da aber der jährliche Kapitalzuwachs dank der Auswanderung zwischen 1830 und 1836 ebenso hoch ausfiel wie zwischen 1803 und 1830, kam der Markt rasch ins Gleichgewicht. Schon 1836 gab es bremische Kapitalisten, die ihre Mittel in den USA anzulegen suchten, standen für Spekulationen, die sich außer der Reihe anboten, 1 Million Taler freies Kapital zur Verfügung<sup>193)</sup>.

Infolge der Auswanderung gerieten Handel und Reederei in Bremen in eine Hand, entwickelte sich die sogenannte Kaufmannsreederei. Anders verhielt es sich in Hamburg, wo die Auswanderung fehlte und sich daher gerade in den dreißiger Jahren Handel und Reederei voneinander trennten. Die großen Kaufleute Hamburgs entledigten sich ihrer Flotten entweder völlig oder behielten höchstens ein bis zwei Schiffe in Besitz, weil dies nach herkömmlichen Vorstellungen das Ansehen steigerte. In Wahrheit trat natürlich eine Arbeitsteilung ein, die fortschrittlichen betriebswirtschaftlichen Methoden entsprach, für die in Bremen jede Voraussetzung fehlte. Angefangen von Sloman und Bolten, vermochten daher die hamburgischen Reeder auch viel selbständiger und ungebundener vorzugehen und unter-

<sup>190)</sup> Koop, Interesse, S. 21; Andree, Umwandlungen, S. 299; C. F. Wurm, Die Handelspolitik der Hansestädte und die Interessen des deutschen Vaterlandes, Hamburg 1836, S. 5 f.

<sup>191)</sup> Handelspolitische Aufsätze, S. 41.

<sup>192)</sup> Hardegen-Smidt, Meier, S. 30; vgl. Kasten, Bremen, S. 206.

<sup>193)</sup> StAB: Smidt-Archiv Nr. 242 g.

nehmerisch eine vielseitige Wirksamkeit zu entfalten, als Bremen noch in den Fesseln der Kaufmannsreederei steckte<sup>194)</sup>. Hier erwog man sogar bei den Verhandlungen über die Gründung des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1856, die Dampfschiffahrt mit dem Warenhandel zu verbinden, da eine Trennung anfangs allzu gewagt erschien.

Wenn die Stimme der Reeder in Bremen viel mehr galt als in Hamburg, so rührte das unabhängig von diesem unterschiedlichen Entwicklungsgrad daher, daß die Reeder in Bremen anders als in Hamburg zugleich die führenden Kaufleute waren. Daß Bremen seinen Seehandel im transatlantischen Verkehr gegen Ende der vierziger Jahre zu zwei Drittel bis drei Viertel unter eigener Flagge betrieb, Hamburg dagegen nur zu einem Drittel, ergab sich eben nicht nur aus der Auswanderung, sondern auch aus den Bedingungen, denen Bremens Einfuhr aus Nordamerika unterlag<sup>195)</sup>. Wie der Reeder zum Kaufmann, so mußte auch der Kaufmann zum Reeder werden, um in den Genuß des Risikoausgleichs zu kommen und den Wettbewerb innerhalb der Stadt zu bestehen. Nur die eigene Reederei ermöglichte es dem Kaufmann, bei kleinen und teuren Ernten dem Erzeuger den geforderten Preis zu zahlen und eine Stockung der Zufuhr zu vermeiden, indem er darauf verzichtete, daß seine Auswandererschiffe Rückfracht auf Rechnung eines Dritten erhielten. Der amerikanische Kaufmann suchte nämlich „stets den größten Markt und dachte nicht daran, sein Eigentum nach Deutschland zu schicken“. Lagen die Preise hoch, so erhielt man daher „keine direkten Zufuhren“, wenn der deutsche Kaufmann nicht eingriff<sup>196)</sup>. Dazu benötigte er aber die Hilfe der Auswanderung, d. h. eine Hausflotte.

Umgekehrt mußte der Reeder Kaufmann sein, weil „die Eigner sich genötigt sahen, der Schiffe wegen Waren zu importieren“, und dies auf eigene Rechnung, wenn sich entweder überhaupt kein Exporteur fand oder die Frachtraten ein Minimum unterschritten. Dazu lud nicht ein Vorteil ein, sondern zwang die Notlage. Der Eigenhandel warf schon der Menge des durch die Auswanderung erzwungenen Zuflusses wegen nie mehr Gewinn ab, als sich durch eine annehmbare Frachtrate hätte erzielen lassen. Es war unter diesen Umständen aber auch unvermeidlich, daß die vor 1830 von binnendeutschen Kaufleuten gepflegte Einfuhr an die bremischen Geschäfte überging, da einem Unternehmer, der nicht reedern konnte, dabei

<sup>194)</sup> Mathies, Reederei, S. 12 ff.; Ders., Seeschiffahrt, S. 10 f.; Fitger, Entwicklung, S. 29; Schramm, Hamburg, S. 155 f.

<sup>195)</sup> Oehlrichs, Seehandel, S. 149; vgl. Werner Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. und im Anfang des 20. Jahrhunderts, 11. Aufl., Darmstadt 1954, S. 262.

<sup>196)</sup> Beleuchtung, S. 49; Reden und Gegenreden in Sachen preußischer und englischer Handelspolitik, o. O. 1833, S. 57.

nur noch Verluste drohten. „Der Handel hat durch die Concurrenz eine völlig veränderte Gestalt gewonnen“, erklärte Duckwitz 1842<sup>197)</sup>. „Dies hat eine so enge Verbindung des Seehandels mit der Schiffsrhederei herbeigeführt, daß ein sogenanntes Propregeschäft im großen Umfang mit fernen Ländern jetzt in der Regel nur durch sie oder in Gemeinschaft mit ihnen getrieben werden kann. Diese Umstände mußten nothwendig den Seehandel in den Seestädten concentriren.“

In den ersten Jahren nach 1831 kombinierten die bremischen Reeder, die Frachten auf fremde Rechnung allemal dem Eigenhandel vorzogen, gewöhnlich Rückfracht und Eigenhandel. 1837 erfolgte die Einfuhr bereits zu sieben Achteln auf eigene Rechnung, wogegen in Hamburg das Kommissionsgeschäft zu gleichem Anteil überwog. Um 1840 pflegte man einen „fast ganz reinen Proprehandel“<sup>198)</sup>. Obwohl begreiflicherwise „der Flor des einen Betriebszweiges denjenigen des anderen bedang“, förderte die Reederei den Warenhandel weit mehr, als dieser die Reederei, die ihn z. T. erst begründete, begünstigen konnte<sup>199)</sup>. „Bremens Rhederei ist die Grundlage seiner transatlantischen Verbindungen“, urteilte 1848 das Zollvereinsblatt<sup>200)</sup>, während ein bremischer Maklerbericht 1843 angesichts des Schwindens der Auswanderung unumwunden erklärte: „Wenn unser Handelscapital im Propregeschäft des transatlantischen Verkehrs noch Anlage und Beschäftigung sucht und findet, so wird dieses System doch auf längere Dauer weder in mercantilischer noch nationaler Beziehung von Verdienst für uns sein“<sup>201)</sup>. Man täuschte sich in Bremen nicht darüber, daß „die Rückfrachten nach diesem Platz durch die Concurrenz um so mehr gedrückt werden, je größeren Umfang das Auswanderungsgeschäft von einem Platz aus annimmt. In diesem Sachverhältnis liegt zum großen Theil die Erklärung für den raschen Aufschwung, welchen Bremen . . . genommen hat“<sup>202)</sup>. Mit vergleichsweise niedrigen Rückfrachten, teurem Einkauf bei den Erzeugern, billigem Verkauf an die Fabriken arbeitete sich Bremen gegen die Konkurrenzhäfen hinauf, weil und soweit sein Einfuhrhandel Nutznießer, wo nicht gar unergiebig, aber notwendige Folgeerscheinung der Auswandererreederei war<sup>203)</sup>. Dabei nutzte Bremen seinen Verkehr mit den USA auch dazu, die Einfuhr aus anderen Erzeugungs-

<sup>197)</sup> Bremer Ztg. 92, 1842; vgl. C. R. Viator, Erinnerungen aus meinem Leben, Bremen 1897, S. 11; Gildemeister, Bremen, S. 258 f.

<sup>198)</sup> Bremer Ztg. 9, 1842.

<sup>199)</sup> Duckwitz, Verhältniß, 1837, S. 9 f.; Ders., Schiffahrtsbund, S. 114; Über die Möglichkeit, S. 112; A. G. Mosle, Der Unterscheidungszoll, Bremen 1880, S. 7.

<sup>200)</sup> Zollvereinsblatt 6, 1848, S. 87.

<sup>201)</sup> Rückblick auf das Jahr 1843.

<sup>202)</sup> Bremer Handelsblatt 190, 1855; Der Seehandel, S. 82.

<sup>203)</sup> Koop, Interesse, S. 84; Reden, Handelsgeographie, S. 653 f.

ländern, namentlich Südamerika und Ostasien, über die nordamerikanischen Häfen durchzuführen, einmal um die direkte Rückfahrt zu erleichtern und sich gegen Stockungen in der amerikanischen Ausfuhr zu wappnen, sodann, weil man auf diese Weise Zucker, Kaffee und Hölzer billiger als aus den Erzeugungsländern selbst bezog.

Gemeinsam importierten die Hansestädte aus den USA auf amerikanischen Schiffen im Halbjahr 1829–1830 im Wert von 1,04 Millionen Dollar, 1840–1841 von 1,28, auf meist hanseatischen von 0,52 und 2,83, über die USA auf amerikanischen 1829–1830 von 0,46, 1840–1841 von 0,09, auf meist hanseatischen von 0,27 und 0,36 Millionen. Obwohl Hamburg Bremens Gesamteinfuhr von jährlich 12 bis 15 Millionen Mark Banco 1839 um das Elffache übertraf, entfielen auf die Elbestadt in der Zufuhr aus den USA 1838 nur 3,5, 1846 7,3 Millionen Mark Banco, auf Bremen 1840 8,1 und 1846 12,6. Nach anderen Schätzungen steigerte sich Bremen zwischen 1844 und 1852 von 4,4 auf 6,5 Millionen Taler, deren Kurs zur Mark sich um 1 zu 2,5 bewegte. Wiederum in Millionen Dollar, erreichte Bremen im Halbjahr 1853–1854 eine Einfuhr von 9,21, von der im Direktverkehr für 3,52 in amerikanischen, für 4,86 in meist bremischen Schiffen eintraf, 1859–1860 einen Import von 11,31 mit Anteilen von 1,77 zu 8,74. Dagegen brachte es Hamburg 1853–1854 auf 2,87, 1858–1859 auf 3,6 und erreichte 1859–1860 mit plötzlichem Sprung 7,07, weil es Bremen in der nordatlantischen Dampfschiffahrt vorübergehend den Rang ablief<sup>204)</sup>.

Am deutlichsten trat der Zusammenhang von Auswanderung und Einfuhr in zwei großen Geschäften zutage, die seit 1830 und 1850 Bremens Rang als Handelsplatz ausmachten: bei Tabak und Baumwolle<sup>205)</sup>. Der Gewinn der Vorherrschaft im europäischen Tabakhandel war die erste bedeutende Folge der Personenschiffahrt, die hier wie in andern Branchen zwar nichts Neues schuf, aber gestattete, Ansätze auszubauen, die sonst nicht entwicklungsfähig gewesen wären<sup>206)</sup>. Bereits um die Jahrhundertwende hatten die Hansestädte das Übergewicht für nordamerikanische Tabake in Mitteleuropa besessen. 1800 erhielten sie 16 800 Faß, davon Hamburg mehr als Bremen, Holland 6100. 1803 zog aber Holland die

<sup>204)</sup> Reports, a. a. O., 1830 ff.; Brem. Blätter 5, 1836, S. 90 f.; Soetbeer, Handel, Bd. 1, S. 176; 2, 328; Gülich, Tabellen, S. 110; Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 109; Schramm, Hamburg, S. 157.

<sup>205)</sup> Beutin, Tabakhandel, S. 10 f.; Ders., Wesenszüge des bremischen Tabakhandels. In: Der Schlüssel 2, 1937, S. 1 ff.; vgl. Rauers, Handelsgeschichte, S. 36 f.; Fuhse, Bremen, S. 75.

<sup>206)</sup> Weber, Anschließen, S. 21 f.; Oberbauer, Antwerpen, S. 57; Tuch, Sonderstellung, S. 48; Deutsche Seeschiffahrt, S. 283; Huhn, Bremen, S. 33; Lahusen, Bremen, S. 41; Duckwitz, Verhältniß, 1837, S. 33 f.; Beurmann, Skizzen, S. 106.

Führung an sich, um sie ein Menschenalter lang zu behaupten. Aus den USA bezogen die Hansestädte 1803 nur noch 7300 Faß, 1815 11 700, 1821 10 500, 1829 11 000, Holland aber 1803 12 700, 1815 22 200, 1821 13 200 und 1829 21 500<sup>207)</sup>. Haupthafen war Amsterdam, das vor 1815 jährlich insgesamt 24 000 Faß einfuhrte, während Bremen auf etwa 6000 kam. Nach 1830 erschwerte Holland, durch die Revolutionswirren ohnehin genug beeinträchtigt, den Personenverkehr, so daß Bremen die Auswanderung und damit einen Vorsprung im Tabakhandel gewann, der sich 1829 erst auf 11 500 Faß erstreckte<sup>208)</sup>. Insgesamt kamen nach Amsterdam 1830 11 800, nach Rotterdam 10 800, nach Bremen 17 700 Faß, 1832 hingegen 26 300. Bis 1837 steigerte es sich auf 35 700, bis 1842 auf 39 600 Faß und buchte weiterhin eine jährliche Zuwachsrate von durchschnittlich 1700 Faß. Davon stammten – Stengel und Fertigware abgezogen – aus den USA in Holland 1830 22 600, 1832 24 000 und 1838 17 600 Faß Roh-tabak, während die Hansestädte, d. h. fast ausschließlich Bremen, 1830 15 300, 1832 27 900, 1838 25 600 und 1842 42 600 Faß erreichten<sup>209)</sup>.

Eine bremische Denkschrift von 1844 teilt Einzelheiten dieses Umschwungs mit<sup>210)</sup>. „Die Art der Betreibung des Tabakgeschäfts ist insofern gegen frühere Jahre einer bedeutenden Veränderung unterworfen gewesen“, heißt es darin, „als derzeit der bei weitem größere Theil der Zufuhren von den Vereinigten Staaten in Sendungen für amerikanische Rechnung bestand. Die Vergrößerung unserer Handelsflotte gab die nächste Veranlassung zu Einkäufen für eigene Rechnung, um dadurch den Schiffen eine Rückfracht zu sichern; und wenn jetzt auch wohl noch Verschiffungen für gemeinschaftliche Rechnung mit amerikanischen Häusern, d. h. dort ansässigen Deutschen gemacht werden, so gehören reine Consignationen doch zu den Ausnahmen, und das Hauptgeschäft besteht in Sendungen für Bremer Rechnung.“ An die Stelle englischer Versandfirmen, die Bremen ehemals mit großen Mengen beliefert hatten, waren deutschamerikanische Agenten als Vertreter des bremischen Tabakhandels getreten, überwiegend in den USA ansässige hanseatische Kaufleute. Dieser Wandel war aber keineswegs freiwillig erfolgt. Er resultierte aus dem Wettbewerb der Auswandererreeder, durch den der Verdienst im Tabakhandel gegenüber der Zeit, als man von England abhängig gewesen war, „sehr geschmälert“

<sup>207)</sup> Tobacco. House of Reps., Doc. No. 235, Washington 1842, S. 18, 21.

<sup>208)</sup> Wurm, Aufgabe, S. 368; StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 66]; AHB: C. 76 a.; Duckwitz, Verhältniß, 1837, S. 13 f.

<sup>209)</sup> Adami, Anschluß, S. 8; Bocris, Beschreibung, S. 6 f.; Tobacco. House of Reps., Doc. No. 229, Washington 1840, S. 48, 59 f., 63, 103; Ludwig Halenbeck, Geschichte der Stadt Vegesack, 2. Aufl., Bremen 1893, S. 155.

<sup>210)</sup> StAB: Smidt-Archiv Nr. 160.

wurde. „Bei weitem der größere Theil des Tabakgeschäfts von den Vereinigten Staaten“, erläuterte die Denkschrift, „ist nicht Sache der Speculation, sondern Folge des ausgedehnten Rhedereibetriebs.“ Bremen, das 1837 fast ein Drittel der amerikanischen Tabakernte und mehr als sämtliche nordeuropäische Häfen zusammen einfuhrte, war beinahe wider Willen zum Großmarkt geworden. Für den Importeur fiel nur ein „sehr geringer“ Nutzen ab. Viele Kaufleute verdienten lieber nur die halbe Fracht, als daß sie Tabak auf eigene Rechnung luden, obwohl die Raten auf Bremen nur 40 sh pro Faß betragen, d. h. für sich genommen nicht die Unkosten deckten, während für Fahrten auf französische und englische Häfen 80 bis 100 sh pro Faß zu bekommen waren. Die Kaufmannsreeder rechneten „hauptsächlich auf die ausgehende Fracht und das Passagegeld für Auswanderer“, während Tabakhandel und -fracht nur eine unumgängliche Konsequenz des Personenverkehrs, ihrer „Hauptursache“, darstellten.

Deshalb fiel Hamburg auch so gut wie gänzlich aus. Schon 1830 verschickte eine bremische Tabakfirma mehr als alle hamburgischen zusammen. Dort führte man in den dreißiger Jahren jährlich nur etwa 3000 bis 5000 Faß ein und deckte den Rest des Bedarfs an nordamerikanischen Tabaken, etwa ein Drittel vom gesamten über Bremen<sup>211)</sup>. Dieses galt „nicht nur als der größte und vorzüglichste, sondern auch der wohlfeilste Tabackmarkt in Europa“, bestritt die Hälfte der Einfuhren St. Petersburgs und belieferte ferner die nordischen Länder, Osterreich, Italien und die Schweiz, ja, sogar Belgien, Holland, England, Westeuropa, Südamerika, Afrika und die Kanarischen Inseln<sup>212)</sup>. Die Einfuhr erfolgte fast ausschließlich im Eigenhandel. In Baltimore hieß es schon 1837, amerikanische Reeder könnten der bremischen Auswanderersegler wegen nicht länger Tabak nach Bremen schicken<sup>213)</sup>. Im Schutze dieser händlerischen Überlegenheit entwickelte sich die bremische Tabakverarbeitung zur weitaus bedeutendsten Industrie, die Bremen bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts besaß. Nachdem die Zahl der Arbeiter seit 1841 von 2000 auf 5600 angewachsen war, beschäftigte sie 1850 ein Zehntel der städtischen Bevölkerung. Die Fabriken vermehrten sich allein zwischen 1836 und 1845 um das Neunzehnfache, die Zigarrenausfuhr wuchs zwischen 1830 und 1840 um das Fünffache<sup>214)</sup>.

In ähnlicher Form fand nach 1850 der Aufschwung des Baumwollhandels statt, ohne Bremen allerdings zu weiterer Industrie zu verhelfen,

<sup>211)</sup> Soetbeer, Handel, Bd. 2, S. 326; Schleier, Hamburg, a. a. O., S. 17 f., 48.

<sup>212)</sup> G. W. Marcard, Zur Beurtheilung des Nationalwohlstandes, des Handels und der Gewerbe im Königreich Hannover, Hannover 1836, S. 63; Böhmert, Stellung, S. 89; Beurmann, Deutschland, Bd. 2, S. 337.

<sup>213)</sup> Hardegen-Smidt, Meier, S. 37 f.; Böhmert, Bremen, S. 23; Hansen, Migration, S. 190, 345; House of Reps., Doc. No. 200, Washington 1836–1837.

<sup>214)</sup> Herms, Anfänge, S. 62.

da sich die Fertigung im Kleinbetrieb, die in der Zigarrenfabrikation möglich und üblich war, auf die Baumwollverarbeitung nicht übertragen ließ und da es für den Aufbau größerer Werke an Kapital und industriellem Unternehmungsgeist mangelte. Die Voraussetzung für den Handel lieferten Bremens Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz und der Ausbau der mitteleuropäischen Spinnereien, welche die Leinenmanufaktur ablösten. Allerdings konzentrierte man sich erst auf ihn, als die bisherigen Haupt-einfuhrgüter Tabak, Reis, Zucker, Tran, Kaffee und Häute für den Frachtbedarf der nordatlantischen Schifffahrt nicht mehr ausreichten. Genau gesehen, verfiel man auf die Baumwolle nur oder wenigstens vor allem deshalb, weil sie Räume füllte und sich daher am ehesten für die im Personenverkehr benötigten Schiffe eignete. Zwar hatte Bremen schon früher einige Zufuhren erhalten, 1842 z. B. 12 500 Ballen, doch stammten sie ungeachtet ihrer nordamerikanischen Herkunft samt und sonders aus England, das den gesamten mitteleuropäischen Markt beherrschte und den Bezug aus Übersee daher bislang verhindert hatte. Der hanseatische Importeur kaufte beim englischen Händler billiger als beim amerikanischen Erzeuger.

Nachdem aber 1847 die erste Ladung Baumwolle aus Nordamerika in Bremen eingetroffen war, orientierte sich der Handel ungesäumt um. Eine plötzliche Agitation gegen den Bezug aus England, vor allem die Twist-einfuhr, setzte ein; Wirtschaftspolitiker forderten, den Zwischenhandel durch Schutzzölle einzudämmen. Das war undurchführbar, aber auch überflüssig, da der Personenverkehr bessere Dienste leistete. „Die durch den Zufluß der Auswanderer immer mehr wachsende Handelsflotte bedarf, um rasch zu neuer Fahrt bereit zu sein, der Rückladung nach unserem Hafen“, berichtete 1851 eine bremische Firma, die auf die Baumwolle als die am besten geeignete Rückfracht für Auswandererschiffe verwies<sup>215)</sup>. Abermals fuhren die Reeder das Gut nur dann auf eigene Rechnung nach Bremen, wenn fremde Aufträge nicht zu erlangen waren. Verdienen ließ sich am Eigenhandel nichts; er diente vielmehr nur als Notbehelf, um die nordatlantische Schifffahrt auszulasten: „Wir legen vorzüglich Gewicht auf den Frachtverdienst unserer von der amerikanischen Passagierfahrt zurückkehrenden Schiffe“<sup>216)</sup>. Zwar unterschritten die Raten für Baumwolle auf Bremen mit  $\frac{3}{4}$  cts. je Ballen bei weitem die auf Holland, die  $1\frac{1}{8}$  bis  $1\frac{1}{4}$  cts. erreichten. Dennoch zogen die Reeder „eine Rückladung mit kleinerem Frachtsatz nach dem eigenen Hafen einem größeren nach den Nachbarn vor“, da eine baldige neue Auswandererbeförderung lohnender ausfiel als eine günstige Rückfracht, die den nächsten Personentransport verzögerte. Da die Frachten auf Bremen soweit sanken, daß man

<sup>215)</sup> Bremer Handelsblatt 13, 1851.

<sup>216)</sup> Bremer Handelsblatt 8, 1851.

z. T. selbst nach Liverpool, dem Weltplatz für Baumwolle, nicht mehr weniger bot, trafen die Zufuhren regelmäßig ein. Jeder in Bremen gelöschte Ballen ließ sich schon 1851 um etwa 1¼ Dollar billiger verkaufen, als es in den bisher größten kontinentalen Baumwollhäfen Hamburg, Antwerpen, Le Havre und Triest möglich war <sup>217)</sup>.

1852 trat eine vorübergehende Stockung ein, deren Ursache aufschlußreich ist. „Die guten Frachtsätze waren Ursache, daß nicht so viel Baumwolle zugeführt wurde“, schrieb das Bremer Handelsblatt. Bremens Anziehungskraft minderte sich, weil die Reeder günstigeren Artikeln den Vorzug geben konnten. Trotzdem war vorauszusehen, „daß der durch die immerfort wachsende Auswanderung gesteigerte Schiffsverkehr wesentlich beitragen werde, diesen Geschäftszweig in Bremen zu immer höherer Blüte zu bringen — etwa in ähnlicher Weise, wie es mit dem Tabackhandel geschah“ <sup>218)</sup>. 1856 erlosch die Baumwolleinfuhr aus England völlig, während etwa 90 Prozent aus den USA stammten. In Hamburg begann man 1853 Konsignationen zu verweigern, weil der in Hamburg übliche Bezug aus England oft zu geringe Vorteile bot: „Schon jetzt werden die Ordres der Inländer . . . gewöhnlich mit der Vorschrift gegeben, vorzugsweise nach Bremen zu verladen“ <sup>219)</sup>. Der Kaufmann Delius erklärte Bremen für fähig, die Fabriken in Wien billiger als Triest zu beliefern und den adriatischen Hafen zu schlagen <sup>220)</sup>. Kurz: die Auswanderung zog die Einfuhr hoch, der Handel verstand es, die angebahnten Geschäftsbeziehungen auszubauen. Die Kaufmannsreederei, die den Risikoausgleich gestattete, bewährte sich dabei vorzüglich. Nur ein Siebentel der Einfuhr erfolgte z. B. 1854 auf nichtbremischen Schiffen, während die fünf bedeutendsten bremischen Baumwollimporteure bis auf eine Ausnahme zugleich zu den tätigsten Auswandererreedern gehörten, allen voran D. H. Wätjen & Co., die in den fünfziger Jahren im Rückverkehr fast ausschließlich Baumwolle laden ließen.

1850 verschiffte Bremen 26 000 Auswanderer und bezog aus den USA 9900, aus Westindien 800 Ballen Baumwolle, 1854 standen 77 000 Auswanderern 50 500 Ballen aus den USA, 500 aus Südamerika und 1100 aus Westindien gegenüber. Hamburgs Baumwollhandel übertraf den bremischen 1850 mit 251 000 zu 45 000 Zentnern um mehr als das Fünffache, 1855 mit 437 000 zu 237 000 knapp um das Doppelte. 1858 lag Bremen mit 409 000 Zentnern vorn, während Hamburg nur noch 296 000 erreichte. Bremen kam dabei zustatten, daß die weltwirtschaftliche Krise von 1857,

<sup>217)</sup> Bremer Handelsblatt 218, 1855; Andree, Umwandlungen, S. 303.

<sup>218)</sup> Bremer Handelsblatt 66, 1853; Oberbauer, Antwerpen, S. 57; Deutsche Seeschiffahrt, S. 283.

<sup>219)</sup> Beutin, Baumwollchronik, S. 23.

<sup>220)</sup> Handels-Archiv 1858, 2, S. 280.

die Hamburg beinahe lähmte und vor allem seine Baumwollspekulation erfaßte, sich an der Weser rascher überwinden ließ, weil der Eigenhandel dank der Verzahnung mit der kaum betroffenen Reederei die Erschütterung besser auffing als das Kommissionsgeschäft und weil die infolge der Krise in den USA festgefrorenen bremischen Kapitalien sich nur dadurch flüssig machen ließen, daß der Handel zum Ersatz für das Geld Baumwolle nahm. Daß übrigens der Bezug von Rohstoffen dem Geschäft mit Halbfabrikaten nicht nur keinen Abbruch tat, sondern ihm vielmehr Vorschub leistete, beweist der Umstand, daß Bremen seinen Handel mit Baumwollgarnen zwischen 1852 und 1855 allein von 7500 auf 27 200 Zentner ausdehnte <sup>221</sup>).

Nachdem die Baumwolleinfuhr 1860 562 000 Zentner umfaßt hatte, verlor Bremen infolge des Sezessionskrieges wieder stark an Boden, bis nach 1864 der Aufschwung der Auswanderung mit dem des Baumwollhandels erneut Hand in Hand ging. 1864 reisten 28 000, 1867 74 000, 1870 47 000 Fahrgäste nach Übersee aus, wogegen 1864 114 000, 1867 440 000 und 1870 638 000 Zentner Baumwolle einkamen <sup>222</sup>).

Außer Tabak und Baumwolle eigneten sich als Rückfracht für die Auswandererschiffe namentlich Holz, Tran, Kaffee, Zucker und zeitweise Reis aus Carolina, später Petroleum <sup>223</sup>). Zwischen Südamerika, Westindien und den USA bestanden regelmäßige Dienste bremischer Segler, die den Auswandererschiffen Rohstoffe zuführten. Der bremische Handel erhielt seine wichtigsten Güter entweder aus und über Nordamerika oder durch Versegelung der Überseeschiffe statt über europäische Häfen fast ausschließlich aus transatlantischen Gebieten, 1847 z. B. Baumwolle zu 97 Prozent, Tabak zu 95, Kaffee zu 84, Zucker desgleichen, Häute zu 95, Tee zu 90, Reis zu 80 und Farbhölzer zu 69 <sup>224</sup>). Diese Güter bot ihr vergleichsweise niedriger Preis außerdem am ungezwungensten für den Eigenhandel an, als sich auf fremde Rechnung nicht mehr genügend Frachten für die bremische Hochseeflotte gewinnen ließen. Bremen konnte seinen Eigenhandel mit Nordamerika von der Presse gegenüber Hamburgs Kommissionsgeschäft

<sup>221</sup>) Beutin, Baumwollchronik, S. 20, 23, 38, 54; Flagg, Report, a. a. O., Bd. 1, S. 393; Schramm, Hamburg, S. 564; Bremer Handelsblatt 275, 1857.

<sup>222</sup>) Vgl. W. Cramer, Bremer Baumwollbörse 1872-1922, Bremen 1922, S. 15 ff.; H. Schumacher, Die Nordseehäfen, Leipzig u. Berlin 1919, S. 13 (Vorträge der Gehe-Stiftung zu Dresden 10, 1).

<sup>223</sup>) Delius, Lebensfragen, S. 18; Johannes Rösing, An Bremens gemeinen Mann, Leipzig 1843, S. 87; Handels-Archiv 1850, S. 222; Friedrich Prüser, Reismüller und Reiskaufmann. In: Der Schlüssel 2, 1937, S. 24 ff.; Beutin, Tabakhandel, S. 24; Karl Löbe, Bremens Holzwirtschaft, Bremen 1943, S. 55 ff. (Abh. u. Vorträge 15, 4).

<sup>224</sup>) Hormayr, Fragmente, Bd. 1, S. 42; Zollvereinsblatt 6, 1848, S. 803; Handels-Archiv 1848, 2, S. 50; Duckwitz, Schifffahrtsbund, S. 24.

mit England deshalb herausstreichen lassen, weil der Handel hier auf der Personenschiffahrt, dort auf der Vielseitigkeit des Warenverkehrs beruhte. Zustatten kam, daß sich die Personenschiffahrt auf die Saison konzentrieren und regelmäßig durchführen ließ. Es ergab sich eine „Wechselwirkung“ weniger großer Geschäfte, die dadurch gediehen, daß sie sich gegenseitig verzahnten, wogegen Artikel, die eine mehr ins Einzelne gehende Pflege verlangten und geographisch verzweigte Wirtschaftsbeziehungen voraussetzten, anders als in Hamburg zurücktraten. Die Arbeit des Kaufmanns galt natürlich dem Warenhandel, den er beeinflussen und ausgestalten konnte, während ihm die Auswanderung eher zufiel und sich im einzelnen in der einmaligen Ausnutzung erledigte<sup>225)</sup>. Sie war nicht so sehr Geschäft wie Mittel und Bedingung der wirtschaftlichen Tätigkeit. „Wohlan!“ hieß es 1849 in einem Rundschreiben bremischer Unternehmer, die das Publikum zur Gründung einer Auswandererherberge einluden<sup>226)</sup>, „es gilt die Erhaltung des Flors des bremischen Handels, der Lebensfrage seiner Existenz: der Pflege des Auswandererverkehrs! Von der Ausdehnung desselben hängt das Blühen aller Zweige unseres Handels ab. Es ist daher nicht allein Sache der Rheder und der Schiffsexpedienten, sondern des ganzen handelnden Publicums.“

### c) Die Ausfuhr

Indem die Auswanderung ermöglichte, „die Frachten für den Export deutscher Waren so billig zu stellen, daß die inländischen Producenten und Fabricanten in Stand gesetzt wurden, mit vielen Articeln in eine unter andern Umständen nicht vorteilhaft durchzuführende Concurrenz zu treten“, übte sie eine exportfördernde Wirkung aus<sup>227)</sup>. Da die Personenbeförderung die gesamte Reise finanzierte, ermäßigten sich die Frachten für ausgehende Waren auf die Hälfte oder ein Drittel der im Rückverkehr üblichen Raten. Die Reeder gingen dazu über, freie Räumte zur Ausfuhr auf eigene Rechnung auszunutzen oder den Fabrikanten Vorschüsse einzuräumen, um den Warenzug über England einzudämmen und Beiladung zu gewinnen. Das setzte anfangs häufig einen Verzicht auf jeden Gewinn

<sup>225)</sup> Koop, Interesse, S. 21; Lammers, Stellung, S. 662 f.

<sup>226)</sup> AHB: A. I. 2. IV.

<sup>227)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 51–52]; vgl. StAB: Dd. 11. c. 2. P. 3. c. 3.; Julius Fröbel, Die deutsche Auswanderung und ihre culturhistorische Bedeutung, Leipzig 1858, S. 74 f., 82; Duckwitz, Schiffahrtsbund, S. 114; Oberbauer, Antwerpen, S. 43 f.; Wurm, Aufgabe, S. 315 f.; Barth, Stellung, S. 16; Über die Möglichkeit, S. 95 f.; Der Seehandel, S. 83; Preußische Jbb. 2, 1858, S. 655.

voraus, da die deutschen Fabrikate — namentlich Leinen, Eisen- und Stahlwaren, Gläser und hölzerne Gegenstände — in Nordamerika sonst nicht wettbewerbsfähig waren. Man begnügte sich, sie überhaupt anzubieten, weil sich selbst bei mäßigem Absatz aus dem Vermeiden des Ein- und Ausladens von Ballast eine Ersparnis ergab und die Kaufmannsreederei erlaubte, daß der Unternehmer bei der Ausfuhr „auf gewagte und wenig lohnende Handelsgeschäfte um des höheren Frachtgewinns halber sowie umgekehrt auf mäßige Frachten, wo die Handelsspeculation günstig war, eingehen“ konnte<sup>228)</sup>. Duckwitz bemerkte daher 1837, es habe sich „aufs entschiedenste“ herausgestellt, „daß kein Hafen an der Nordsee gleich günstige Verhältnisse darbietet als Bremen. Auf jegliche Weise wurde versucht, deutsche Industrieerzeugnisse den Amerikanern annehmbar zu machen“<sup>229)</sup>. Dank den Auswanderern, dem „Hauptartikel der bremischen Rhederei“, ließ sich die Ausfuhr aus dem Wesergebiet „vorzugsweise durch Ankauf der bremischen Rheder für eigene Rechnung“ bewerkstelligen<sup>230)</sup>.

Die Ausfuhr der Hansestädte nach den USA, welche im Halbjahr 1829—1830 auf amerikanischen Schiffen den Wert von 1,23 Millionen Dollar, auf meist hanseatischen von 0,64 betrug, stieg bis 1836—1837 auf den von 1,03 und 4,61 und machte nach dem Zusammenbruch des Leinenhandels, bis 1837 des wichtigsten Exportguts, 1840—1841 den von 0,3 und 2,15 aus. Bremen ließ Hamburg weit hinter sich: hier verschifftete man 1846 für 7,6 Millionen Mark Banco, dort für 2,7, was etwa 4,5 und 1,2 Millionen Talern entsprach. Bremen, das auch Le Havre und Antwerpen an Billigkeit und daher an Umfang übertraf, vergrößerte seinen Vorsprung in der nordamerikanischen Ausfuhr, als 1847 amerikanische Dampfschiffe in den Verkehr eintraten und die wertvollsten Güter an sich zogen. Erst als Hamburg sein Auswanderungsgeschäft ausbaute, die Eisenbahnlinie nach Berlin in Betrieb nahm und infolge der Krise des Norddeutschen Lloyd vorübergehend die Führung in der Dampfschiffahrt gewann, änderte sich das Bild. Während im Halbjahr 1853—1854 über Hamburg Güter im Werte von 2,32 Millionen Dollar nach den USA gingen, über Bremen 14,64, davon 6,26 auf nichtamerikanischen Schiffen, 1857—1858 von 3,71 und 10,45, davon 7,16 auf nichtamerikanischen Schiffen, verschifftete Hamburg 1859—1860 Waren im Werte von 9,83 Millionen Dollar, Bremen nur noch von 8,67, davon freilich nichts mehr auf amerikanischen Schiffen<sup>231)</sup>. Betroffen stellte man in Bremen fest, daß man sich durch die Auswanderung länger,

<sup>228)</sup> Zollvereinsblatt 5, 1847, S. 469; Gildemeister, Bremen, S. 257; Meister, Freihandel, S. 16.

<sup>229)</sup> Duckwitz, Verhältniß, 1837, S. 11 f.; Zollvereinsblatt 5, 1847, S. 325.

<sup>230)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 134]; Bülow, Auswanderung, S. 87 f.; Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1865, S. 56.

<sup>231)</sup> Vgl. Anm. 204.

als diese die Ausfuhr von selbst nachzuziehen vermochte, über die Ungunst des bremischen Hinterlandes habe hinwegtäuschen lassen, und forderte nun den Ausbau des Eisenbahnverkehrs<sup>232)</sup>. Durch den Übergang des regelmäßigen Frachtgeschäfts von den Auswandererseglern auf Dampfer verlor die Ausfuhr mit der Kaufmannsreederei ihren bisherigen Träger und ging erheblich zurück, weil es an einer Gruppe von neuen Initiatoren fehlte. Der bisher für Bremens Inlandverkehr gültige Satz, daß „vermitteltst der Auswanderung, vermitteltst der durch sie gepflegten Rhederei Handelsbeziehungen zwischen Orten entstehen, die früher einander fremd waren“, ließ sich seit den sechziger Jahren kaum noch anwenden<sup>233)</sup>.

1842 Apr 13.

Vor dieser Zeit besaß Bremen in der deutschen Presse jedoch auf Kosten Hamburgs den Ruf, mit Hilfe des Personenverkehrs der deutschen Ausfuhr in Übersee Absatzmärkte zu verschaffen. So lenkte Bayern seine Auswanderer in den dreißiger und vierziger Jahren von anderen Nordseehäfen zur Weser, weil sich die Kaufmannschaft dort in den Dienst der deutschen Industrie stellte, statt sich an der Einfuhr englischer Fabrikate zu bereichern. „Es ist im gemeinsamen deutschen Vaterlande offenkundig“, erklärte 1840 der bayrische Ministerresident v. Hormayr, „wie jene wichtige Stelle, welche Bremen durch seine Lage an dem einzigen ganz deutschen Strome, der Weser, durch ihre blühende Rhederey behauptet, nirgends lebhafter anerkannt worden sei als in Bayern“<sup>234)</sup>. Da Bremen „unsere kürzeste Linie und unsern natürlichen Hafen, somit der Flor seiner Rhederei und Schiffahrt eine Bedingniß unseres zunehmenden Exportes“ abgab, schien es seit dem Beginn der Auswanderung mit Bayern an einem Strang zu ziehen, zumal bayrische Ausfuhrsgüter wie Spiegelgläser, Spielwaren, Quincailleries, Messing- und Blechfabrikate in den USA nicht hergestellt und daher begehrt wurden. Im Unterschied zu den von Natur günstiger gelegenen Häfen galt Bremen seines bedeutenden Auswanderergeschäfts wegen für fähig, „einen wirklichen deutschen Nationalseehandel zu repräsentieren“<sup>235)</sup>. Es ist bezeichnend, daß es in den dreißiger Jahren sogar zu dem — kaum ausführbaren, aber ernsthaft erwogenen — Plan kam, die Zufahrtswege aus Bayern durch Kanal- und Eisenbahnbauten zu verbessern. Ähnliches traf auf Sachsen und Schlesien zu. Während eine 1828 von Leipzig aus gegründete Linienschiffahrt zwischen Hamburg und New York alsbald wieder einging, konnte der entsprechende bremische Dienst gerade aus dieser Gegend mit erheblichen Zufuhren rechnen. Trotz der Elbe wurde Bremen vor Hamburg zum Hauptabnehmer der Baumwoll-

<sup>232)</sup> Hardegen-Smidt, Meier, S. 163.

<sup>233)</sup> Die Auswanderung über Bremen, S. 1.

<sup>234)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 32].

<sup>235)</sup> Taschenbuch für die vaterländische Geschichte. Hg. v. Joseph Freiherr v. Hormayr-Horstenburg, N. F. 17, 1846, S. 171, 173.

industrie in Sachsen sowie Preußens östlichen Provinzen und sicherte sich einen erheblichen Anteil an der sächsisch-schlesischen Leinenausfuhr, weil die Auswanderung genügend Fuhrtransporte herbeizog, um Hamburgs verkehrsgeographische Vorzüge auszustechen<sup>236</sup>).

Diese unmittelbare Förderung ergänzte die mittelbare durch die Auswanderer selbst, die man mit Recht als „natürliche Agenten“ und somit als den „wirksamsten Hebel zu einer activen Handelspolitik“ bezeichnete<sup>237</sup>). „Viele Bedürfnisse, welche man früher in Amerika gar nicht kannte, haben sich in Folge der deutschen Einwanderung schon jetzt dort eingebürgert. Die Deutschen in Amerika haben dieses Land hauptsächlich zu einem großen und einträglichem Absatzgebiet für uns gemacht; sie haben in erhöhtem Maße unsere Fabriken und Schiffe beschäftigt“, erklärte 1858 eine bremische Zeitung<sup>238</sup>), und an anderer Stelle hieß es: „Wenn der Ausfuhrhandel Deutschlands nach den USA die erste Stelle einnimmt, so hängt dies wesentlich damit zusammen, daß die Bevölkerung Nordamerikas zu so großem Antheil deutschen Ursprungs ist“<sup>239</sup>). Gewiß vollzog sich die Eingewöhnung der Einwanderer desto rascher, je besser sie in der neuen Heimat vorankamen, wogegen gerade die ärmeren Schichten oft lange an billigen deutschen Erzeugnissen festhielten. Trotzdem bewährten sich die Erfolgreichen und Anspruchsvollen letzten Endes mehr, weil sie sich zwar anpaßten, aber auch nur dadurch wirklich Gelegenheit fanden, anzuregen und die Verbrauchsgewohnheiten breiterer Bevölkerungskreise zu beeinflussen, was dem deutschamerikanischen Proletariat nur in Ausnahmefällen gelingen konnte<sup>240</sup>).

#### d) Die Überseefirmen

Weitaus am meisten leistete aber eine vergleichsweise kleine Gruppe von Auslandskaufleuten, die sich von der Masse der Auswanderer dadurch unterschied, daß die einzelnen gewöhnlich nur auf Zeit auswanderten, während die Erscheinung im Ganzen viel zusammenhängender und zielbewußter war. In den Hansestädten, woher die Mehrzahl stammte, wurde die Übersiedelung von der repräsentativen Schicht der Unternehmer getragen und bildete einen festen Bestandteil des kaufmännischen Berufs.

<sup>236</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 38, 72]; Hormayr, Fragmente, Bd. 1, S. 3 f., 16 f., 40; Delius, Worte, S. 14; Krieger, Duckwitz, S. 28 f.

<sup>237</sup>) Deutsche Auswandererztg. 2, 3, 1866.

<sup>238</sup>) Deutsche Auswandererztg. 28, 29, 1858; vgl. Fr. Münch, Der Staat Missouri, 3. Aufl., Bremen 1875, S. 31.

<sup>239</sup>) Bremer Handelsblatt 190, 1855.

<sup>240</sup>) Strathen-Ponthoz, Recherches, S. 150; Preußische Jbb. 49, 1882, S. 302 f.; 52, 1883, S. 60.

Dabei machten diejenigen, die nach 1814 die infolge der Kontinentalsperre abgerissenen Verbindungen in Übersee wiederherstellten und erneut Zweiggeschäfte oder Agenturen bremischer Firmen in Westindien und den USA eröffneten, nur den Bruchteil einer umfassenden transatlantischen Wanderung aus. Eine ungleich größere Zahl junger Kaufleute begab sich deshalb ins Ausland, weil sich ihnen in Bremen zum Fortkommen keine ausreichenden Aussichten boten und Zuwanderer aus dem Binnenland die vorhandenen weiter einengten<sup>241)</sup>. Der Weg zur Selbständigkeit führte in der Regel nicht über den Aufstieg in einer einheimischen Firma, sondern über eine erfolgreiche Tätigkeit im Ausland. Dabei fanden jedoch die meisten nur wenig Rückhalt am Handel ihrer Vaterstadt. Um sich durchzusetzen, mußten sie sich selbst Verbindungen erschließen und arbeiteten nicht als Agenten, sondern als Pioniere. Man verglich ihre Tätigkeit daher gern mit einem Kriegsdienst, von dem viele nur als Krüppel oder überhaupt nicht zurückkehrten. Ihre Lebensgeschichte glich „nur zu häufig einer Leidensgeschichte“<sup>242)</sup>. Gleichwohl waren hanseatische Kaufleute überall zu finden, „wo Handel ist“ und dieser Fremden nicht durch staatliche Maßnahmen verschlossen blieb: „Kein Land ist ihnen zu uncivilisiert, kein Hafen zu entlegen, kein Klima zu verderblich“<sup>243)</sup>. So zählt die Stammtafel der bremischen Familie Wilckens sieben Kaufleute der Nachkriegsgeneration auf, die in Havana, Tampico, Smyrna, Point Coupé am Mississippi, St. Christophe bei Rio de Janeiro, Fort Orange auf Batavia und Puebla in Mexiko ansässig wurden und meist sehr jung starben<sup>244)</sup>. In ähnlicher Weise gaben zahllose Geschlechter eine Reihe von Angehörigen nach Übersee ab, wo sie „den größten Theil ihrer Kraftjahre vergeudet haben, um dem Handel der Vaterstadt neue Bahnen zu eröffnen und ihre Mitbürger zu bereichern“<sup>245)</sup>.

In Nordamerika ergaben sich für Bremen freilich andere Verhältnisse als etwa in China, Ostindien, Afrika und Teilen Südamerikas, wo die Auslandskaufleute bis in die vierziger Jahre stets als „Pfadfinder“ und gleichsam als Nachfahren der Merchant Adventurers auftraten. Seit sich die bremische Flotte in den amerikanischen Osthäfen konzentrierte, reichte die zufällige Initiative von einzelnen nicht mehr aus. Nach 1831 wurden

<sup>241)</sup> Vgl. Löher, Geschichte, S. 298; Ders., Aussichten für gebildete Deutsche in Nordamerika, Berlin, 1853, S. 71 ff.

<sup>242)</sup> Koop, Interesse, S. 23; vgl. (Friedrich Heinrich Geffcken), Die Stellung der Hansestädte. In: Deutsche Rundschau 1880, S. 74; Deutsche Auswandererztg., 39, 1860.

<sup>243)</sup> Meister, Freihandel, S. 9; vgl. ders., Hamburg, S. 16; Eduard Roghé, Rückblick auf den Anschluß Hamburgs und Bremens an das deutsche Zollgebiet, Hamburg 1890, S. 34 f.; Zwanzig Gutachten, S. 2 f., 6.

<sup>244)</sup> M. W. Eduard Gildemeister, Stammtafel der Familie Wilckens, Bremen 1852.

<sup>245)</sup> Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 586.

die auswandernden Kaufleute hier aus Überzähligen zu unentbehrlichen Vertretern des städtischen Handels, weil amerikanische Geschäftsleute weder ausreichten noch die Eignung besaßen, den Bedarf der Auswandererschiffe an Ladung zu befriedigen und dadurch den Direktverkehr zwischen Bremen und den USA zu erhalten, von dem „die Blüthe der Hansestädte abhing“<sup>246</sup>). Man benötigte eigene Anwälte, die den Eigenhandel organisierten, deutsche Waren durchsetzten, den Umschlag über die USA laufender Einfuhren besorgten und bei Auf- und Verkauf die oft heftigen Preisbewegungen am Ort selbst nutzten. Nicht im Austausch, sondern nur durch eigene Initiative, d. h., durch Kaufmannskolonien, konnte Bremen die USA zum Hauptmarkt gewinnen<sup>247</sup>). Mit Recht nannte daher das Zollvereinsblatt die nordamerikanischen Niederlassungen Bremens „gewissermaßen die eine finger-ausgebreitete Hand derselben, vermittelt welcher sie sich von allen Bedürfnissen und Begehungen auf den transatlantischen Märkten in Kunde erhält, um dann mit den andern gespreizten Fingern aus allen Theilen Deutschlands dafür die verschiedenen Befriedigungen heranzuholen. Diese nach beiden Seiten ausgestreckten Fühlhörner sind es nun, welche hauptsächlich Bremens Stellung charakterisieren“<sup>248</sup>).

Anders ausgedrückt: Zur „Basis“ der Hansestädte, „worauf sie stehen“, wurde nicht ihr wirtschaftlicher Austausch mit Amerika, sondern der Geschäftsverkehr zwischen hanseatischen Unternehmern in Deutschland und Amerika. Allein hierdurch erlangte der Handel „bedeutende Ausdehnung und besonders auch große Sicherheit“, nachdem es vor 1831 nur wenige große Häuser gegeben hatte, die überseeische Geschäfte abwickelten<sup>249</sup>). Ende der dreißiger Jahre war die Erschließung der nord- und mittelamerikanischen Ostküste durch hanseatische Kaufmannskolonien bereits abgeschlossen. Jedes bremische Amerikahaus, so sehr deren Zahl auch zunahm, besaß seitdem eine Reihe von deutschen Geschäftspartnern in den wichtigsten Hafenplätzen der USA.

Anfangs handelte es sich überwiegend um Kommissionäre, die mit Hilfe des Kredits ihrer bremischen Auftraggeber arbeiteten<sup>250</sup>). In der Regel

<sup>246</sup>) Hormayr, Fragmente, Bd. 1, S. 41; J. L. Tellkampf, Über die neuere Entwicklung des Bankwesens in Deutschland, Breslau 1856, S. 12; vgl. (Theodor Barth), Gegen das Tabacksmonopol, Bremen 1878, S. 11.

<sup>247</sup>) Duckwitz, Verhältniß, 1837, S. 30 f.; vgl. Die Erhaltung, Bd. 4, S. 5; Soetbeer, Handel, Bd. 1, S. 172.

<sup>248</sup>) Zollvereinsblatt 2, 1844, S. 337 f.

<sup>249</sup>) Zollvereinsblatt 5, 1847, S. 470; vgl. Amtlicher Bericht über die 22. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte in Bremen, hg. von Johann Smidt u. G. W. Focke, Bremen 1845, Bd. 1, S. 40 f.; Ludwig Rose, Bremische Geschichte für das Volk, Bremen 1860, S. 322.

<sup>250</sup>) „Die Meisten arbeiten doch mit sehr schlechtem Capitale“, erklärte noch 1846 der bremische Kaufmann Oelrichs in New York (StAB: S. V. 8. Nr. 5).

erlangten sie aber schon sehr bald die Selbständigkeit und nahmen vor allem die Einfuhr aus Deutschland in eigene Regie<sup>251</sup>). „Blicken wir über See, wohin wir wollen!“ meinte 1841 der bremische Kaufmann Fritze<sup>252</sup>). „Wo irgend sich ein Abzug unserer Fabrikate behauptet oder neu gebildet hat, da geschieht es durch das active, d. h. nicht bloß entgegenkommende, vielmehr selbständig wagende und bahnbrechende Mitwirken deutscher Kaufleute, und zwar fast überall durch ein Doppeltes: der Häuser in den deutschen Seestädten und ihrer Verbündeten in den Häfen des Auslandes. Denkt man sich diesen Vermittler hinweg, so hat es mit den deutschen Ausfuhren dahin vorerst ein Ende.“ Auch wenn die Auslandsfirmen die volle Unabhängigkeit erlangt hatten, erhielten sie die engen Kontakte mit den heimatlichen Überseehäusern gewöhnlich aufrecht und blieben von diesen genauso abhängig wie diese von ihnen: nur wenn der Handel der Hansestädte gedeihe, sagte man gelegentlich, stünden auch die hanseatischen Auslandsfirmen in Blüte<sup>253</sup>). Es war daher üblich, daß die Teilhaber einer bremischen Handlung eine Zeitlang in der überseeischen Korrespondenzfirma, deren Inhaber dafür in Bremen zu arbeiten pflegten. Gelegentlich führte man bei uneingeschränkter unternehmerischer Unabhängigkeit gemeinsame Rechnung über Gewinn und Verlust. Während die Inhaber der Überseefirmen aber am liebsten für immer nach Deutschland zurückkehrten, sobald sie ein Vermögen erworben hatten, und auf diesem Grundstock in der Heimatstadt ein neues Geschäft errichteten, regenerierten sich die ausländischen Häuser fortlaufend aus den Hansestädten, ihren „Pflanzschulen“. Hier erhielten auch junge Kaufleute, die später in Bremen die väterliche Firma übernehmen sollten, „die hohe Schule ihrer Ausbildung“<sup>254</sup>).

Zeitgenossen verglichen den Einfluß der hanseatischen Kaufmannskolonien mit der Rolle, die italienische Kaufleute im spätmittelalterlichen Europa spielten<sup>255</sup>). Statistiken bekräftigen diesen Eindruck. 1843 gab es in Europa und Übersee etwa 70 bremische Konsulate, 1845 90, während die Zahl der hamburgischen 1843 80, die der preußischen dagegen nur 20 betrug<sup>256</sup>). 1844 fanden sich in New York, Baltimore und Philadelphia bremische Firmen „zu Dutzenden“. 1845 ermittelte die Weser-Zeitung unter 393 deutschen Überseefirmen 277 hanseatische, davon in den USA unter

<sup>251</sup>) Die Freihafenstellung vom nationalen Standpunct aus betrachtet, Hamburg 1880, S. 21; vgl. Weber, Der Deutsche in Amerika, Leipzig 1868, S. 34 f.

<sup>252</sup>) StAB: Smidt-Archiv Nr. 155 a.

<sup>253</sup>) Meister, Hamburg, S. 10; vgl. Böhmert, Stellung, S. 107, 111; Lammers, Tabaksmonopol, S. 179; Duckwitz, Schifffahrtsbund, S. 115 f.; Storck, Ansichten, S. 357.

<sup>254</sup>) Brem. Blätter 4, 1836, S. 47; Preußische Jbb. 33, 1874, S. 494.

<sup>255</sup>) Kieselbach, Studien, S. 235 f.

<sup>256</sup>) Die Seeschifffahrt, S. 388; Sieveking, Sieveking, Bd. 3, S. 55.

137 76 hanseatische<sup>257)</sup>. Eine bremische Liste von 1846 weicht davon nur unerheblich ab, indem sie die Zahl der hanseatischen Überseefirmen in 75 Orten mit 230, die der übrigen deutschen mit 120 angibt<sup>258)</sup>. Nachdem man die Zahl der bremischen Firmen in den USA ursprünglich auf ungefähr 80 veranschlagt hatte, kam die Weser-Zeitung bereits 1846 auf 176 Häuser, während eine etwa gleichzeitige hamburgische Aufstellung von 227 hanseatischen Firmen sprach<sup>259)</sup>. Eine in New York durchgeführte Erhebung erfaßte 1855 in den nordamerikanischen Häfen 284, im Inland 197 deutsche Firmen<sup>260)</sup>. In Städten wie New York und Philadelphia überwog außerdem unter den kleinen Zwischenhändlern, Handwerkern und Krämern gewöhnlich das deutsche Element<sup>261)</sup>. Während es sich hier aber meist um Einwanderer aus dem deutschen Binnenland handelte, häuften sich bei den Kaufleuten die Namen hanseatischer Familien. „Auf der ganzen Ost- und Westküste Amerikas ist kein Hafen, wo nicht Bremer Interesse durch ein Bremer Handelshaus oder einen Bremer Consul wahrgenommen und vertreten wäre“, beteuerte 1844 das Zollvereinsblatt. Im Inland fand man sie seltener. „Es bleibt aber“, erläuterte Duckwitz, „immer das hanseatische Element, welches nährt. Denn würde dasselbe heute nicht mehr vorhanden sein, so würde man auch die deutschen Niederlassungen in Amerika bald vergebens suchen“<sup>262)</sup>.

Ein Beispiel bietet das Verhältnis deutscher Einwanderer im Westen Nordamerikas zu den in den Osthäfen ansässigen hanseatischen Kaufleuten<sup>263)</sup>. Wollten sie sich nach einer anfänglichen Tätigkeit in einem amerikanischen Geschäft selbständig machen, waren sie in der Regel auf Kredit der hanseatischen Überseefirmen angewiesen. Sie wurden dadurch zu den eifrigsten Abnehmern und Verbreitern deutscher Ausfuhrwaren und ersetzten ihrem ehemaligen Vaterland, wie ein Zeitgenosse bemerkte, den Handlungsreisenden. Sie selbst begünstigte diese Verbindung, da der Osten das amerikanische Wirtschaftsleben bestimmte, während der Westen das Feld darstellte, auf dem sich Anfänger zu entfalten vermochten. Infolgedessen stellten sich binnendeutsche Einwanderer beim Aufbau der westamerikanischen Wirtschaft in ähnlicher Weise an die Spitze, wie hanseatische

<sup>257)</sup> Weser-Ztg. 653, 1846; Krieger, Duckwitz, S. 44; Karl August Müller, Statistisches Jahrbuch für 1846, Leipzig 1847, S. 119.

<sup>258)</sup> StAB: R. 11. e.

<sup>259)</sup> Rauers, Handelsgeschichte Karte 2; Zollvereinsblatt 6, 1848, S. 30.

<sup>260)</sup> Moritz Meyer, Der Handel New Yorks im Jahre 1855, New York 1856, S. 70 ff.; Preußische Jbb. 52, 1883, S. 53.

<sup>261)</sup> Karl Marx u. a., Zur deutschen Geschichte, Berlin 1954, Bd. 2, 1, S. 263.

<sup>262)</sup> Zollvereinsblatt 2, 1844, S. 337 f.; vgl. Oehlich, Küste, S. 64.

<sup>263)</sup> Bülow, Auswanderung, S. 89 f.; L. v. Baumbach, Neue Briefe aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika in die Heimath, Cassel 1856, S. 253 f.; Handelspolitische Aufsätze, S. 41.

Kaufleute im Osten unter der Geschäftswelt hervorragten und die Einheimischen in manchen Gegenden, z. B. in Mexiko, fast ganz aus dem Großgeschäft verdrängten<sup>264</sup>). Sie genossen den Ruf, daß sie „in jeder Beziehung mit den englischen wetteifern und die französischen längst überflügeln“. Vor allem der Handel mit europäischen Industriewaren lag „fast ausschließlich“ in ihrer Hand. Schon 1838 konnte daher ein deutscher Kaufmann auf einem Fest in Baltimore selbstbewußt darauf hinweisen, daß der deutsche Unternehmer „hierzulande meist der Bessere“ sei<sup>265</sup>).

Das fiel um so mehr ins Gewicht, weil derartige Leistungen ausschließlich auf die Privatinitiative von Kaufleuten zurückgingen, denen es an staatlicher Mithilfe gänzlich gebrach. Mit Recht stellte der Auswanderungspolitiker v. Bülow 1849 fest<sup>266</sup>), daß die „Verbreitung unserer Industrie lediglich den größeren Kaufleuten und der intelligenten Classe von Handelsagenten zuzuschreiben ist. Deutschland übt fast gar keinen Einfluß.“ Obwohl in der deutschen Öffentlichkeit wiederholt Pläne zu einer Förderung der Auslandsfirmen auftauchten, änderte sich daran bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts nichts. Alle entscheidenden Schritte führten über die Hansestädte oder gingen allein von ihnen aus. Duckwitz hatte nur Hamburger und Bremer im Auge, als er 1844 behauptete, daß „wir uns schon das erste Handelsvolk nennen dürfen, wenn wir den Blick auf die Stellung deutscher Kaufleute in der ganzen Welt richten“<sup>267</sup>).

<sup>264</sup>) Strathen-Ponthoz, Recherches, S. 150.

<sup>265</sup>) StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 320]; Preußische Jbb. 52, 1883, S. 56; Oberbauer, Antwerpen, S. 32 f.

<sup>266</sup>) Bülow, Auswanderung, S. 91; Handelspolitische Aufsätze, S. 40; Tuch, Sonderstellung, S. 130.

<sup>267</sup>) Zollvereinsblatt 2, 1844, S. 918; ähnlich: Andree, Umwandlungen, S. 291 f., 352; Deutsche Vierteljahrsschrift 1854, 4, S. 35; Oehlich, Küste, S. 67: „Die That bestätigt es, daß der Deutsche und der Engländer für das Großhandels-geschäft die tüchtigsten Leute der Welt sind. Der Franzose wie der Russe, der Italiener wie der Spanier, der Schwede wie der Portugiese – alle bedienen sich in den Hauptbranchen ihres auswärtigen Handels des Deutschen und des Engländers und geben ihnen die Herrschaft auf dem Weltmeere.“

## IV. Die Schifffahrt

### a) Der Verkehr mit den USA bis zum Aufkommen der Dampfschiffe

Bis 1831 überwog die Zahl der aus Nordamerika in Bremen einlaufenden Segler den Gegenverkehr beinahe um das Doppelte. 1827 trafen 78 Fahrzeuge ein und gingen 47 aus, 1830 betrug das Verhältnis 91 zu 51. Soweit sich bremische Schiffe beteiligten, fuhren sie meist über Holland und England, gelegentlich auch Mittelamerika, während amerikanische „Regular Traders“ den Liniendienst versahen<sup>268)</sup>. Nach Beginn der Auswanderung vermochten sie sich nur vereinzelt zu behaupten, zumal der ausgehende Verkehr seit 1833 den eingehenden erheblich übertraf. Bald liefen amerikanische Schiffe Bremen fast nur noch auf dem Umweg über die Westhäfen an<sup>269)</sup>. Statt dessen richteten nunmehr die bremischen Reeder unverzüglich Linien ein, sobald die Gründung von Auswandereragenturen die nötigen Voraussetzungen geschaffen hatte. Die bislang gewöhnliche wochen-, ja monatelange Aufschiebung der Ausreisen fiel bald fort, da die Auswanderung im Unterschied zum Frachtverkehr Regelmäßigkeit sowohl forderte wie sicherte<sup>270)</sup>. „Auf der Grundlage der Auswandererbeförderung entstand die regelmäßige Schifffahrt zwischen Deutschland und Amerika“, urteilte ein bremischer Unternehmer<sup>271)</sup>. Bereits im Sommer 1832 setzte man die Expeditionen einheitlich auf den 1. und 15. jeden Monats fest und behielt sie seitdem für Segler dauernd bei. Nur in Ausnahmefällen verzögerten sich die Abfertigungen um mehr als einige Tage. Es gelang, die Nutzung der Flotte ungemein zu erhöhen. Nachdem vor 1831 kaum ein bremisches Schiff im Jahr mehr als eine überseeische Reise ausgeführt hatte, gingen schon 1834 drei Segler dreimal, 13 zweimal und nur noch 29 einmal jährlich nach Häfen der nordamerikanischen Ostküste in See. 1843 erledigten acht drei und 34 zwei Rundreisen, während 25 einmal verkehrten. Ein bremischer Kaufmann bemerkte später, daß „die Raschheit, mit welcher die Expedition der Schiffe hier vollzogen wird, einer der Hauptvortheile ist, durch welche Bremens Schifffahrt und Rhederei groß-

<sup>268)</sup> Smidt, Übersicht 1841, S. 2.

<sup>269)</sup> Zollvereinsblatt 4, 1846, S. 18; Weser-Ztg. 937, 1847.

<sup>270)</sup> Bremer Handelsblatt 8, 1851.

<sup>271)</sup> Heinrich Wiegand in: Der Staat Bremen. Berlin 1906–1911, Einleitung; vgl. Bechtel, Eingabe, S. 16; (Carl Schünemann), Die Stellung Bremens zum Zollverein, Bremen 1854, S. 8.

gezogen worden sind. Denn je weniger Zeit ein Schiff im Hafen verliert, desto weniger wird an Zinsen und Unkosten verloren. Derartige Einsparungen ermöglichen es den Bremischen Rhedern, bei Frachten, welche Engländer und Americaner ruinieren, bis zur Rückkehr besserer Zeiten auszuharren<sup>272)</sup>.

Dank der Zügigkeit des Verkehrs entwickelten sich neben der laufenden Schifffahrt Liniendienste von Schnellseglern, wie sie amerikanische Reeder bereits seit längerem zwischen New York und den Westhäfen unterhielten. Sie fuhren auch außerhalb der Saison und beförderten die Post, was ihnen die Bezeichnung Packetschiffe eintrug. Außerdem verschifften sie eilige und wertvolle Ausfuhr Güter und dienten dem Verkehr von Geschäfts- und Vergnügungsreisenden. Grundlage der Einrichtung war aber auch in diesem Fall die Auswanderung<sup>273)</sup>. Das zeigte sich in Hamburg besonders deutlich, wo der Beginn des Auswanderungsgeschäfts 1836 zur Gründung der ersten, seine Verdoppelung 1847 zum Entstehen einer weiteren Packetschifflinie führte. Dank gründlicher Vorbereitung war Bremen freilich schon erheblich früher zum Zuge gekommen. Die bremische Handlung H. H. Meier & Co. ließ in Zusammenarbeit mit ihrer Schwesterfirma Caspar Meier in New York ihr erstes Schiff, die „Constitution“, seit 1822 regelmäßig zwischen Bremen und New York laufen. Nachdem sie 1827 einen weiteren Segler in den Dienst eingestellt hatte, gestaltete sie diesen im Frühjahr 1828 nach amerikanischem Vorbild zu einer regelrechten Packetschifffahrt aus<sup>274)</sup>. Der Makler Lüdering, der ihre Geschäfte übernahm, berichtet, daß hierdurch „einem längst gefühlten Bedürfnis abgeholfen und unserem Transito-Handel ein wesentlicher Dienst geleistet wurde, weil außerordentlich viele Güter hierhergezogen wurden“, namentlich aus dem Rheinland und Sachsen<sup>275)</sup>. „Es wurden durch diese Gelegenheit auch manche Passagiere, bis zum Jahre 1830 aber nie mehr als 50 mit denselben Schiffen befördert.“ Eine Firma in Leipzig rief in Gemeinschaft mit einem amerikanischen Unternehmer sogleich eine Konkurrenzlinie über Hamburg ins Leben, die ihren Dienst jedoch wieder einstellen mußte, als die Auswanderung über Bremen zunahm und es H. H. Meier & Co. gestattete, ihren Dienst um ein drittes Schiff zu vermehren<sup>276)</sup>.

Die Einrichtung trug dazu bei, daß Bremens Verkehr mit New York einen unerhörten Aufschwung nahm und die Fahrt nach Baltimore, von

<sup>272)</sup> Claußen, Bremen, S. 17 f.; Böhmert, Stellung, S. 89; Ders., Deutschlands wirtschaftliche Neugestaltung. In: Preußische Jbb. 18, 1866, S. 285.

<sup>273)</sup> Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 604.

<sup>274)</sup> AHB: A. II. 1. Nr. 11; Hardegen-Smidt, Meier, S. 3 f.; 11, 105 ff.; Caspar Meier, S. 44; Beutin, Bremen, S. 283 f.

<sup>275)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 62]; vgl. Spengemann, Reisen, S. 3 ff.

<sup>276)</sup> Mathies, Reederei, S. 29, Ders., Seeschifffahrt, S. 12.

dem der jüngere Smidt noch 1833 erklärte, daß es „für Bremen der Hauptmarkt ist, mit welchem von hier aus der Verkehr lebendiger ist als vielleicht von irgend einem Orte des Continents“, allmählich überflügelte<sup>277)</sup>. New York wurde zum Hauptziel des Auswandererzuges, weil es über die besten Verbindungen nach dem Westen verfügte und Einwanderern, die sich im Osten Amerikas niederlassen wollten, am ehesten Aussichten auf einträgliche Beschäftigung bot. Es war ferner der wichtigste Platz für Umschlag und Spekulation nach und von Westindien, Südamerika und China und zog den Löwenanteil der deutschen Ausfuhr an sich. Bremens Export nach Nordamerika wurde fast gleichbedeutend mit demjenigen nach New York, wo deshalb 1844 auch etwa die Hälfte aller hanseatischen Überseefirmen arbeitete, die es in Nordamerika gab. Sein Markt für Trampfrachten gestattete, bremische Auswandererschiffe, die keine Rückladung nach Bremen erhalten konnten, in Richtungen zu verchartern, die eine rasche Rückkehr nach Bremen ermöglichten<sup>278)</sup>. Nur im einkommenden Verkehr blieb Baltimore führend, da es mit den Marylandtabaken die größten Einfuhrmengen lieferte. Insgesamt fuhren nach Baltimore 1830 19, 1832 61 und 1837 69 Segler, nach New York hingegen zwölf, 25 und 82, während in Bremen aus Baltimore 1830 25, 1832 39 und 1837 49, aus New York 13, 19 und 44 eintrafen. Es lag im Zuge dieser Entwicklung, daß 1836 drei neue deutsche Packetschiffahrten ins Leben traten, die sämtlich New York anfuhrten. Während sich aber die Gründung des Hamburgers Robert M. Sloman durchsetzte, überstanden die Linien der bremischen Firmen C. L. Brauer & Sohn und J. F. W. Iken & Co., die sich zu einem von zwei Schiffen betriebenen Gemeinschaftsdienst verständigt hatten, die Krise von 1837 nicht<sup>279)</sup>. Auswanderungsgeschäft und Ausfuhr erlitten in Bremen derart starke Einbußen, daß 1838 nach New York nur noch 26, nach Baltimore immerhin 46 Segler ausliefen. Zahlreiche Reeder wichen auf die Fahrt nach Ostasien, zur Südsee und ab England aus<sup>280)</sup>.

Die großen Überseefirmen beschritten einen anderen Weg. Um die Ausfuhr von Modeartikeln zu heben und zu verhindern, daß die Geschäftsreisenden nach Le Havre und England abwanderten, eröffnete die Reederei D. H. Wätjen & Co., deren Schiffe seit langem regelmäßig mit New York, New Orleans und Baltimore verkehrten, 1842 eine Packetschiffahrt nach New York, in der sie vier bis sechs Segler einsetzte, während H. H. Meier & Co. ihren Dienst auf vier bis fünf Einheiten erweiterten. Da sich auch

<sup>277)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 77].

<sup>278)</sup> Kapp, Immigration, S. 7 ff.; vgl. W(ilhelm) K(ieselbach), Handelspolitische Betrachtungen aus der Gegenwart. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1859, 1, S. 109; Weser-Ztg. 653, 1846. Gülich, Darstellung, Bd. 2, S. 124.

<sup>279)</sup> Bremer Ztg. 31, 183, 1836.

<sup>280)</sup> Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 30, 46, 48.

die Firma C. L. Brauer & Co. kurzfristig erneut in die Packetschiffahrt einschaltete, wurde New York binnen kurzem endgültig der Hauptplatz der bremischen Nordamerikafahrt. Es verzeichnete 1846 die Ankunft von 86, Baltimore, das nach Beginn der Baumwolleneinfuhr vollends zurückfiel, die von 49 Seglern. In New Orleans erwuchs ihm ein weiterer Wettbewerber, als 1842 die Auswanderung in die Südstaaten einsetzte. Auch Philadelphia gewann an Wichtigkeit. Dort liefen 1836 vier, 1845 neun Schiffe aus Bremen ein, in New Orleans sechs und 56. Auch in diesen Fällen ging die Steigerung des Verkehrs zu einem wesentlichen Teil auf die Gründung von Packetschiffahrten zurück. In der Fahrt nach New Orleans begannen H. H. Meier & Co. sie wiederum im Jahre 1841, traten sie aber sogleich an D. H. Wätjen & Co. ab, während sich für den Verkehr nach Philadelphia zwei kleinere Firmen namens D. P. Stucken & Sohn und Plate & Schöttler auf einen Gemeinschaftsdienst einigten, in dem sie seit 1840 drei Segler einsetzten. Mit weitem Vorsprung vor Hamburg, das sich bis 1847 mit einer Linie nach New York begnügte, besaß Bremen also seit 1842 vier Packetschiffahrten, die sämtlich auf regelmäßige Verkehre mit Auswanderern zurückgingen und im Jahr durchschnittlich 24 Abfahrten boten <sup>281</sup>).

Im Vergleich dazu, daß sich noch ein knappes Menschenalter früher ein hanseatischer Reeder „stark zu rühren glaubte, wenn er sein Schiff jährlich eine Reise nach und von Amerika oder Westindien machen ließ“, glaubte man in den vierziger Jahren mit drei Rundreisen im Jahr, Pünktlichkeit der Abfertigung und dem Aufbau von Linien viel erreicht zu haben. „Es erfordert ganz ungewöhnliche Thätigkeit und Umsicht, um solche Resultate erreichbar zu machen. Man faßt die kühnsten Gedanken, erstrebt das unmöglich Scheinende — und erreicht es!“ triumphierte ein Hamburger <sup>282</sup>). Trotzdem war die bremische Packetschiffahrt bereits auf ihrem Höhepunkt im Jahre 1847 überholt. Im Vergleich zu Le Havre und namentlich zu England, wo die Cunard Line die Packetschiffe schon 1839 durch Dampfer ersetzt hatte, galt die Abfertigung in Bremen als unregelmäßig und schleppend <sup>283</sup>). Da die Packetschiffahrten oft unter Unbilden der Witterung zu leiden hatten und Jahr um Jahr ein Drittel der vorgesehenen Abfahrten aussetzen mußten, hielten sie den Abzug von Gütern und Fahrgästen nicht im erwünschten Umfang auf. Infolge seiner ungünstigen Lage war Bremen aber „nur wenig berührt von dem Zuge des europäischen Gesellschafts-

<sup>281</sup>) Irrtümlich erwähnt Oberbauer, Antwerpen, S. 33, das Bestehen einer bremischen Packetschiffahrt nach Baltimore.

<sup>282</sup>) Meister, Hamburg, S. 12, 15; vgl. Zwanzig Gutachten, S. 19; Johann Smidt, Vortrag. In: Brem. Jb. 1, 1863, S. 101; Andree, Umwandlungen, S. 338 f.; Über die Folgen, S. 60.

<sup>283</sup>) Zollvereinsblatt 5, 1847, S. 615.

verkehrs, daher kein Ziel fremder Dampfschiffahrtsspeculationen“ und seinerseits nicht kapitalkräftig genug, um selbst die Initiative zu ergreifen<sup>284</sup>). Man behalf sich mit Packetschiffen, um Schritt zu halten, soweit es anging. Immerhin hatte die Deutsche Auswandererzeitung nicht völlig unrecht, wenn sie 1854 schrieb: „Wären wir vor 15 Jahren im Besitz einer transatlantischen Dampfschiffahrt gewesen, so wären Havre und die anderen Städte in der Passagierfahrt nie gegen uns aufgekommen“<sup>285</sup>).

Als diese 1847 ins Leben trat, verschwanden die Packetschiffe denn auch sofort aus den Abfahrtslisten. Zwar wird überliefert, daß man in Bremen noch in den fünfziger Jahren wöchentliche Liniendienste mit Seglern unterhielt, die sich jetzt auch nach Baltimore, Galveston und Quebec richteten. In Wahrheit bediente man sich der Bezeichnung Packetschiffahrt aber nur noch, um gut eingerichtete Segler anzupreisen, ohne daß es sich wirklich um Packetschiffe handelte. Ebensowenig lassen sich Angaben bestätigen, die aus den fünfziger Jahren von bremischen Liniendiensten nach Brasilien, Kalifornien, Mittelamerika und Australien berichten<sup>286</sup>).

Während der Verkehr zwischen Bremen und New Bedford, Boston, Charleston und Richmond unerheblich blieb, entwickelte sich dank der Auswanderung nach Galveston eine rege Schiffahrt, die der Fahrt auf die nordamerikanischen Haupthäfen zeitweise kaum nachstand. Nachdem Sozialreformer und Utopisten in Texas einen geeigneten Ort für die Gründung von Idealstaaten entdeckt und eine Propaganda entfacht hatten, die in den Gärungen der vierziger Jahre unverhofften Anklang fand, schloß 1844 der Mainzer „Verein zum Schutze deutscher Einwanderer in Texas“ Überfahrtsverträge mit der Expeditionsfirma Lüdering & Co., die Galveston zu einem wichtigen Anlaufplatz bremischer Auswanderersegler machten. Da der Verein über erhebliche Gelder verfügte und zusätzlich Getreide- und Landmaschinentransporte zu vergeben hatte, traf die Abwehr der großen Reedereien, die ein Nachlassen der Auswanderung nach New York und Baltimore befürchteten, ins Leere<sup>287</sup>). Bisher unbeteiligte Firmen begannen den Fahrgastverkehr; man beeilte sich, flachgehende Schiffe zu

<sup>284</sup>) Hormayr, Fragmente, Bd. 1, S. 22.

<sup>285</sup>) Deutsche Auswandererztg. 67, 1854; vgl. Noch ein Wort, S. 16; Bueck, Festtage, S. 41.

<sup>286</sup>) Waarenpreise, Bremen 1846 ff.; W. H. Nopitsch, Kaufmännische Berichte, Hamburg 1849, S. 415; Kasten, Bremen, S. 209; Vollständiges Ortslexikon der Vereinigten Staaten von Nordamerika, Hildburghausen 1852, S. 647; Deutsche Auswandererztg. 1, 5, 1857. Unausgeführt blieben die Paketschiffahrten des Reeders Finke, welche die Allgemeine Auswanderungsztg. 17, 1847, ankündigte.

<sup>287</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 63]; vgl. Texas, ein Handbuch für Auswanderer, Bremen 1846; F. Pauer, Texas, Bremen 1846; Stricker, Verbreitung, S. 1 f., 86 ff., 95; Meyer, Bewegung, S. 37 f.; Schramm, Deutschland, S. 58, 513 f.

bauen, da die sonst bevorzugten Barken die Barre vor dem Hafen von Galveston nicht überwinden konnten.

Nachdem die Schunerbrigg „Weser“ der Reederei C. L. Brauer & Sohn im Herbst 1842 den ersten Einsatz unternommen hatte, fuhren 1843 bereits neun, 1846 32 Auswandererschiffe von Bremen nach Galveston, mußten von dort aus freilich vorderhand versegeln, weil für ein Einfuhrgeschäft die Verbindungen fehlten. Erst 1848 traf das erste Schiff im direkten Rückverkehr ein. Es ist bezeichnend, daß die Auswanderung jedoch sofort hanseatische Kaufleute nachzog. Schon 1847 gab es neben dem bremischen Konsul D. H. Klaener mehrere deutsche Firmen in Galveston, durch deren Initiative sich die Warenausfuhr nach Bremen entwickelte<sup>288</sup>). Damit hatte der sogenannte „Adelsverein“ wenigstens zwei seiner Ziele — die Erschließung neuer Märkte für die deutsche Industrie und die Förderung deutscher Seestädte — verwirklicht. Seine vornehmsten Absichten, wie die, in Texas ein Neudeutschland zu begründen, scheiterten dagegen an den überwiegend selbstverschuldeten Schwierigkeiten, die die Ansiedlung bereitete, und an der Unerfahrenheit der feudalen Leitung, die in patriarchalisch-kommunistischen Sozialvorstellungen befangen jede Selbsttätigkeit ihrer „Untertanen“ vereitelte<sup>289</sup>). Weit von der Küste entfernt entstanden in einem von Indianern bedrohten Grant, den vordem kein Europäer betreten hatte, die Flecken Neubraunfels, Indianola und Friedrichsburg. Die Organisation versagte derart, daß der Agent des Vereins, v. Meusebach, genug damit zu tun hatte, die Erbitterung der Siedler mit heiler Haut zu überstehen. Der Kern des Übels traf der bremische Bürgermeister Smidt in einem Brief an den Bundestagsgesandten v. Fritsch, dessen Inhalt den Abbruch des Unternehmens beschleunigte: „Prinzen und an monarchische Regierungsweisen gewohnte Beamte passen nicht zur Begründung socialer Verhältnisse in republicanischen Staaten. In der Regel können sie nichts vergessen und wollen nichts lernen. Das Geheimnis der Führung und des Gedeihens von Emigrationen besteht in der naturgemäßen Entwicklung der Selbsthilfe und freiwilliger, auf dem Boden persönlichen Vertrauens erwachsender Associationen und Unterordnungen unter die Verständigsten, Rechtlichsten und mit practischer Geschicklichkeit begabtesten Genossen einer solchen Gesellschaft.“ Auswanderungen sollten nur dahin gelenkt werden, wo die Siedler Wohlstand und Musterwirtschaften an-

<sup>288</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 152]; vgl. Prüser, Überseekaufmann, S. 33 f.; Wätjen, Nordatlantikverkehr, S. 96 f.

<sup>289</sup>) Weser-Ztg. 922, 925, 1847; P. 8. B. 8. c. 1. [Nr. 1]; v. Herff, Die geregelte Auswanderung des deutschen Proletariats, Frankfurt a. M. 1850, S. 13; L. Constant, Das Verderben deutscher Auswanderer in Texas, Berlin 1847; Victor Bracht, Texas im Jahre 1848, Elberfeld u. Iserlohn 1848.

träfen, die ihnen Bildung und sittliche Erziehung ermöglichten. Auf Not und Arbeit allein sei schlecht zu bauen <sup>289 a)</sup>.

1847 trat die Gesellschaft ihre Rechte daraufhin an einen anderen Texasverein ab, der kaum glücklicher verfuhr. Unbeschadet aller Kritik übernahmen die bremischen Reeder weiterhin viele Transporte, während der Staat sich dem beantragten Beitritt zum Verein versagte. Nachdem zwischen 1847 und 1852 52 Verschiffungen stattgefunden hatten, glückte Bremen 1852 das erste Unternehmen nach Galveston, das ohne Mithilfe der Auswanderung zustandekam. Die Verbindung war damit gesichert.

Dagegen blieb die Fahrt nach San Franzisko eine Episode, obwohl sich glänzende Aussichten für den Aufbau des Verkehrs zwischen Bremen und der nordamerikanischen Westküste abzuzeichnen schienen, als Meldungen über bedeutende Goldfunde im Frühjahr 1849 über Nacht einen Strom von Auswanderern herbeilockten <sup>290)</sup>. Schon bevor die Schifffahrt irgendwelche Erfahrungen auf der neuen Route gewonnen hatte, rief eine kleinere bremische Reederei namens Heydorn & Co., die sich anscheinend in finanzieller Bedrängnis befand und sich mangels sicherer Arbeitsgebiete zu einer Pioniertat genötigt fühlte, im Januar 1849 eine Paketschifffahrt nach San Franzisko ins Leben und fertigte in kurzem Abstand fünf Segler über Rio de Janeiro und Valparaiso ab, denen ein Schiff der Firma D. H. Wätjen & Co. folgte <sup>291)</sup>. Unter den Fahrgästen befanden sich zahlreiche Bremer, die in San Franzisko Zweiggeschäfte bremischer Überseefirmen eröffnen sollten <sup>292)</sup>. Auch sonst waren die Reisenden „meistens junge Männer und fast lauter Kaufleute, die größtenteils mit Waaren nach San Franzisko gehen“. Friedrich Gerstäcker, der auf dem ersten Segler „Talisman“ mitreiste, berichtet, daß sie „jenem abenteuerlichen Leben des neuentdeckten Eldorado mit so goldenen Träumen entgegengingen, wie nur je ein Alchymist in seiner düsteren Stube geträumt hatte“ <sup>293)</sup>. Manche, des festen Glaubens, man brauche das Gold in San Franzisko nur abzuholen, waren mit nichts als einem Spaten und einer Flinte versehen. Kein Wunder also, daß sie in Scharen verdarben und die Ziffern der Reisenden daraufhin schon bald erheblich sanken. Weder Bremen noch Hamburg, das sich ebenfalls seit 1849 und im ganzen etwas stärker als die Schwesterstadt beteiligte, verschifften jemals umfangreiche Transporte. Nachdem Heydorn & Co.

<sup>289 a)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 152].

<sup>290)</sup> Wätjen, Anteil, S. 19 ff.; Rathgeber für Auswanderer nach Californien, Bremen 1849; W. Schulze, Reise- und Lebensbilder aus Neuholland, Neuseeland und Californien, Magdeburg 1853.

<sup>291)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 236].

<sup>292)</sup> StAB: P. 8. A. 10. c. 5 und 6.

<sup>293)</sup> Friedrich Gerstäcker, Reisen, Stuttgart u. Tübingen 1853, Bd. 1, S. 4, 484 f.; Der Seehandel, S. 83; AHB: A I. 1. Nr. 1-5.

1850 noch zwei von insgesamt sechs Abfertigungen besorgt hatten, brach die Firma zusammen. Andere Reedereien, die Anteil und Risiko jeweils gering hielten, traten in den Verkehr ein, bis er 1856 gänzlich erlosch, weil die Auswanderer seitdem die 1855 eröffnete Eisenbahnlinie über den Isthmus von Panama benutzten und bereits in Islai oder Callao von Bord gingen. Obwohl in San Franzisko inzwischen fast 30 deutsche Firmen entstanden waren, verhinderten der Mangel an Rückfracht und die endlose Strecke, für die ein bremischer Segler eine Reisedauer von 170 bis 200 Tagen benötigte, daß sich unabhängig vom Personenverkehr die Frachtschiffahrt zur nordamerikanischen Westküste entwickelte<sup>294</sup>). Dagegen beförderten bremische Schiffe seit den fünfziger Jahren verschiedentlich chinesische Einwanderer nach San Franzisko<sup>295</sup>).

#### b) Vom Beginn der Dampfschiffahrt bis 1880

1845 erhielt der Generalpostmeister der USA die Vollmacht, durch eine Subvention für die Postbeförderung die Gründung einer amerikanischen Dampfschiffahrt zwischen New York und dem europäischen Kontinent zu ermöglichen. Man wollte auf diese Weise das Monopol der englischen Cunard Line erschüttern, deren Existenz ebenfalls auf einem Staatszuschuß beruhte<sup>296</sup>). Bremen glückte es, seine Mitbewerber, namentlich Antwerpen, auszustechen, weil es in Bremerhaven einen jederzeit eisfreien Hafen besaß, den umfänglichsten Handel mit Nordamerika unterhielt und als Stadtstaat gegen politische Eigenmächtigkeit gefeit schien. „The great object on the part of the United States in establishing the Bremen line was to subserve the important interest of the United States growing out of its trade and commerce with Germany, the vast increasing immigration from it and

<sup>294</sup>) Vogel, Handelsmarine, S. 20 f.; Wätjen, Anteil, S. 38, 52, 57 f.; Beutin, Bremen, S. 281 f.

<sup>295</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 2. a. [Nr. 49]; Laut Kasten, Bremen, S. 207, beförderten bremische Reeder ferner Pilger nach Mekka und Medina auf dem Roten Meer. An der Verschiffung afrikanischer Negersklaven nahmen sie keinen Anteil; vgl. Johann Karl Friedrich Gildemeister, Verfahren und Erkenntnis des Bremischen Obergerichts in Untersuchungssachen... wegen Sklavenhandels, Bremen 1842. Wätjen, Hansestädte, S. 233 f.; Schramm, Deutschland, S. 556.

<sup>296</sup>) Zum Folgenden, soweit nichts anderes angegeben, AHB S. V. 8; StAB: H.-H.-Meier-Nachlaß; F. Graue, Die Gründung der ersten deutsch-amerikanischen Postdampfschifflinie. In: Archiv für Post u. Telegraphie 5, 1903, S. 129 ff., 169 ff.; Wätjen, Nordatlantikverkehr, S. 24 ff.; Tyler, Steam, S. 143 ff., 155 f.; Christian Piefke, Die Geschichte der bremischen Landespost, (Bremen) 1947, S. 114 ff.

the direct and extensive correspondance to and from it by so a large portion of American citizens“, erklärte eine amerikanische Denkschrift<sup>297)</sup>. Insbesondere versprach man sich, durch Dampfschiffe die Einwanderung reicher Deutscher zu verstärken, die der Union ein Kapital von jährlich mehreren Millionen Dollar zuführen sollten. Da sich außerdem der Einfluß der hanseatischen Auslandskaufleute zugunsten Bremens auswirkte, konnte der bremische Beauftragte Gevekoht bereits im Januar 1847 nach Hause berichten, daß „Deutschland hier jetzt vortrefflich steht. Es hat in der Gewinnung der öffentlichen Meinung Riesenfortschritte in der letzten Zeit gemacht. Die anderen Europäischen Mächte fangen an, aufmerksam und eifersüchtig auf die hiesige Hinneigung zu Deutschland zu werden.“

Da die Mittel der Ocean Steam Navigation Company, die den Zuschlag der amerikanischen Post erhielt, nicht ausreichten, um die für einen Liniendienst erforderliche Zahl von zwei Dampfern zu bauen, machte sich der bremische Staat zum „Vorkämpfer in dieser großen Nationalsache“ und bewilligte 100 000 Dollar für den Erwerb von Aktien, während Preußen ebenfalls 100 000, andere deutsche Staaten zusammen 89 000 Dollar beisteuerten. Mit Rücksicht auf das amerikanische Aktienrecht beauftragte man hanseatische Auslandsfirmen, von denen einige wenige auch auf eigene Rechnung Aktien erwarben, die Anteile zwecks Wahrung der bremischen Interessen zu übernehmen. Die Mehrheit des Aktienkapitals geriet in den Besitz amerikanischer Trustees. Obwohl die Beteiligung amerikanischer Kapitalisten im ganzen zurückhaltend ausfiel, gelang es, zwei Dampfer zu finanzieren. Im Juni 1847 unternahm die „Washington“ ihre Jungfernfahrt, 1848 folgte die „Hermann“<sup>298)</sup>.

Da beide Schiffe reichlich Fracht und Passagiere anlockten, gab die Gesellschaft sogleich zwei weitere in Bau. Namentlich unter Hinweis auf die „Ehre Deutschlands, die dabei wesentlich in Betracht komme“, setzte sich der Senat auf Betreiben der Inspektion für das Auswandererwesen dafür ein, daß der bremische Staat nochmals 100 000 Dollar für Aktien ausgab. Auch Gevekoht, der im Dezember 1847 aus New York zurückkehrte, entfaltete eine rührige Werbung: „Die sich schon jetzt entwickelnden, vorher kaum geahndeten Folgen der Dampfschiffahrt sind großartiger, ja colossaler Art“, erklärte er. Es heiße aber, den Tisch für andere gedeckt zu haben, wenn man „die Deutschland gewonnene Anerkennung und jetzige bevorzugte Stellung in den Vereinigten Staaten und den unfehl-

<sup>297)</sup> Facts in relation to a direct steam communication between the United States and Germany, Washington 1856, S. 1 f.

<sup>298)</sup> C. A. Heineken & Co., Vorläufige Anordnungen und Bedingungen für die Postdampfschiffahrt, Bremen 1847; Hermann Entholt, Die Eröffnung der ersten Postdampferverbindung zwischen Europa und dem Kontinent, Bremen 1947.

baren Einfluß der Dampfschiffahrt auf die fernere so wichtige Ausbildung des deutschen Elements“ nicht weiter verstärkte. Trotzdem blieb die Kaufmannschaft „kalt und theilnahmslos“, und die Bürgerschaft verweigerte die Bewilligung des Geldes mit der Begründung, daß „die besonderen Interessen unserer Vaterstadt direct durch die Dampfschiffahrt wohl gefördert, nicht aber in einem solchen Maß bedingt werden können, daß man von ihrem verhältnismäßig regen Standpuncte aus derselben einen übertriebenen Werth beilegen könne“. Ohnehin habe Bremen in dieser Angelegenheit bisher „mehr seinen Eifer für eine nationale Sache als das Maaß seiner Kräfte zu Rathe gezogen“. Da ein Darlehen, mit dem Preußen einzuspringen versprach, nicht ausreichte, mußte Bremen es in Kauf nehmen, daß die Company die beiden Neubauten an eine neue Firma abtrat, die dadurch in den Genuß eines Theils der Subvention kam und, statt den Verkehr mit Bremen zu verstärken, eine Konkurrenzlinie nach Le Havre eröffnete. Vergeblich bemühte sich Bremen darum, sie zurückzugewinnen, nachdem die Depression der Revolutionsjahre überwunden war. Die Skepsis der Kaufmannschaft verlor sich. Senat und Handelskammer stimmten seit 1853 darin überein, „daß die Erhaltung und Vermehrung der Dampfschiffsverbindung durch unsere mercantilen Interessen wie durch unsere Stellung zu den anderen deutschen Staaten dringend gefordert wird. Die Erfahrung der letzten Jahre lehrt, daß durch dieselbe Passagiere, Güter, Briefe herbeigezogen werden und der Vortheil davon nicht bloß den direct durch den Dampfschiffsverkehr Berührten, sondern dem ganzen Handelsstande und zugleich der ganzen Bevölkerung zugute kommt, welche von den auf Veranlassung der Dampfschiffahrt angeknüpften Verbindungen und auf Bremen hergeleiteten Strömungen in mannigfacher Weise Gewinn hat. Dem deutschen Inlande gegenüber muß es Bremen aber als einen unendlichen Vortheil erachten, wenn es nicht bloß als blühender Handelsstaat durch ausgebreitete Verbindungen und großartige Unternehmungen achtungsgebietend, sondern zugleich als Hauptträger nationaler Ideen erscheint, als welche sich ein directer großartiger Verkehr mit Amerika längst festgestellt hat.“

Da in Bremen aber weder der Staat noch private Kreise bereit waren, finanzielle Einschüsse zu leisten, war man froh, daß die Gesellschaft wenigstens dabei blieb, den Verkehr im bisherigen Umfang aufrechtzuerhalten. Denn so sehr die Dampfschiffahrt dem Handel nützte, so wenig rentierte sie sich für die Unternehmer. Da sich Reparaturen häuften und an Dividenden lange Zeit nicht zu denken war, sank der Kurswert der Aktien 1853 auf die Hälfte des Nennwerts. Obwohl der Postkontrakt bis 1857 lief, drohte die Liquidation der Firma und ließ sich nur dadurch vermeiden, daß die deutschen Teilhaber zugunsten der amerikanischen auf Dividenden verzichteten. Gelder für eine Erweiterung des Unternehmens ließen sich in

Deutschland und den USA unter diesen Umständen nirgends mehr auf-treiben, da jedem klar war, daß die Gesellschaft trotz kleiner Dividenden, die ab 1854 gezahlt wurden, das Jahr 1857 nur überleben würde, wenn es ihr gelang, den Vertrag mit der amerikanischen Post zu verlängern. Preußen, das sich nach 1848 zunächst völlig zurückgehalten hatte, stellte zwar eine Beihilfe in Aussicht, knüpfte daran aber die Bedingung, daß Bremen sich dem Zollverein anschließe. Wie wenig sich ohne Subvention selbst dann ausrichten ließ, wenn die Dampfer Fahrgäste nicht nur in Kajüten beför- derten, wie es bei der Company der Fall war, sondern Zwischendecks für den allgemeinen Auswandererverkehr besaßen, glaubte man den Erfahrungen der bremischen Reederei W. A. Fritze & Co. entnehmen zu können. Neben den Schiffen der Company, die jährlich neun bis zwölf Fahrten durch- führten, setzte sie 1853 zwei Dampfer zwischen Bremen und New York ein, die sie mit Hilfe eines Frankfurter Kapitalisten bei der Versteigerung der deutschen Kriegsflotte von 1848 erworben und für den Personen- verkehr in Zwischendecks hergerichtet hatte<sup>299</sup>). Der Öffentlichkeit entging, daß es sich um ein Provisorium handelte, das angesichts der Untauglichkeit der Einheiten wenig beweiskräftig war. Desto genauer beobachtete sie, daß sich auf diese Weise nicht „viel verdienen“ ließ und die Reederei den Betrieb schon 1854 wieder einstellte und die Dampfer nach England ver- charterte, weil ein amerikanisches Gesetz über die Personenbeförderung auf Seeschiffen die volle Ausnutzung der Zwischendecks unmöglich machte. Das Vorurteil, Dampfschiffe führen zu teuer, um sich für den allgemeinen Auswandererverkehr zu eignen, blieb unbestritten, obwohl man in Eng- land längst bessere Erfahrungen gemacht hatte. „There is every evidence“, äußerte durchaus zutreffend der „Economist“, als 1852 der erste britische Dampfer mit Auswanderern nach Australien abging<sup>300</sup>), „that a new epoch in the history of the screw steamers has thus been commenced.“

Die bremische Wirtschaft hatte das Nachsehen. Schon 1850 klagte man, daß „manche Sendung, welche über Bremen verschifft worden wäre, andere Häfen hat aufsuchen müssen“. Waren und Passagiere wanderten nach Le Havre, Antwerpen und Hamburg ab, und der Handelskammer erschien der Ausbau der Dampfschiffahrt um so dringlicher, „als Konkurrenz immer näher rückt, um das Geschäft, welches von vielen hier gepflegt wird, sonst unsern Nachbarn zuzuführen“. Statt dessen erfolgte 1857 die Liquidation der Ocean Steam Navigation Company, da die Erneuerung des Post- kontrakts erwartungsgemäß nicht gelungen war. Mehr als ein Teil des Betriebskapitals war nicht zu retten. Immerhin setzte sich im Kongreß die

<sup>299</sup>) Friedrich Prüser, Ein Dokument zur Frühgeschichte der deutschen Dampfschiff- fahrt nach Nordamerika. In: Tradition 3, 1957, S. 273 ff.

<sup>300</sup>) Zitiert nach Bremer Handelsblatt 48, 1852.

Partei durch, welche die Postsubvention an den Reeder Cornelius Vanderbilt erneut für die Fahrt nach Bremen vergab. Ein weiteres Schiff setzten die Firmen Dunham & Co. und Kitching in Betrieb, zogen es aber wieder aus dem Verkehr, als ein gefordertes Darlehen von 50 000 Dollar in Bremen nicht zu erlangen war. Der Firma C. A. Heineken & Co., die schon die Geschäfte der Company in Bremen besorgt hatte, gelang es, Schiffe der European and American Steam Shipping Company der Firma Croskey & Co. in London und Southampton herbeizuziehen. Obwohl Vanderbilt ohne regelmäßige Termine fuhr und nach Verlust eines seiner drei Dampfer noch unzuverlässiger arbeitete, schien sich alles aufs beste anzulassen. Nachdem aber die drei Linien 1857 21 und 1858 elf Fahrten nach New York durchgeführt hatten, stellten sie den Betrieb ein<sup>301)</sup>. Bremen geriet vorübergehend in eine schwierige Lage. Die Stadt bedurfte dringend eines „Retters unseres Verkehrs“<sup>302)</sup>.

Zwar hatte man sich hier schon frühzeitig mit Plänen für eine eigene Dampfschiffahrt beschäftigt. Mindestens seit 1840 fühlte „jeder die Wichtigkeit eines solchen Unternehmens“<sup>303)</sup>. Aber noch im gleichen Jahr scheiterte der Vorschlag, ein Dampfschiff von 1000 t mit einem auf 50 Aktien verteilten Kostenaufwand von 125 000 Talern in Fahrt zu setzen, am Widerstand der Segelschiffsreeder, die dem Anreger Keutgen die Voraussage nicht glaubten, daß die Einnahmen aus der Auswandererbeförderung die Verluste am Frachtgeschäft übersteigen würden<sup>304)</sup>. Seitdem blieb die Angelegenheit immerhin im Gespräch, ohne daß man sich über die entscheidende Frage, ob und wie eine Finanzierung ohne Staatshilfe zu bewerkstelligen sei, schlüssig wurde. Als aber 1852 die bedrohliche Lage der Company ihr Fortbestehen in Frage stellte und Duckwitz daher mit der Anregung hervortrat, die Dampfer der deutschen Kriegsflotte für eine private Aktiengesellschaft aufzukaufen, die nach dem Vorbild des Österreichischen Lloyd den Namen „Weser-Lloyd“ tragen sollte, erwies es sich rasch, daß der Beifall für die Sache unfruchtbar bleiben mußte, solange die unternehmerischen Erfordernisse Bedenken erregten. Duckwitz fand zwar „großen Anklang“, doch wegen der „noch bei sehr vielen vorherrschenden Abneigung gegen Actienunternehmen“, die sich in Furcht vor „Schwindel“ und „demokratisierender Agiotage“ niederschlug, waren „genügend Geldmittel nicht rasch disponibel“, zumal die Konjunktur die

<sup>301)</sup> Allgemeine Auswanderungsztg. 74, 1855, 48, 1857, Deutsche Auswandererztg. 9, 1857; 5, 1859; Beutin, Bremen, S. 81.

<sup>302)</sup> Hardegen-Smidt, Meier, S. 125.

<sup>303)</sup> Friedrich Engels, Werke und Schriften bis Anfang 1844, Berlin 1930, S. 130 (Karl Marx u. Friedrich Engels, Historisch-kritische Gesamtausgabe, Abt. 1, Bd. 2).

<sup>304)</sup> StAB: R. 11. o. 1.

freien Kapitalien sehr verknappst hatte<sup>305</sup>). Duckwitz resignierte im Herbst 1853 mit der Feststellung, daß „die Herren jetzt hohe Frachten mit ihren Segelschiffen verdienen und wieder so dickfellig geworden sind wie je“<sup>306</sup>). Als der bremische Ministerresident in Washington, Schleiden, im Oktober des Jahres trotzdem darauf drang, ein Konsortium möge sich in den USA schleunigst um eine Postsubvention für bremische Dampfschiffe bewerben, entgegnete eine kaufmännische Kommission der Handelskammer „daß ein Privatmann sich schwerlich in Bremen dazu finden, die Anmeldung für den Staat aber nicht angemessen sein dürfte“. Die Unternehmerschaft stand also noch immer im Bann einer Alternative, die allerdings nur undurchführbare Pläne erzeugen konnte, während man den einzig gangbaren Mittelweg – die Gemeinschaftsaktion der Reeder in einer Aktiengesellschaft – so sehr scheute, daß man ihn gar nicht erst erwähnte. So empfahl man denn der einen Seite etwas verlegen, „was man hat, zu erhalten und thunlichst zu vervollkommen, bis man das Bessere an dessen Stelle setzen kann“, d. h. die Lehrzeit der amerikanischen Gesellschaft zu überlassen. Auf der anderen Seite unterbreiteten Reeder wie Hermann Heinrich Meier und Johann Gustav Kulenkampff seit 1853 der preußischen Regierung wiederholt großzügige Entwürfe, die unter der Voraussetzung, daß der Zollverein die Zinsgarantie übernahm, das Entstehen einer bremischen Aktiengesellschaft vorsahen. Sie sollte fünf bis sechs Dampfer im Wert von je 300 000 Talern in Betrieb setzen, dabei aber zumindest insofern weniger eine Aktiengesellschaft als eine Art Sparkasse darstellen, als der Zollverein für 5 Prozent Dividende bzw. Zinsen und die Bildung einer Reserve aufzukommen hatte, falls die Gesellschaft nicht soviel herauswirtschaftete. Um dieses Verlangen zu motivieren, wies Kulenkampff den preußischen Gesandten v. Gerolt darauf hin, daß der Nutzen, den Bremen von der Dampfschiffahrt habe, „sehr wohl von dem Nutzen seiner Kaufleute zu unterscheiden“ sei: „Für diese hat dieser Steamer-Verkehr nur sehr kleine pecuniaire Vortheile gebracht! Denn fast die ganze Waarenbewegung nach Nordamerika ist zur Spedition geworden; und dieses mühsame Geschäft mit kleinem Nutzen paßt für den größeren Kaufmann nicht<sup>307</sup>). Mir wenigstens ist es kaum die Zeit und das Papier werth. Diese größeren Kaufleute sind nun aber die, welche allein die Mittel schaffen können, ein so großes Unternehmen zu bezahlen, dessen Nutzen da-

<sup>305</sup>) Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 126; Kasten, Bremen, S. 210; vgl. Bremer Handelsblatt 1584, 1882.

<sup>306</sup>) SB Bremen: Brem. b. 1529, Nr. 3, Brief vom 9. Oktober 1853.

<sup>307</sup>) In der Furcht, den Eigenhandel zugunsten der Spedition zu verlieren, hatte die Kaufmannschaft sich zwanzig Jahre zuvor auch gegen die Anlage einer Eisenbahn zwischen Bremen und Bremerhaven gewandt; Der Bürgerfreund 17, 1832.

gegen nicht sie, sondern der kleine Kaufmann und Spediteur sowie der arbeitende Theil unserer Bevölkerung zieht. Ja, einige gehen so weit, die Frage aufzuwerfen, ob unser sonstiger Schiffsverkehr nicht durch die Steamer leidet.“ Eine starke Partei befürwortete, „daß man billige Fahrgelegenheit per Dampf fernhalten müsse, um Segelschiffen nicht zu schaden“<sup>308</sup>). Auf jeden Fall erschien es Kulenkampff unerläßlich, für die Kapitalisten einen künstlichen Anreiz zu schaffen, statt auf wirtschaftspolitische Einsicht der Unternehmer zu bauen<sup>309</sup>). „Wo indirect denen, welche das Geld hergeben sollen, kein hinreichender Nutzen durch die Steamer erwächst, muß er ihnen direct durch die Einnahmen aus dem Unternehmen gegeben werden. Dies ist der einzige Weg, welcher die Unternehmungslust herauslockt und sie auf einen so gefährlichen Weg eingehen läßt, wie regelmäßig Steamer-Lines sind. Kein Plan scheint mir Aussicht auf Erfolg zu haben, der Geld, das man nur durch Nutzen herbeilockt, vom Patriotismus verlangt oder selbst von der Erkenntnis dessen, was das eigene sichere Interesse erfordert.“ Da Preußen die erbetene Garantie verweigerte, blieb folglich auch dieser Plan liegen. Vergeblich hakte die bremische Presse immer wieder nach. Die Prognose, Bremens Zukunft stehe und falle mit dem Ausbau des nordatlantischen Dampferverkehrs, wurde zwar gebilligt, die Probe aber von einem Tag auf den andern verschoben<sup>310</sup>).

Erst „ein sanfter Druck von außen“, der die Börse daran mahnte, „daß man nicht länger unthätig bleiben könne“, führte 1857 die Gründung der Dampfschiffahrtsgesellschaft Norddeutscher Lloyd herbei<sup>311</sup>). Er bestand in der einfachen Erkenntnis, daß man die Masse der Auswanderer sehr wohl in Dampfern befördern könne, der Rentabilität also kein Hindernis mehr im Wege stehe, zugleich aber in dem Zwang, unverzüglich danach zu verfahren. „Die strenge Nothwendigkeit hat der Gesellschaft das Leben gegeben“, schrieb eine Zeitung<sup>312</sup>). „Bremen hat noch zu rechter Stunde erkannt, was ihm neuerdings in der Auswandererbeförderung fehlte.“

Sobald nämlich die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft, die spätere Hamburg Amerika-Linie, 1856 Dampfschiffe für den Personenverkehr im Zwischendeck einrichtete und anstelle der Liniensegler, die sie seit 1847 verwandte, nach New York in Fahrt setzte, schmolz

<sup>308</sup>) Deutsche Auswandererztg. 17, 18, 1858; vgl. Ernst Willkomm, Rheder und Matrose, Frankfurt a. M. 1857, S. 80 f., 135; Vincent Nolte, Funfzig Jahre in beiden Hemisphären, Hamburg 1853, Bd. 2, S. 252 f.

<sup>309</sup>) Vgl. Cramer, Wie, S. 140 f.

<sup>310</sup>) Außer den Zeitungen Meyer, Weser-Ztg., S. 53; Karl Andree, Das Westland, Bremen 1852, Bd. 5, S. 229.

<sup>311</sup>) Deutsche Auswandererztg. 9, 1857.

<sup>312</sup>) Deutsche Auswandererztg. 18, 1858; vgl. Handels-Archiv 1861, 1, S. 500; Friedrich Hardegen, Die Gründung des Norddeutschen Lloyd, Bremen 1913.

Bremens Vorsprung in der Auswandererbeförderung derart rasch zusammen, daß es „überholt werden mußte, wenn es länger unthätig blieb“. Die Auswanderung machte die Dampfschiffahrt in der Weise von Subventionen unabhängig, daß sie nunmehr den Hafen bevorzugte, der in der Dampfschiffahrt die Führung ergriff. Solange man dies in Bremen verkannte und selbst Kenner sich darauf versteiften, ein bremisches Unternehmen könne ohne Zuschüsse nicht auf eigenen Füßen stehen, blieb die Kaufmannschaft „flau“ und beruhigte sich bei dem Glauben, im eigenen Geschäft könne sie mit ihrem Geld mehr verdienen als mit Dampfschiffen. Die Hamburg Amerika-Linie hatte aber kaum das Gegenteil erwiesen, als besonders der schon genannte Meier und anfänglich auch Kulenkampff die bremischen Geschäftsleute in Bewegung brachten und es erreichten, daß die Gründung des Lloyd im Februar 1857 verhältnismäßig rasch unter Dach und Fach kam.

Obgleich sowohl der Senat wie die Handelskammer seit über einem Jahrzehnt weit eifriger als die Unternehmerschaft auf dies Ereignis hingearbeitet hatten, verfolgten sie es 1857 nur als Zuschauer und erfuhren viele Einzelheiten gar nicht, andere bestenfalls entstellt. Da Duckwitz die Aufforderung, die Gründung zu leiten, ablehnte und nach den Vorarbeiten für die Finanzierung an keinen Verhandlungen mehr teilnahm, saß kein Senator im provisorischen Verwaltungsrat. Das war desto auffälliger, weil in Bremen früher im Bereich der Wirtschaftspolitik kein Schritt vorfiel, der nicht von einem Kreis maßgebender Senatoren ausging, die wiederum Privatleute nach Bedarf zur Mithilfe heranzogen. Angefangen von der Anlage Bremerhavens bis hin zum Entstehen der Ocean Steam Navigation Company oder der Eisenbahnlinie nach Hannover lag die Initiative stets beim Staat statt bei der Kaufmannschaft, die vielmehr häufig zur Opposition gegen Neuerungen neigte. Den Umschwung brachten die Revolutionsjahre. Sie untergruben die patriarchalische Regierung und zerrissen das Band, an dem der Senat vor 1848 nicht nur Unterschicht und Mittelstand, sondern auch die Kaufmannschaft geführt hatte. Die Reaktion leitete die politischen Energien, die die Revolution entband, auf die Wirtschaft über und entschädigte das Bürgertum durch unternehmerische Erfolge für die politischen Rückschläge. Die Kaufmannschaft verschrieb sich einem Freihändler- und Manchestertum, das auf der Selbständigkeit und Selbstverantwortlichkeit des einzelnen fußte, und setzte die Privatinitiative der Unternehmer gegen die obrigkeitliche Lenkung durch. Was im Vormärz der Staat geleistet hatte, vollbrachten nach 1848 Gemeinschaftsaktionen der Kaufleute, die sich dabei um einen „leading man“ wie Meier scharten<sup>313)</sup>. Auf diese Art und Weise kamen das Auswandererhaus in Bremerhaven,

<sup>313)</sup> Weser-Ztg. 18 679, 18 680, 1898.

die Dampfschiffahrt auf der Unterweser, als Gegenstück zur Weser-Zeitung das Handelsblatt und gleichzeitig mit dem Lloyd die Bremer Bank zustande. Der Erfolg dieser Gründungen stärkte die Opposition gegen den Staat, die sich jede weitere Einmischung des Senats in das Wirtschaftsleben verbat und die Geschäftsleute davon abzuhalten suchte, in Notzeiten nach Schutz und Unterstützung durch die Behörden zu rufen: „Wir müssen uns selbst helfen und nicht vom Staat Hilfe erwarten!“ äußerte Meier, der sich bezeichnenderweise besonders rührig zeigte, in der Wirtschaftskrise von 1857 und trug viel dazu bei, daß die Wirtschaft sie ohne Eingriffe des Staates überwand<sup>314)</sup>. Es ist daher auch kein Zufall, daß nach dem Tode des Bürgermeisters Smidt im Jahre 1857 nicht der bisher tonangebende bremische Wirtschaftspolitiker Senator Duckwitz, sondern ein Unternehmer wie Meier die Führung im öffentlichen Leben übernahm und z. T. gegen den Widerstand des Senats liberale Grundsätze, wie die Gleichberechtigung der Juden und die Gewerbefreiheit, durchdrückte. Der Unternehmungsgeist, der Duckwitz vor 1848 über den Durchschnitt der Kaufleute emporgehoben hatte, fand sich jetzt „allerorten“. Das individualistische Prinzip der Privatinitiative, das sich aus den Parteikämpfen der Revolutionszeit herauschälte und einen Gruppengeist der Wirtschaftler hervorrief, verdrängte den biedermeierlich-persönlichen Stil obrigkeitlicher Vorsorge einer Epoche, in der noch jedermann „in Geduld der Dinge harrete, die da kommen sollten“ – insbesondere in der Wirtschaftspolitik<sup>315)</sup>.

Es ist deshalb charakteristisch, daß sich zur Gründung des Lloyd einflußreiche Repräsentanten der bremischen Wirtschaft wie Meier mit einem mittel- und namenlosen Einwanderer wie dem Berliner Crüsemann, dem späteren Direktor des Lloyd, zusammenfanden, um den Staat nicht nur zu ersetzen, sondern zu überbieten. In und an Amerika geschult, verfügten sie über das unternehmerische Handwerkszeug, das den kaufmännischen Senatoren abging. „Die auswärtige Hanse“, fand man geradezu, „ist die leibhaftige Gegenfüßlerin der einheimischen“<sup>316)</sup>. Besonders Crüsemann, der außerdem durch die Schule eines französischen Bankunternehmens gegangen war, zeichnete sich als Antreiber aus<sup>317)</sup>. Wo er, den Anflug eines Hasardeurs nicht verleugnend, den großen Kaufleuten zu weit ging, zeigte er, wie weit man mindestens gehen müsse. Das erwies sich in Bremen als doppelt nützlich, weil man hier nach einem – bei anderer Gelegenheit geäußerten – Urteil des jüngeren Smidt „bei aller Reformationslust doch zu wenig Phantasie hat und in den nächsten Tagesinteressen zu sehr be-

<sup>314)</sup> Ordemann, Wahrheit, S. 7 ff., 10 f., 13.

<sup>315)</sup> Duckwitz, Denkwürdigkeiten, S. 19.

<sup>316)</sup> Zollvereinsblatt 1, 1843, S. 586.

<sup>317)</sup> Vgl. Wilhelm Böhmert, Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, Berlin 1909, S. 22; Weser-Ztg. 8104, 1869.

fangen ist“<sup>318</sup>). Der „Grundsatz“ bremischer Politik, die geheime „Nationalhymne“ von Staat und Kaufmannschaft, „daß alles mit uns und bei uns bliebe, wie es ist“<sup>319</sup>), wirkte den bremischen Dampfschiffahrtsplänen immer wieder entgegen, bis eine Gründernatur wie Crüsemann den entscheidenden Anstoß gab und den Widerstand gegen die Unternehmungsform der Aktiengesellschaft überwand. „Nos premières maisons aiment à procéder de la même manière que leur pères“, klagte Crüsemann noch 1856 in einem während der Vorverhandlungen geschriebenen Brief an einen französischen Reeder. „L'esprit d'association n'est pas cultivé parmi les négociants qu'à un degré très faible. On ne veut pas comprendre que de nos jours les moyens d'un seul ne suffisent plus. Seulement si la nécessité exige impérieusement la fondation d'une institution telle que la Banque de Brême récemment établie, on s'associe“<sup>320</sup>).

Ähnlich sprach sich Karl Andree aus, der als Redakteur des Handelsblatts früh mit der Werbung für ein bremisches Dampferunternehmen begonnen hatte<sup>321</sup>): „Der einzelne wirkt am liebsten für sich allein, und der Individualismus ist fast zu stark ausgeprägt.“ Er fand „den Typus und die Physiognomie der Börse“ in einem „durchschnittlich besonnenen Mann, entschieden solide, dessen Vorsicht manchmal zu weit geht, die es oft verschmäht, auf großartige Unternehmungen rasch einzugehen“. Habe sich der bremische Kaufmann aber einmal zu einer so „nothwendigen, nützlichen, soliden“ Gründung, wie der Lloyd sie darstellte, entschlossen, dann sei gleichsam ein Egmontmantel abgeworfen und „der Bremer plötzlich ein anderer Mann. Eben noch ängstlich erwägend faßt er nun rasch zu; er handelt die Dinge äußerst geschickt, geht umsichtig und energisch zu Werke, weiß alle Umstände und Vortheile zu benutzen, verfährt aber stets mit Klugheit“. Andrees Kommentar gipfelte in dem Ergebnis, daß „die Bremer nun auf dem Punkt angelangt sind, wo sie mit ihrer Tradition, soweit sie ihre Berechtigung verloren hat, brechen“. Er traf mit diesen gemäßigten Worten durchaus das Rechte. Bank- und Lloydgründung gingen nicht aus Konzeptionen hervor, die der Entwicklung vorausgriffen, sondern aus einer nach langem Zögern erreichten Einsicht in die Notwendigkeit von Einrichtungen, die sich andernorts bereits bewährt hatten: „Die Zeiten waren gekommen, wo es Bedingung der Existenz wurde, Größeres zu unternehmen“<sup>322</sup>). Es ist daher bezeichnend, daß Meier, der mehr daran dachte,

<sup>318</sup>) SB Bremen: Olbers-Schrank: Heinrich Smidt an W. Focke am 27. u. 29. Oktober 1830.

<sup>319</sup>) SB Bremen: Brem. b. 1529, Nr. 3, Briefe vom 14. Juni und 2. November 1854.

<sup>320</sup>) Treue, Gründungsgeschichte, S. 195 ff.

<sup>321</sup>) Deutsche Auswandererztg. 9, 1857; vgl. Bremer Handelsblatt 226, 268, 1856; 286, 1857.

<sup>322</sup>) Bremer Handelsblatt 269, 1856; Smidt, Anlage, S. 375.

daß Bremen Dampfer brauche, als daß er ein Unternehmen gründe, vom Alten soviel hinüberzuretten suchte, als er konnte, und am liebsten so vorgegangen wäre, als ob es sich teils um eine Privatangelegenheit handelte, in der er zwar „seinen Namen“ engagierte, aber auch selbstherrlich waltete, teils um ein Werk bremischen Gemein- und Bürgersinns, das mehr mit einer gemeinnützigen Stiftung als einer kapitalistischen Erwerbsgesellschaft zu tun hatte. Er konnte sich mit der anonymen Finanzierung durch Aktien nur mühsam befreunden und hätte diese nach der herkömmlichen Überzeugung, daß der Geldgeber wenigstens bekannt und ein Geschäftsfreund sein solle, wenn der Unternehmer schon nicht mehr auf eigenes Risiko vorgehen konnte, am liebsten auf den Namen lauten lassen und unverkäuflich gemacht<sup>323</sup>). Crüsemann betonte demgegenüber zu Recht stärker das Interesse als die Gewohnheiten patriotischer Ehrenhaftigkeit, die einen Abstand vom privaten Gewinnstreben zu halten suchte, und sorgte für eine kaufmännische Organisation des Lloyd, die überall zunächst den Profit der Unternehmer bezweckte und erst innerhalb dieses Rahmens auch dem gemeinen Nutzen diene.

Das Ergebnis war ein Kompromiß zwischen Meiers und Crüsemanns Auffassung, das der Gründung den Ruf einer gemeinnützigen Erwerbsgesellschaft verschaffte, die das Wohl ihrer Heimatstadt ebensowohl wie das ihrer Träger anstrebte. So bequem und nichtssagend diese Auslegung, die nur die Vorgeschichte der Lloydgründung verständlich macht, auch anmuten mag – sie bewährte sich in der Zerreißprobe, der die Gesellschaft kurz nach ihrem Entstehen unterworfen wurde<sup>324</sup>). Der Beginn ihrer Tätigkeit fiel in die Weltwirtschaftskrise von 1857, die viele davon abschreckte, Anteile am aufgelegten Grundkapital von 3 Millionen Talern zu erwerben, und die Auswanderung schlagartig zurückgehen ließ. Da Havarien das Unglück vollmachten, schloß das Konto über den Verkehr mit New York 1858 mit einem Verlust von 105 000 Talern ab. Das Unternehmen geriet in derartige Bedrängnis, daß der Kurs der Aktien auf 25 Prozent sank und eine Gruppe von Teilhabern 1860 von der Verwaltung Auskunft verlangte, ob nicht am Ende die Liquidation der Firma geraten sei.

Die Leitung des Lloyd hielt der Panik stand und ließ sich durch den Rückschlag kaum beeindrucken, weil die gesamte bremische Geschäftswelt

<sup>323</sup>) Vgl. Beutin, Bankwesen, S. 49 f.; Schramm, Hamburg, S. 540 f.; Friedrich Lindemann, Hermann Henrich Meier. In: Die großen Deutschen, Berlin 1937, Bd. 5, S. 382 ff., 392 f.

<sup>324</sup>) Zum Folgenden Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd 1857 ff.; Festschriften von 1882, 1927 (anonym); 1892, 1907, 1957 (Moritz Lindeman, Paul Neubaur, Georg Bessell) u. Hermann Heinrich Engelbart, Die nordatlantische Fahrt des Norddeutschen Lloyd in ihrer Entwicklung 1871–1913, Kiel, Masch. Diss., 1924.

einsah, daß der Lloyd selbst dann, wenn es noch mißlicher kommen sollte, erhalten werden mußte, „damit die Zahlen in unsern Passagierlisten nicht verringert werden“<sup>325</sup>). 1865 ging der Inhaber einer Annahmefirma sogar so weit, in der Bürgerschaft zu erklären, ohne den Lloyd besäße Bremen kein nennenswertes Auswanderergeschäft mehr<sup>326</sup>). Es drohte, durch die Hamburg Amerika-Linie vernichtet zu werden, und wäre unweigerlich zusammengebrochen, wenn die Erkenntnis, daß das Wohl Bremens mit dem Interesse der Firma zusammenfiel, dem Verwaltungsrat nicht Ausdauer und Rückhalt in der Öffentlichkeit verschafft hätte. Einen Augenblick trat die Sorge um die Rentabilität völlig hinter der wirtschaftspolitischen Notwendigkeit zurück. Zwar mußte man der Hamburg Amerika-Linie vorläufig einen Vorsprung überlassen, wußte aber trotz verlustreicher Abschlüsse so viele Prioritätsanleihen für Neubauten unterzubringen, daß der Anschluß gewahrt blieb. Daß sich das Kapitalkonto unverhältnismäßig aufblähte, nahm man in Kauf. Als die schlimmsten Jahre überwunden waren, änderte die Verwaltung diese Politik keineswegs, sondern nahm weitere Anleihen auf und steckte Überschüsse sogleich von neuem in den Betrieb, um Bremens Führung im Nordatlantikverkehr wieder auszubauen. Aktionären, die lieber Dividenden erhalten hätten, machte man kaum ein Hehl daraus, daß diese Maßnahmen sich nach den Interessen Bremens richteten und daß Teilhaber, die sich von einem reinen Firmenegoismus mehr versprächen, sich damit abzufinden hätten. Es gelang dem Lloyd, die Auseinandersetzung mit Hamburg zugunsten des bremischen Auswanderergeschäfts zu entscheiden. Zwar fiel Bremen, das 1853 in 274 Seglern und 14 Dampfern 58 000 Fahrgäste beförderte, während Hamburg in 123 Seglern 19 000 verschiffte, 1862 mit 15 000 in 106 Seglern und 16 Dampfern hinter die Schwesterstadt zurück, die demgegenüber 18 000 in 58 Seglern und 26 Dampfern aufwies, übertraf aber 1871 Hamburg erneut mit 61 000 Auswanderern in 92 Seglern und 111 Dampfern gegenüber 35 000 in 33 Seglern und 59 Dampfern um fast das Doppelte<sup>327</sup>).

Ebenso erfolgreich verlief der Kampf gegen eine Vereinigung amerikanischer Reeder, die es 1865 unternahm, dem Lloyd einen Teil des bremischen Dampferverkehrs mit New York zu entziehen. Um ohne Aufsehen einzuschlüpfen, borgte sie vom Ansehen ihres Wettbewerbers, indem sie sich den Namen „Nordamerikanischer Lloyd“ beilegte. Obwohl sie aber „an einen Markt trat, von dem täglich und stets wachsend Frachtgüter und Passagiere nach England abgelenkt werden, weil die vom Norddeutschen Lloyd gebotenen Beförderungsmittel noch dem Bedarf nicht entsprechen“,

<sup>325</sup>) Deutsche Auswandererztg. 3, 1860.

<sup>326</sup>) Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1866, S. 55; vgl. Otto Finsch u. Moritz Lindeman, Der Norddeutsche Lloyd, Leipzig 1873, S. 51.

<sup>327</sup>) Berichte des Hamburger Nachweisungs-bureaus für Auswanderer 1855 ff.

erhob die Presse Protest und erleichterte es dem Lloyd, den Eindringling abzuwehren. Er verleidete ihm die Fahrt, indem er die Preise warf und seine Dampfer zu den gleichen Abfahrtszeiten ankündigte, die der „Nord-amerikanische Lloyd“ wählte. Der Erfolg war, daß dieser 1865 eine, 1866 zehn, 1867 18, 1868 acht, 1869 drei Abfertigungen vornahm und sodann wieder ausschied <sup>328)</sup>.

Der Norddeutsche Lloyd dehnte seine Linien 1866 und 1869 mit Erfolg auf Baltimore und New Orleans, 1871 auch nach Westindien und zur mittelamerikanischen Ostküste aus. Der Verkehr mit Westindien mußte freilich zeitweise wieder abgebrochen werden, da die Geschäftsreisenden, mit denen man gerechnet hatte, ausblieben und Passagierschiffe auf dieser Route daher zu teuer arbeiteten. Dagegen vermochte die Hamburg Amerika-Linie, die ebenfalls seit 1871 mit Frachtdampfern nach Westindien fuhr, ihren Dienst durchzuhalten und erbrachte damit als erste deutsche Reederei den Beweis, daß Dampfschiffahrt auch im Frachtverkehr möglich sei, während zuvor niemand den Erfahrungssatz bestritten hatte, daß allein der Fahrgastverkehr von Auswanderern und Geschäftsreisenden die Dampfschiffahrt rentabel mache und diese sich daher fast nur für den nord-amerikanischen Verkehr eigne. Dessenungeachtet hatte der Lloyd manche Einbuße zu leiden, als er 1875 eine weitere Linie nach Brasilien und den La-Plata-Staaten einrichtete, die seit 1878 getrennt befahren wurde. Dies geschah allerdings auch weniger, um die bisherige erfolgreiche Expansion fortzusetzen, als daß es darum ging, die seit 1874 anhaltende Krise der Auswanderung zu überbrücken. Nachdem noch 1872 der Bau neuer Dampfer als „dringendes Bedürfnis“ gegolten hatte, ließen sich 1874 14 Schiffe im nordatlantischen Verkehr nicht mehr verwenden: „Man sollte glauben, eine solche trostlose Lage des Geschäfts sei noch nie dagewesen!“ klagte die Deutsche Auswandererzeitung <sup>329)</sup>. Das einzige nicht vom Lloyd bereederte bremische Dampfschiff, das zwischen 1868 und 1873 unter der Flagge von G. Lange & Co. und Siedenburg, Wendt & Co. die Fahrgastbeförderung auf dem Nordatlantik betrieben hatte, mußte aus dem Verkehr gezogen werden, während sich der Lloyd selbst zu starken Einschränkungen gezwungen sah.

Seitdem war es auch mit dem Auswandererverkehr auf Segelschiffen vorbei, die sich anfangs ohne Schwierigkeit neben den Dampfern hatten behaupten können. Nachdem sie zu Beginn der fünfziger Jahre überhaupt erst ihre beste Zeit erlebt hatten, hielten sie das Geschäft bis zum Ausbruch des Sezessionskrieges fest in ihrer Hand, zumal die Dampfschiffe bis 1866

<sup>328)</sup> Bremer Handelsblatt 746, 760, 1866; Allgemeine Auswanderungsztg. 42, 48, 1865; 12, 1866; Deutsche Auswandererztg. 49, 1865; 5, 1866; 79, 1867; 75, 1868; 2, 5, 1870; 3, 1871.

<sup>329)</sup> 28, 35 f., 39, 43, 1874.

ausschließlich nach New York führen. 1852–1856 zogen 96, 1857–1861 87 Prozent der Fahrgäste die Segler vor, die ihre regelmäßigen Abfahrten trotz der Konkurrenz der Dampferlinien aufrechterhielten. So segelten von Bremen nach den USA 1850 ein Schiff dreimal, 38 zweimal und 42 einmal im Jahr, 1860 fünf dreimal, 33 zweimal und 48 einmal, 1867 sieben dreimal, 32 zweimal und 41 einmal. Der Sezessionskrieg und die durch ihn bedingte Konjunktur des Warengeschäfts verdeckten es zunächst, daß sich die Abwanderung der Passagiere allmählich verstärkte. Als aber 1862–1869 bereits 39 Prozent von ihnen mit Dampfern reisten, blieb dieser Verlust nicht ohne Rückwirkung. Es kam zu harten Kämpfen um eine Revision der Überfahrtgesetze, die eine Handhabe bieten sollte, Segelschiffe billiger als bisher zu verproviantieren. Eine Reihe von Reedern beschwor den Senat, es sei dringend geboten, „daß die Passagiere, die angemessener Weise mit Segelschiffen fahren würden, nicht gleichsam gezwungen würden, per Steamer zu reisen“. Trotzdem setzte sich in der Bürgerschaft die Ansicht durch, daß sich eine Förderung der Auswanderersegler nicht mehr länger verantworten ließe, weil die Wettbewerbshäfen Bremen ausspielen würden, wenn der Personenverkehr nicht mehr und mehr auf die Dampfer überginge<sup>330)</sup>.

Die Eigner von Segelschiffen konnten sich der Einsicht in diesen Zwang um so weniger verschließen, weil niemand bestritt, daß die Lage der hochentwickelten bremischen Segelschiffahrt schwierig war, zumal die Kaufmannsreederei sie auch im Warenhandel eng mit Nordamerika verknüpft hatte. Die Handelskammer räumte ein, daß die Segler, so wenig sie länger für den Fahrgastverkehr taugten, „bei dem oft bedauerten Mangel an größeren deutschen Exportartikeln die Passagierbeförderung als Ersatz für die Ausfracht nicht entbehren können“<sup>331)</sup>. Obwohl die Verlader nur geringe Frachten zahlten und seit der Krise von 1857 nur noch ein Drittel der in New York eingetroffenen bremischen Schiffe direkt nach Bremen zurückkehren konnte, verteidigten die bremischen Segler ihren Anteil am Personenverkehr daher selbst in dieser Richtung beharrlich: 1865 fuhren von insgesamt 215 Dampfern, die mit Auswanderern in New York eintrafen, 25 unter bremischer und 28 unter hamburgischer Flagge, von 297 Seglern hingegen 73 unter bremischer und 30 unter hamburgischer Flagge. 1873 stammten von 49 Seglern 28 aus Bremen und vier aus Hamburg, von 699 Dampfern nur 90 aus Bremen, 60 aus Hamburg<sup>332)</sup>. Dabei ließen sich die meisten Auswanderer jedoch schon seit einiger Zeit lieber nur bis England befördern, wenn die Lloydampfer überfüllt waren, als daß sie

<sup>330)</sup> StAB: P. 8. B. 8. c. 2. b. [Nr. 2]. Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1866, S. 172, 175.

<sup>331)</sup> StAB: P. 8. B. 8. c. 2. b. [Nr. 11]; vgl. Wätjen, Nordatlantikverkehr, S. 87.

<sup>332)</sup> Annual Reports 1866 ff.

Segler benutzten. Das Beförderungsmittel war veraltet, das System überholt, die Wohlhabenheit der Auswanderer im Durchschnitt gestiegen. Die Gruppe der amerikanischen Reisenden, die von Jahr zu Jahr zunahm, benutzte grundsätzlich nur Dampfer. Mit ihnen reisten 1867 50, 1869 75, 1873 85 und 1880 99,9 Prozent aller Fahrgäste, die sich in Bremen einschifften.

Diese Entwicklung wirkte sich schwerwiegend auf den bremischen Handel aus. Immer stärker zog New York seit 1847 und beinahe ausschließlich seit dem Sezessionskrieg die bremische Ausfuhr an, während nach New Orleans, Galveston, Baltimore usw. nur noch sehr bescheidene Mengen kamen<sup>333</sup>). Mit der Übernahme des Frachtverkehrs durch den Lloyd, der als erstes bremisches Schiffahrtsunternehmen mit der Kaufmannsreederei brach und darauf verzichtete, auch Warenhandel zu betreiben, ging der Verlust des Ausfuhrhandels auf Kommission und eigene Rechnung zusammen. Die Käufer, überwiegend deutschamerikanische Firmen, schritten z. T. dazu, sich unmittelbar an die Fabriken zu wenden. An der Spedition, die Bremen blieb, hatten die Kaufmannsreeder indes nur wenig Interesse. Zwar hätte sich statt dessen in der Ausfuhr nach Westindien, Südamerika, Afrika und Australien manches Neue ausrichten lassen, da in diesen Verkehren Verhältnisse herrschten, die der Kaufmannsreederei entgegenkamen. Die Pflege der Beziehungen unterblieb jedoch, da sie keine Auswanderungsländer waren. Während Bremens Ausfuhr verfiel, verband die Auswanderung bis in die siebziger Jahre Reederei und Einfuhrgeschäft im nordamerikanischen Verkehr ebenso eng, wie es vordem in Ein- und Ausfuhr der Fall gewesen war<sup>334</sup>). Als Hamburg nach 1850 seine Schiffahrt nach Mittel- und Südamerika erheblich verstärkte, zahlreiche Paket-schiffahrten dorthin einrichtete und 1856 sogar den – allerdings sogleich mißglückten – Versuch unternahm, eine Dampfschiffahrt nach Brasilien zu begründen, indem es sich auf die Vorarbeit seines Ein- und Ausfuhrhandels stützte, richtete Bremen in dieser Hinsicht kaum etwas aus, da seine Reederei nicht an die Pionierleistungen des bremischen Handels anknüpfen konnte. Es fiel zurück, wo und je mehr nicht länger die Personenschiffahrt den Warenhandel nachzog, sondern der Warenhandel die Frachtschiffahrt großzog.

Nordamerika allein, wo Hamburg ebenfalls nach und nach aufholte, bot im Entstehen eines weltwirtschaftlichen Warenmarkts nicht mehr genügend Ersatz, um den Rückstand in anderen Verkehren vergessen zu machen, schon weil der Übergang vom aktiven und expansiven Exporthandel zur passiven Exportspedition den bremischen Reedern die Möglich-

<sup>333</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 2. a. [Nr. 49].

<sup>334</sup>) Die Freihafenstellung, a. a. O., S. 15 f.

keit entzog, weiterhin so große Sendungen wie ehemals nach den USA zu schicken. Die Folgen einer Depression zogen sich länger hin als zu der Zeit, wo man die Ausfuhr selbst gefördert hatte. Nachdem noch 1853 Werte von 16,7 Millionen Talern von Bremen nach den USA ausgegangen und dafür nur solche von 6,7 eingekommen waren, belief sich 1869 der Wert der Ausfuhr zwar auf 20,6, derjenige der Einfuhr aber bereits auf 26,9 Millionen Taler und erreichte 1880 bei einem Kurs von 1 Taler zu etwa 3 Mark 184,8 Millionen Mark, während die Ausfuhr nicht über 96,7 hinaus kam. Noch eindeutiger prägte sich der Wandel der Wirtschaftsbeziehungen mit Nordamerika im Schiffsverkehr aus. 1836 gingen 150 Segler von Bremen nach den USA aus, wogegen nur 110 eintrafen; 1844 zählte man 153 Ausreisen und 121 Ankünfte. Das Bild wandelte sich, sobald die Segelschiffe die Auswanderer an die Dampfer verloren und die Ausfuhr an Umfang einbüßte, während die Einfuhr von Rohstoffen aus den USA einen stetigen Aufschwung erlebte. 1854 fuhren 367 Schiffe von Bremen nach den USA, 196 von dort nach Bremen, davon je zwei in Ballast. 1868 erstreckten sich die Abfertigungen in Bremen auf 201 beladene Schiffe und 17 in Ballast, in den USA auf 262 beladene. 1878 zählte man in Bremen 230 Ausfahrten mit Ladung, 173 in Ballast und 480 Ankünfte mit Ladung aus den USA.

Obwohl Segelschiffe, die aus dem Personenverkehr hatten weichen müssen, die Fahrt von und nach England sowie Südamerika verstärkten und – um ein Beispiel zu nennen – Reis nicht mehr aus Carolina, sondern Ostindien holten, änderte sich der Betrieb der bremischen Reederei seit der Jahrhundertmitte nicht erheblich. Der Eigenhandel mit amerikanischen Gütern, namentlich Tabak und Baumwolle, blieb mit der Eigenreederei verbunden – ungeachtet der Trennung, die sich zwischen Ausfuhrhandel und Reederei vollzog<sup>335</sup>). „Spedition und Importgeschäft, Importgeschäft und Spedition: in diesen beiden Zweigen erschöpft sich die Summe seiner Leistungen, und die Folgen liegen zutage“, tadelte eine Flugschrift, die 1867 Bremens Wirtschaft behandelte. Man bemerkte, daß zwar die Frachten ab Bremen diejenigen anderer Häfen unterschritten, die Kaufmannsreeder aber nicht mehr entsprechend exportierten<sup>336</sup>).

Als die Segelschiffe die Auswanderung nach 1870 völlig verloren, setzte sich in Bremen auch die Trennung von Importeur und Reeder durch, die aus Kaufmannsreedereien Einfuhrhäuser und Korrespondentfracht-

<sup>335</sup>) Reinhold Pallmann, *Der deutsche Exporthandel der Neuzeit und die nordamerikanische Konkurrenz*, Hamburg 1881, S. 83 ff.; Barth, *Stellung*, S. 26 f.; Lammers, *Tabaksmonopol*, S. 175 f.; Beutin, *Tabakhandel*, S. 17 f.; Ders., *Baumwollchronik*, S. 33 ff.

<sup>336</sup>) Die Reichstagsverhandlungen über die Freihafenstellung der Hansestädte, Hamburg 1867, S. 13 f.; Heinrich Brand, *Bremen in Deutschland*, Bremen 1862, S. 57; Lahusen, *Bremen*, S. 22 f.

reedereien machte. Trotzdem breitete sich daraufhin weder der Handel erheblich aus, noch verlagerten sich die Verhältnisse in der bremischen Schifffahrt. Bremens Geschäft hatte sich sowohl räumlich wie nach Gütern auf Nordamerika spezialisiert und fuhr nun mit dem Ausbau dieser Beziehungen fort, zumal auf anderen Gebieten Hamburg bereits fest eingearbeitet war, wo Bremen erst hätte Fuß fassen müssen. Die Ausfuhr nach Nordamerika kam indes nicht wieder in Schwung, so daß der Wert der ausgehenden Waren in Bremen erst nach 1900 wieder die Summe erreichte, die man zuletzt 1872 vor Beginn der Gründerkrise erzielt hatte<sup>337)</sup>. Alles drehte sich um die Einfuhr, die nach Gründung der Baumwollbörse sprunghaft answoll. Bremens Wirtschaft blieb einseitig orientiert und hielt sich bis zum Ausbruch des Weltkrieges hauptsächlich an die Formen, die die Personenschifffahrt der Kaufmannsreeder in den fünfziger Jahren geschaffen hatte. Die Vorteile, die sich Reederei und Warengeschäft nach der Trennung von Handel und Schifffahrt gegenseitig durch neue Unternehmen hätten verschaffen können, traten dagegen wenig in Erscheinung<sup>338)</sup>.

### c) Die Auswanderung nach Häfen außerhalb der USA

Nicht allein nach den nordamerikanischen Seestädten, erklärte 1849 ein Hamburger Wirtschaftsjournalist, „auch nach den meisten übrigen transatlantischen Plätzen, wohin Bremen Geschäfte zu machen sucht, wird immer die Auswanderung als Hebel benutzt, die ersehnte Verbindung zu erlangen; und wohin diese Stütze die Bremer Schiffe nicht getragen hat, sind die Erfolge unbedeutend geblieben“<sup>339)</sup>. Das war nun freilich fast überall der Fall, da sich die Auswanderung von den USA nicht auf andere Länder ablenken und für den bremischen Überseeverkehr außerhalb des Nordatlantiks verwerten ließ. Es blieb stets bei Episoden, die sich auf die Wirtschaft des Stadtstaates kaum auswirkten.

Ungern gesehen war die Beförderung nach England, wo die Auswanderer in britische Schiffe umstiegen. Während sie in Hamburg zum Ärger der Reeder lange Zeit gedieh, vermochte sie an der Weser gegen Bremens eingespielte Schifffahrt nach Amerika nie aufzukommen. Als Winkelunternehmer in den dreißiger Jahren unter dem Vorwand, in Liverpool stünden Freischiffe bereit, einige Gruppen von Auswanderern zur Reise nach England verlockten, erschwerte der Senat außerdem auf eine englische Beschwerde hin Verschiffungen in einer Schärfe, die einem Verbot gleich-

<sup>337)</sup> Tuch, Sonderstellung, S. 130; Beutin, Bremen, S. 86, 320.

<sup>338)</sup> Gehrke, Warenhandel, S. 22 f., 25 f., 28 f., 37 f.

<sup>339)</sup> Hegel, Maul, S. 7 f.

kam. Im Einklang mit den Grundsätzen der bremischen Wirtschaftspolitik, die darauf hinarbeitete, die Einfuhr über England zugunsten des Bezugs aus Übersee einzudämmen, tauchte der Wunsch, den Auswandererverkehr über England völlig zu unterbinden, wiederholt auf. Ihm stattzugeben war aber weder möglich noch erforderlich, zumal die Schaudergeschichten, welche die gelenkte Presse über die „indirecte Beförderung“ verbreitete, ihre Wirkung auf die Auswanderer nicht verfehlten. Der Fahrgastverkehr nach England erstreckte sich daher fast nur auf Saisonarbeiter für englische Fabriken, der anscheinend vor allem in den zwanziger Jahren blühte<sup>340)</sup>, sowie auf Geschäfts- und Vergnügungsreisende, deren ursprünglich kleine Zahl sich vermehrte, als 1844 die Dampfschiffahrt zwischen Bremen und England begann<sup>341)</sup>. Der Lloyd, der 1857 neben dem überseeischen Dienst Dampferlinien nach London und Hull einrichtete, konnte in den sechziger Jahren auf durchschnittlich 3000 bis 4000 Fahrgäste jährlich rechnen, die überwiegend in Kajüten reisten und erheblich zum Gedeihen der Englischen Fahrt des Lloyd beitrugen. Auswanderer befanden sich kaum darunter, weshalb der Staat auch davon absah, den Personenverkehr nach England statistisch zu erfassen. Bekannt ist nur, daß sich unter den Passagieren 1869 190, 1870 430 und 1872 180 Auswanderer befanden, die kleine Expeditionsfirmen an die Inman Line und Cunard Line vermittelt hatten. Sie gerieten daraufhin sogleich in das Feuer einer scharfen Gegenpropaganda und wurden durch Boykottmaßnahmen ausgeschaltet.

Starker Widerstand erhob sich auch gegen den Auswandererverkehr nach Kanada, als zu Beginn der vierziger Jahre die Gefahr auftauchte, die englische Schifffahrt werde ihn sich zunutze machen, um amerikanische Ausfuhr-güter abzuziehen, und die Verfrachtung von New York nach Bremen derart beeinträchtigen, daß dessen gesamter Handel mit den USA „paraly-siert“ werden müsse<sup>342)</sup>. Statt dessen führte die bremische Schifffahrt aus einer Notlage heraus 1847 selbst größere Verschiffungen nach Quebec durch. Die Annahmefirmen stellten einen Agenten an, der aus Kanada von ausgezeichneten Aussichten für deutsche Einwanderer und glänzenden Frachtsätzen für bremische Reeder berichtete, die sich an den Getreide-verschiffungen nach England beteiligen wollten. Man ging in Bremen nicht darauf ein, da sich die Kaufmannsreeder nur für den Direktverkehr inter-essierten, Kanada aber weder für Ein- noch für Ausfuhren auf eigene Rechnung Chancen bot. Die Prognose des Agenten, die Auswanderung werde Bremen in Quebec einen bedeutenden Handelspartner verschaffen, verwirklichte sich daher nicht. Als sich mehrere bremische Firmen 1850

<sup>340)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 69]. Brem. Wöchentl. Nachrichten 1, 1826.

<sup>341)</sup> Außerdem gab es seit den vierziger Jahren Dampfschiffahrten nach Amsterdam und den Seebädern.

<sup>342)</sup> Delius, Welthandel, S. 12, 16, 26.

mit D. L. Macpherson, Crane & Co. in Montreal zusammentaten, um den Fahrgastverkehr zu steigern, blieb der Erfolg gering<sup>343</sup>). Immerhin setzte Bremen 1851 in Quebec den ersten Konsul für Kanada ein, da die Aufmerksamkeit in der Kaufmannschaft „schon länger rege“ war, es aber an Kenntnis über die wirtschaftliche Verfassung der Kolonie gebrach. Seitdem ereigneten sich hin und wieder Verschiffungen von Auswanderern, die 1868 mit 13 Seglern und 4600 Fahrgästen ihren Höhepunkt erreichten. Sie verteilten sich auf zahlreiche Reedereien. Es kam weder zur Konzentration des Verkehrs noch zum Aufbau eines umfangreichen Warenaustausches, zumal sich kaum eine bremische Auslandsfirma in Kanada niederließ.

Die ersten Transporte von Auswanderern nach Australien fanden 1837 auf englischen Schiffen ab Hamburg statt. Zwischen 1837 und 1844 schifften sich an der Elbe auf insgesamt 16 Seglern etwa 2000 Altlutheraner aus Klemzig, Kay und Posen ein, die in Südastralien die Niederlassungen Klemzig, Hahndorf, Lobethal und Bethanien gründeten<sup>344</sup>). Nachdem eine „unmäßige Speculationswuth“ auf Grund und Boden das Unternehmen zeitweise unterbrochen hatte, griff es der Kaufmann Eduard Delius auf Einladung der South Australian Company, die sich in Deutschland um Arbeitskräfte für die Kolonisation Australiens bemühte und sowohl für die Einwanderer wie die Werber Prämien aussetzte, in Bremen wieder auf<sup>345</sup>). Als Transporteur gewann er den Kaufmann E. F. Oelrichs, der soeben die Reederei begonnen hatte und sich als wenig bemittelter Neuling um so eher auf das Wagnis einließ, da er sich im Nordamerikaverkehr gegen die eingeführten großen Firmen Bremens nicht hatte durchsetzen können. 1844 eröffnete sein Schiff „George Washington“, das Altlutheraner aus Kottbus, Freistadt, Grünberg, Sagan und Meseritz beherbergte, die Schifffahrt zwischen Bremen und Australien, die ebenso wie der Verkehr nach Galveston und San Franzisko ausschließlich der Auswanderung ihr Entstehen verdankte<sup>346</sup>). Weitere Abfertigungen nach Port Adelaide folg-

<sup>343</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 43].

<sup>344</sup>) Soetbeer, *Handel*, Bd. 1, S. 208; 2, S. 414; 3, S. 310; T. Hebart, *Die vereinigte evangelisch-lutherische Kirche in Australien*, North Adelaide 1938, S. 47 ff.

<sup>345</sup>) Fish, *Sickness*, S. 49 f.; August Schultze, *Neuestes über Auswanderung*, Leipzig 1851, S. 69 ff.

<sup>346</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 137–170]. *Deutsche Auswandererztg.* 44, 1862; (Eduard Delius), *Berichte deutscher Ansiedler in Südastralien*, Bremen 1845; Eugen Laun, *Führer und Rathgeber für Auswanderer nach Südastralien und Port Adelaide*, Bremen 1849; Ders., *Kurze Darstellung von Südastralien*, 2. Aufl., Bremen 1847; A. Lodewyckx, *Die Deutschen in Australien*, Stuttgart 1932, S. 48 f., 53 f. (*Schriften des deutschen Ausland-Instituts, Kulturhistorische Reihe* 32); W. Iwan, *Um des Glaubens willen nach Australien*, Breslau 1931, S. 99 ff.; Ders., *Die altlutherische Auswanderung um die Mitte des 19. Jahrhunderts*, Ludwigsburg 1943, Bd. 1, S. 277 ff., 293 ff.

ten bald, ebenso rasch aber auch die ersten Schwierigkeiten. Delius wurde von der preußischen Regierung wegen des Versuchs, zur Auswanderung zu verleiten, in Schlesien verhaftet und ausgewiesen; Oelrichs sah sich gezwungen, den Reisenden die Gelegenheit einzuräumen, einen Teil des Überfahrtpreises, der im Zwischendeck 100, in der Kajüte 200 Taler betrug, von Australien aus nachzuzahlen. Das Verfahren bewährte sich nicht, da Oelrichs' Vertreter Stakemann, der 1845 in Adelaide das erste bremische Konsulat für Australien eröffnete, beim Eintreiben des Geldes auf allzu große Schwierigkeiten stieß. Kurz nachdem Oelrichs im Juni 1847 den Verkehr zu einer Paketschiffahrt ausgestaltet hatte, die sommers monatliche, winters sechzigtägliche Abfahrten nach Kapstadt und Adelaide ankündigte<sup>347)</sup>, geriet er in ein Konkursverfahren und fallierte; Delius wandte sich nach Hamburg, da sich in Bremen niemand fand, der ihm statt dessen die inzwischen neu verpflichteten Reisenden abnahm<sup>348)</sup>.

Der Verkehr nach Australien kam zwar nicht zum Erliegen. Größere Unternehmen unterblieben aber, obwohl Australien den Einwanderern gute Chancen bot. Die Passagiere der bremischen Schiffe fanden als Handwerker, Schäfer, Knechte und Dienstboten umgehend gutbezahlte Arbeit, da das Land sich in einem rapiden wirtschaftlichen Aufschwung befand und große Nachfrage nach Arbeitern herrschte. „Die Veränderung während der letzten zwei Jahre ist enorm“, teilte Stakemann dem Senat 1846 mit<sup>349)</sup>. Allein zwischen 1843 und 1846 stieg der Wert der australischen Einfuhr von 109 000 auf 330 000 £, der Ausfuhr von 81 000 auf 313 000 £, die Zahl der europäischen Einwohner von 14 500 auf 30 000, die der Einwanderer von 250 auf 4 200. Das blieb auch in Deutschland nicht unbemerkt. Auswandererliteratur erschien auf dem Markt, in der Preußen mehrfach aufgefordert wurde, sich an der Erschließung Australiens zu beteiligen, damit, wie es einmal hieß, „Deutschland, der Mutterschooß der germanischen Kultur Europas, dorthin seine Bildungskeime pflanzt, dort Macht aufbaut, von dort aus reines Germanenthum austeilt“<sup>350)</sup>. Nun war die Kolonisation der Altlutheraner, die 1844 zusammen mit kleinen weiteren Gruppen von Deutschen etwa ein Fünftel der europäischen Bevölkerung Australiens ausmachten, allerdings geglückt. An nationalistischen Phantas-

<sup>347)</sup> Weser-Ztg. 1064, 1847.

<sup>348)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 101–211]; Mathies, Reederei, S. 23, 28 f., 34, 52, 57; Schramm, Deutschland, S. 99 f.

<sup>349)</sup> StAB: P. 8. B. 8. b. [142, 149]; vgl. Rudolf Reimer, Südaustralien, Berlin 1851, S. 24 f.; A. Heising, Die Deutschen in Australien, Berlin 1853, S. 13 f.; J. D. Lang, Eine deutsche Colonie im stillen Ocean. Neu Caledonien, Leipzig 1848, S. 27; John Henderson, Neu-Süd-wales, Frankfurt a. d. Oder 1852, S. 92.

<sup>350)</sup> Ludw. Kraemer, Die deutsche Auswanderung mit besonderer Rücksicht auf Australien, Berlin 1847, S. 5; vgl. Friedrich List, Der internationale Handel, die Handelspolitik und der Zollverein, Stuttgart u. Tübingen 1844. S. 585.

men war ihnen aber um so weniger gelegen, weil gerade Preußen sie zur Auswanderung gezwungen hatte. Sonst konnte von einem Einfluß der Deutschen keine Rede sein. „Der Engländer hier sieht den Deutschen nur als eine Arbeitsmaschine an; im übrigen ist er ihm verhaßt“, stellte ein Einwanderer bündig fest und wußte dafür auch einleuchtende Gründe anzugeben <sup>351</sup>).

In bremischen Kaufmannskreisen versprach man sich daher nur wenig von einer Förderung der Auswanderung nach Australien, das, wie man rasch begriff, nicht „ein zweites Amerika für unsern Handel“ werden konnte. Denn, so schrieb 1843 der Reeder Delius <sup>352</sup>), „der Auswanderer bleibt nur ein Werkzeug zur Vergrößerung Britischer Macht und Reichthums und erwirbt wohl Verpflichtungen und englische Sitten, aber nicht die bürgerlichen Rechte eines geborenen Engländers, geschweige denn politische Freiheit. Die Richtung der deutschen Auswanderung nach Englischen Besitzungen ist daher unter allen wegen der restrictiven Handelspolitik Englands für deutsche Nationalinteressen die unfruchtbarste, also fast einzig unzweckmäßige“. Den Ausschlag gab, daß die lange Reise im Personenverkehr gegenüber der nordatlantischen Fahrt viel zu teuer war und daß für den Rücktransport in Australien selbst nur Kupfer, Wolle und Tran zur Verfügung standen. Die Reeder mußten zusätzliche Frachten in China und Niederländisch-Indien suchen <sup>353</sup>). Trotzdem ließ die Kunde von Goldfunden den Verkehr 1857 erneut aufleben, wobei sich die bremische Reederei Bischoff & Co. besonders hervortat. Allein 1857 reisten sieben Schiffe mit 900 Auswanderern aus, die sich in Australien als Schafhirten und Winzer zunächst einem Unternehmer zuweisen ließen, um die Überfahrt abzuverdienen. Sie kostete beinahe den Gesamtlohn eines Jahres, so daß die Presse nicht ohne Anlaß von „einer Art Slavendienst“ und „Knechten und Kärnern fremder Nationen“ sprach <sup>354</sup>). Zugleich hielt sie aber auch nicht mit ihrer Bewunderung dessen zurück, „was die deutschen Seestädte und vor allem Bremen in China, Australien und Südamerika leisten trotz des sehr geringen Schutzes, der ihr (Bremen) von Seiten des Staates zu Theil wird. Allenthalben wußten sich die Bremer und Hamburger Schiffe Achtung und Ansehen zu verschaffen“ <sup>355</sup>). Im Verkehr mit Australien erfolgte freilich gegen Ende der fünfziger Jahre ein erneuter Rückschlag, von dem sich die Schifffahrt so bald nicht wieder erholte.

<sup>351</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 230].

<sup>352</sup>) Delius, Worte, S. 5; Ders., Welthandel, S. 26.

<sup>353</sup>) Vgl. Hermann Wätjen, Deutschland und Australien vor der Reichsgründung. In: Hans. Gesch.'bl. 69, 1950, S. 74.

<sup>354</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 209 a.

<sup>355</sup>) AHB: ad A. I. 15. A. I. 1860; vgl. Hermann Wätjen, Die deutsche Handelschifffahrt in chinesischen Gewässern. In: Hans. Gesch.'bl. 67/68, 1942-1943, S. 222 ff.

Deutschaustralische Zeitungen lösten eine Pressekampagne gegen die Zustände auf den hanseatischen Auswandererschiffen und eine Untersuchung der Behörden aus, die mit einem „haarsträubenden“ Ergebnis endete. Da sich der bremische Staat dem Ansinnen der britischen Kolonialregierung nicht fügen mochte, verteuernde Bestimmungen in die Beförderungsgesetze einzuarbeiten, empfahl er den Reedern, die Verschiffungen nach Australien einzustellen. Da sie sich ohnehin kaum noch lohnten, erhielt sich seitdem nur ein winziger Reiseverkehr, bis 1885 der Lloyd mit Hilfe einer Subvention des Reiches eine Postdampferlinie nach Australien einrichtete und den Verkehr dadurch auf eine neue Grundlage stellte.

Der bremische Auswandererverkehr nach Südamerika blieb ebenfalls unbedeutend, nachdem die Werbungen Schäffers 1828 ihr Ende gefunden hatten. Es erregte unliebsames Aufsehen, als 1836 der Kaufmann Kalkmann ein „Seelenverkäuferschiff“ mit etwa 100 Armen und Landstreichern für die brasilianische Marine zusammenstellte, zumal sich die Werber um Ordnung und Anstand wenig kümmerten. Völlig erfolglos verliefen die Bemühungen von Beauftragten brasilianischer Kolonisationsgesellschaften, die bei den bremischen Reedern kein Entgegenkommen fanden, da das nordamerikanische Geschäft jede andersgerichtete Initiative im Keim erstickte und bis 1850 durchschnittlich kaum zehn Schiffe jährlich zwischen Bremen und Brasilien fuhren. So erstreckte sich der Fahrgastverkehr in den dreißiger und vierziger Jahren fast nur auf Ärzte, Naturforscher, Bergleute und Landwirte<sup>356</sup>). Die erste deutsche Paketschiffahrt nach Südamerika, die der bremische Reeder Wätjen 1835 mit drei Seglern für die Fahrt zwischen Bremen und Rio de Janeiro einführte, mußte bereits zwei Jahre später wieder aufgegeben werden<sup>357</sup>). Erst in den fünfziger Jahren vermochten Sloman und die Hamburg-Brasilianische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg den Versuch mit Erfolg zu wiederholen, während sich Bremen nicht wieder aus der Reserve hervorlocken ließ. Zwar dehnte es nunmehr seinen Handel mit Brasilien aus, doch führte außer den Reedern Kalkmann und Smidt niemand nennenswerte Auswandererverschiffungen durch. Den Spitzenverkehr stellten 1857 acht Schiffe mit 300 Personen dar. Kalkmanns Vorstöße, die brasilianische Regierung für organisierte Einwanderungen zu gewinnen, fanden hüben und drüben keine Gegenliebe<sup>358</sup>). Die Presse verunglimpfte alle Ansiedlungspläne mit dem Hinweis, Brasilien sei viel zu unentwickelt, um

<sup>356</sup>) StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 75–77]; vgl. Wätjen, Hansestädte, S. 239.

<sup>357</sup>) Bremer Ztg. 1, 184, 1836; vgl. Hermann Entholt, Bürgermeister Smidt in der deutschen Revolution von 1848, Bremen 1938, S. 14 (Brem. Weihnachtsbl. 8).

<sup>358</sup>) StAB: C. 12. e. [Nr. 23–24]; Wätjen, Auswanderung, S. 608 f. Unauffindbar blieb L(ouis) F(riedrich) Kalkmann, Reisebriefe aus Brasilien mit besonderer Rücksicht auf die Auswanderung, Bremen 1847.

den Ansprüchen kultivierter Deutscher zu genügen. Unter der Hand sprach mit, daß man den Wettbewerb Hamburgs fürchtete, gegen den Bremen in der südamerikanischen Fahrt nicht bestehen konnte, so daß es den kürzeren hätte ziehen müssen, falls sich der Strom der Auswanderer nach Brasilien gewandt hätte. Größere Aussiedelungen wie die Hermann Blumenaus fanden denn auch ausschließlich über Hamburg statt, bis die preußische Regierung 1857 die überall heftig umstrittene Auswanderung nach Brasilien verbot. Heimliche Geschäfte einiger Annahmefirmen konnten nichts daran ändern, daß die Verschiffungen in Bremen auf ein Nichts zusammenschumpften und in Hamburg erheblich zurückgingen. Erst als der Norddeutsche Lloyd 1875 eine Dampferlinie nach Brasilien und den La-Plata-Ländern ins Leben rief, steigerte sich der Fahrgastverkehr wieder auf einige hundert Menschen, unter denen sich jedoch kaum ein Auswanderer befand. Für den Lloyd, der sich nach den Erfahrungen seiner nordatlantischen Linien von seinen Passagierdampfern mehr Anziehungskraft versprochen hatte, als sie bewiesen, bedeutete das Unternehmen einen derartigen Mißerfolg, daß er sie schleunigst zu Frachtern umbaute.

Die Auswanderung nach Peru war ein unerfreuliches Ereignis<sup>359)</sup>. Ein peruanisches Einwanderungsgesetz von 1849, das Siedlern zehnjährige Steuer- und Dienstfreiheit versprach, lud die bremische Schifffahrt dazu ein, mit Hilfe des Fahrgastverkehrs die Einfuhr von Guano zu beleben. Es kam denn auch zu einem Vertrag zwischen einem gewissen J. A. Rodulfo und dem bremischen Makler Boedeker, der den Auftrag erhielt, für ein Entgelt von 40 Dollar für jeden Reisenden Werbung und Beförderung durchzuführen. Der Fahrpreis betrug zwar im Zwischendeck nominell 65 Taler; doch erließ Rodulfo jedem, der mit ihm einen Arbeitsvertrag abschloß, davon 40 Taler als Schenkung der peruanischen Regierung und streckte die gleiche Summe in anderen Fällen auch als Darlehen auf zwei Jahre vor. Der Andrang war daher derart beträchtlich, daß viele Bewerber zurückgewiesen werden mußten. Übrig blieben 1150 Personen — darunter 250 Weinbauern aus dem Neckargebiet, 150 Tagelöhner, 100 Seidenwurmzüchter und Angehörige handwerklicher oder hauswirtschaftlicher Spezialberufe —, die sich 1851 in vier Seglern nach Peru einschifften<sup>360)</sup>. Die Annehmlichkeiten, von denen sie geträumt hatten, fanden sie dort freilich nicht vor. Rodulfo hatte seine Partner dadurch hinters Licht geführt, daß er sich als Beauftragter der Regierung ausgab, wo er als Arbeiterhändler für peruanische Plantagenbesitzer auftrat. Diese überließen ihm für jeden auf fünf Jahre laufenden Vertrag, den er in ihrem Auftrag mit Land-

<sup>359)</sup> August Schultze, *Neuestes über Auswanderung*, Leipzig 1852, S. 70 ff.; *Bremer Handelsblatt* 7, 8, 1851; *Deutsche Auswandererztg.* 19, 29, 64, 78, 1852; 102, 103, 1853; *Preuß. Jbb.* 2, 1858, S. 511 f.; Wätjen, *Anteil*, S. 117 ff., 176 ff.

<sup>360)</sup> *StAB*: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 68, 107, 132].

arbeitern abzuschließen verstand, 80 Dollar. Da Rodulfo wie jeder andere, der europäische Einwanderer nach Peru zog, außerdem pro Person 30 Dollar von der peruanischen Regierung erhielt, fiel es ihm leicht, seine Opfer durch ein angebliches Geschenk gefügig zu machen und obendrein an jedem Auswanderer etwa 70 Dollar zu verdienen.

Boedeker und die Reisenden hatten es zu büßen, daß sie den Trick nicht durchschauten. Die Einwanderer waren der harten Arbeit auf den Plantagen nicht gewachsen und sahen sich einer „oft unmenschlichen Behandlung“ ausgesetzt, der sie nur unter Ablösung des Vertrages entkommen konnten. Der Lohn ging zu einem guten Teil für die Amortisation der Werbungsunkosten drauf. Ein übertreibender Bericht gibt an, daß nur ein Drittel der Einwanderer die Fron überlebte und dabei vor allem unter dem ungewohnten Klima, Sprachschwierigkeiten und dem Stachel der Enttäuschung zu leiden hatte. Wer konnte, kaufte sich frei; viele reisten nach Deutschland zurück. Erschwerend wirkte sich aus, daß eine erhebliche Zahl der Betrogenen zu den „ärmsten und daher leider auch demoralisirten Classen“ gehörte, da man in Bremen Zuchthäusler, Kranke und kinderreiche Familien ohne weiteres angenommen hatte, wenn sie sich nur zuerst gemeldet hatten <sup>361</sup>). Nach einigem Hin und Her nahm sich die württembergische Regierung ihrer Landeskinder an und zwang Boedeker durch die Drohung, ihm die Konzession zu entziehen, diesen die freie Beförderung von Peru nach Valdivia in Südhile anzubieten und sie nach der Ankunft mit einer kleinen Summe Geldes auszustatten. Vier Rückwanderer waren gütlich abzufinden. Da es den überlebenden Plantagenarbeitern 1855 „sämmtlich erträglich gut“ ging, während es diejenigen, die auf eigene Kosten nach Peru gefahren waren, von vornherein leidlich getroffen hatten, kam die Weiterreise nicht zustande. Auch über das Schicksal der Auswanderer, die aus Lippe-Detmold, der Umgebung von Leipzig, Würzburg, Magdeburg und Frankfurt stammten, beruhigte man sich in Deutschland wieder. Es ist aber begreiflich, daß der Name Peru bei den bremischen Expedienten einen bösen Beiklang behielt und spätere Kolonisationspläne nur Ablehnung hervorriefen <sup>362</sup>).

Ein Unternehmen nach Jamaica, das 1834 die bremische Reederei F. & E. Delius durchführte, verlief kaum glücklicher. Wiederum waren es Großgrundbesitzer, die ihren Bedarf an Arbeitern in Deutschland decken wollten und als Entgelt für den Abschluß eines Fünfjahresvertrages den Auswanderern die kostenlose Überfahrt anboten. Da diese, insgesamt etwa 500 Menschen, sich hauptsächlich aus Husaren und Brillenschleifern zusammensetzten, die aus der Gegend von Münster stammten, eigneten sie sich für die Landarbeit nur schlecht. Trotzdem wurden sie in Jamaica auf

<sup>361</sup>) StAB: C. 15. b. 1. b. [Nr. 28–29]; StAB: A. I. 1. Nr. 126, 181.

<sup>362</sup>) Deutsche Auswandererztg. 4, 5, 10, 11, 16, 31, 44, 1857.

jungfräulichem, wenn auch eigenem Boden angesiedelt und galten ihre Arbeitsverträge dadurch ab, daß sie an fünf Wochentagen im Tagelohn auf den Plantagen arbeiteten <sup>363</sup>).

Unter ähnlichen Bedingungen warb 1847 die in Bremen und Kapstadt ansässige bremische Firma H. & E. Suffert für den Landmagnaten Johannes Bergtheil in Pietermaritzburg Auswanderer an, die auf dessen bei Port Natal in Victoria gelegenen Besitzungen Baumwollkulturen anlegen sollten. Man verpflichtete 21 oldenburgische Familien, die auf insgesamt 210 Äckern Land angesetzt wurden, um es zu einem Drittel für den Unternehmer nutzbar zu machen, während der restliche Boden und Ertrag in den Besitz der Siedler überging. Das klang freilich aussichtsreicher, als es war. Manchen hinderte nur die Sicherheitsklausel seines Vertrages daran, sich unverzüglich wieder aus dem Staube zu machen, sobald er die ihm zugeteilten „Felder“ besichtigt hatte <sup>364</sup>).

So ergibt sich aus dem Mosaik von z. T. für sich unerheblichen Einzelheiten am Ende ein faßlicher Eindruck, der erläutert, weshalb Unternehmen, die sich nicht nach Nordamerika richteten, weder in Bremen noch bei den Auswanderern sonderlichen Widerhall fanden, so daß auch solide Ansätze von vornherein einem kaum überwindlichen Präjudiz unterlagen. Die USA waren und blieben „dem gemeinen Mann ein für alle Mal ein Paradies“, und die freie Auswanderung, die sich stets dies Land zum Ziel wählte, war von der organisierten allein deshalb weder zu beeinflussen noch zu beeinträchtigen, weil die Aussicht auf freies Vorankommen die Lebensluft für die Auswanderung abgab. Kolonisationspläne außerhalb der USA kamen dagegen in der Regel nur für solche Leute in Frage, die weder die Reise noch den Aufbau ihrer neuen Existenz aus eigener Kraft und Initiative bestreiten konnten und daher auch so häufig den Blick für Fußangeln wohl lautender und dem Anschein nach menschenfreundlicher Arbeitsverträge vermissen ließen, d. h. die auswanderten, obwohl sie hierzu gar nicht oder nur bedingt taugten. Die Vereinzelung und der Individualismus, die der deutschen Auswanderung des 19. Jahrhunderts das Gepräge gaben, ließen sich durch die Organisation von Massen mit kollektivem Auftrag deshalb nicht eindämmen, weil eine derart politische Nutzung dem wirtschaftlichen und sozialen Charakter dieser Erscheinung durchaus zuwider lief. Ohne das Bestehen der USA wäre sie schlechthin undenkbar gewesen. Man würde heute schwerlich größere deutsche Ansiedlungen außerhalb der USA vorfinden, wenn die Auswanderung nach dort sie nicht sozusagen nebenbei ermöglicht hätte.

<sup>363</sup>) P. 8. B. 8. a. [Nr. 265]; Brem. Ztg. 147, 154, 1834.

<sup>364</sup>) Johannes Bergtheil, Bericht über Natalia, Bremen 1847; P. 8. B. 8. b. [Nr. 206]; Brem. Handelsblatt 75, 1853; Kiel, Gründe, S. 160 f.; Werner Schmidt-Pretoria, Deutsche Wanderung nach Südafrika im 19. Jahrhundert, Berlin 1955, S. 40 ff.

#### d) Der finanzielle Ertrag

Der „goldene Segen“, den der Fahrgastverkehr über Bremen brachte, machte sich anfangs begreiflicherweise stärker bemerkbar als im Verlauf einer Entwicklung, während deren sich die Auswanderung nachhaltig mit anderen Elementen der Wirtschaft verquickte, welchen sie ursprünglich überhaupt erst den Anstoß gegeben hatte. Nach und nach hob sich ein Teil ihrer Wirkung in ihren Folgen auf. Daher besaß z. B. auch die zunächst „unumstößliche Wahrheit“, daß „der Rheder nur dann Passagiere für seine Schiffe nimmt, wenn dieselben einen besseren Preis zahlen als Frachtgüter oder in Ermangelung derselben“, nur noch eine bedingte Geltung, seit man in Bremen Schiffe baute, die von vornherein hauptsächlich für den Personenverkehr geplant waren <sup>365</sup>).

Richtzahlen liefern eine genauere Anschauung, wie sie sich ähnlich ausführlich in der Wirtschaftsgeschichte sonst nicht leicht verschaffen läßt. 1832 einigten sich die bremischen Reeder, von Erwachsenen, d. h. Leuten, die älter als zwölfjährig waren, 40, von Kindern 5 bis 30 Taler zu verlangen. Erhaltene Rechnungen weisen aus, daß man für 90 Fahrgäste 3150, für 93 3300, für 115 3640 Taler erhielt, was die Schiffsmakler veranlaßte, die Einkünfte der Reeder bei etwa 10 000 Auswanderern auf über 300 000 Taler zu schätzen. 1834 wiesen die Chartepartien Preise von 5070 Talern für 129, von 4900 für 140, von 5300 für 161, von 6417 für 190 und von 20 000 für 503 Reisende auf. Das läßt darauf schließen, daß die bremischen Reeder in einem Jahr, in dem sich etwa ein Drittel der Seeschiffe am Auswandererverkehr beteiligte, von 13 000 bis 14 000 Menschen annähernd 475 000 Taler oder aber knapp die Hälfte des Wertes einnahmen, den die gesamte bremische Handelsflotte zu Beginn des Jahres ausmachte. Für Reisen nach nordamerikanischen Häfen erhoben die Annahmefirmen vom Erwachsenen 1839 30 bis 40, 1840 27 bis 35, 1841 21 bis 28, 1842 21 bis 25 und 1843 20 bis 23 Taler — die geringste Summe, die jemals notiert wurde. Welche Schwankungen die Raten innerhalb eines Jahres durchmachten, zeigt eine Tabelle von 1846, die für den Verkehr nach Baltimore, New York und Philadelphia im Februar 27, im März 25, im April 28 bis 31, im Mai 36 bis 40, im Juni 30 bis 35, im Juli 28 bis 30 und vom August bis Oktober 27 Taler anzeigte, nach Galveston im März 30, im April 40, im September 33 bis 35 und im Oktober 30, nach New Orleans während der gleichen Monate ohne Änderung 30 <sup>366</sup>). 1848

<sup>365</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 32]; vgl. Tecklenborg, Handlexikon, S. 342 f.; Preislisten erschienen seit 1847 wöchentlich in der Allgemeinen Auswanderungsztg., seit 1851 auch in der Deutschen Auswandererztg.

<sup>366</sup>) Weser-Ztg. 1, 1844; vgl. F. Pauer, Die Vereinigten Staaten nach erfolgtem Anschluß der Republik Texas, Bremen 1847, S. 47, 61. Sonst laufend StAB: P. 8. B. 8. a. und b.

verbuchte die bremische Schifffahrt bei 30 000 Auswanderern eine Einnahme von 1 Million Taler — etwa doppelt soviel, wie gleichzeitig die gesamten Transporte auf der Oberweser abwarfen. 1851 fuhren Schiffe der Firma D. H. Wätjen & Co. in acht Reisen mit 1800 ausgehenden Passagieren 48 000 Taler, mit 60 einkommenden 1700 Dollar ein <sup>367</sup>). 1854 zogen die Preise bis über 50 Taler an, betrug 1857 28 bis 34 und fielen 1860 auf 25. Seitdem verhinderte die Preispolitik der Expedienten stärkere Schwankungen, drückte der Wettbewerb der Dampfer auf die Raten, so daß die Segler auf den Hauptstrecken für jeden Fahrgast nach 1860 im Durchschnitt zwischen 23 und 30, meist 25 Taler bekamen <sup>368</sup>). Insgesamt verdiente die Schifffahrt in Bremen laut Andree von 1832 bis 1855 am Personenverkehr über 16,6 Millionen Taler, während die bremischen Segelschiffreeder allein in dem Jahrzehnt von 1851 bis 1863 bei 432 000 Auswanderern auf Bruttofrachten von „weit über“ 10 Millionen Taler kamen, ungerechnet die 65 000 bis 90 000 Dollar, die sich jährlich im Rückverkehr hinzuverdienen ließen <sup>369</sup>). 1866 betrug die Einkünfte der Reederei einschließlich Dampfschifffahrt aus der gesamten ein- und ausgehenden Fracht etwa 5 Millionen Taler, aus dem ausgehenden Fahrgastverkehr von 62 000 Auswanderern hingegen 3 Millionen Taler <sup>370</sup>). Angesichts der Vermehrung der Dampfschifffahrt vermochten die Segelschiffe dem Sinken der Frachten bald freilich nur noch durch Vergrößerung des Raumgehalts zu begegnen und mußten sich um 1870 bei 300 Passagieren mit einer Rate von etwa 8000 Talern zufriedengeben.

Derartige Angaben erlauben indes noch keine sicheren Schlüsse hinsichtlich der Gelder, die die Auswanderer an die Expedienten entrichteten. Nur anfangs gingen sie nahezu ohne jeden Abzug an die Reeder, so daß diese „ungeheuer verdienten“ <sup>371</sup>). Dagegen war seit 1840 zwischen Annahme- und Hafenpreis streng zu scheiden. Die Spanne machte bis zu 8 und 10 Talern aus, und gelegentlich legten die Reeder sogar Abrechnungen vor, nach denen sie z. B. 1840 4560 und 1865 8425 Taler erhielten, während die Annahmefirmen 1340 und 2135 Taler abschöpften. Dabei beriefen sich

<sup>367</sup>) AHB: A. I. 2. IV.; StAB: Ss. 2. a. 2. f. 3. ss. 1.; Handels-Archiv 1850, S. 220; Etwas zu niedrig schätzt Die Beförderung, S. 73, die Einnahme von 40 000 Reisenden auf 1 Million Taler.

<sup>368</sup>) A. v. Jasmund, Über Auswanderung . . . mit besonderer Berücksichtigung Bremens als Einschiffungshafen, Berlin 1867; S. 23.

<sup>369</sup>) Andree, Umwandlungen, S. 303; AHB: A. III. 1. A. 224.

<sup>370</sup>) Clausen, Bremen, S. 18 f.

<sup>371</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 41].

<sup>372</sup>) StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 37–38]; AHB: A. I. 4. A. 220 a; G. Erett, Prospectus, Berlin (1855), S. 5; E. Johanning, Unterweisung für Auswanderer und Überfahrtsbedingungen, Berlin 1869, S. 9; Moritz Beyer, Das Auswanderungsbuch, 3. Aufl., Leipzig 1850, S. 6.

diese auf die Höhe ihrer Unkosten, machten im übrigen aber kein Hehl daraus, daß sie gut verdienten<sup>372</sup>). Man schätzte 1854, daß die bremischen Reeder bei jedem Fahrgast auf einen Reinverdienst von 10 Talern kamen und demnach im Jahr 600 000 Taler einstrichen, während die Expedienten, Handwerker, Wirte und Detailhändler aus der Auswanderung mit 500 000—600 000 Talern fast denselben Nutzen zogen. Das entsprach dem Verdienst, den die bremische Tabakindustrie jährlich für gut 10 000 Arbeiter und Unternehmer abwarf<sup>373</sup>).

Über die Verteilung der Frachten unterrichtet eine Liste von 1855, die den Annahmepreis von 35 Talern für Erwachsene und 30 für Kinder (im Durchschnitt ein Drittel der Fahrgäste) folgendermaßen aufschlüsselte<sup>374</sup>): Klassifikation des Seglers, Kahnfahrt und Versicherung verschlangen 1 Taler und 4 Grote, Proviant, Küche und Schlafstellen 15 Tlr. 30 Gr., das in Nordamerika geforderte sogenannte Armengeld 2 Tlr. 48 Gr., die Beköstigung in Bremerhaven 36 Gr., Hafen- und Lotsengelder 62 Gr., Provision, Kommission und Spesen von Expedienten und Agenten 2 Tlr. 36 Gr. An reiner Fracht blieben vom Erwachsenen 12, vom Kinde 7 Taler. In schlechten Jahren kalkulierten die Reeder aber auch billiger und ließen die Abzüge nicht über 10 bis 15 Taler, davon 9 bis 13 für Proviant sowie Courtage für die Vermittlung steigen<sup>375</sup>). Es galt als Faustregel, daß die bremische Handelsflotte jährlich etwa 80 bis 100 Prozent ihres Wertes für Erneuerung durch Neubauten, Reparaturen, Mannschaft und schließlich Ausrüstung aufwandte, die dank der Auswanderung einen ansehnlichen Posten bildete<sup>376</sup>). Anfangs von Reedern und Expedienten versehen, ging sie allmählich mehr und mehr an spezielle Ausrüstungsfirmen und Lebensmittelfabriken über, denen der Personenverkehr zur Ausbreitung und glänzenden Geschäften verhalf. 1847 führte man zur Versorgung der Flotte Werte von 388 000 Talern aus Bremen aus, 1866 von 927 000<sup>377</sup>).

Um 1780 rechnete die hanseatische Reederei mit einer Rendite von 10 bis 15 Prozent im Jahr, und man ging bis zum Beginn der überseeischen Dampfschiffahrt davon aus, daß sich ein Segler in 15 Jahren abnutzte und daß demnach für einen erfolgreichen Betrieb jährlich im Durchschnitt 10 Prozent Reingewinn erfordert wurden<sup>378</sup>). In den dreißiger Jahren ver-

<sup>373</sup>) Koop, Interesse, S. 83.

<sup>374</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 2. a. [Nr. 50].

<sup>375</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 2, 6. Hier werden die Kosten der Ausrüstung auf 170 000 bis 180 000 Taler für 15 000 Reisende veranschlagt. Unrichtig: Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1865, S. 61; 1866, S. 171.

<sup>376</sup>) Duckwitz, Schiffahrtsbund, S. 118.

<sup>377</sup>) Herms, Anfänge, S. 47, 127 ff.; (Friedrich Prüser), Aus der Geschichte der Reis- und Handels-Aktiengesellschaft Bremen, Bremen 1937, S. 13 f.

<sup>378</sup>) Johann Christian Schedel, Magazin für die Handlung, Leipzig 1783, S. 261; Die Seeschiffahrt, S. 357 f.

dienten aber die bremischen Reeder an einem Auswanderer oft 20 Taler reine Fracht und, falls der Fahrpreis 36 Taler überstieg, auch mehr. Eine Rechnung der bremischen Brigg „Julia“ belegt, daß der Auswandererverkehr selbst in einem so angespannten Jahr wie 1838 Gewinne ermöglichte, mit denen sich nach etwa fünf Rundreisen, d. h. binnen zwei Jahren das Schiff voll abschreiben ließ. Der Segler stand samt Zubehör mit 15 000 Talern zu Buch und wies aus der Fahrt zwischen Bremen und New Orleans 6000 Taler Fracht und 3000 Taler Unkosten auf<sup>379)</sup>. Schätzungen, die aus den vierziger Jahren stammen, setzten etwa übereinstimmend die Unkosten einer überseeischen Reise bei Passagierschiffen normaler Größe auf 2050 (einschließlich Abschreibung 2800) Taler, bei Seglern von etwa 120 Lasten auf 1000 bis 1200 Taler und für eine Last Tragfähigkeit abstrakt auf 130 Taler fest. Das erklärt, weshalb die bremische Reederei selbst in Zeiten der Depression zu Investitionen imstande war und z. B. 1842 für Neubauten etwa 360 000 Taler aufbrachte, während Hamburg es bei 150 000 bewenden ließ<sup>380)</sup>.

Seit der Lloyd die Dampfschiffahrt betrieb, flossen den Segelschiffeignern die früheren Einnahmen freilich nicht mehr zu. 1857 gab ein Handbuch für kleinere Schiffe den Überschuß aus einer Reise nach den USA nach allen Abschreibungen mit gut 700 Talern an<sup>381)</sup>. 1866 überschlug man, daß die bremische Handelsflotte jährlich 8 Millionen Taler einfuhr. Davon waren für 277 Segler im Wert von 8 Millionen Talern 1,2 Millionen Taler Zinsen und Abschreibungen, für 20 Dampfer im Wert von 4,5 knapp 0,78 und an Unkosten für 5000 Seeleute 1,0, für Ausrüstung 0,9 Millionen Taler abzuziehen. Zurück blieb ein Reingewinn von mehr als 50 Prozent, nämlich 4,12 Millionen Taler, die einem Drittel des Werts der Handelsflotte entsprachen<sup>382)</sup>. Mit dem Ergebnis des Fahrgastverkehrs waren die Reeder von Seglern aber schon nicht mehr zufrieden. „Bei den bisherigen niedrigen Passagepreisen von ca. 23 Talern ist die Passagierfahrt für den Rheder keine lohnende mehr zu nennen; und er wird eine Fracht mit Stückgütern vorziehen“, erklärte z. B. 1865 der Kaufmann Vietor. Man hielt es für „unlucrative“, wenn 100 Reisende bei Raten von etwa 23 Talern nicht mehr als knapp 800 Taler reine Fracht brachten. Das hinderte die Eigner aber nicht, ihre Schiffe weiterhin im Auswandererverkehr einzusetzen, bis die Dampfer sie in der Krise von 1874 gewaltsam verdrängten<sup>383)</sup>.

<sup>379)</sup> FMB: B. 493 f.

<sup>380)</sup> Die Seeschiffahrt, S. 355; Über die Folgen, S. 53 f.; vgl. Helm, Holzschiffbau, S. 236.

<sup>381)</sup> J. D. Imhorst, Handlexikon aller Schiffskosten, Bremen 1857, S. 224 f.

<sup>382)</sup> Claußen, Bremen, S. 18 f.

<sup>383)</sup> AHB: A. I. 4. A. Nr. 138 c, 220 a; StAB: P. 8. B. 8. c. 2. b. [Nr. 2]; vgl. A. Lammers, Reform des Seekriegsrechts. In: Preußische Jbb. 26, 1870, S. 671.

Wie aber kalkulierte man in der Dampfschiffahrt? Als der bremische Kaufmann Keutgen 1840 vorschlug, mit einem Aufwand von 125 000 Talern (davon 16 000 für Passagiereinrichtungen) ein Dampfschiff zu bauen, das in Kajüten 100 und im Zwischendeck 300 Fahrgäste aufnehmen konnte, arbeitete er einen Voranschlag aus, der deshalb besonders wertvoll ist, weil ihm „die Kosten der Ausrüderung unserer Nordamerikanischen Paketschiffe zugrunde gelegt worden sind“<sup>384</sup>). Danach betragen die Unkosten einer Rundreise 21 500 Taler, davon 5200 für Verpflegung, die Einnahmen der Ausreise hingegen 26 000 Taler, davon 11 500 für 100 Benutzer der Kajüten, 12 000 für 300 Zwischendecker und 2500 für Fracht und Post, der Rückreise 13 000 Taler, davon 8000 für 65 Benutzer der Kajüten und 5000 für Fracht und Post. Das waren zusammen 39 000 Taler Einnahmen bzw. 17 500 Taler Überschuß aus einer Rundreise, deren der Dampfer jährlich vier ausführen sollte.

Durch Einnahmen, die zu vier Fünfteln aus dem Auswandererverkehr stammten, glaubte Keutgen die volle Abschreibung also in knapp 2 Jahren zu erreichen. Wieweit sein Optimismus sich schon 1840 rechtfertigen ließ, ist schwer zu beurteilen. Bekannt ist immerhin, daß die englische Cunard-Line 1842 in zwanzig Fahrten 74 200 £ am Fahrgastverkehr und 4800 £ am Warentransport verdiente. Da sie nur in Kajüten, nicht im Zwischendeck Passagiere beförderte, d. h. die Auswanderer noch außer acht ließ, betragen die Ausgaben, die gleichzeitig anfielen, freilich für Kabinen und dergleichen 15 600 £, für Betriebsunkosten 127 300 £, so daß die Abrechnung mit einem Verlust schloß, für den der Staat aufkam<sup>385</sup>). Auf Grund der in England gemachten Erfahrungen sagte man denn auch der Ocean Steam Navigation Company voraus, daß ein Dampfschiff, das sich für den Geschäfts-, nicht aber den Auswandererverkehr eignete, in einer Reise an den Fahrgästen 6900, an den Frachten dagegen nur 2750 Dollars verdienen werde. Als die Gesellschaft 1847 den Betrieb aufnahm, um die Warenausfuhr über Bremen zu fördern, diese Förderung aber aus dem Personenverkehr zu finanzieren, stellte sich zwar heraus, daß die Kajüten allzu luxuriös waren und der Andrang hinter den Erwartungen zurückblieb, weil die Fahrpreise — ab Bremen 100 bis 190, ab New York 60 bis 120 Dollars — manchen Geschäftsreisenden zurückschreckten. Trotzdem trugen die Passagiere zum Überschuß von 29 000 Dollars, den der Dampfer „Washington“ 1847 in drei Rundreisen erzielte, mit einer Einnahme von 59 000 Dollars bei, während die Post 50 000, die Warenfrachten 26 000 Dollars einbrachten<sup>386</sup>). Lange bevor die Dampfschiffahrt sich der eigentlichen Auswanderung bemächtigte und dadurch die Gefahr des Defizits gegen einen Profit

<sup>384</sup>) StAB: R. 11. o. 1.

<sup>385</sup>) Tyler, Steam, S. 159 f.

<sup>386</sup>) Oehlrichs, Seehandel, S. 151; AHB: S. V. 8. Nr. 11, 14, 22.

eintauschte, wie ihn in ähnlicher Weise bisher nur die nordatlantische Paketschiffahrt der Segler erzielt hatte, ließ sich voraussagen, „wie die Auswanderung besonders die günstigsten Elemente für eine Dampferflotte darbiete“. Sie machte Subventionen und Zinsgarantien überflüssig, erschwerte es aber eben dadurch allen den Seestädten, die nur über wenige Auswanderer verfügten, den Wettbewerb gegen ihre begünstigten Nebenbuhler aufzunehmen. „Einer transatlantischen Dampfschiffahrt“, bedauerte z. B. noch 1853 in Hamburg der Senator Geffcken, „stehen bis jetzt große Hindernisse entgegen. Waarentransport kann die Kosten nicht decken. Passagiere müssen das thun“<sup>387)</sup>. Dieses Urteil bestätigte sein bremischer Kollege Duckwitz mit Zahlen, als er im gleichen Jahr ein Conto finto über die Rundreise eines Dampfers aufmachte. Danach mußte dieser ab Bremen an 40 Kajütengästen 6000, an 500 Auswanderern im Zwischendeck 22 500 und an 300 tons Ausfracht 7500 Taler, ab New York heimkehrend an 40 Kajütengästen 6000, an 20 Zwischendeckern 900 und an Rückfracht 6100 Taler verdienen, um einschließlich einer Postgebühr von 16 700 Dollars zu einer Gesamteinnahme von 53 500 bzw. zu einem Überschuß von 22 000 Dollars zu gelangen<sup>388)</sup>.

Obwohl kaum Einzelheiten überliefert sind, steht einwandfrei fest, daß die Auswanderer beim Norddeutschen Lloyd von Anfang an den „bedeutendsten Factor in der Rentabilität“ und die „Haupteinnahmequelle“ darstellten. Die Geschäftsberichte begründeten Schwankungen in den Einnahmen daher auch stets mit Hinweisen auf diesen Zweig des Verkehrsgeschäfts<sup>389)</sup>. Sein Niedergang brachte das junge Unternehmen 1858 in eine bedrohliche Lage; es erholte sich, weil die Auswanderung bereits 1859 Ausfrachten lieferte, die die Kosten einer Rundreise vollauf deckten<sup>390)</sup>. In guten Jahren betrug die Fahrpreise im Zwischendeck 55 bis 60, in den Kajüten 110 bis 150 Taler für Erwachsene, für Kinder die Hälfte. Da die Segelschiffahrt derartige Ermäßigungen nicht bieten konnte und z. B. eine siebenköpfige Familie schon 1866 auf einem Segler für 220 Taler, beim Lloyd jedoch um nur 23 Taler teurer reiste, überstieg die Nachfrage das Angebot derart, daß die Dampfer meist lange im voraus voll gebucht waren. Trotz des raschen Ausbaus der Flotte wuchs die Dividende zwischen 1863 und 1866 von 2 auf 20 Prozent und betrug 1869 16 Pro-

<sup>387)</sup> Zollvereinsblatt 6, 1848, S. 158; Geffcken, Stellung, Bd. 1, S. 36; vgl. Mathies, Reederei, S. 81.

<sup>388)</sup> AHB: S. V. 8. Nr. 37.

<sup>389)</sup> Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd 1858, 1861, 1864, 1876. Zur Erinnerung an Bremens Dampfschiffahrt, Bremen 1865, S. 10; Deutsche Auswandererztg. 35, 36, 1874.

<sup>390)</sup> Bueck, Festtage, S. 53. Im Rückverkehr verdiente die Firma am Warentransport noch in den siebziger Jahren nicht mehr als etwa 2 Millionen Mark: Lammers, Tabaksmonopol, S. 178.

zent. Noch besser schnitt die Hamburg Amerika-Linie ab, die ihre Flotte langsamer vergrößerte und sich daher nicht so stark mit Anleihen belastete wie der Lloyd. Obwohl sie vergleichsweise viel Gewicht auf den Frachtverkehr legte, lebte sie ebenfalls hauptsächlich von der Fahrgastbeförderung. Sie fuhr z. B. 1868 ausgehend durch Auswanderer 4, durch Fracht 0,85 Millionen, einkommend durch Fracht weitere 1,3 Millionen Mark ein<sup>391)</sup>.

Als der Zusammenbruch der Hochkonjunktur der Gründerzeit 1873 einen plötzlichen Rückgang der Auswanderung herbeiführte, beschleunigte sich der Ratenabfall desto mehr, weil sich in Hamburg soeben eine neue Dampfschiffahrtsgesellschaft für den nordatlantischen Verkehr, die sogenannte Adler-Linie, gebildet hatte. Der Lloyd warf das Passagegeld für Zwischendecker von 55 auf 30 Taler, während die Provision der Agenten bis auf 6 Taler kletterte. Die Presse beantragte die Gründung eines Pools und fragte, „ob wir noch das Schauspiel erleben sollen, daß man die Passagiere nicht bloß umsonst befördert, sondern ihnen am Ende gar noch etwas zuzahlt — zu welchem Wahnsinn die Concurrenz Amerika allerdings schon getrieben hat“. Zum ersten Mal in der Geschichte der Dampfschiffahrt verloren die Einnahmen aus dem Fahrgastverkehr das Übergewicht über den Frachtgewinn. Ein Schätzer errechnete, daß sämtliche nordatlantischen Dampferlinien Europas 1873 39,8 Millionen Dollars Warenfracht und 19,8 Millionen Passagierfracht einfuhren, wovon auf den Lloyd für Fahrgäste 2,3, für Waren 5,4, auf die Hamburg Amerika-Linie 1,6 und 2,9 Millionen Dollars entfielen. 1874 mußte der Lloyd in seinem Geschäftsbericht feststellen, daß „der Ausfall ein enormer war“. Auf Jahre hinaus war an die Zahlung von Dividenden nicht zu denken; und noch 1878 besorgte ein Syndikus der Handelskammer in einem Bericht über die überseeische Dampfschiffahrt: „Das Sinken der Auswanderung bringt sie an den Rand des Abgrunds“<sup>392)</sup>. Als sich die Zustände seit 1880 wieder erheblich besserten und 1885 der erste internationale Pool der Fahrgastreedereien mit Richtpreisen von 100 Mark für einen Platz im Zwischendeck zustande kam, entschloß sich der Lloyd trotzdem dazu, dem Personenverkehr den traditionellen Vorrang zu belassen, während die Hamburg Amerika-Linie das Schwergewicht stärker auf den Warentransport verlegte<sup>393)</sup>. Das hatte zur Folge, daß sich der Lloyd zwangsläufig stärker vergrößerte, als der Rentabilität der Firma dienlich war. Ob aber die Entscheidung zugunsten des gegen Krisen weniger anfälligen Frachtver-

<sup>391)</sup> Peters, Entwicklung, Bd. 2, S. 119.

<sup>392)</sup> Deutsche Auswandererztg. 5, 6, 11, 34, 39, 1874; Lammers, Tabaksmonopol, S. 179.

<sup>393)</sup> Mathies, Reederei, S. 89, 94 ff.; E. Murken, Die großen transatlantischen Linienreedereiverbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges, Jena 1922.

kehrs, welche die Hamburg Amerika-Linie traf, sich deshalb auch für Bremens Gesamtwirtschaft besser ausgezahlt hätte, bleibt bei der Vielfältigkeit der anwendbaren Gesichtspunkte zumindest sehr zweifelhaft <sup>394</sup>).

#### e) Die Reedereien

Ohne firmen- und unternehmergeschichtliches Detail läßt sich gewiß wenig Zulängliches über die Geschichte der bremischen Reedereien berichten <sup>395</sup>). Da die Bearbeitung dieses Themas jedoch größtenteils aussteht, wird sich die Mitteilung einiger Beobachtungen rechtfertigen lassen, welche sich in der Entwicklung der bremischen Personenschiffahrt darbieten.

Sie erstrecken sich zunächst auf den Anteil, in dem bremische Seeschiffe im Auswandererverkehr Verwendung fanden. 1834 umfaßte er 45 von insgesamt 126 Einheiten, 1845 gar 92 von 220, 1855 100 von 252, 1863 nur noch 54 von 277 und 1871 73 von 252. Nun fuhr mancher Segler, der nur einen Einsatz mit Fahrgästen ausführte, im gleichen Jahr gewiß auch noch auf anderen Routen. Andererseits beschäftigten die Unternehmer im Nordamerikaverkehr die größten und schnellsten Einheiten, und daher konnte ein Beobachter, der alle kleineren Seeschiffe außer acht ließ, in den vierziger Jahren feststellen, in Bremen seien von zehn Schiffen gewiß acht oder neun für den Personenverkehr bestimmt <sup>396</sup>). Nachdem sich 1834 von 54 bestehenden Reedereien erst 18 im Auswanderergeschäft betätigt hatten, waren es 1841 23 von 74 und 1848 sogar 45 von 93, so daß viele Beschwerden auftauchten, das Geschäft zersplitterte sich in mehr Hände, als wünschenswert schien, zumal manche Kaufleute allein, um Passagiere zu verschiffen, Segler von zweifelhafter Beschaffenheit erwarben. Im Durchschnitt arbeiteten zwei Drittel der beteiligten Firmen im Fahrgastverkehr mit ein bis zwei Schiffen und stellten damit bis in die sechziger Jahre etwa zwei Fünftel der insgesamt verwandten Einheiten, dann rasch absinkend nur noch ein gutes Viertel, bis schließlich der Lloyd das Geschäft monopolisierte. Kurz nach dem Höhepunkt von 1854, als 66, d. h. zwei Drittel der bremischen Reeder mit Auswanderern zu tun hatten, schmolz der Kreis der Interessenten rasch zusammen. Während die Zahl der Firmen 1862 99, 1869 97 und 1876 infolge der Gründerkrise nur noch 66 betrug,

<sup>394</sup>) Gehrke, Warenhandel, S. 98 f.; Beutin, Bremen, S. 177.

<sup>395</sup>) Um im Folgenden die Aufzählung der firmen- und familiengeschichtlichen Literatur zu vermeiden, sei summarisch verwiesen auf Otto Hoever, *Bremische Segelschiffe und ihre Reeder*. In: *Jb. der Brem. Gesellschaft 1929-1930*, 1930, S. 10 ff.; Friedrich Prüser, *Bremische Firmengeschichte*. In: *Brem. Jb.* 46, 1959, S. 319 ff., und den Personenkatalog zu den Bremensien der SB Bremen.

<sup>396</sup>) Georg Behrens, *Geschichte der Stadt Geestemünde, (Wesermünde) 1928*, S. 34.

machte die Zahl der Auswandererreeder in den sechziger Jahren ungefähr ein Drittel von allen aus. 1871 belief sie sich auf 22, und 1876 war nur noch der Lloyd allein übrig.

Die Strukturänderungen, die sich unterdessen in der bremischen Schifffahrt vollzogen, begünstigten es, daß unaufhörlich Neulinge als Unternehmer auftauchten, um ältere Firmen zu ersetzen, sobald in diesen die Saturität über den Unternehmungsggeist siegte. Die Blüte der bremischen Schifffahrt erzeugte unweigerlich Andrang, Wettbewerb und Verschleiß, die sich stets desto heftiger zeigen, je stürmischer eine Entwicklung verläuft. Z. B. fällt auf, daß der Beginn des bremischen Auswanderergeschäfts das Ausscheiden der meisten Firmen herbeiführte, die noch 1827 mit je vier bis sieben Seglern die größten bremischen Reedereien unterhalten hatten. Soweit sie ihren Schiffspark nicht auflösten, ließen sie ihn an andere Häuser übergehen, unter denen ein Teil durch den Ausbau der Reederei, ein anderer durch Neugründung hervortrat, um dann in Bremen die Führung zu übernehmen. Zugleich bahnte sich — wie auch in Hamburg, wo hingegen die Umschichtung infolge des Ausschlusses vom Auswandererverkehr unterblieb bzw. verzögert wurde<sup>397)</sup> — eine Konzentration größerer Hausflotten an, die zunächst der Vermehrung der Zahl der bremischen Reedereien entgegenwirkte. 1827 gab es 51, 1834 54, also kaum mehr. An der Spitze standen C. Melchers & Co. mit fünf Einheiten, F. L. Quentell mit sechs, F. & E. Delius mit sieben, J. F. W. Iken & Co. mit neun und D. H. Wätjen & Co. mit 15 Schiffen. Das letzte Haus war zugleich Bremens bedeutendste Auswandererreederi. Wätjen, ein Einwanderer, der seit 1818 selbständig war und 1827 erst vier Segler besaß, setzte seine Schiffe — 1834 z. B. zwölf, 1855 13 — anfangs fast ausschließlich im regelmäßigen Fahrgastverkehr nach Nordamerika ein. Erst seit dem Sezessionskrieg machte man sich davon unabhängiger, indem an Stelle der Liniendienste der Tramp- und Zeitcharterverkehr hervortrat. Mit dieser Geschäftspolitik stand die Firma in Bremen allein und war daher auch das einzige bremische Schifffahrtsunternehmen, das seinen Ausbau seit dem Ende der fünfziger Jahre fortzusetzen vermochte, statt, wie es die anderen größeren Kaufmannsreedereien taten, seine Flotte zu verringern und jungen Korrespondentreedereien Platz zu machen. Während die Firma ihren Schiffspark zwischen 1862 und 1876 auf 35 Einheiten verdoppelte, baute sie ihren Auswandererverkehr planmäßig ab — offenbar, um ihn nicht unter Zwang an die Dampfschifffahrt zu verlieren und so auf ein Hindernis ihrer allmählichen Ausdehnung zu stoßen. 1871 waren noch sieben Segler im Fahrgastverkehr tätig, was angesichts des umfangreichen Baumwoll- und Tabakgeschäfts der Wätjen aber kaum erheblich ins Gewicht fiel.

<sup>397)</sup> Mathies, Reederei, S. 14 f.

J. F. W. Iken & Co., die durch Übernahme von Schiffen einer befreundeten Weinfirma erst nach Beginn der Auswanderung zu reedern begannen, setzten 1834 acht, 1845 vier und 1860 drei Segler in diesem Geschäft ein. Kurz nach dem Ausscheiden des Gründers liquidierte sein Sohn 1863 die kurz zuvor in E. Iken & Co. umbenannte Reederei.

Während es sich bei den Iken um ein in Bremen beheimatetes Geschlecht handelte, stammten die Gründer von F. & E. Delius aus Westfalen. Die Firma, seit der Jahrhundertwende im nordamerikanischen und westindischen Geschäft tätig und bereits 1827 im Besitz von fünf Seglern, verlegte sich auf die Auswanderung, die sich ihren übrigen Unternehmen ungezwungen einfügte, sobald die Gelegenheit sich anbot, und beschäftigte ständig fünf Einheiten als Passagierschiffe. Als sie sich 1850 auflöste, ging ihre Flotte an die Firmen Delius & Schumacher (1852 bis 1872), Fredk. Delius (& Sohn) (1848 bis 1890) und Everhard C. Delius & Co. (1852 bis 1872) über, von denen besonders die letzte den Fahrgastverkehr pflegte. Im Besitz einer Seitenlinie des gleichen Geschlechts befand sich die 1832 gegründete Überseefirma Louis Delius & Co., die zwar 1857 an der Gründung des Lloyd mitwirkte, von sich aus aber weder mit der Reederei noch der Auswanderung sonst viel zu tun bekam.

Mustert man nun die Firmen, die 1848 führten, so ergibt sich der Eindruck, daß sich eine größere Reederei in den dreißiger und vierziger Jahren ohne Teilnahme am Auswandererverkehr kaum aufbauen ließ. Auf D. H. Wätjen & Co., die mit 14 Seglern an der Spitze standen, folgten H. H. Meier & Co. und G. Duckwitz mit je neun, C. Melchers & Co. und L. F. Kalkmann (& Co.) mit je acht, F. L. Quentell, J. F. W. Iken & Co., Johann Lange Sohns Wwe & Co. sowie W. A. Fritze & Co. mit je sieben, schließlich C. L. Brauer & Sohn und Johann Lange in Vegesack, beide mit sechs Schiffen <sup>398)</sup>.

H. H. Meier & Co., die bereits vor der Kontinentalsperre zu den namhaften Überseehäusern zählten, begannen die eigene Schifffahrt 1821 und beschäftigten 1834 drei Segler. Da die Firma hauptsächlich mit nordamerikanischen Stapelartikeln handelte, kam ihr die Auswanderung besonders gut zustatten. Die Folge war, daß sich die Reederei rasch vergrößerte und ständig fünf bis sechs Einheiten mit Fahrgästen fuhren, bis die Segler aus dem Geschäft weichen mußten. Die Meier verkleinerten ihre Reederei daraufhin zwischen 1869 und 1876 um die Hälfte auf vier Segler und gaben sie ein Jahrzehnt später völlig auf.

Der brasilianische Konsul Kalkmann, der ursprünglich ausschließlich nach Südamerika gehandelt hatte, stellte 1834 sein erstes Schiff in Dienst und beteiligte sich nächst D. H. Wätjen & Co. zeitweise am stärksten am bremini-

<sup>398)</sup> Zs. des Vereins für deutsche Statistik, 2, 1848, S. 277 f.

schen Auswandererverkehr, den er 1840 mit zwei, 1850 mit neun und 1867 mit fünf Schiffen besorgte. Im Zuge des Geschäftsrückgangs verringerte sich der Seglerbestand der Firma zwischen 1869 und 1876 von sieben auf drei Einheiten.

Wie Kalkmann gab sich auch George Duckwitz, ein aus Bergen eingewanderter Vetter des Senators Arnold Duckwitz, mit dem südamerikanischen Geschäft ab, handelte aber auch mit Norwegen und den USA, besonders mit den Häutemärkten Buenos Aires und New York. Seine Flotte, die 1834 erst zwei Schiffe umfaßt hatte, setzte sich durchgehend aus kleinen und flachen Seglern zusammen, wie sie besonders in der südamerikanischen Fahrt benötigt und daher in Hamburg auch überall verwandt wurden, während es sie in Bremen im Vergleich zu Barken und Vollschniffen nur selten gab. Am Personenverkehr, den Duckwitz auch nach Brasilien und Uruguay betrieb, beteiligte er sich mit jährlich ein bis drei Einheiten. 1860 löste sich die Reederei, zu der 1855 noch sechs Schiffe gehört hatten, auf.

F. L. Quentell, ein Weinhändler, verfügte 1827 über einen und 1834 über neun Segler, mit denen er vor allem die westeuropäische Fahrt pflegte, während gewöhnlich zwei, zeitweise aber auch vier Einheiten Auswanderer verschifften. Als die Reederei 1859 erlosch, übernahm W. Ed. Quentell bis 1863 einen Teil der Schiffe.

C. L. Brauer & Sohn gehörten bereits um 1800 zu denjenigen bremischen Überseehäusern, die mit Tabak und Baumwolle aus Nordamerika handelten. Ihre Schiffe — 1834 erst zwei — setzte die Firma anfangs nur nach New York, später nach allen namhaften Häfen der USA ein, wobei sich im Verkehr mit den Südstaaten regelmäßige Verkehre entwickelten. Der Personentransport wurde rasch zum wichtigsten Geschäft und erforderte 1839 den Einsatz von drei, 1847 von sieben, 1855 von vier und 1867 von sechs Seglern. Nach seinem Verlust beschränkte die Firma ihren Schiffahrtsbetrieb von neun Fahrzeugen auf fünf.

Vielseitige Beziehungen nach Übersee besaßen Johann Lange Sohns Wwe & Co. und W. A. Fritze & Co. Das Langesche Haus führte in den dreißiger und vierziger Jahren im Durchschnitt zwei bis drei Auswandererverschiffungen jährlich durch, baute aber infolge eines Wechsels in der Leitung seine Reederei schon 1855 auf drei und 1862 zwei Seeschiffe ab, d. h. auf den Umfang, mit dem die Firma vor ihrer Mitwirkung am Personenverkehr gearbeitet hatte. Obwohl die Firma Fritze 1834 schon vier Schiffe laufen ließ, schaltete sie sich erst in den vierziger Jahren mit zwei bis drei Einheiten in das Auswanderungsgeschäft ein, um sich nach 1855 kaum noch darin umzutun. Ihre Flotte ging daraufhin zwischen 1855 und 1869 von neun auf sechs Segler zurück und bestand 1876 noch aus drei Schiffen.

C. Melchers & Co., die später zu einer der bedeutendsten deutschen

Chinafirmen emporstiegen, unterhielten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts umfangreiche Handelsbeziehungen mit Nordamerika. 1827 bereits drei Schiffe bereedernd, nutzten sie die Auswanderung Jahrzehnte hindurch mit ein bis vier Einheiten, vornehmlich im Verkehr mit Galveston und New York. Während der Handel der Firma sich ausdehnte, schmolz die Reederei bis 1869 auf zwei Schiffe zusammen und wurde 1872 gänzlich aufgegeben.

Eine Ausnahme bildete Johann Lange. Er war kein Kaufmannsreeder, sondern Schiffbauer und betrieb die Schifffahrt lediglich als Anhängsel an seine Werften. Hin und wieder nahm er auch Auswanderer an, doch kamen die meisten seiner Fahrzeuge für den überseeischen Verkehr gar nicht erst in Frage.

Stärker als einige der größeren waren die meisten mittleren bremischen Überseefirmen auf das nordamerikanische Geschäft und damit auch die Auswanderung zugeschnitten. So die Tabakimporteure Gebr. Kulenkampff, die von den dreißiger Jahren an ihre Reederei hauptsächlich, zeitweise sogar ausschließlich auf die Beförderung von Fahrgästen abstellten. 1873 stießen sie ihren Schiffspark, zu dem ständig drei bis fünf Segler gehört hatten, ab, sobald es mit dem Auswanderergeschäft ein Ende hatte. Ebenso erheblich engagierte sich die Firma Albers & Köncke, die seit 1835 reederte. Als sie sich in den vierziger Jahren spaltete, ging ein Segler an D. Albers über, der seine auf drei Einheiten ausgedehnte Reederei laufend mit Fahrgästen versorgen ließ, bevor er sich 1862 zurückzog, zwei Schiffe kamen an J. G. Köncke, der bis zuletzt laufend zwei bis drei Einheiten mit Auswanderern befrachtete. So gut wie ausschließlich befaßten sich mit diesen ferner diejenigen Schifffahrtsunternehmen, die wie F. J. Wichelhausen und Lüdering & Co. aus Annahmefirmen hervorgegangen waren.

Seit den fünfziger Jahren begannen auch solche Reedereien zu den führenden Unternehmen vorzustoßen, die sich nur wenig um das Auswanderungsgeschäft bekümmerten und vor allem von der Ausdehnung des hanseatischen und englischen Frachtverkehrs profitierten. Der Übergang des Fahrgastverkehrs vom Segel- auf das Dampfschiff machte sich zwangsläufig bemerkbar; die Kaufmannsreederei verkümmerte oder spezialisierte sich zur reinen Frachtschifffahrt. 1862 gehörten zu den wichtigsten bremischen Reedereien nach D. H. Wätjen & Co., C. L. Brauer & Sohn und Norddeutschem Lloyd Lange & Grave mit 1848 drei, 1862 neun Schiffen, W. A. Fritze & Co. und J. F. W. Iken & Co. mit je sieben, Reinhard Bädecker, Fritze & Gerdes und R. C. Rickmers, 1848 sämtlich ohne Reederei, mit je sechs, B. Grovermann & Co. mit 1848 drei, 1862 sechs, L. F. Kalkmann & Co. ebenfalls mit sechs, ferner jeweils mit fünf Schiffen H. H. Meier & Co., C. Melchers & Co., F. Reck & Co., G. Smidt sowie J. G. W. Finke. In der Reihe der Unternehmen, die im Fahrgastverkehr hervor-

traten, tauchten aber vielfach nicht diese, sondern andere Namen auf. Darunter befanden sich Konitzky & Thiermann, die 1842 zu reedern begannen und bis 1871, als sie wieder abtraten, laufend zwei bis vier Einheiten als Passagiersegler einsetzten, sowie Faber & Fletcher, die von 1838 bis 1869 die Reederei ausübten. Vor allem nisteten sich jedoch Kaufleute in der Passagierfahrt ein, die aus dem Expeditionsgeschäft stammten und ihre Annahmetätigkeit um die Bereederung eigener und namentlich oldenburgischer Schiffe bereicherten. So ließen W. Stisser & Co. (vor 1852 v. Buttel & Stisser) zunächst zwei und schließlich fünf Fahrzeuge mit Auswanderern laufen und gehörten zu den wenigen Unternehmern, die den Ausbau ihrer Flotte vom Auswanderungsgeschäft aus fortsetzten und, statt sie einzuschränken, noch 1876 über fünf Segler verfügten. Die Korrespondentreederei für oldenburgische Schiffseigner besorgten namentlich die Firmen O. Thyen, C. Pokrantz & Co., D. Cordes & Co. und F. Reck & Co. Dabei zogen sie ihren Betrieb derart großzügig auf, daß sie z. T. sogar das Auswanderungsgeschäft der Wätjen übertrafen. Außerdem beschäftigten sich damit vor allem G. Lange & Co., die, seit 1863 reedernd, zeitweise zehn Schiffe, darunter den Passagierdampfer „Smidt“, betrieben und 1870 in Konkurs gerieten, E. C. Schramm & Co., Knochenhauer & Kramer, F. M. Vietor Söhne und in Bremerhaven Schwoon & Co., die als Spediteure angefangen hatten. Mit wenigen Seglern, aber auf lange Zeit beteiligten sich J. C. & W. Bley, Gildemeister & Ries, A. W. Gruner (& Söhne), der Weinhändler H. R. Reinken, J. & G. Höpken, C. F. Lahusen, G. H. & C. Primavesi, Seekamp & Tewes und Johannes Tideman.

Als sich die großen bremischen Überseehäuser nach dem Sezessionskrieg in rascher Folge ihrer Schiffahrtsabteilungen entledigten, weil die Kaufmannsreederei überholt war, schoben sich neue Firmen nach vorn, die niemals mit dem Auswanderungsgeschäft in Berührung gekommen waren und nicht in der nordamerikanischen Kaufmannsreederei, sondern im allgemeinen Fracht- und Trampverkehr emporgestiegen waren. Neue Größenordnungen der Betriebe setzten sich durch, die der Zweckmäßigkeit modern organisierter reiner Schiffahrtsunternehmen entsprachen. Zu dieser Gruppe zählten mit Ausnahme des Norddeutschen Lloyd 1876 sämtliche großen bremischen Reedereien, denen die Lücke, die das Abtreten der Kaufmanns- und Passagierreeder hinterließ, Gelegenheit zu einem oft erstaunlich raschen Wachstum gegeben hatte. Dem Lloyd, der 1862 neun, 1876 39 Dampfer unterhielt, folgten D. H. Wätjen & Co. mit 1862 18, 1876 35 Schiffen, Siedenburg, Wendt & Co. mit einem bzw. 15, J. F. Arens mit drei bzw. zehn, Gildemeister & Ries, 1862 ohne Schiffsbesitz, mit sieben und Fritz & Gerdes mit sechs bzw. sieben. Fünf Firmen mit je fünf Fahrzeugen setzten die Reihe fort. Die kleinen Reedereien mit einem Bestand von einem bis drei Schiffen, die bis in die sechziger Jahre die Hälfte der Hochseeflotte ausge-

macht hatten, konnten 1876 kaum noch ein Drittel beanspruchen. Gleichzeitig ging die Zahl derjenigen Schiffahrtsunternehmen zurück, die sechs bis zehn Segler unterhielten und sich zur Zeit der Symbiose von Auswanderung, Segelschiffahrt und Überseehandel innerhalb einer Firma in dieser Größenklasse sehr bewährt hatten. 1834 gab es deren erst drei, 1841 neun, 1855 elf, 1862 zehn, 1869 zwölf und 1876 plötzlich wieder nur noch drei. Solange die Auswanderung es begünstigt hatte, daß sich die Geschäftsform der Kaufmannsreederei durchsetzte, hatte sie auch das Aufkommen großer Unternehmen verhindert und dazu beigetragen, daß sich die Schiffahrt in zahlreiche Hände ausbreitete. Nachdem sich die Gesamtzahl der bremischen Reedereien zwischen 1834 und 1855 verdoppelt hatte, verringerte sie sich im Zuge der Spezialisierung zu reinen Schiffahrtsunternehmen zwischen 1869 und 1876 wieder um knapp ein Drittel <sup>399</sup>).

<sup>399</sup>) Vgl. StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 59]; AHB: A. I. 1. Nr. 5.

## V. Staat und Auswanderung

### a) Die Gesetzgebung in Bremen

Den Anstoß zum ersten bremischen Auswanderergesetz, das am 10. Oktober 1832 in Kraft trat, gab wie bei den entsprechenden hamburgischen und holländischen Erlassen der Wunsch, den Staat davor zu schützen, daß ihm verarmte Auswanderer zur Last fielen. Sobald man erkannt hatte, daß die Armenversorgung eine zwar auffällige, doch belanglose Nebenerscheinung darstellte, schob der Senat seine anfängliche Erwägung, die Auswanderung über Bremen zu verbieten, sofort beiseite. Immerhin drohte das Gesetz Unbemittelten die Ausweisung an und verlangte, daß sich die Ankömmlinge auf der Polizei anmeldeten und ein ausreichendes Vermögen nachwiesen. Es zeigte sich aber, daß es weder nötig noch möglich war, diese Maßnahme durchzuführen, und man war es allerseits zufrieden, daß dies nach stillschweigender Übereinkunft unterblieb.

Ein anderer Teil der Verordnung regelte die Überfahrt. Er erlegte den Reedern auf, die Reisenden in einer Liste zu erfassen, an Bord für 90 Tage gesunde Kost bereitzustellen und die Seetüchtigkeit ihrer Passagierschiffe nachzuweisen. Dieser Passus fand zwar ein beinahe wörtlich übernommenes Vorbild in dem 1819 erlassenen Passagiergesetz der USA, das auch für bremische Schiffe galt, die nordamerikanische Häfen anliefen, bildete aber in Europa die erste gesetzliche Regelung, durch die der Staat den Unternehmern Richtlinien für den Fahrgastverkehr erteilte. Die Vorschrift beschränkte sich darauf, einen Rahmen des Selbstverständlichen abzustecken, zumal die gängigen Chartepartien und Einzelverträge bereits viel eingehendere Angaben über die Pflichten der Reeder enthielten und die Prüfung der Seeschiffe ohnehin seitens der Versicherungsmakler erfolgte. Dem Staat ging es auch gar nicht darum, Neuerungen durchzusetzen, sondern die gültigen Prinzipien festzustellen, um von vornherein namentlich nichtbremischen Schiffen die Gelegenheit zu einer „Schmutzkonkurrenz“ abzuschneiden, die das bremische Auswanderergeschäft nur in Verruf bringen konnte. Motiv des Erlasses war nicht in erster Linie der Schutz der Fahrgäste, sondern des Staates sowie der städtischen Kaufmannschaft. Ebenfalls diente ein 1834 erlassenes Erweiterungsgesetz dem Zweck, den Staat vor Schaden zu sichern. Anlässlich der Strandung des amerikanischen Seglers „Shenandoah“ in der Außenweser tauchte die Frage auf, ob sich die Verpflichtungen des betroffenen Reeders über die Erstattung des Fahrgeldes

hinaus auch auf die einstweilige Versorgung der Reisenden erstreckten. Nach Verhandlungen zwischen dem Senat und der Kaufmannschaft erging ein Gesetz, daß die Unternehmer den Fahrpreis und zusätzlich 18 Taler sogenannte Verwendungsgelder versichern mußten, um in Seenotfällen die Rettung bezahlen sowie Unterhalt und Weiterreise der Passagiere gewährleisten zu können. Da diese Fälle selten eintraten, blieben die Versicherungsprämien gering, und die Reeder bevorzugten die Privatassekuranz, d. h. versicherten auf ihr eigenes Geschäft<sup>400</sup>).

Damit lagen die wesentlichsten Bestandteile der bremischen Auswanderungsgesetzgebung vor, die ihren Charakter im weiteren Verlauf nur insofern nicht unerheblich veränderte, als an Stelle des Staates die Auswanderer selbst in den Mittelpunkt rückten<sup>401</sup>). Der Senat machte es sich zur Aufgabe, die auf die Pflichten der Unternehmer abzielenden Paragraphen der Gesetze von 1832 und 1834 näher zu umreißen, auszudehnen und nach den Interessen der Reisenden auszurichten. Er bestimmte — um die wichtigsten Gegenstände herauszugreifen — Menge und Beschaffenheit der Verpflegung, Maßeinheiten für die Größe des Zwischendecks und den dem einzelnen Fahrgast zustehenden Raum, die Versorgung der Reisenden vor der Einschiffung, die Pflichten und Rechte von Kapitän samt Mannschaft, spezialisierte die Erfordernisse nach den einzelnen Ankunftshäfen, drohte Strafen an und führte Kontrollen ein. Natürlich fiel die Absicht, für die Auswanderer zu sorgen und das Geschäft in Bremen zu fördern, dabei stets zusammen. Die Gesetzgebung knüpfte deshalb auch durchgängig an Mißstände an oder setzte sich zum Ziel, namentlich in Krisen der Auswanderung werbend zu wirken. Ohne etwa den Versuch zu wagen, den Verhältnissen voranzueilen, hielten sich die Verantwortlichen an einen Grundsatz, den die Handelskammer 1852 folgendermaßen formulierte: „Früher galt der Satz: Der Auswanderer ist eine Ware, welche dem Rheder möglichst Gewinn abwerfen soll. In Bremen begann man ihn als einen Menschen und zwar als einen besonders hilfsbedürftigen Menschen zu betrachten, dessen Ausbeutung durch eine Speculation in solche Schranken zurückzuführen sei, daß er dabei wohl erhalten bleibe und in der neuen

<sup>400</sup>) 1855 gab es z. B. 31 privat versichernde Passagierreeder und 13 Versicherungsunternehmen: StAB: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 135]; vgl. (Frerk Balleer), Lose Blätter, Vegesack 1863, S. 193 ff.

<sup>401</sup>) Bremische Auswanderergesetze liegen vor vom 16. Juli, 1. Oktober 1832, 15. Juli 1833, 19. Juni, 15. September 1834, 22. Juni 1835, 15. Januar 1838, 8. April 1840, 6. Juni 1842, 30. Mai 1845, 11. Mai 1846, 21. Mai, 28. Oktober 1847, 9. April 1849, 7. April 1851, 22. März 1852, 17. Mai, 14. Juni, 20. Juni 1854, 17. April 1856, 27. April 1857, 26. März 1858, 29. August 1859, 26. März 1864, 27. März 1865, 9. Juli 1866, 27. November, 7. Dezember 1868, 13. September 1869, 3. Oktober 1870, 10. Juli, 26. Oktober 1872, 21. November 1877.

Heimath zu seinem eigenen und womöglich zugleich zum Segen des Vaterlandes gedeihen und wirken möge“<sup>402</sup>). Der Ehrgeiz, die Fürsorge „in Vexation ausarten“ zu lassen, setzte sich gewiß nirgends fest, aber die Befriedigung, daß Bremen in seinen Passagiergesetzen eine zunächst einzig dastehende und später oft nachgeahmte Leistung aufweise, äußerte sich wiederholt, ohne daß man sich dabei allzuviel auf einzelne Bestimmungen zugute tat. So sehr es die Journaille auch bestritt, regelten sich nämlich z. B. in Le Havre die Verhältnisse nach Handelsrecht kaum anders und schlechter als in Bremen. Die Werbung zugunsten der Hansestädte hatte nur darin recht, daß die Beförderung von deutschen Auswanderern auf landesfremden Schiffen Schwierigkeiten mit sich brachte, die zu mildern die amerikanischen Schiffsbesatzungen oft wenig geneigt waren, ferner daß sich in Hamburg und Bremen der Staat ununterbrochen um eine für beide Parteien tragbare gesetzliche Regelung des Geschäfts bemühte und sie den Usancen sorgfältig anpaßte. Er wußte Wünsche und Beschwerden anzuhören, ohne das Entscheiden zu verlernen.

Gewiß ließ sich auch der Senat in Bremen stark von kaufmännischen Gesichtspunkten leiten. Der Ausbau der Gesetzgebung konnte in der Regel nur insofern als Fortschritt gelten, als er die Kalkulation nicht berührte. So wurde etwa die Vorschrift, die Auswanderer nicht in Kähnen, sondern mit der Eisenbahn nach Bremerhaven zu befördern, aufgehoben; als Hannover den Tarif erhöhte, ermäßigte man die Normen für die Verpflegung, durch deren Höhe sich Bremen anfangs vor einigen Wettbewerbshäfen hervortat, zwischen 1847 und 1866 bei Butter von  $\frac{3}{8}$  auf  $\frac{5}{12}$ , bei Fleisch von  $2\frac{1}{2}$  auf  $1\frac{1}{2}$  Pfund wöchentlich. Die Verantwortlichen beriefen sich auf die Erfahrung, daß „die Classe von Leuten, wozu die Auswanderer meistens gehören, mehr auf Billigkeit als auf Bequemlichkeit, Sicherheit usw. sieht und am wenigsten viele Beschränkungen und Umstände liebt“ und „daß nichts verkehrter sei als das Bestreben, Auswandererschiffe zu Musteranstalten zu machen. Das sei bei dem Charakter und den Lebensgewohnheiten der Auswanderer ganz unmöglich“<sup>403</sup>). Wo aber nicht der Fahrgast, verbot die Konkurrenz, Mindestforderungen mehr als unwesentlich zu überschreiten.

Wie schon die Gesetze fast ausnahmslos auf Vereinbarungen zwischen Behörde und Unternehmerschaft hinausliefen und, soweit sie sich nicht gegen Unregelmäßigkeiten richteten, gewöhnlich einen geschäftlichen Brauch

<sup>402</sup>) Die Auswanderung über Bremen, S. 7. Der Reeder Delius behauptete 1850 (AHB: A. II. 1. Nr. 2): „Zuviel versprechen heißt nichts versprechen.“

<sup>403</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 2. b. [Nr. 11]. Otto Gildemeister meinte 1868: „Die Hansestädte möchten ihre Sache noch so vorzüglich machen – nimmermehr wird man dem Publicum die Meinung ausreden, daß daselbst Gesetzgebung und Verwaltung im Interesse der Rheder und Expedienten gehandhabt werden.“

sanktionierten, so auch ihre Durchführung. Zutreffend urteilte die Weserzeitung über das bremische Auswanderungswesen, als sie 1864 aussprach, daß „die Controlle der Privaten und des Publicums sich fast auf allen Gebieten wirksamer erwiesen als die Vorschriften der Behörden“<sup>404</sup>). So schrieben diese nach der Einrichtung des Amts der Schiffs- und Proviantbesichtiger den Prüfern 1847 anlässlich gehäufter Unterschleife zwar vor, auf Sünder „eventualiter zu schießen“, aber mit dem Zusatz: „Mit letzterem gleich zu beginnen, möchte die Erregung dieses oder jenes zu sehr erregen“<sup>405</sup>). Schon deshalb, weil es sonst kein Geschäft gab, das sich einer Aufsicht unterwerfen mußte, wagten die Beamten nur dann einzuschreiten, wenn sie sich der Zustimmung der Kaufmannschaft sicher glaubten. „Nichts ist leichter“, behauptete 1850 eine Firma, „als unsere Inspection zu hintergehen, vorausgesetzt, daß man gewissenlos genug ist, es zu wollen“<sup>406</sup>). Nützlich war die Behörde daher vor allem als gut informierte Zentrale, die für verbindliche Normen sorgte und auf sie hinwies. Geübt, Vorhaben fallenzulassen, mit denen sich kaum oder nur mühsam durchdringen ließ, behielt sie genug Bewegungsfreiheit, um notfalls einzugreifen, und wog durch die Repräsentation des gesellschaftlichen common sense auf, was ihr an Autorität abging. Ihre Methode, zwischen streitenden Parteien unter vorläufigem Ausschluß des Rechtsweges zu vermitteln und Unstimmigkeiten oder Mängelrügen in halb privater Form zu erledigen, erwies sich als zweckmäßig und erfolgreich. Ein Geschäft, das starken Schwankungen unterlag und sich nur mit Stichproben überwachen ließ, duldete weder Härten noch allzu viele Scherereien. Desto sorgsamer wachte man in Bremen darüber, die Unzahl unvermeidlicher Unfälle und Entgleisungen beizulegen, bevor die Presse sie an die große Glocke hängte, um dadurch regelmäßig mehr Sturm als Abhilfe zu schaffen. Die Furcht vor der Enthüllung bewirkte häufig Besserung, wo die Enthüllung selbst nichts ausgerichtet hätte<sup>407</sup>).

Die amtliche Organisation änderte sich im Laufe der Zeit wohl der Form, aber kaum der Sache nach. Von 1832 bis 1849 gehörte die Aufsicht über die Auswanderung zum Ressort der senatorischen Inspektion für das Maklerwesen, die sich von kaufmännischen Deputationen und vom Collegium Seniorum, der Vertretung der Kaufmannschaft, beraten ließ. Die Gesetze gingen unmittelbar aus den Entschlüssen des Senats hervor und bedurften zur Rechtsgültigkeit nicht der Mitwirkung einer anderen Körper-

<sup>404</sup>) Weser-Ztg. 8. Juni 1864.

<sup>405</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 80, 94].

<sup>406</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 18.

<sup>407</sup>) Vgl. Über den wichtigen, allgemeinen nützlichen Einfluß der Reichsfreyen Hansestädte in die Handlung aller Länder. In: Hanseatisches Magazin 6, 1802, S. 28 f., 31, 38, 55 f.; Johann Smidt, Vortrag. In: Brem. Jb. 1, 1863, S. 96 f.

schaft. Die Federführung lag ausschließlich bei Reedern und Wirtschaftsjuristen, die zugleich die Verwaltung besorgten und am Handelsgericht die einschlägigen Prozesse entschieden. Die Einheit der Gewalten lockerte sich, als 1850 die Behörde für das Maklerwesen entstand, die sich aus drei Senatoren und vier, anfangs sogar sechs Mitgliedern der neu gegründeten Handelskammer zusammensetzte und 1854 die Behörde für das Auswanderungswesen aus sich entließ. Die Geschäftsführung ging fast vollständig an die Syndici der Handelskammer über, die in dem Ruf stand, besonders das Interesse der Auswandererreeder wahrzunehmen. Das Amt Bremerhaven und das ursprünglich rein private Nachweisungsbureau für Auswanderer übernahmen ebenfalls Aufgaben. Letzteres bemächtigte sich aller Schieds- und Schlichtungsverfahren, die von Amts wegen anfielen, und übte auch sonst in wachsendem Umfang die Rechte einer Behörde aus. 1849 und auf Dauer seit 1866 schaltete sich die Bürgerschaft in die Gesetzgebung ein. Ein Jahr später ging die Oberaufsicht freilich an den Norddeutschen Bund über. Jedoch besaß der Bundes- und spätere Reichskommissar nur das Recht zur Berichterstattung, Visitation und Beschwerde, keine Exekutivgewalt. Gesetzgeber blieb die Bremische Bürgerschaft, die sich allerdings peinlich nach den zuweilen sehr energischen Anträgen der Bundesgewalt richtete. Der Erlaß eines einheitlichen Reichsgesetzes über das Auswanderungswesen, das man in Bremen seit 1871 anstrebte, erfolgte erst 1897 auf der Grundlage der in den Hansestädten entwickelten Normen <sup>408</sup>).

#### b) Die Gesetzgebung in den USA

Wie schon erwähnt, ergänzte die Gesetzgebung des amerikanischen Kongresses die bremische von Anfang an derart, daß zahlreiche Bestimmungen in Bremen nur deshalb kodifiziert wurden, weil sie in den USA in Kraft waren und den geschäftlichen Gebräuchen infolgedessen so oder so präjudizierten. So bestätigten die bremischen Vorschriften von 1832 z. T. nur die Kongreßakte vom 2. März 1819, nach der sich die Unternehmer seit dem Beginn der Auswanderung über Bremen zu richten hatten. Besonders bedeutsam war darin die Verfügung, daß ein Schiff, das die USA anlief, auf je 5 tons Tragfähigkeit nicht mehr als zwei Reisende befördern dürfe, wenn ihm nicht eine Geldstrafe oder, falls die Zahl der Überzähligen 20 überstieg, die Konfiskation drohen sollte. Dementsprechend betrug die Aufnahmefähigkeit eines durchschnittlichen bremischen Hochseeseglers bis

<sup>408</sup>) Vgl. Carl Graf, Das deutsche Auswanderungsrecht nach dem Reichsgesetze vom 9. Juni 1897, Erlangen, Diss. jur. 1912.

in die vierziger Jahre gewöhnlich 100 bis 130 Menschen<sup>409</sup>). Wie sorgfältig die Unternehmer aber auch den Wortlaut des Gesetzes befolgten, so wenig erreichte es häufig seinen Sinn, weil die Zahlenbegrenzung nicht verhinderte, daß viele Reeder das Zwischendeck derart mit Waren vollstopften, daß der Raum für die Fahrgäste in unerträglicher Weise beengt wurde. Um dem zu steuern, entschloß sich der Kongreß 1847 zu einer sehr vernünftigen Reform des Passagierrechts und ergänzte den Grundsatz der Kapazität nach der Größe durch den der Kapazität nach der Fläche. Danach durfte jeder Fahrgast auf Reisen nach New Orleans und Galveston 20, sonst 14 Quadratfuß Bodenfläche beanspruchen.

War man in Bremen schon hiervon wenig erbaut, verschlug es den Unternehmern vollends den Atem, als sie den Wortlaut der Ausführungsbestimmungen erfuhren, die der Schatzkammersekretär Walker den Zollämtern übergab. Sie enthielten gemäß einer ziemlich gewaltsamen Auslegung des Kongreßbeschlusses nämlich den Befehl, bei Kontrollen davon auszugehen, daß jedem Fahrgast außer der angewiesenen Bodenfläche eine getrennte Schlafstelle von 6 Fuß Länge zu 18 Zoll Breite zustand, was in die Wirklichkeit übersetzt bedeutete, daß ein Segler, in dessen Zwischendeck bisher 100 Auswanderer untergekommen waren, von nun an höchstens 40 bis 50 Menschen einquartieren durfte. In Bremen brach eine Panik aus, Nachrichten über den Zusammenbruch eines großen Expeditionshauses in Antwerpen liefen wie ein Lauffeuer um. Selbst der Senat ließ sich einen Augenblick von der Botschaft, jede weitere Verschiffung nach den USA sei „ein Ding der Unmöglichkeit“ und das Gesetz komme in seiner Wirkung „fast einem Prohibitiv gleich“, einschüchtern und erteilte einen befristeten Dispens von den bremischen Überfahrtsgesetzen, damit Auswanderer, die in Bremen festsäßen, nach Quebec abgeschoben werden konnten, was unter unmenschlichen, z. T. katastrophalen Umständen auch geschah. Als jedoch die Annahmefirmen ohne Ausnahme dazu übergingen, ihren Agenten die Aufkündigung sämtlicher Verträge mit den Auswanderern mitzuteilen, schwenkte der Senat um und gebot im Vorgriff auf die rechtliche Entscheidung, den eingegangenen Verpflichtungen ohne Rücksicht auf den Schaden nachzukommen, da sonst zu befürchten stand, daß Bremens Auswanderungsgeschäft ein für allemal ruiniert war.

In dieser bedrohlichen Situation traf die Nachricht ein, Walker habe seine Anweisung zugunsten einer harmlosen Auslegung zurückgezogen, und zwar, wie später nur die Eingeweihten hörten, infolge eines erfolgreichen Protestes, den der vormalige amerikanische Konsul und Ehrenbürger Bremens Dudley A. Mann beim Präsidenten Knox erhoben hatte. Dieser hatte die Regierung davon überzeugt, daß das Gesetz die Fracht-

<sup>409</sup>) StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 5, 43]; Kapp, Immigration, S. 42.

raten notwendig um etwa fünfzig Prozent erhöhe und, da diese Preissteigerung letzten Endes vor allem den Auswanderer treffe, dazu führe, daß die Union ihre Kapitaleinfuhr drossle. Manns Hinweis, Walkers Anweisung bilde den ersten Schritt einer Rückkehr zu dem seit 1830 überwundenen Redemptionersystem, mit anderen Worten, zur Einwanderung von Paupers statt von Kleinkapitalisten, schlug derart ein, daß Walkers Widerruf bereits sechs Tage nach Manns Audienz beim Präsidenten vorlag <sup>410</sup>).

Kaum entstanden, war die Gefahr gebannt, die Geschäftsleute beruhigten sich. Da jedoch die Interessentengruppen in Washington ihre Auseinandersetzungen fortsetzten, zeichneten sich sogleich neue Verwicklungen ab. Sie führten zwar nicht wieder zu einer so dramatischen Episode wie 1847, rissen dafür von nun an aber kaum noch ab. Statt, wie man in Bremen erwartete, die 1847 verkündeten Auflagen zu kassieren, gestaltete der Kongreß sie unter dem Einfluß amerikanischer Großschiffsreeder bereits 1848 um, indem er das Gesetz über das Verhältnis der Schiffsgröße zur Passagierzahl außer Kraft setzte, dafür die Grundfläche je Fahrgast bei einer Deckshöhe zwischen fünf und sechs Fuß auf 16 Quadratfuß und, falls das Zwischendeck weniger als fünf Fuß Höhe aufwies, auf 22 Quadratfuß vergrößerte. Die Aufnahmefähigkeit der bremischen Auswanderersegler minderte sich dadurch um zehn bis 15 Prozent <sup>411</sup>). Dennoch führte das Gesetz am Ende zu dem Ergebnis, daß sich die Passagierschiffe nicht leerten, sondern mehr denn je füllten. Um ein Sinken der Rentabilität zu vermeiden, führten die Reeder neue Typen ein.

Namentlich infolge des Gesetzes von 1847 waren die Werften bereits unlängst dazu übergegangen, die Kajüten, ursprünglich im Zwischendeck gelegen, auf dem Oberdeck (Spar Deck) zu errichten, und zwar die erste Kajüte (Poop) am Heck des Schiffes, die zweite, welche vielfach nicht nur für Fahrgäste, sondern auch für die Mannschaft, d. h. als Volkslogis, Verwendung fand, in der Mitte des Oberdecks als Verlängerung der Kombüse (Forecastle). Obwohl die Bezeichnung nicht mehr paßte, behielt sie jedoch ihren früheren Namen Steerage bei, wobei man sich wenig darum kümmerte, ob die Schiffe nach wie vor eine abgetrennte Abteilung des Zwischendecks als weiteres Steerage für Fahrgäste zweiter Klasse besaßen. Eine dritte Behausung siedelte sich auf dem vorderen Oberdeck an: die sogenannte Hütte (booby catch), welche zur Aufnahme von Zwischendeckern diente und den freien Raum auf dem Oberdeck ungemein beschränkte. Zugleich kam ein zweites Zwischendeck zwischen Gun Deck und Berth Deck in Gebrauch, um das obere und bisher einzige zwischen Spar Deck und Gun

<sup>410</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 167-171]; Fish, Sickness, S. 32 ff.

<sup>411</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 9, 100; StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 228, 232].

Deck zu ergänzen — auf einigen wenigen Schiffen, darunter allerdings keinem bremischen, sogar ein drittes sogenanntes Orlop Deck, in dem die Reisenden 30 Quadratfuß Raum beanspruchen durften.

Die Typen bürgerten sich zuerst in Amerika ein, 1849, als die Konstruktion in Bremen erst dem Hörensagen nach bekannt war, fuhren bereits sechs derartige Segler unter amerikanischer Flagge mit Auswanderern zwischen den Westhäfen und New York <sup>412</sup>). Nicht zu Unrecht äußerte sich daher die Vermutung, die Eigner hätten das Gesetz von 1848 veranlaßt, um ihre Wettbewerber, namentlich die bremischen Reeder, beiseite zu drängen, indem sie Zweidecker ohne Rücksicht auf die Tonnage mit doppelt soviel Auswanderern befrachteten wie bisher. Etwas voreilig brandmarkte man in Bremen die neuen Typen als „Schlavenschiffe“ und mußte es sich von den hanseatischen Konsuln in den USA, die den Befehl erhalten hatten, unter Protest gegen die Verletzung des „Princips der Menschlichkeit“ die Rückkehr zu den alten Bestimmungen zu verlangen, in dürren Worten sagen lassen, daß dieser Befehl unausgeführt geblieben sei, weil sich ganz Amerika für die Zweidecker begeistere und es nur böses Blut erregen würde, wenn die Öffentlichkeit erfahre, wie schlecht Bremen seine Furcht verberge, der amerikanischen Konkurrenz zu unterliegen, weil es keine Mehrdecker besitze <sup>413</sup>). Also entschlossen sich einige bremische Reeder wie Lange & Grave und W. A. Fritze & Co., schleunigst Zweidecker in Auftrag zu geben. Der Senat gestattete ihre Verwendung nur ungern und gab 1854 mit besonderer Rücksicht auf die amerikanischen Mehrdecker einem Ersuchen der Handelskammer statt, das die Benutzung des zweiten — in Bremen nicht völlig korrekt bereits als Orlop Deck bezeichneten — Zwischendecks von einer von Fall zu Fall erteilten Einzelgenehmigung abhängig machte. Das geschah jedoch nicht nur deshalb, um die bremische Schifffahrt vor Wettbewerbern zu schützen, sondern auch und wahrscheinlich sogar vor allem, weil sich die Zweidecker entgegen den anfänglichen Beobachtungen nicht allzu gut bewährten, so daß man auch in den USA wieder von ihnen abkam. Besonders die Luftzufuhr für das zweite Deck bereitete Schwierigkeiten. Eine Katastrophe auf dem hamburgischen Schiff „Leibnitz“ lieferte daher 1868 der bremischen Bürgerschaft den willkommenen Anlaß, die Benutzung des unteren Decks durch Fahrgäste endgültig zu verbieten <sup>414</sup>).

<sup>412</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 11–15 a; Neubaur, Lloyd, Bd. 3, Tafel 1; Bessell, Bremerhaven, S. 256; Wätjen, Nordatlantikverkehr, S. 144; Fitger, Entwicklung, S. 31.

<sup>413</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 260–261]; P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 64]; vgl. Baasch, Beiträge, S. 125, 130.

<sup>414</sup>) Obergerichtliche Erkenntniß nebst Entscheidungsgründen in Angelegenheiten des Hamburger Schiffs Leibnitz, Hamburg 1868, S. 4 f.; Weser-Ztg. 7814, 7815, 1868; Kapp, Immigration, S. 188 f.

Obwohl das Gesetz Bremen also so gut wie gar keine Nachteile eintrug, schärfte es die bremische Wachsamkeit auf die Hintergründe der amerikanischen Passagiergesetzgebung sehr. Als daher 1852 erneut Meldungen über eine weitere Reform einliefen, die sich freilich bald als falscher Alarm erwiesen, übertrug der Senat auf Vorschlag der Handelskammer dem aus Schleswig-Holsten stammenden Diplomaten Rudolf Schleiden<sup>415)</sup> das Amt eines bremischen Ministerresidenten in Washington, um durch eine ständige Vertretung, die die amerikanische Schifffahrtspolitik beobachtete und womöglich beeinflusste, den Verlusten vorzubeugen, die aus einem unzumutbaren Passagiergesetz nur allzu leicht entstehen konnten. Tatsächlich wurde das Ressort zum zeitraubendsten und anscheinend auch wichtigsten Gegenstand der Tätigkeit Schleidens. „Noch keine Arbeit“, äußerte er gelegentlich, „hat mir soviel Mühe gemacht und so wenig Befriedigung gewährt wie diese.“ Dabei erschöpfte sich seine Aufgabe keineswegs darin, einzelne Ungelegenheiten abzubiegen. Wie schon 1847 rief ein Amendement der Passagiergesetze regelmäßig unterschiedliche Auslegungen hervor; und da „man im Treasury Department selbst nicht weiß, wie das Gesetz zu verstehen ist, und sich scheut, allgemeine Grundsätze aufzustellen“, widersprach ein Verantwortlicher dem andern<sup>416)</sup>. So verbot das Schatzamt 1854 aus heiterem Himmel die Beförderung von Fahrgästen in den oben erwähnten Hütten, die auf fast allen bremischen Schiffen mit Auswanderern belegt wurden. Vierzehn Tage später erfolgte ein Widerruf, nachdem Gerüchte und Mutmaßungen über inzwischen erfolgte Beschlagnahmungen bereits manchen Reeder in Unruhe versetzt hatten. Nach weiteren zwei Wochen gaben die Zollämter bekannt, daß die Benutzung der Hütte nur gestattet sei, sofern den Zwischendeckern entsprechend mehr Quadratfuß Grundfläche eingeräumt würden. Das Spiel wiederholte sich im Streit um den Termin, zu dem neue Verfügungen in Kraft traten, um die Gültigkeit von Meßbriefen, die sich der Kapitän von einem großzügigen, wo nicht bestechlichen Zollbeamten hatte ausfertigen lassen, um die Höhe von Türschwelle und die Abkleidungen von Schlafstellen. Die Aufsicht wurde in den nordamerikanischen Häfen meistens lässig gehandhabt, so daß kleine Verstöße jahrelang durchgingen, bis es plötzlich anlässlich einer Bagatelle Rügen regnete und zahlreichen bremischen Schiffen die Konfiskation drohte. Abgesehen von der ständigen Berichterstattung an die hanseatischen Behörden erschöpfte sich Schleidens Wirksamkeit daher oft über Monate hinweg darin, beschlagnahmte bremische Segler mit einer unbeträchtlichen

<sup>415)</sup> Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. 44, S. 39; Hermann Wätjen, Dr. Rudolf Schleiden als Diplomat in bremischen Diensten. In: Brem. Jb. 34, 1933, S. 262 ff.; Ralph H. Lutz, Die Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten während des Sezessionskrieges, Heidelberg, Diss., 1911.

<sup>416)</sup> StAB: P. 8. B. 8. c. 2. a. [Nr. 49].

Geldbuße freizubekommen, mit Überredungskunst und Finten Aufschübe zu erwirken und Vorteile einzuhandeln, die das Gesetz ursprünglich keineswegs vorgesehen hatte, nicht zuletzt aber die Verantwortlichen auf ein Versprechen festzulegen, das einmal gegeben war.

Wichtige Erfolge erzielte er ferner durch die Bearbeitung der Deutschen Gesellschaften, die die öffentliche Meinung erheblich beeinflussten und hanseatische Wünsche wiederholt zu ihren eigenen machten<sup>417)</sup>, oder auch bei dem Referenten für die Passagiergesetzgebung, Senator Hamilton Fish, dem er z. B. 1855 die Zusage abrang, daß nicht, wie ursprünglich geplant, das gesamte Fahrgeld eines unterwegs verstorbenen Reisenden, sondern nur ein Betrag von zehn Dollars den amerikanischen Einwanderungsbehörden verfallen sollte. Das amerikanische Passagiergesetz von 1855 war für Bremen aber auch in anderer Hinsicht von Vorteil. Zwar enthielt es ein Verbot von Zwischendecks unter sechs Fuß Höhe, das es aber durch die von Schleiden durchgedrückte Erlaubnis ausglich, daß Schiffe mit Zwischendecks unter 7,5 Fuß Höhe jedem Fahrgast weiterhin 16 Quadratfuß Bodenfläche, die anderen jedoch nur noch 14 einräumen mußten, was einen gehörigen Schlag gegen die Mehrdecker bedeutete. Noch wichtiger war aber, daß das Gesetz die Selbstbeköstigung der Fahrgäste untersagte, wie sie namentlich in Le Havre bisher gang und gäbe war, und sich statt dessen für das von den Hansestädten seit jeher bevorzugte Prinzip entschied, dem Schiffseigner die Pflicht aufzuerlegen, den Proviant gemäß genauen Vorschriften zu liefern und zubereiten zu lassen. Es überrascht, wie hart Le Havre diese Sanktion traf, dem die hanseatische Propaganda gegen die Selbstverpflegung der Reisenden bisher wenig ausgemacht hatte, da besonders die Auswanderer aus Süddeutschland sie aus Abneigung gegen die ungewohnte Seemannskost der norddeutschen Küche gern akzeptiert hatten. Le Havre, das bisher ständig mehr Auswanderer nach New York befördert hatte als Bremen, fiel sofort zurück und zählte 1857 in dieser Richtung nur noch 18 000 Fahrgäste gegenüber 32 000 bremischen, nachdem es noch 1854 mit 57 000 gegenüber 48 000 geführt hatte<sup>418)</sup>. In den anderen Westhäfen blieb es bei einer weniger schroffen Minderung, bis der Sezessionskrieg ihnen die amerikanischen Schiffe und damit auch das Auswanderungsgeschäft entzog.

Zu einer beträchtlichen Aufregung kam es in Bremen dagegen erst wieder einige Jahre nach Schleidens Abtreten, als 1868 der Senator O'Neill mit

<sup>417)</sup> Otto Graf zu Stolberg-Wernigerode, Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika im Zeitalter Bismarcks, Berlin u. Leipzig 1933, S. 56, 58 f.; History of the German Society of New Orleans, New Orleans 1927; Kapp, Geschichte, S. 334 ff.; Hansen, Migration, S. 191.

<sup>418)</sup> AHB: A. I. 4. A. Nr. 141; Carl F. Loosey, Bestimmungen über Handel und Schifffahrt der Vereinigten Staaten, Wien 1855, S. 391; A. Lammers, Die deutsche Auswanderung unter Bundesschutz, Berlin 1869, S. 24.

Zustimmung des Senats dem Repräsentantenhaus eine Bill empfahl, die u. a. die Aufteilung der Zwischendecks auf Auswandererschiffen in Kajüten für je eine Familie sowie die Anwesenheit eines Arztes und einer Reihe von Köchen und Aufwärtern an Bord beantragte und bei Todesfällen unter den Reisenden drakonische Geldstrafen androhte. Da eine Annahme des Entwurfs Segelschiffen die Verschiffung von Auswanderern tatsächlich „so gut wie unmöglich“ gemacht und sie selbst den Dampfern sehr erschwert hätte, bestürmten die bremischen Behörden das neuerdings zuständige Kanzleramt des Norddeutschen Bundes, alle Minen springen zu lassen, um sie zu vereiteln. Man verkniff sich bei dieser Gelegenheit auch nicht den unmißverständlichen Vorwurf, daß in der Ära Schleiden vor 1864 derartigen Gesetzen „in der Regel schon in der ersten Gestaltung die Spitze abgebrochen und das Gift benommen war“<sup>419)</sup>. Der Norddeutsche Bund machte sein Versäumnis gut, indem er den USA unverzüglich internationale Verhandlungen anbot, worauf es O'Neill nach Ansicht unterrichteter Kreise auch eigentlich abgesehen hatte. Als es aber nicht gelang, Übereinstimmung über die Regeln zu erzielen, nach denen in der Personenschiffahrt verfahren werden sollte, erwies sich die Partei O'Neills nicht stark genug, um seinen Entwurf durchzupetschen und dadurch Vergeltung zu üben bzw. den Abschluß einer Vereinbarung zu erzwingen.

Außer dem Unionsrecht hatten die Auswandererreeder die Vorschriften einzelner Bundesstaaten zu berücksichtigen. So mußte in Baltimore und New York für jeden Einwanderer ein Armengeld entrichtet werden, mit dem sich die Gemeinden im voraus für eventuelle Sorgepflichten entschädigen ließen. Die deutschen Auswanderer fielen in die Gruppe der begünstigten Personen und hatten gewöhnlich zwei bis drei Taler zu zahlen. Anfangs bestand auch die Möglichkeit, daß die Reeder bonds zeichneten, durch die sie sich verpflichteten, Reisende, die binnen zwei Jahren dem Armenhaus zur Last fielen, zu unterhalten oder fortzuschaffen. Da die Beschwerden über die Zustände in den firmeneigenen Spitälern jedoch nicht abrisen, machten die Behörden 1847 dieser Gewohnheit ein Ende. Seitdem waren in New York einheitliche Summen an das neugeschaffene Institut der Commissioners of Emigration zu zahlen, die den Landungsplatz Castle Garden auf Wards Island verwalteten<sup>420)</sup>. Sie wandten häufig strenge Maßstäbe an, um das Einsickern von Leibes- und Geisteskranken zu verhindern. Die bremischen Reeder, die wegen der Entdeckung derartiger Kranker auf ihren Schiffen zu Zahlungen aufgefordert wurden, hatten an dem Vorgehen der Commissioners manches auszusetzen. Die Expedienten nahmen daher wohl zu der Aushilfe Zuflucht, gefährdeten Auswanderern

<sup>419)</sup> StAB: P. 8. B. 8. c. 2. b. [Nr. 12]; AHB: A. I. 4. Nr. 327-399.

<sup>420)</sup> Vgl. Kapp, Immigration, S. 105 ff., 125 f., 185 ff.; Orrie Müller, Castle Garden. In: Der Schlüssel 1, 1936, S. 25 ff.

ges. d. b.  
verdrift

X die Reise über einen anderen Hafen zu empfehlen. Im ganzen hielten sich aber die von Bremen aus gezahlten Entschädigungsgelder in ebenso engen Grenzen, wie das Einschleichen oder Einschmuggeln von Kranken zu den Ausnahmefällen zählte.

Ein gleiches traf für Arme, Asoziale und Verbrecher zu, wenn auch die Presse, welche in dieser Hinsicht begreiflicherweise übertrieben aufmerksam und empfindlich war, New York gelegentlich als „den Zufluchtsort aller europäischen Verbrecher“ bezeichnete. Immerhin hörte man auch in Bremen von Fällen, in denen sich binnendeutsche Justizverwaltungen die englische Strafkolonie in Australien zum Muster nahmen und Zuchthäusler über Bremen nach Nordamerika abschoben – anfangs mit Wissen des Senats, später unter ausgeklügelten Vorkehrungen zur Geheimhaltung. Gelegentlich bediente sich Bremen dieser Maßnahme auch selbst, saß aber im übrigen insofern ein wenig in der Klemme, als nicht nur aus den USA verschiedentlich geharnischte Beschwerden eintrafen, sondern auch deutsche Regierungen Vorhaltungen machten, daß „Bankrottierer, betrügerische Kassenbeamte, Diebe und Verbrecher“ über Bremen das Weite gesucht hätten. Bremen schützte sich nach beiden Seiten durch strenge Gesetze, die begreiflicherweise von geringem Nutzen waren. Soviel über den Gegenstand aber auch verhandelt wurde und in Akten geschrieben steht, so gewiß handelte es sich um eine Randerscheinung, die letzten Endes belanglos war. Im allgemeinen kann man sich daher an das Urteil halten, das 1844 der amerikanische Staatssekretär Uphur in einer handelspolitischen Denkschrift fällte. „Die Auswanderung aus Deutschland“, schrieb er darin, „... ist für uns eine Angelegenheit von großer Wichtigkeit. Wir erhalten aus den im Zollverein verbundenen Staaten sehr wertvolle Einwanderer, von vortrefflichem Rufe, die ihrem Adoptivvaterlande Gold und Silber genug zubringen“<sup>421</sup>).

<sup>421</sup>) Gülich, Darstellung, Bd. 5, S. 377; vgl. Deutsche Auswandererztg. 27, 1855; D. A. Mann, vormaliger amerikanischer Konsul in Bremen, äußerte 1845 (StAB: P. 8. B. 8. b. Nr. 68.): „A better population, one more effective in developing the resources of the country, was never located anywhere than that which has sailed from the Weser.“

## VI. Die Abwicklung des Auswandererverkehrs

### a) In Bremen

Als Anmarschwege der Auswanderer kamen hauptsächlich die Einfallsstraßen von Osnabrück, Hannover und Oldenburg in Frage. Da Wanderungen zu Fuß unzweckmäßig, Reisen mit der Postkutsche für die meisten aber zu teuer waren, besorgten Warenfrachtleute die Beförderung. Sie gehörten in den dreißiger wie vierziger Jahren zu den gesuchtesten und bestbezahlten Agenten, zumal jeder Personentransport sich mittelbar für den Ausbau des bremischen Warenverkehrs benutzen ließ<sup>422)</sup>. Der Mangel eines ausgebreiteten Wasserstraßensystems im Hinterland, welches immer die billigste Beförderung garantiert, erwies sich wie überall auch in Bremens Auswanderungsgeschäft als ein Nachteil gegenüber den holländischen Häfen und sogar Le Havre, wohin die Reisenden vielfach zunächst rheinabwärts und sodann mit Dampfschiffen ab Rotterdam fuhren. Später als auf dem Rhein trat 1843 auf der Weser nach Ausräumung des hannoverschen Widerstandes die Dampfschiffahrt ins Leben. Unter der Firma der „Ver-einten Weserdampfschiffahrtsgesellschaft auf der Oberweser“, namentlich auf Betreiben des Senators Duckwitz und des nachmaligen Auswandererexpedienten Ichon gegründet, nahm sie den Verkehr ab Hannoversch-Münden und Hameln auf und wußte mit Preisen von zwei Talern für Auswanderer ab Hannoversch-Münden die Kosten fast ebenso niedrig zu halten wie Flußkähne, die man bisher öfters verwandt hatte. Die Auswanderer brachten der Gesellschaft dafür im Durchschnitt etwa ein Viertel ihrer Einnahmen ein<sup>423)</sup>.

Entscheidenden Wandel schuf die Einrichtung der Eisenbahn, die im Dezember 1847 auf der Strecke Wunstorf-Bremen in Betrieb genommen wurde und Auswanderern von Anfang an ermäßigte Tarife bot. In Bremen wandte man besondere Mühe auf, um die von Deutz kommende Bahn, die in Minden auf die bremische Strecke stieß, für das Auswanderungsgeschäft nutzbar zu machen. Angesichts der Gefahr, daß die Bahnlinien zwischen Köln und Antwerpen in Süddeutschland preisgünstiger arbeiteten und sowohl Bremens Personen- wie Warenverkehr nach Nordamerika be-

<sup>422)</sup> Vgl. Hesperheide, Einflüsse, S. 8; Hansen, Migration, S. 192.

<sup>423)</sup> Jahresberichte der Gesellschaft 1844 ff.; H. Meidinger, Die deutschen Ströme, Leipzig 1853, Bd. 1, S. 37 f.; 4, S. 32; Rauers, Binnenhandel, S. 106 ff.

einträchtigen könnten, setzte man alle Hoffnung darauf, daß „die Concurrenz der Cöln-Mindener Eisenbahn und ihre Fortsetzung nach den Hansestädten die Niederlande schon mürbe machen wird“<sup>424</sup>). Nach langwierigen Verhandlungen, zu denen die Handelskammer den Senat immer wieder antrieb, bewilligte die Verwaltung Sonderzüge und ermäßigte die Tarife nach Bremen so weit, daß es im Wettbewerbskampf gegen die Westhäfen keinen Schaden davontrug. Die bremischen Annahmefirmen taten sich zusammen, um in Köln mit einer gemeinschaftlich unterhaltenen Zentrale zu arbeiten, und wickelten neuerdings auf Wunsch die Beförderung der Reisenden vom Heimatort bis zum Landungshafen in einem Zuge ab. Für Bremen waren die Sonderzüge aus der Richtung von Leipzig und Berlin naturgemäß schon um 1850, als Südwestdeutschland noch bei weitem an der Spitze der Auswanderungsgebiete lag, wichtiger als die Bahnverbindung mit dem Westen, zumal die Kostenunterschiede in der Anfahrt zu den Küstenhäfen nicht den Einfluß auf die Wahl der Fahrgäste ausübten, wie man es zunächst erwartete. Trotzdem kam es Bremen sehr zustatten, daß Hamburg von der Bahn anfangs keine Ermäßigungen zugestanden erhielt. Seit dem Ende der fünfziger Jahre bürgerten sich statt der Vielfalt der Vorzugstarife und Sonderbegünstigungen, um die sich Bremen vordem mit soviel Erfolg bemüht hatte, einheitliche Systeme und Preisstaffeln ein, welche die Bemühungen um Vorzugsrechte so gut wie überflüssig machten.

Dem anfänglichen Anmarschweg der Auswanderer entsprechend, entwickelte sich ein Sammelpunkt für ihre Quartiere im südöstlichen Weichbild der Stadt, wo die Auswanderergaststätten aus den Fuhrmannskneipen heraus entstanden. Diese boten sowohl die Ursache wie die Mittel für den Ausbau der südöstlichen Vorstadt, wenn sie diesen ihrer beträchtlichen Streuweite halber auch nicht so konzentriert bestimmten wie später die Mißlerschen Auswandererhallen die Entwicklung des Findorffviertels<sup>425</sup>).

Da die Wartezeiten der Auswanderer in den dreißiger und vierziger Jahren oft zwei Monate überschritten, ergaben sich für das Herbergs-

<sup>424</sup>) Duckwitz, Schiffahrtsbund, S. 176; Krieger, Duckwitz, S. 16 f.; Die Beförderung, S. 81 f.; Die Hannover-Bremensche und Oldenburg-Ostfriesische Eisenbahn, Oldenburg 1845, S. 8 f.; Lüntzel, Die Eisenbahnen Europa's in Beziehung auf Hannovers und Hamburgs Interesse, o. O. (1835), S. 21; Wilhelm Rasch, Die ersten Jahre bremischer Eisenbahnpolitik. Göttingen, Diss., 1926, S. 49 ff., 86 f.

<sup>425</sup>) Friedrich Rauers, Kulturgeschichte der Gaststätte, 2. Aufl., Berlin 1942, Bd. 2, S. 793 (Schriftenreihe der Hermann-Esser-Forschungsgemeinschaft 2). Ders., Handelsgeschichte, S. 51 f.; Rudolf Schuster, Die Entwicklung der Bremischen Vorstädte im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts, Bremen 1949, S. 74 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 18). Hanns Meyer, Gastliches Bremen, Bremen 1959, S. 109 ff.; vgl. K. G. Böse, Das Großherzogtum Oldenburg, Oldenburg 1863, S. 186.

wesen ganz von selbst „ungewöhnliche“ Einnahmen. Man rechnete, daß eine Auswandererfamilie für jedes ihrer Glieder während der gesamten Reise durchschnittlich 50 bis 70 Taler verbrauchte <sup>426</sup>). „Da es hauptsächlich von den Auswanderern lebt und die Sucht, an diesen zu verdienen, eine Hauptrolle spielt“, entfielen davon auf die Unterbringung in Bremen etwa 6 Taler für eine Person <sup>427</sup>). Eingaben, die Gastwirte an den Senat richteten, belegen, daß die Einquartierung von Auswanderern zahllosen Familien, Straßen und Vierteln den Lebensunterhalt verschaffte und, indem sie die Nachteile des bremischen Zollausschlusses, insbesondere den Mangel an Industrie ausglich, für die Ernährung der Unterschicht eine erhebliche Rolle spielte. „Die hiesigen Auswandererwirthe“, stellte 1868 die Handelskammer fest, „sind in ihrer überwiegenden Mehrheit fast allein auf Auswanderer angewiesen“ <sup>428</sup>). Obwohl die Eröffnung der Eisenbahn den durchschnittlichen Aufenthalt nach 1847 auf drei bis vier Tage herabdrückte, ließen sich 1852 noch 167, 1868 149 und 1883 159 Wirtschaften ermitteln, die Auswanderer beherbergten. Völlig auf dieses Geschäft zugeschnitten war aber nur die gute Hälfte, 1870 z. B. ungefähr 70 Gasthäuser, da es nur ausnahmsweise geschah, daß bis zu 7000 Personen gleichzeitig Unterkunft suchten, wie es sich z. B. im Frühjahr 1868 ereignete. Gewöhnlich überstieg die Zahl der Bewerber die Nachfrage erheblich.

Dieses Mißverhältnis schürte den Wettbewerb, den die verschiedenen Bezirke und Herbergen untereinander in scharfer Form austrugen. Ging es anfangs darum, die einfahrenden Frachtkutscher mit Geld und guten Worten zu gewinnen, so entwickelte sich später nach der Einrichtung des Anlegers für die Oberweserdampfschiffahrt und des Bahnhofs namentlich unter den Wirten der Innenstadt im Umkreis des Schüttings dasselbe Werbeunwesen, das sich am Buntentorsteinweg und in der Neustadt bereits um 1830 eingebürgert hatte. Häufig genug wurden die eintreffenden Fahrgäste an der Bahnhofssperre „geradezu in solche Hände geliefert, wo sie noch übler unterrichtet werden, als sie bisher waren“ <sup>429</sup>). Ihre Unerfahrenheit und Hilflosigkeit war weit ärger, als es heute unter der Masse der Touristen der Fall zu sein pflegt; und ihre Vertrauensseligkeit führte sehr leicht dazu, daß Vereinbarungen über den Kopf der Auswanderer hinweg getroffen und diese eher genötigt als geworben wurden. Zwischenfälle und Schlägereien unter den Agenten, den sogenannten

<sup>426</sup>) An 60 000–70 000 Auswanderern verdiente das Küstengebiet jährlich etwa 1 Million Taler: Duckwitz, Schiffahrtsbund, S. 70 f.; StAB: Smidt-Archiv Nr. 155 a.

<sup>427</sup>) Allgemeine Auswanderungsztg. 75, 76, 1856; vgl. Deutsche Auswandererztg. 77, 1856; Norddeutsche Allgemeine Ztg. 92, 99, 1868; Zur Reform, S. 11 f.

<sup>428</sup>) Denkschrift über die Reform, S. 3; StAB: P. 8. B. 8. c. 2. b. [Nr. 11].

<sup>429</sup>) Vgl. Bericht des Nachweisungs-Bureaus 1, S. 33 f.; 4, S. 39 f.

X wech.  
wichtig

„Litzern“<sup>430)</sup>, ereigneten sich fast täglich, und auch mancher Werber blieb der Betrogene eines gewitzteren Betrügers. Nicht selten reisten Angestellte von Wirten den Auswanderern bis Braunschweig und Leipzig entgegen, um sie schon unterwegs für ein bestimmtes Gasthaus abzufangen. Freie Agenten trafen mit Wirten, Händlern und Geldwechslern Vereinbarungen über die Zuweisung geworbener Fahrgäste. Kurz, das Kleingewerbe trieb teils von sich aus, teils durch die Verhältnisse gezwungen einen „kaum glaublichen Aufwand“, den man über „horrend hohe Preise“ letzthin auf die Reisenden abwälzte.

Zwar versuchte der Senat schon 1832, wenigstens gegen die im kleinen betriebene Passagierannahme und -vermittlung vorzugehen, um sowohl Verteuerung wie Mißbräuche zu verhüten. Er kam damit aber nicht sehr weit, da er sich weder auf die Reeder noch auf die Expedienten verlassen konnte, die das Kleingeschäft vor allem in flauen Zeiten duldeten, wo nicht förderten. Das war auch insofern vernünftig, als entlassene Angestellte von Schiffsmaklern, Herbergsväter, Fuhrleute, Kahnschiffer und gelegentlich Stellungslose oder Herumtreiber über Bekannte und Verwandte die offizielle Werbung in einer sehr willkommenen Art und Weise intensivierten. Sie durchkämmten Gebiete, die ordentliche Firmen gar nicht erreichen konnten. Ihre Wirksamkeit rechtfertigte sich vor allem durch das Bedürfnis der Auswanderer nach individuell teilnehmender Beratung und Empfehlung. Die Mischung von Mißtrauen und Zutraulichkeit, die weithin vorherrschte, unterstützte die Neigung der Masse, sich echten und falschen Helfern auszuliefern. In den nordamerikanischen Landungsplätzen entstand daraus die Macht des Runnertums, das nicht selten zu einem molo-chischen Unwesen entartete, dem Scharen argloser Einwanderer ihre Existenz opferten. In Bremen kam es weder zu einem regelrechten Runnertum, noch häuften sich kriminelle Verfehlungen. Die Illegalität verhinderte ein Überwuchern des Kleingewerbes, obschon vor Gericht gezogene Vermittler durchweg glimpflich davonkamen. Solange die konzessionierten Annahmehäuser den Kleinhandel benötigten, deckten sie ihn und kamen gelegentlich sogar für Gerichtsstrafen auf, während man es in guten Jahren oft als lästig empfand, wenn er Reedern und Expedienten mit Provisionsforderungen von 1 bis 3 Talern „das Geld aus der Tasche zog“.

Ähnlich ging es in anderen Geschäftszweigen zu. Die Wechselkurse waren überhöht, da die Wechselstuben Provisionen an die Litzer zahlten; auf Ausrüstungsgegenstände kamen häufig starke Aufschläge. Der Absatz

<sup>430)</sup> Litzer oder Litzbrüder nannte man ursprünglich die Ballenbinder, Packknechte, Ablader und Güterbestäter, welche die Landfrachtfuhren besorgten. Da sie hierbei häufig auch als Werber und Vermittler auftraten, übertrug sich die Bezeichnung Litzer auf das „Anhauen“ von Auswanderern. In Hamburg sprach man von Butjern.

war dennoch groß, weil die Auswanderer an Bord Matratzen, Decken und Geschirr selbst stellen mußten. Das kostete eine Person in der Regel mindestens 4 bis 5 Taler, häufig aber weit mehr, gelegentlich Phantasiepreise. Der Senat suchte wohl zu bessern, ließ aber die Dinge letzten Endes doch gehen, weil es in den andern Einschiffungshäfen nicht anders zugeht. Erst als Hamburg seinen Anteil an der Auswanderung im Vergleich zu Bremen 1850 gegenüber dem Vorjahr von 13 auf 23 Prozent verdoppelte, nahm man sich in Bremen der Mißstände an. Auf Betreiben der Handelskammer griff 1851 eine Vereinigung von Reedern und Annahmefirmen einen seit einiger Zeit besprochenen Vorschlag auf und gründete ein „Nachweisungsbureau für Auswanderer“, das diesen während ihres Aufenthalts in Bremen „Rat, Schutz und Hilfe“ leisten sollte<sup>431)</sup>. Da sich die Unternehmer von dem Institut eine merkliche Förderung des Fahrgastverkehrs versprochen, statteten sie es mit Beiträgen von je 3 Groten für jeden verschifften Auswanderer aus. Es war demnach insofern eine Fürsorgeorganisation, als es seinem erklärten Ziel, unmittelbar der Reederei und mittelbar dem Handel Bremens überhaupt zu dienen, nachkam. Dafür konnte es jährlich 1000 bis 2500 Taler aufwenden, sammelte nebenbei bis 1872 einen Reservefonds von 7250 Talern, besaß ferner eine Sonderkasse zur Subvention der Presse und ähnlicher Werbungen und verwaltete eine Kasse mit 1500 Talern, aus der Auswanderer unterstützt werden konnten<sup>432)</sup>. Der Senat übernahm die Oberaufsicht, ohne sie auszuüben, und gewährte dem Institut beschränkte polizeiliche Befugnisse. Da man ihm zugleich die bisher von Senat und Handelskammer versehenen Arbeiten, wie Verhandlungen mit der Eisenbahn, Aufsichtspflichten, Prüfung von Gesetzen usw., übertrug, übte das Büro, wiewohl juristisch ein privater Verein, als graue Verwaltung halbamtliche Befugnisse aus.

Als erstes machte es sich daran, Einfluß auf das bremische Herbergswesen zu gewinnen. Indem es im Schütting, am Bahnhof und am Anleger der Flußdampfschiffe Kontore eröffnete, die den Reisenden die kostenlose Vermittlung preiswerter Unterkünfte zusagten, gelang es ihm, zunächst 60 Wirte zum Abschluß eines Vertrages zu bewegen, welcher ihm gegen die Zuweisung von Gästen das Recht sicherte, die Preise in den Gasthöfen in einheitlichen Staffeln festzusetzen, Regeln für die Einrichtung vorzuschreiben und die Einhaltung dieser Vereinbarungen durch Visitationen zu überwachen. „Litzen“, d. h. Anwerben und Übervorteilen von Auswanderern, verfiel einem Verbot, dessen Übertretung eine Konventionalstrafe

<sup>431)</sup> Die Auswanderung über Bremen, S. 54; Bericht des Nachweisungs-Bureaus 1, S. 3 ff.; 1855 entstand in Hamburg eine entsprechende Einrichtung, allerdings mit anderem Status: Philippovich, Auswanderung, S. 398.

<sup>432)</sup> AHB: A. III. 1. A. Nr. 224; StAB: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 60]; P. 8. B. 8. c. 5. [Nr. 46].

oder den Ausschluß vom Vertrag nach sich zog. Das Werbeunwesen am Bahnhof ging beträchtlich zurück, als das Nachweisungs-bureau entsprechende Gesetze erwirkte und, was wichtiger war, die Polizei dazu anhielt, sie durchzusetzen. Dagegen hatte der Versuch, durch einen Vertrag mit den Expedienten die illegale Kleinvermittlung zu unterbinden, wenig Erfolg, da diese einander zu sehr mißtrauten, um die Zahlungen an ihre Zubringer von heute auf morgen einzustellen. Auch die Gastwirte leisteten über eine eiligst ins Leben gerufene Gegenorganisation, den „Verein der Wirthe“, starken Widerstand gegen das Büro, um einen Boykott der Wirte zu verhindern, die keinen Vertrag vom Büro erhielten. Der Verein führte seine Opposition recht geschickt durch und hintertrieb dadurch, daß er sich ebenfalls zum Anwalt der Auswandererfürsorge machte und vom Büro zur Mithilfe heranziehen ließ, manche Anstrengungen. Dieses mußte gleichzeitig von sich aus etwas zurückstecken, da die Zahl der Reisenden, die sich durch die Kontore des Instituts an Wirtshäuser vermitteln ließen, nur klein war. Die Preise blieben hoch, und die Vorkehrungen für die Unterkunft der Fahrgäste spotteten manchmal jeder Beschreibung. Glücklicher als das Büro verfuhr der Lloyd und die Annahmefirmen, als sie in den sechziger Jahren dazu übergingen, ihren Kunden beim Vertragsabschluß Gasthöfe zu empfehlen. Kleinvermittlung und Provisionszahlung gingen seitdem erheblich zurück, und die Expedienten drangen mit Erfolg darauf, daß die Herbergen ihre Schlafsäle in einen leidlichen Zustand brachten.

Auf den Warenhandel wirkte das Nachweisungs-bureau durch Ausgabe von Preislisten, mehr aber durch das Eindämmen des Werbeunwesens am Bahnhof. Da die Auswanderer außer den obligaten Ausrüstungsgegenständen vor allem viel Tabakwaren, Spirituosen, hochwertige Nahrungsmittel und Arbeitsgerät kauften, gab es viele Spezialgeschäfte, die einen großen Umsatz verzeichneten. Schätzte man, daß 60 000 bis 70 000 Fahrgäste im Küstengebiet jährlich insgesamt 1 Million Taler ließen und 40 000 Auswanderer allein für Eisenbahn und Ausrüstung jährlich 200 000 Taler aufwandten, so verdiente das bremische Kleingewerbe nach einer vergleichsweise zuverlässigen Schätzung an jedem Auswanderer rund 6 Taler, insgesamt aber von 1832 bis 1855 mindestens 4,5 Millionen Taler<sup>433</sup>). „Das Aussehen der meisten unsere Straßen durchschreitenden Schiffspassagier-Candidaten und ihrer Effecten ist gut, sehr oft wohlhändig. Sie lassen etwas draufgehen — Menschen, die leben und leben lassen wollen und diese Devise durch das Ausgeben einiger Thaler gern bestätigen“, urteilte denn auch der bremische Syndikus Dr. Gröning; und in der Deutschen Auswandererzeitung hieß es 1859 kurz und bündig:

<sup>433</sup>) Andree, Umwandlungen, S. 303; Die Beförderung, S. 73.

„Die Rede vom armen Auswanderer ist nur noch selten am Platz“<sup>434)</sup>. Von seiner Finanzkraft profitierten auch die bremischen Wechsler und Bankiers. Einige Schätzungen geben einen Begriff davon, daß die Auswanderung erhebliche Kapitalien aus Deutschland abzog, um sie in Nordamerika günstiger zu investieren – eine Erscheinung, die man nie wahrhaben wollte, wenn man die Auswanderung als Teilproblem des Pauperismus ansah und irrtümlich glaubte, Paupers seien Wanderungsträger, nicht aber eine unternehmerische Masse, die – im einzelnen verschwommen, im ganzen sehr zielsicher – ihre Profitchance zu vergrößern trachtet. Zwischen 1835 und 1839 führten 180 000 deutsche Auswanderer 25 Millionen Taler aus. 1847 deklarierten fast 169 000 Einwanderer in den USA 12,6 Millionen Dollars, wobei die Deutschen im Durchschnitt die höchste Quote und in Einzelfällen 20 000 Dollars erreichten. Auf 100 000 Menschen bezifferte man 1852 in Bremen den jährlichen Abfluß der Kapitalien mit 20, auf 80 000 in Preußen mit 15 Millionen Talern. Von 1832 bis 1855 sollen aus Deutschland 200 Millionen Taler ausgeführt worden sein, von 1846 bis 1856 100 Millionen Taler, von 1850 bis 1860 236 Millionen Gulden, deren Kurs zum Taler ungefähr 2:1 betragen mochte. Um 1860 rechnete man mit einem Abfluß von jährlich 20 bis 30 Millionen Talern. Herrschte demnach im ganzen unter den Schätzern eine annähernde Übereinstimmung, so fielen die Angaben im einzelnen um so verschiedenartiger aus. Je nach Herkunft anders gab man pro Kopf Summen zwischen 80 und 600 Talern, meist aber 100 an. Ein so erfahrener Mann wie Bülow ermittelte 1849, daß eine Familie durchschnittlich 1000 bis 1200, ein Erwachsener 200 Taler mitführe. Etwas anders sah es in den Wechselstuben aus. Nach den leider sehr kargen bremischen Notizen wurden um 1850 bei einem Umtausch im Durchschnitt 870 Taler, in den sechziger und siebziger Jahren das Zwei- und Dreifache umgesetzt<sup>435)</sup>.

Da sich am Wechsel „stark“ verdienen ließ, gaben sich damit fast alle Reeder und Annahmefirmen ab, daneben 1850 fünf und 1880 sieben

<sup>434)</sup> StAB: P. 8. B. 8. c. 2. a. [Nr. 10]; Deutsche Auswandererztg. 46, 1859.

<sup>435)</sup> Gülich, Darstellung, Bd. 5, S. 377; Fish, Sickness, S. 47; StAB: P. 8. B. 8. c. 2. a. [Nr. 9]; Handels-Archiv 1850, S. 221; Jb. für Nationalökonomie und Statistik 4, 1865, S. 121; Wilhelm Roscher, Nationalökonomische Ansichten über deutsche Auswanderung. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1848, 1, S. 195; Ders., Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung, 2. Aufl., Leipzig u. Heidelberg 1856, S. 342 ff.; Karl Rotteck u. Karl Welcker, Deutsches Staats-Lexikon, 3. Aufl., Leipzig 1861, Bd. 5, S. 12; Kapp, Immigration, S. 142 ff.; Bülow, Auswanderung, S. 62; Zs. des Vereins für deutsche Statistik 2, 1848, S. 94 ff.; Andree, Umwandlungen, S. 304; Bluntschlis Staatswörterbuch, hg. v. Löning, Zürich 1869, Bd. 1, S. 209; Philippovich, Auswanderung, S. 160; Vowinkel, Ursachen, S. 117; Auswanderung 2, 1855, S. 29, schätzte, daß das Vermögen pro Kopf zwischen 83 und 492 Talern lag und durchschnittlich 159 Taler betrug.

Wechselgeschäfte <sup>436)</sup>. Das Nachweisungsbureau verpflichtete sie nach langem Hin und Her, keine Trinkgelder zu zahlen und Quittungen auszustellen. Seitdem verstummten die Meldungen über Tauschbetrug. Trotzdem ließ es sich aber nicht verhindern, daß sich der Leichtsinne, mit dem die Reisenden Tausende dahin trugen, wohin man sie schickte, noch häufig rächte <sup>437)</sup>. Falschgeld machte die Runde, mancher ließ sich mit Wechseln abpeisen, die entweder ungedeckt waren oder unsinnige Zahlungsfristen vorsahen. Die Beschwerden richteten sich am häufigsten gegen die kleineren Wechsler, aber auch von den großen bremischen Überseehäusern war bekannt, daß sie die Kurse nach eigenem Ermessen festsetzten <sup>438)</sup>.

So gut das Nachweisungsbureau es konnte, arbeitete es daran, Übel durch gerades Vorgehen zu beseitigen. Das führte nicht immer zu einem eindeutigen Erfolg, da der Betrieb kompliziert war und selbst grobe Mißstände seine Funktionsfähigkeit am Ende weniger lähmten als bestätigten. In der Absicht zu bessern, tat das Institut daher manchen Fehlgriff, der seinerseits so viele Störungen verursachte, daß es ratsamer gewesen wäre, man hätte die Angelegenheit ruhen lassen. Als z. B. seit 1850 amerikanische Eisenbahngesellschaften dazu übergingen, ihre Fahrkarten auch in Deutschland anzubieten, erwirkte das Büro wiederholte gesetzliche Verbote, um Pressekampagnen, die sich an den einschlägigen Untaten von Agenten entzündeten, propagandistisch wirkungsvoll entgegenzutreten. Einen Erfolg versprach man sich aber von vornherein kaum, da das System allgemein beliebt und im großen und ganzen auch zweckmäßig war. Die Expedienten konnten oft nicht umhin, das Verfahren unter der Hand fortzusetzen, weil ihnen sonst manche Reisende entgangen wären. Als es bereits zu spät war, durchschaute auch das Nachweisungsbureau, daß die Betrugsversuche nur deshalb über Gebühr aufgebauscht worden waren, weil das System einer Gruppe von Interessenten in den USA gegen den Strich ging. Der Kartenverkauf ließ sich denn auch gar nicht unterdrücken, und besonders der Norddeutsche Lloyd begann damit in großem Stil zu arbeiten, um nicht vollständig auf die russischen Auswanderer verzichten und sie der Red-Star-Line in Antwerpen oder der Inman-Line in Liverpool überlassen zu müssen. Laut Vertrag mit der Erie Rail Road übernahm er durch Koppelung von See- und Landreise die Beför-

<sup>436)</sup> 1881 führten etwa 200 000 Auswanderer 30 Millionen Mark über Bremen aus: Verhandlungen des 22. Congresses für innere Mission zu Bremen, Hamburg 1881, S. 121. Die Spezialfirmen waren T. Miesegaes, Carl Ludwig Bencke, J. Schultze & Wolde, S. Cohen, G. C. Mecke & Co., Friedrich H. Westhoff, Carl F. Plump, Franz Hermann Abbes & Co., G. H. Krauß, Rosenkranz & Abraham, E. C. Weyhausen, L. Wienken.

<sup>437)</sup> Der Reeder Köncke konstatierte 1854 (AHB: A. III. 1. A. Nr. 142): „Hier werden die Leute oft genug über den Löffel barbiert.“

<sup>438)</sup> AHB: ad A. I. 15.; A. I. 1853. Nr. 185.

derung bis zum Inlandort und gewährte den Interessenten einen Nachlaß von 33 Prozent, den sich natürlich kein Auswanderer ohne zwingenden Grund entgehen ließ. Nachdem das Verfahren schon längere Zeit in Gebrauch gewesen war, wurde es daher auch 1875 vom Staat gestattet.

Obwohl einige Abstriche zu machen sind, wird man es aber vor allem der Regsamkeit des Nachweisbureaus zuzuschreiben haben, daß sich die Verhältnisse in Bremen seit 1850 ein wenig besserten. Es war allein dadurch von großem Wert, daß es Mißhelligkeiten, von denen es erfuhr, regelmäßig sofort und umständlich nachging – gleichgültig, wer und ob überhaupt jemand schuld daran trug, und auch ohne Rücksicht darauf, ob die Sache selbst eine Änderung verbot oder ein Schuldiger am Ende gar nicht zu bestrafen war. Infolgedessen erwies sich das Institut am wirksamsten als „Agent der Auswanderer, der allerlei für sie besorgt“. Es vermittelte, verfolgte Rechtsansprüche von Geschädigten, überwachte die Transporte nach Bremerhaven usw. Dabei löste es sich allmählich so stark von seinen Auftraggebern, daß es am Ende auch sie mehr überwachte, als daß es sich von ihnen lenken ließ. Seit 1870 bezog es seine Einkünfte ohnehin fast nur noch vom Norddeutschen Lloyd. Die Behörden duldeten es, daß sie eine Verwaltungsarbeit nach der andern verloren. Als man das Büro 1870 in einen beinahe amtlichen Status überführte, war es längst aus einem Instrument der Werbung zu einem Vertreter der Auswanderer sowie zu einem Mittler zwischen Öffentlichkeit und Privatinteressen geworden <sup>439</sup>).

Infolge der Gründerkrise mußte es seine Wirksamkeit seit 1873 erheblich einschränken. Nur das Kontor am Bahnhof blieb geöffnet. Der Niedergang der Auswanderung zog das Herbergswesen und zahlreiche Kleingewerbe in derartige Mitleidenschaft, daß mangels jeden Ausgleichs in Bremen die kleinen und mittleren Einkommen fühlbar sanken. „Wie sehr das Passagegeschäft mit den bremischen Interessen verknüpft ist“, legten 1877 die Expedienten dar, „wird gerade bei der augenblicklichen faulen Auswanderung am meisten empfunden und zwar nicht nur seitens unseres Haupt-Rhederei-Instituts, des Norddeutschen Lloyd, sondern mehr noch seitens einer ganzen Reihe von Lieferanten, Kleinhändlern, Wirthen usw.“ <sup>440</sup>). Außerdem wurden namentlich die Lebensmittelfabriken und

<sup>439</sup>) Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft, 1865, S. 55; StAB: P. 8. B. 8. c. 5. [Nr. 51]; P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 66].

<sup>440</sup>) AHB: A. I. 4. C. Nr. 597. In einer Eingabe von 51 Wirten an den Senat heißt es 1850 (AHB: A. III. 1. A. A. Nr. 29.): „Von allen Geschäftsbranchen ist das Geschäft der Beförderung von Auswanderern eines der wichtigsten. Ein großer Theil der bremischen Staatsgenossen genießt seinen reichlichen Gewinn davon und existiert dadurch sozusagen.“ Vgl. Lahusen, Bremen, S. 42 f.; M. J. Funk, Geschichte und Statistik des Bremischen Armenwesens, Bremen 1913, S. 14.

die Werften betroffen, deren Gedeihen allerdings schon seit langem zu wünschen übrigließ.

#### b) In Bremerhaven

Da die Versandung der Weser Seeschiffen ein Einlaufen in die stadtbremischen Häfen verbot, konnten sich die Auswanderer nur in den Ortschaften der Niederweser einschiffen, gelegentlich auch in Cuxhaven und in Emden. Anfänglich bevorzugte man die Abfertigung in Brake und Vegesack, doch wanderte der Hauptverkehr schon bald zum neuen Bremerhaven ab. 1830 fuhren ab Brake 557, ab Bremerhaven 18 Schiffe, 1836 ab Brake 128, ab Bremerhaven 410<sup>441)</sup>. Obwohl die Reisenden hier nur das Schiff bestiegen und eine Annahme von Fahrgästen zunächst überhaupt nicht stattfand, ist offenkundig, daß „die Auswanderungen viel zu dem schnellen Emporkommen des Hafenorts beigetragen haben“<sup>442)</sup>. Anfangs hatte bei weitem nicht einmal jeder Reeder einen Spediteur zur Stelle, der die Auswanderer empfing und weiterleitete, sobald sie in Kähnen auf der Weser von Bremen eingetroffen waren.

Dieser Kahnverkehr war ohne Zweifel der wundeste Punkt, den das bremische Auswanderungsgeschäft aufwies. Die Fahrzeuge, die man verwendete, eigneten sich eigentlich nur für den Warentransport und wurden stets übermäßig belegt, weil die Fahrtkosten zu Lasten der Expedienten gingen. Nur bei günstigem Wind und zeitiger Abfahrt ließ sich Bremerhaven in einem Tage erreichen. Die Mehrzahl der Boote benötigte zwei und drei Tage, so daß „eine Kahnexpedition oft länger dauert wie eine Reise nach England“. Nachts mußte – meist ohne genügend Proviant – an Bord kampiert werden, wo es an ausreichendem Schutz gegen die Witterung mangelte. Verfehlungen der Kahnschiffer, Strandungen und Unfälle ereigneten sich so häufig, daß man sogar in Bremen selbst gelegentlich zugab, Bremen bilde in dieser Hinsicht den ungünstigsten Einschiffungshafen an der Nordsee<sup>443)</sup>. In Bremerhaven ging ebenfalls nicht alles reibungslos vonstatten. Ankunft und Ausrüstung der Seeschiffe verzögerten sich leicht und zwangen die Fahrgäste zum Aufenthalt in einem unentwickelten und zu mancher Jahreszeit überaus unwirtlichen Ort, ohne daß die Kapitäne verpflichtet waren, für Verpflegung und Unterkunft der

<sup>441)</sup> Gülich, Tabellen, S. 141; Bremische Blätter 3, 1835, S. 52 ff., 84; Statistische Nachrichten über das Großherzogthum Oldenburg, Oldenburg 1857, Bd. 1, S. 118.

<sup>442)</sup> Fr. v. Reeden, Das Königreich Hannover statistisch beschrieben, Hannover 1839, Bd. 1, S. 184.

<sup>443)</sup> Die bremer Presse, S. 14 f.; Friedrich Gerstäcker, Nach Amerika, Berlin o. J., S. 217 ff.; Sachau, Geschichte, S. 77 ff., 203 ff.

Reisenden früher als einen Tag vor Abfahrt zu sorgen. Der Senat mußte eigens anordnen, daß die Expedienten für die Zwischenzeit die Fürsorge durch einen Bevollmächtigten auf eigene Kosten zu übernehmen hatten, wenn sie nicht vorzogen, die Abfahrt der Kähne nach Bremerhaven aufzuschieben. Obwohl die Unterhaltsbeträge für eine Person täglich 16 bis 18 Grote betragen und die Liegezeiten sich bis auf einen Monat ausdehnten, blieb es die Regel, daß die Annahmefirmen ihre Fahrgäste sobald wie möglich nach Bremerhaven beförderten, um sich ihrer zu entledigen und stets sofort eine größere Gruppe zur Verfügung zu haben, falls sich kurz vor Abgang eines Schiffes die Gelegenheit zu einem Befrachtungsvertrag mit Schleuderpreisen bot.

Infolgedessen waren die Unterkünfte in Bremerhaven schon 1844 der Zahl der Auswanderer nicht mehr gewachsen, und als 1847 eine Verkehrsstockung eintrat, mußten 2000 Menschen auf Böden, in Kähnen, Ställen und Scheunen einquartiert werden. Die hygienischen Verhältnisse waren ganz unzulänglich, die Verpflegung sehr kümmerlich. Eine Prüfungskommission stellte daher resigniert fest, daß „sich von der Schweinewirtschaft kein Mensch eine Idee machen kann“. Trotz aller Gegenbeteuerungen, „die Bauern seien eine derartige Lebensweise gewohnt“, schuf der Senat durch eine Verordnung, die zu raumsparenden Einrichtungen einlud, eine Notlösung. 1848 standen wenigstens drei größere Räume zur Verfügung. Währenddessen bereitete man von privater Seite eine gründliche Reform vor. 1849 nahm der Bremerhavener Kaufmann Johann Georg Clausen mit einem Kostenaufwand von 70 000 bis 80 000 Talern den Bau eines Auswandererhauses in Angriff, das seinen Platz zwischen dem Alten Hafen und dem Landungsplatz des Dampfschiffs auf der Karlsburg erhielt. An der Auswanderung interessierte Kaufleute und der Staat beteiligten sich – jene, indem sie durch eine Aktiengesellschaft 30 000 Taler einschossen, dieser, indem er den Baugrund für 5000 Taler außergewöhnlich billig überließ. Dafür sicherte er sich so weitgehende Aufsichtsrechte, daß Clausen zwar auf eigene Verantwortung, aber nur mit den Rechten eines Geschäftsführers arbeitete. Das Haus, in dem sich auch Lagerräume, Lazarettzimmer und eine Kirche befanden, gab 1500 bis 2000 Menschen Raum; der Staat machte zur Bedingung, daß die Verwendung zweckgebunden blieb, und setzte die Hausordnung sowie die Tarife fest<sup>444</sup>).

So vorzüglich die Einrichtung war, so schwer fiel es, sie durchzusetzen. Nur ein Zehntel der bremischen Reeder bediente sich des Hauses freiwillig,

<sup>444</sup>) AHB: A. I. 2. I, II, III, IV; Die Beförderung, S. 76; Illustrierte Zeitung 16, 1851, S. 27 ff.; Allgemeine Auswanderungsztg. 34, 1854; 13, 1855, 45, 1863; Georg Bessell u. a., Heimatchronik der Stadt Bremerhaven, Köln 1955, S. 72 f.; Ders., Bremerhaven, S. 360; Hansen, Migration, S. 291 f.; vgl. FMB: G. 826 b.

die anderen nahmen lieber die Auswanderer an Bord, bevor das Schiff ausreisefähig war, oder wichen gar, um Kontrollen zu entgehen, nach Brake aus. Der Senat verfügte daher, daß Schiffe, die ihre Fahrgäste erst zum Termin der Abreise an Bord nahmen, Verpflegung nur für 80 statt für 90 Reisetage laden mußten. Die Regelung erreichte den beabsichtigten Zweck und kam dem Auswandererhaus, das zwischen 1850 und 1854 Überschüsse von jährlich 1700 bis 19 500 Talern erzielte, sehr zustatten. Dann führte der Rückgang der Auswanderung, eine Erhöhung des Tagespreises von 12 auf 18 Grote, die Eröffnung des Neuen Hafens in Bremerhaven, in dem an Bord mit offenem Feuer gekocht werden durfte, einen Umschwung herbei. Auch in der Weserschiffahrt trat eine merkliche Besserung ein, die den Aufenthalt der Fahrgäste in Bremerhaven ebenso verkürzte wie die Reisezeit. Seit der Lloyd die Auswandererbeförderung mit Schleppdampfern eingeführt hatte, dauerte diese nur noch einen Tag. Der Fortschritt war derart eindeutig, daß der Staat schon 1858 jede andere Art des Weserverkehrs für Auswanderer verbot, bis 1862 die Eröffnung der Eisenbahn zwischen Bremen und Geestemünde auch das System der Schleppdampfschiffahrt überholte und ersetzte.

Nachdem Claußen von 1855 bis 1862 mit einem Defizit von insgesamt fast 12 000 Talern gearbeitet hatte, sah er sich zum Verkauf des Auswandererhauses genötigt. Weil der Staat die Übernahme ablehnte, bemühten sich die Handelskammer und die Aktionäre, den Betrieb zu erhalten. Da sich das eingesetzte Kapital von 90 000 Talern mit zehn Prozent verzinst hatte und überdies von einer in dreizehn Jahren erzielten Gesamteinnahme von 433 000 Talern ein Überschuß von 6900 Talern geblieben war, erschien ein derartiger Plan durchaus gerechtfertigt. Der Kaufmann H. H. Meier entwarf die Statuten einer „Aktiengesellschaft Auswandererhaus“ mit 400 Anteilen erster und zweiter Serie zu je 100 Talern. Claußens Verpflichtungen wurden übernommen, 13 000 Taler neues Kapital gewonnen, um durch Umbauten und dergleichen den Anreiz zur Benutzung zu erhöhen. Das Unternehmen schlug jedoch fehl. Die Gesellschaft war gezwungen, den Betrieb zu schließen und 1865 aufzulösen, wobei wenigstens die Besitzer von Aktien erster Serie eine Abfindung von 23 Talern herauskamen. Das Haus ging in den Besitz von Kaufleuten über, die zuvor Mitglieder der Gesellschaft gewesen waren. Da es seinem ursprünglichen Zweck nicht länger erhalten bleiben konnte, kam die Beherbergung von Auswanderern in Bremerhaven völlig zum Erliegen. Pläne, eine ähnliche Einrichtung statt dessen in Bremen zu schaffen, schlugen fehl<sup>445)</sup>.

<sup>445)</sup> (Bodo Heyne), 50 Jahre evangelische Auswanderermission in Bremen. In: Der deutsche Auswanderer 27, 1931, S. 67.

Der Vorgang löste in Bremerhaven um so mehr Entrüstung aus, weil der Senat zur gleichen Zeit eine 1864 ergangene Verfügung aufhob, wonach Auswanderer nicht mehr zu Schiff, sondern nur noch mit der Eisenbahn nach Bremerhaven weitergeleitet werden durften, als Hannover den Tarif für sie von 8 auf 12,5 Silbergroschen erhöhte. Der Unwille legte sich auch nicht, als man 1866 den früheren Preis wiederherstellte und der Senat die Benutzung der Eisenbahn daraufhin erneut obligatorisch machte. Beide Angelegenheiten waren nämlich nur der Anlaß zu einem Streit zwischen Bremerhaven und der Mutterstadt, der sich am Neid des Hafenorts auf das bremische Auswanderungsgeschäft und an der Art und Weise, auf die ihm Bremen einen nennenswerten Anteil daran vorenthielt, entzündete. Es war in Bremerhaven noch keineswegs vergessen, daß die ansässigen Unternehmer davon anfangs durch einen Senatsbeschuß aus dem Jahr 1840 regelrecht ausgeschlossen worden waren. Dieser hatte verfügt, daß Kaufleute, die als Reeder und Expedienten das Annahmegeschäft oder die Verschiffung von Auswanderern betrieben, in der Stadt Bremen ansässig sein müßten, „damit“ – wie man natürlich nicht öffentlich, sondern nur unter der Hand kundgab – „die Colonie Bremerhaven sich nicht in Besitz eines Geschäftszweiges setzt, der der Stadt Bremen von Rechts wegen gebührt“<sup>446)</sup>. Als der Senat 1847 drauf und dran war, diese Vorschrift außer Kraft zu setzen, scheiterte er im letzten Augenblick am Einspruch des Collegium Seniorum, das befürchtete, Bremerhaven werde seine Mutterstadt überflügeln: „Geduld nur, Geestemünde ist im Werden! Nach hundert Jahren ist Bremen Verden!“ dichtete ein Spötter<sup>447)</sup>. Als 1849 der Wohnzwang für Kaufleute fiel, war es zum Nachrücken bereits zu spät, obwohl der Senat seit den vierziger Jahren stillschweigend geduldet hatte, daß sich einige Unternehmer in Bremerhaven im Auswanderungsgeschäft betätigten, um zu verhindern, daß dieses statt dessen im hannöverschen Staatsgebiet Fuß faßte. Seit 1851 durften auch die bremischen Expedienten Agenten in Bremerhaven anstellen, doch hatte dies begrifflicherweise „mehr zur Folge, die Entwicklung eines selbständigen Auswanderungsgeschäfts in Bremerhaven niederzuhalten als zu befördern“. Nach wie vor sah es so aus, als ob Bremen seinen Hafen „unter Curatel“ halte und „den Nießbrauch des Vermögens seiner Pupillen auch nach deren Mündigkeit beanspruche“<sup>448)</sup>.

<sup>446)</sup> AHB: A. I. 1. Nr. 1.

<sup>447)</sup> Heinrich Brand, Bremen in Deutschland, Bremen 1862, S. 37; vgl. Bremen in Noth, S. 30 f.; H. v. Treitschke, Der letzte Akt der Zollvereinsgeschichte. In: Preußische Jbb. 45, 1880, S. 636.

<sup>448)</sup> Die Bremer Presse, S. 1 f., 8. Senator Fritze forderte 1847 (StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 90]): „Das Hauptgeschäft muß hier bleiben; und wenn dann von unserm wohlbesetzten Tisch hin und wieder ein Knochen abfällt, an dem die Leute in Bremerhaven nagen wollen, so mag man ihnen das gönnen.“

Kurz nachdem aber das bislang auch für Bremerhaven nötige bremische Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit zugunsten eines allgemeinen bremischen Gemeindebürgerrechts abgeschafft und das Passagiergeschäft 1866 in Bremerhaven völlig freigegeben worden war, unternahm man schon energische Anstrengungen, um den Wettbewerb gegen die Mutterstadt aufzunehmen. Dabei machte man sich in Bremerhaven ein Zerwürfnis zunutze, das zwischen Bremen und dem Norddeutschen Bund über Probleme der Auswanderung entstanden war, und richtete 1868 an den Bundesrat die Forderung, die Neueröffnung des Auswandererhauses gesetzlich vorzuschreiben und eventuell sogar die „indirekte Beförderung“ zu unterbinden, d. h. zu verbieten, daß sich die Fahrgäste in Bremen aufhielten, bevor sie zur Einschiffung nach Bremerhaven kamen. Obwohl der Bundesrat Wohlwollen für die Anträge aus Bremerhaven aufbrachte, kam bei dem Vorstoß nichts heraus. Auch in der Presse hörten die Mühlen der Propaganda wieder auf zu lärmern, als erkennbar wurde, daß sich in Bremerhaven beim besten Willen kein Expeditions-geschäft entwickeln konnte, das gegen den bremischen Wettbewerb zu bestehen vermochte. Einige Filialen, die vorsichtige bremische Kaufleute seit 1862 im Hafentort ins Leben gerufen hatten, gingen bald wieder ein. Das Geschäft war nun einmal in Bremen zu Hause. „Bremen besitzt die Handelsverbindungen und das Capital“, schrieb eine Zeitung, „und solange es darin nicht von Bremerhaven übertroffen wird, ist wohl schwerlich Noth vorhanden“<sup>449)</sup>. Der Anteil des Hafentortes am Auswanderungsgeschäft beruhte anfangs allein auf der Unzulänglichkeit der Verkehrsbedingungen Bremens und überdauerte ihre Verbesserung so wenig, daß Bremerhaven zur Zeit seiner Unselbständigkeit mehr Vorteil aus dem Geschäftszweig zog als seit den sechziger Jahren. Die nächste große Auswandererherberge, Mißlers sogenannte Auswandererhallen, entstand später nicht wieder in Bremerhaven, sondern in Bremen selbst. Es ist also unwahrscheinlich, daß sich eine wesentlich andere Entwicklung angebahnt hätte, wenn sich Bremen nicht durch Wohnzwang und Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit das Monopol, das es in geschäftlicher Hinsicht ohnehin besaß, für mehrere Jahrzehnte auch rechtlich gesichert hätte.

### c) Die Überfahrt

Vor Beginn der Auswanderung, also bis in die zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts, genügte die Kajüte eines Seglers vollkommen für den

<sup>449)</sup> Courier 303, 1869; Deutsche Auswandererztg. 46, 1863; 19, 1868; vgl. A. Lammers, Die große Weserkorrektur. In: Vierteljahrsschrift f. Verwaltung, Politik u. Kulturgesch. 78, 1883, S. 2; Böhmert, Stellung, S. 105.

gemeinhin anfallenden Fahrgastverkehr <sup>450</sup>). Gewöhnlich handelte es sich um einen Raum, der sowohl zum Wohnen wie zum Schlafen diente und auf eine Fassungskraft von höchstens zehn Passagieren berechnet war. Reisten Frauen mit, räumte man ihnen das Logis des Kapitäns ein, der sodann mit in der Kajüte wohnte und hier auch seine Arbeiten erledigte. Zum Schlafen standen nur Bänke und Hängematten zur Verfügung. Enge und Unwohnlichkeit der Kajüte genügten bereits, um die Reise zu einer Geduldsprobe zu machen, und brachten es darüber hinaus meistens dahin, daß sich unter den Fahrgästen kaum erträgliche Spannungen einstellten. Es gibt gewiß nur wenige Schilderungen von Schiffsreisen dieser Zeit, in denen nicht von Charakterentlarvungen und gegenseitigen Quälereien die Rede ist.

Wer mehr Bequemlichkeit verlangte, benutzte ab Le Havre oder England die amerikanischen Paketschiffe, deren Einrichtung man auch in Bremen übernahm, als um 1830 zu den Geschäfts- und Forschungsreisenden der wohlhabende Auswanderer trat. Die Schnellsegler der Firma H. H. Meier & Co., die anfangs von amerikanischen Werften stammten, wurden richtungweisend für den Bau der Kajüten auf den bremischen Paketschiffen, die es zu der bei weitem elegantesten Ausstattung brachten, weil reichere Fahrgäste andere Segler nur in Ausnahmefällen benutzten <sup>451</sup>). Überhaupt herrschte nach Plätzen in der Kajüte vergleichsweise nur wenig Nachfrage – teils, weil der Preis die Kosten der Überfahrt im Zwischendeck um das Zwei- und Dreifache überstieg, teils, weil Geschäftsleute weiterhin lieber ab England reisten. Die Paketschiffe der Firma H. H. Meier & Co. beförderten z. B. von 1832 bis 1849 in 26 Rundreisen 255

<sup>450</sup>) Für die nachstehende Darstellung wurde aus den Beständen der SB Bremen und SuUB Göttingen, Abt. Itin. eine Reihe von Reisebeschreibungen, Auswandererführern und Briefsammlungen über das Leben in Amerika herangezogen, die im 19. Jahrhundert in Unmengen erschienen. Davon sind heute am ehesten noch Gerstäckers Veröffentlichungen bekannt. Sie sind typisch für die Gattung. Gleicht auch nicht jede Schilderung der nächsten aufs Haar, so wird derjenige, der ein Dutzend gelesen hat, doch nichts Neues mehr aus anderen erfahren können. Wer sich einen Eindruck verschaffen will, kann daher die Darstellungen benutzen, die gerade zur Hand sind. Vgl. auch Hansen, *Migration*, S. 184 ff.; Ders., *The immigrant in American history*, Cambridge Mass., 1942, S. 30 ff.

<sup>451</sup>) Caspar Meier, S. 45, *Brem. Wöchentl. Nachrichten* 18, 1827; vgl. Oswald Flamm, *Schiffsbau*, Berlin (1907), S. 21 ff. (Handel, Industrie u. Verkehr in Einzeldarstellungen 10); Bernhard Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlin 1914, S. 119 f. (Veröffentlichungen des Vereins f. hamburgische Geschichte 1); Helm, *Holzschiffbau*, S. 175 ff.; Robert Kain, *Raumkunst an Bord einst und jetzt*. In: *Jb. des Norddeutschen Lloyd* 1924, S. 143 f.; Tjard Schwarz u. Ernst v. Halle, *Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande*, Berlin 1902, Bd. 1, S. 14 ff.; Bd. 2, S. 6 f., 17 ff.; C. F. Steinkopf, *Die Schiffsbaukunst*, Hamburg 1858, Bd. 2, S. 102.

Kajütenbenutzer im ausgehenden und 85 im eingehenden Verkehr. Insgesamt buchten in Bremen zwischen 1835 und 1840 jährlich etwa 600 Personen Plätze in der Kajüte. 1845 zählte man von 32 000 Auswanderern in 215 Schiffen 1 Prozent, welche die erste Kajüte wählten, während 755 die zweite Kajüte, das sogenannte Steerage, belegten. Als 1847 der Liniendienst mit Dampfschiffen begann, ging der eigentliche Reiseverkehr alsbald so gut wie völlig auf diese über. Immerhin reisten von Bremen nach New York 1865–1867 in 230 Seglern unter 65 000 Fahrgästen noch 727, 1871–1873 in 123 Seglern unter 24 000 noch 151 in der Kajüte<sup>452</sup>). Während die Kajüte eines durchschnittlichen bremischen Überseeseglers selten mehr als sechs Personen Platz ließ, fanden auf Paketschiffen bis zu dreißig Erwachsene darin ein Unterkommen. Anfangs legte man sie unter Deck an — ein Verfahren, zu dem der Lloyd später beim Bau von Dampfern zurückkehrte. Dagegen wurde sie auf Segelschiffen zwecks Vergrößerung des Zwischendecks seit den vierziger Jahren fest aus dem Schiff heraus auf dem Oberdeck angelegt und reichte vom Großmast bis zum Achtersteven, wenn man sich nicht mit kleineren Dimensionen begnügte und Raum für ein Steuerdeck ließ. Den hinteren Teil der Kajüte nahmen die Unterkünfte für Kapitän und Steuerleute sowie die Pantry des Stewards ein. Sie gruppiereten sich mindestens seit 1850 meistens um einen zweiten Aufenthaltsraum (state-room) für die Fahrgäste, die bis dahin auf die nach vorn anschließende Hauptkajüte beschränkt gewesen waren. Diese bildete einen langgestreckten Saal mit einem großen, von zwei Bänken flankierten Tisch, wodurch sie bereits zum größten Teil ausgefüllt war. Sonst gab es nur noch Platz für einige kleinere Möbel, wie ein Sofa, ein Spieltischchen, einige Hocker und häufig ein Klavier. Vorhänge und Teppich in roter oder grüner Farbe und Wandspiegel sorgten für etwas Schmuck. Da Schlafkabinen, Vorratsraum und Abtritt unmittelbar in die Kajüte führten, erhielt der Raum Helligkeit durch ein Oberlicht. Auf Paketschiffen gab es bis zu sieben Schlafkammern, die mit zwei Betten für je zwei Passagiere und auch mit Wohnmöbeln ausgestattet waren. Dazu kamen eine bis drei Familienschlafkammern. Licht gaben Seitenluken. Zur Verschalung verwandte man Mahagoni oder auch Wappelnholz in gebeiztem und poliertem Zustand. Anders als im Zwischendeck stellte das Schiff hier Ausrüstung und Wäsche, dazu natürlich die Verpflegung, die sich aber von der Kost für Zwischendecker fast nur durch die Güte, kaum durch Art und Reichhaltigkeit unterschied und mit der Opulenz, mit der man später auf den Dampfern des Lloyd speiste, noch nichts gemein hatte. Der Kajütengast, der zwischen 60 und 80 Taler, meist aber 80 bezahlte, mußte sich Weine und andere

<sup>452</sup>) Spengemann, Reisen, S. 130; AHB: A. I. 2. Nr. 4; StAB: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 17]. Annual Reports 1865 ff.

„Luxusartikel“ selbst halten. Trotz aller Kargheit und Einfachheit erschien die Kajüte eines Paketseglers dem genügsamen Menschen des Biedermeier aber häufig als derart elegant und komfortabel, daß die Reisebeschreibungen manches Lob für sie übrig hatten <sup>453</sup>).

War die Kajüte erster Klasse nur in geringen Abmessungen gehalten, so pflegte man ihr auf dem Poopdeck zum Großmast hin eine Vorderkajüte anzubauen, die ihre Einrichtung in primitiverer Ausführung und mit einfacherem Material wiederholte. Ferner errichtete man zwischen dem Großmast und dem Fockmast seit den fünfziger Jahren durchweg das Deckhaus als einen mit Zinkplatten verkleideten Raum. Es enthielt hinten eine Abteilung für Zwischendecker oder eine Kajüte zweiter Klasse, deren Einrichtung der Ausstattung eines Mannschaftsraums in einer Kaserne nahekam. Vorn schlossen sich das Hühnerhock, der Raum für Wasserfässer, oft ein Volkslogis und die Kombüse an, bisweilen mit einer gesonderten Abteilung zum Selbstkochen für Zwischendeckspassagiere. Den restlichen freien Platz schränkten Lukenhäuser, Befestigungen und Abtritte derart ein, daß der Aufenthalt und die Bewegungsfreiheit der Auswanderer an Deck nicht wenig behindert wurden. Übrigens war es üblich, in Chartepartien das Oberdeck in der Form von einer Befrachtung mit Fahrgästen auszunehmen, daß sich der Reeder die freie Verfügung über die erste Kajüte vorbehielt, während ihm der Befrachter andererseits für Benutzer der zweiten Kajüte nur den Preis bezahlte, den die Zwischendecker entrichteten. Im Zusammenhang mit diesem Brauch stand dem Expedienten bis unmittelbar vor Abfahrt des Schiffes das Recht zu, Zwischendeckspassagiere, die sich über die Beschaffenheit ihrer Unterkünfte unzufrieden zeigten, gegen einen Aufschlag dazu zu bewegen, auf die zweite Kajüte umzubuchen, ohne daß der Reeder eine Beteiligung am zusätzlichen Gewinn beanspruchte. Da die Sitte für die Annahmefirmen recht einträglich war, war mit der Angelegenheit regelmäßig ein Rattenschwanz von Umtrieben, Streit und Ärger verbunden <sup>454</sup>).

Bis zum Jahr 1881, als die ersten Schnelldampfer in Dienst traten, ließ auch der Lloyd die unter Deck gelegenen Kajüten seiner Dampfschiffe nach der von den Seglern überkommenen Tradition ausstatten. Nur richtete er sich nicht mehr nach dem Vorbild Amerikas, sondern Englands, dessen Werften den Bau der Einheiten ausführten. Da schon auf dem ältesten Dampfschiff „Bremen“ die erste Kajüte 60, die zweite 110 Menschen faßte,

<sup>453</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 10–11, 15 a; A. I. 4. B. Nr. 360; FMB: B 416, 479 b–e, 588; Neubaur, Lloyd, Bd. 1, S. 298 ff., 318 ff.; 3, Tafeln 3, 14–17; Revidierte Instruktion für den Dienst auf transatlantischen Dampfschiffen des Norddeutschen Lloyd, Bremen 1865.

<sup>454</sup>) AHB: A. I. 4. A. Nr. 128; StAB: P. 8. B. 8. c. 1. c. [Nr. 8]; Deutscher Reichstag 1874, Nr. 131, S. 5.

kam es von Anfang an zu erheblichen Verbesserungen. In den Schlafkabinen mußten nur noch je zwei Fahrgäste erster Klasse unterkommen, man baute Bäder, einen Rauchsalon, ein Damenzimmer, bald auch Wintergärten an Deck und dergleichen ein. Die Innenausstattung, die sich insbesondere in der Gliederung der Hauptkajüte auf der „Bremen“ noch sklavisches an die überlieferten Maße und Ausstattungselemente hielt, wurde von Mal zu Mal sorgfältiger vorgenommen und kündigte schon früh die in späterer Zeit bevorzugte Üppigkeit und Überladung im architektonischen Beiwerk an. Indem die Schiffsinnenarchitektur mit geringer Verzögerung dem Stilwandel vom Biedermeier zum bürgerlichen Salon folgte, übernahm sie die Maßstäbe der Einrichtung von vornehmen Bürgerhäusern und Hotels, mit denen sie sich vormals niemals hatte messen können und mögen. Kaum erstrebt, war der Anschluß jedoch gewonnen, so daß es bereits 1874 von dem Dampferneubau „Moltke“ mit Recht heißen konnte, daß „die großen Kajüten in ihrer Einrichtung unsern modernen Salons gleichen“<sup>455</sup>).

Diesen Wandel verursachte indessen nicht die Auswanderung, sondern das Aufkommen der Touristik und eine durch den Fortschritt der Technik begünstigte neue Auffassung der Seereise überhaupt, welche die Überfahrt nicht mehr mit Selbstverständlichkeit als eine Strapaze bewertete, die der Fahrgast bestenfalls leidlich überstehen konnte, sondern sie zu einem erholsamen Vergnügen ausgestaltet wissen wollte. Die Kajüten wuchsen, und ihre Ausstattung verbesserte sich fast ausschließlich deshalb, weil sich seit dem Ende der vierziger Jahre neben dem ausgehenden Auswandererverkehr der Hin- und Rückverkehr von Reisenden, darunter vielen Amerikanern und noch mehr Deutschamerikanern, entwickelte, der für den Lloyd ein Moment von höchster, fast entscheidender Bedeutung wurde und von Anfang an den Schiffahrtsbetrieb in einer Art bestimmte, die sich von der Kalkulation des Fahrgastverkehrs mit Seglern erheblich unterschied. Der Lloyd brauchte seine Kajüten im Rückverkehr nicht mehr mit Waren zu beladen, wie es zuweilen auf Segelschiffen geschah. Das im Vergleich zum Auswandererverkehr im Zwischendeck sprunghafte Wachstum der Nachfrage nach Kajüten in beiden Richtungen ermöglichte die Ausgestaltung von Architektur und Service, die unter anderen Umständen undenkbar gewesen wäre. So fuhren 1865–1867 in 137 Dampfern von Bremen nach New York 74 000 Menschen im Zwischendeck und 18 000 in der Kajüte, 1871–1873 in 239 Dampfern 113 000 im Zwischendeck und 19 000 in der Kajüte. Im Hin- und Rückverkehr mit New York beförderte der Lloyd in der Kajüte zwischen 1874 und 1880 ziemlich stetig 6000 bis 8000 Fahrgäste jährlich, während die Benutzung des Zwischendecks unerhörten Schwankungen unterlag: hier zählte man 1878 19 000 und 1880 53 000 Reisende, in

<sup>455</sup>) Deutsche Auswandererztg. 18, 22, 25, 1858; 44, 1874; vgl. AHB: S. V. 8.; Bremer Ztg. 171, 1847.

der Kajüte dagegen 7000 und 8000 <sup>456)</sup>). Im Unterschied zum Auswandererverkehr war also der allgemeine Reiseverkehr ungeachtet der Richtung von Konjunkturen und Krisen fast unabhängig.

Das Zwischendeck eines Seglers bildete eine Konstruktion aus Ostsee-hölzern, die fast ohne jede Ausstattung für den Fahrgastverkehr blieb. Die gesamte Einrichtung beschränkte sich auf Holzverschlüge, welche Spötter passend mit Apfelbörten und Schweinekoben verglichen. Als Wohn- und Schlafstätten zugleich wurden sie in zwei Abteilungen übereinander längs beiden Bordwänden in der Richtung des Schiffs angebracht. Außerdem war zeitweise eine dritte mittschiffs aufgeschlagene Reihe in Gebrauch, die sich aber schlecht bewährte. In jede dieser Kojen, die erst sehr spät durch Holzlatten unterteilt wurden, mußten sich vier bis sechs Personen teilen. Mittschiffs sorgte die Schiffsleitung für Hecke zum Vertäuen des Gepäcks, die freilich nicht verhinderten, daß es sich bei schwerer See losriß und ein Begehen des Zwischendecks so lange lebensgefährlich machte, bis sich der Aufruhr legte. Weniger bedrohlich waren die üblicherweise beige-ladenen Stückgüter, die statt dessen oft sperrig waren und den freien Raum empfindlich einschränkten. Tische, Stühle und dergleichen gab es nicht. Für Luft und Licht sorgten ein oder zwei Aufgänge zum Oberdeck, Seitenluken und Ventile, wenn auch so unvollkommen, daß aus dem Zwischendeck ständig „ein enormer widerlicher Duft quoll“, der sich aus den Ausdünstungen von Menschen und Ladung mischte. Besonders der Gestank von Wolle und Tran ließ sich bei der Desinfektion nur ungenügend beseitigen. Es bedurfte also keiner Schwarzmalerei, um Abscheu vor der Überfahrt zu wecken. „Wäre Tausenden“, berichtet ein unvoreingenommener Beobachter vom Zwischendeck, „ein solcher Anblick verstattet gewesen, als sie noch schwankten — wie viele, o wie unendlich viele würden nie in ihrem Leben ein Schiff betreten haben!“ Die vielen gutgemeinten Vorschläge, die das Übel zu bessern suchten, scheiterten daran, daß die Schiffe in ihrer Eignung für den Frachtverkehr nicht beeinträchtigt werden durften, und richteten sich insofern, als sie die Beförderung in einem Zwischendeck überhaupt verwarfen, im Grunde bereits gegen den Auswandererverkehr selbst, der eine fühlbare Steigerung des Fahrpreises kaum vertragen hätte, während Abhilfen, die wenig kosteten, ebensowenig gefruchtet hätten. Wer sich entsetzte, mußte bei ehrlicher Gesinnung am Ende zugeben, daß sich so gut wie gar nichts ändern ließ.

Nach amerikanischem Vorbild schrieben die bremischen Überfahrtsgesetze vor, daß einem Erwachsenen im Zwischendeck mindestens 12 Quadratfuß Bodenfläche zustehen müßten. Da es manche Unternehmer mit dieser Vorschrift wenig genau nahmen, erfolgten seit 1847 Prüfungen durch staatliche

<sup>456)</sup> Annual Reports 1865 ff.; Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd 1874 ff.

Besichtiger, die aber kein Mittel wußten, hartnäckige und geschickte Zuwiderhandlungen aufzudecken. Während die Durchschnittsgröße eines bremischen Seeschiffs 1834 184, 1854 381 und 1871 663 Registertonnen betrug, beförderte die Mehrzahl der Auswanderersegler 1834 50 bis 150, 1854 150 bis 250 und 1871 wiederum 50 bis 150 Personen, der Dampfer 1854 100 bis 200 und 1871 600 bis 800. 1880 hatten die Dampfschiffe des Lloyd bereits im Durchschnitt je 620 Passagiere.

Ein Segelschiff, das nach einem der nordamerikanischen Hauptlandungsplätze ausging, mußte sich für dreizehn Wochen, ein Dampfer für 40 Tage mit Proviant versehen, der im Hafen angebraucht werden durfte und sich bei Seglern unter entsprechenden Auflagen auf Rationen für eine Reise von 80 Tagen vermindern ließ. Vor Fahrten nach New Orleans oder einem texanischen Hafen mußte der Reeder sein Schiff für 16 Wochen bzw. 60 Tage ausrüsten. Die Vorschrift bot Sicherheit gegen Unfälle und war daher notwendig, erwies sich aber zugleich als eine Quelle von Mißhelligkeiten, weil die durchschnittliche Dauer der Reise viel weniger Zeit beanspruchte. Von Bremen nach New York dauerte sie im Schnitt 45, nach Baltimore 51, nach New Orleans 59 und nach Galveston 61 Tage. Die Zahl der bremischen Auswandererschiffe, die die Strecke in 20 bis 40 und seit Aufkommen der Dampfer in 10 bis 40 Tagen zurücklegten, war meist weit größer als die derjenigen, die 60 bis 80 Tage benötigten. Fahrten von längerer Dauer kamen so gut wie gar nicht vor. Es lag daher nahe, daß die Auswandererreedere darauf drangen, übriggebliebene Speiseartikel auf einer zweiten und dritten Reise zu verbrauchen, wenn sie die detaillierten Bestimmungen über Art und Menge des Proviantes nicht überhaupt umgingen. Die Folge war, daß man den Reisenden die unzulänglich konservierbare Kost mitunter in verdorbenem Zustand verabreichte und daß gelegentlich sogar auf kurzen Reisen Mangel an einigen Nahrungsmitteln oder an Wasser eintrat. Der Senat ging daher 1847 dazu über, durch die Bestallung von Proviantbesichtigern gegen Unterschleife und die vorsätzliche Beiladung mangelhaften Proviantes einzuschreiten. Eine mehr als mäßige Aufsicht ließ sich dadurch freilich nicht erreichen, da die Besichtiger — ausnahmslos ehemalige Kapitäne — es bei Stichproben bewenden ließen und auch nicht immer so scharf durchgreifen wollten oder konnten, wie es geboten schien. Im Grunde blieben sowohl der Staat wie die Auswanderer auf die Anständigkeit der Unternehmer angewiesen, zumal Anwürfe der Auswandererpresse ihnen allenfalls gesellschaftlich, aber nicht geschäftlich schaden konnten.

Man verpflegte die Fahrgäste mit der zwar nahrhaften, aber einseitigen Matrosenkost der Zeit, deren Hauptbestandteile — Hartbrot, Hülsenfrüchte und gepökeltes Fleisch — besonders unter den Süddeutschen Widerwillen hervorriefen, die sie am wenigsten gewöhnt waren. Die Zubereitung geschah zu allen Zeiten und auf allen Schiffen auf dieselbe Art und Weise:

sonntags gab es Salzfleisch, Mehlpudding und Pflaumen, montags gesalzenen Speck, Erbsen und Kartoffeln, dienstags Salzfleisch, Reis und Pflaumen, mittwochs geräucherten Speck, Sauerkohl und Kartoffeln, donnerstags Fleisch, Kartoffeln und Bohnensuppe, freitags Hering, Gerste und Pflaumen und sonnabends gesalzenen Speck, Erbsensuppe und Kartoffeln, worauf der Turnus von neuem begann. Morgens wurde Kaffee, abends Tee ausgeschenkt, Brot nebst Butter wöchentlich an die einzelnen Familien verteilt. Dabei durfte man voraussetzen, daß sich die Fahrgäste auf eigene Kosten zusätzlich mit hochwertigen Nahrungsmitteln versehen hatten. Es läßt sich denken, daß sich in der Zubereitung der Mahlzeiten selbst bei äußerster Vorsicht Mängel einschlichen, die Unannehmlichkeiten nach sich zogen. Häufig ging man aber auch gar nicht sehr genau zu Werk. Es kam vor, „daß ein geiziger Rheder oder Expedient mit dem Capitain durchsteckt oder der Capitain die ersparten Lebensmittel in seinem Interesse verwertet oder endlich aus Nachlässigkeit, Roheit, Unfähigkeit usw. den Passagieren vorenthält“. Auf einigen Segelschiffen fehlte es an einem ordentlichen Koch, unergiebiges amerikanisches oder argentinisches Fleisch wurde statt des teuren deutschen ausgegeben, Wasser wiederholt ungeklärt aus der Weser in so ungeeignete Fässer gepumpt, daß es faulte und Mangel eintrat usw. Das mußte schon deshalb zu einer Legion von Klagen und Beschwerden führen, weil die Mahlzeiten die einzige Zäsur des Tages und schlechterdings ein Erlebnis darstellten, das die Aufmerksamkeit der Zwischendecker absorbierte und sie stundenlang beschäftigte. „Das Vieh“, heißt es in einem Bericht, „könnte nicht gieriger über sein Futter herfallen als hier die Menschen.“ Die Unterschiede, die die einzelnen Häfen in der Beköstigung machten, spielten, so gering sie waren, in der Diskussion eine derartige Rolle, daß man sogar in bremischen Geschäftskreisen um 1850 den Aufschwung des hamburgischen Auswanderungsgeschäfts u. a. darauf zurückführte, daß die dortigen Expedienten den Reisenden eine sorgfältigere und kostspieligere Ausrüstung beschafften, als es in Bremen zur gleichen Zeit üblich war.

Durchgreifende Erleichterungen brachte die Dampfschiffahrt mit sich. Sie ermöglichte es, an Bord zu backen und zu schlachten<sup>457</sup>). Am wichtigsten war aber die Verkürzung der Reisedauer. Die psychische Belastung, der die Reisenden während der Überfahrt auf einem Segler unterlagen, gehörte für die meisten unter ihnen zu den ärgsten Übeln, zumal es an Beschäftigung und Bewegungsfreiheit völlig fehlte. Am schlimmsten ging es während der oft tagelang anhaltenden Stürme zu, wenn die Seekrankheit „das Zwischendeck in ein Hospital verwandelte“. Zwar versuchte man, sich anfangs oft durch kleine Veranstaltungen ein wenig zu unterhalten, die aber, je länger die Fahrt dauerte, dem Stumpsinn und der Gleichgültigkeit Platz machten.

<sup>457</sup>) R. Herwig, Über Schiffshygiene, Berlin 1878, S. 30 f.

Während Zank, Schlägereien und Diebstähle überhandnahmen, wirkte sich die einreißende Lethargie besonders in hygienischer und sittlicher Beziehung aus. „Durch die *communio locorum*“, schreibt ein Beobachter, „geht sehr häufig zur *communio uxorum*, wogegen dann freilich der selbstsüchtige Zwiespalt über die *communio bonorum* grell absticht.“ Nachdem man die Kojen anfangs aufgeteilt hatte, wie es sich eben traf, ging man nach 1868 wenigstens dazu über, Familien, alleinreisende Frauen und Männer voneinander zu trennen, was aber auch nicht viel half, da sich die psychische Ursache des Ärgernisses — die Neigung zum Sichgehenlassen — nicht abstellen ließ. Schmutz und Ungeziefer dämmte öfteres Ausräuchern nur ungenügend ein, da für viele Reisende die Reinigung vor der Quarantäne im amerikanischen Hafen die erste war. Manche verließen ihre Koje während der Überfahrt niemals und „dösten sich all die Wochen so rüber“.

Überhaupt erwies es sich als höchst schwierig, die Auswanderer zu lenken und den Schiffsordnungen, die den Tagesablauf bis ins einzelne regelten, die nötige Geltung zu verschaffen. Der Kapitän sah sich in der Regel einer anonymen, reizbaren und mißtrauischen Masse gegenüber. Der Versuch, eine Selbstverwaltung unter den Passagieren einzuführen, scheiterte regelmäßig, und ebensowenig glückte es vielen Kapitänen (mochten sie ihr Schiff in der Frachtschiffahrt auch noch so gut geführt haben), ihre unbedingte Jurisdiktionsgewalt mit einem guten oder doch erträglichen Verhältnis zu den Fahrgästen zu verbinden. Es ereignete sich wohl, daß beide Parteien die Nerven verloren. Ein Kapitän ließ z. B. Ketten über Bord spannen und drohte niederzuschießen, wer die Markierung überschritt; Überfälle auf Besatzungsmitglieder fielen vor; man steigerte sich in unsinnige Beschwerden hinein. „Ein vernünftiger Mann auf festem Land hat gar keine Idee davon, was für tolles Zeug selbst die ruhigsten und gesetztesten Leute oft an Bord eines Schiffes angeben“, bemerkt Gerstäcker. So kam 1852 der Zentralverein für deutsche Auswanderungs- und Kolonisationsangelegenheiten in Berlin zu dem Ergebnis, daß in Holland, Belgien und England 48, in Frankreich 29, in Hamburg 16 und in Bremen 10 Prozent aller Passagierschiffe durch Beschwerden verfolgt würden. Falls die Aufstellung einigermaßen zuverlässig ist, unterstreicht sie die immer wieder beklagten Übelstände des Fahrgastverkehrs auf landesfremden Schiffen, zugleich aber auch, wie weit die Reisenden von einer zulänglichen Beurteilung der Überfahrt im Zwischendeck entfernt waren. In den Akten finden sich mehrere Fälle, in denen sich Beschwerden als Phantasieerzeugnisse entpuppten, wie sie sich in Verhältnissen, in denen gewiß nichts zu verlieren und vielleicht etwas zu gewinnen ist, einzustellen pflegen. Sie bewiesen denn auch weniger, was sie beweisen sollten, nämlich widerrechtliche Unbill, als daß die Masse der Auswanderer selbstbewußt, kritisch und fordernd auftrat und nicht duldend wie Gedrückte, was jedenfalls die meisten auch

nicht waren. Während die binnenländischen deutschen Staaten versuchten, ihre Konsuln in den Ankunftshäfen mit richterlicher Entscheidungsgewalt auszustatten, um Fahrgästen, die sich mit Recht beklagten, eine eventuell zustehende Entschädigung zu sichern, verlangte Bremen Schutz vor abgeschmackten Beschuldigungen und die Entlastung seines Verwaltungsapparats. Mit Sicherheit ließ sich ohnehin kaum ein Fall beurteilen, so daß streitende Parteien letzten Endes auf den Weg über die Gerichte angewiesen waren, der so gut wie nie beschritten wurde. Es ist jedenfalls eindeutig, daß nicht allein die Unternehmer schuld daran trugen, wenn das Gewerbe leicht eine anrühige Note erhielt. „Ich wünschte sehr“, schrieb gelegentlich ein bremischer Reeder, „daß man beim Auswanderungsgeschäft Vertrauen säen und Treue ernten könne, glaube aber in der That, daß wir nach den bisherigen Erfahrungen dieses edle Prinzip nicht zu sehr empfehlen können.“ Gewiß war man auf beiden Seiten zu gleichgültig und zu sehr von einer vorgefaßten Feindseligkeit beseelt, um Schwierigkeiten zu mildern. Quelle aller Unbequemlichkeiten und Ärgernisse war aber letzten Endes der Mangel an ordnungsgemäßen Personenschiffen, die sich nicht rentiert hätten.

Besonders unentwickelt war auch die ärztliche Fürsorge<sup>458</sup>), da es an Bord keine Mediziner gab, wenn man nicht die auf den nach Australien gehenden Auswandererschiffen angestellten Dilettanten als Ausnahme gelten läßt. Die bremischen Gesetze schrieben nur vor, daß etwas Sago, Wein, Zucker und Hafergrütze geladen werden sollten, damit der Kapitän an Kranken hiermit sein Heil versuchen konnte. „Wird eener krank“, lautete die Matrosenregel<sup>459</sup>), „dat is Seemanier, so kurieren wir ihn flugs mit Theewater und Grütze, weter krigt he nischt to freten.“ Außerdem mußte sich an Bord eine Medizinkiste befinden, um deren Inhalt sich die Behörde aber erst seit 1868 kümmerte. Sie war der Obhut des Steuermanns anvertraut, der bestenfalls auf der Navigationsschule an einem freiwilligen Kursus über Erste Hilfe teilgenommen hatte und nach Anleitung eines Handbuchs im Ernstfall folgendermaßen verfuhr<sup>460</sup>): „Wi moken denn“, heißt es in

<sup>458</sup>) Gesundheitspflege auf Auswandererschiffen, Bremen 1868; Max Leudesdorf, Nachrichten über die Gesundheitszustände in überseeischen Plätzen, Hamburg 1876, H. 3; A. Lammers, Öffentliche Gesundheitspflege. In: Preußische Jbb. 32, 1873, S. 103 f.; Hermann Tjaden, Bremen in hygienischer Beziehung, Bremen 1907, S. 364 ff.; Hugo Senftleben, Über Sterblichkeit und Erkrankungen auf Auswandererschiffen. In: Deutsche Vierteljahrsschrift für öffentl. Gesundheitspflege 1, 1869, S. 305 ff.; Weser-Ztg. 7718, 7736, 1868.

<sup>459</sup>) T. v. Leithold, Meine Ausflucht nach Brasilien, Berlin 1820, S. 209.

<sup>460</sup>) (Eduard Rosenhagen), Ut mien Fohrenstied, 2. Aufl., Bremen 1939, S. 45 (Rolandbücherei 1); vgl. E. F. Plate, Leitfaden für die Behandlung der auf dem Schiffe vorkommenden Krankheiten, Bremen 1847; Runge, Anleitung zur Behandlung, Bremen 1860; G. H. Rohlf, Gemeinfaßliche Heilkunde für Schiffsoffiziere, 2. Aufl., Bremen 1865.

einem Reisebericht, „die Medizinskiste apen un de Ogen dicht un sän: Gott segne den Griff! un wat wi denn to faten kreegen, hulp ok meist heel good. Gefährliche Saken weern dar nich in.“ Nachteiliger als ein derartiges Vorgehen waren das Zusammenhocken vieler Menschen in schlecht gelüfteten und überhitzten Räumen, die Ausdünstungen der Ladung und des Schiffsholzes, Mangel an Reinlichkeit und Gleichgültigkeit unter den Reisenden. Cholera, Typhus und Blattern bildeten die gefährlichsten Krankheiten. Sie forderten hauptsächlich unter Neugeborenen und Kleinkindern ihre Opfer, die sich, wenn sie einmal hinfällig geworden waren, selten wieder erholten <sup>461)</sup>. Das meiste Aufsehen erregte 1867 ein Auswandererschiff des Hamburger Reeders Sloman, auf dem ein Fünftel der Fahrgäste während der Reise nach New York umkam, ohne daß dieses aber das einzige „Totenschiff“ gewesen wäre. Im Durchschnitt rechnete man in Bremen um 1850 mit einer Mortalität von ein bis drei Prozent an Bord. Von 1865 bis 1873 starben auf bremischen Dampfern 190 von 26 000, auf Seglern 820 von 100 000 Reisenden, womit man kaum günstiger als in anderen Einschiffungshäfen dastand. Zwei nützliche Neuerungen führte der Lloyd ein, indem er die ersten Ärzte anstellte und auf seinen Dampfern Hospitalzimmer einrichtete, die seit 1868 auch für Segelschiffe obligatorisch wurden. Hier handelte es sich freilich nur um einen abgeteilten Verschlag im Zwischendeck, der wenig nützte, weil die Anstellung von Schiffsärzten auf Seglern an der Höhe der Unkosten scheiterte.

Ähnlich primitiv ging es bei der ärztlichen Versorgung in Bremerhaven zu. Anfangs achteten die Expedienten nur darauf, sich vor kranken Fahrgästen zu schützen, um Strafgeelder der amerikanischen Einwanderungsbehörden zu vermeiden. Untersuchungen fanden höchstens vereinzelt statt. 1850 richtete das Auswandererhaus eine Krankenabteilung ein. Der Stadtphysikus With in Bremerhaven drängte wiederholt auf die Gründung eines ärztlichen Dienstes für Reisende, dessen Notwendigkeit 1853 anlässlich einer Choleraepidemie, die unter den Auswanderern fünfmal so viele Opfer forderte wie unter den Einwohnern von Bremerhaven, besonders deutlich zutage trat <sup>462)</sup>. Um den Wünschen des Norddeutschen Bundes zu genügen, bequeme sich der bremische Staat schließlich dazu, gesetzlich zu verfügen, daß die Fahrgäste vor der Einschiffung untersucht, die Medizinkisten der Schiffe überprüft, gesundheitsgefährdende Ladungsgüter ausgeschlossen und sorgfältige Desinfektionen durchgeführt würden. Zwei Ärzte fanden nebenamtlich Anstellung. Ihre Untersuchungen fielen allerdings meist nur

<sup>461)</sup> E. Laurent, Über die Gesundheitspflege auf Seeschiffen, Bremen 1868, S. 6 f.; Die Jahresberichte der Deutschen Gesellschaft in New York 1866–1869 verzeichnen 34 bremische Schiffe mit Kranken. Fish, Sickness, S. 21, 30, 95, 108.

<sup>462)</sup> O. H. With, Die Gesundheitspflege auf Seeschiffen, Bremerhaven 1858; Deutsche Auswandererztg. 1, 1854.

oberflächlich aus, da ein Arzt gelegentlich in ein oder zwei Tagen 4000 bis 5000 Menschen zu visitieren hatte. Zurückgewiesene Passagiere brachte man im Auswandererhaus und später im städtischen Krankenhaus unter, wo sich das Nachweisungsbüro ihrer annahm, um für eine Geldhilfe und die Gelegenheit zu einer späteren Überfahrt zu sorgen.

#### d) Der Auswanderer

Die Listen über die Fahrgäste der von Bremen nach Übersee ausgehenden Schiffe, die die Unternehmer vor 1832 vielfach freiwillig, dann einer gesetzlichen Vorschrift gemäß ausfertigten und bei der Behörde hinterlegten, sind bis auf Bruchstücke verloren<sup>463</sup>). Was sonst in den Akten und der Auswanderungspresse an Material über die Auswanderer vorliegt, ist meistens allzu zerstreuter Herkunft, um sich verallgemeinern zu lassen. Nur Einzelheiten sind zu erkennen.

Die sorgfältigsten Angaben, die sich erhalten haben, betreffen die Auswanderung nach Brasilien, die infolge der Schäfferschen Werbungen von 1826 bis 1828 anhielt. Als Kolonisten schifften sich vor allem Preußen aus dem Regierungsbezirk Koblenz, Oldenburger aus dem Fürstentum und Amt Birkenfeld, Sachsen-Coburger aus dem Fürstentum St. Wendel und Lichtenberg, Homburger sowie wenige Bayern und Hessen ein. Es handelte sich durchgängig um Familien bäuerlicher Herkunft, von denen 11 neun bis zwölf, 74 sechs bis acht, 75 drei bis fünf und 18 zwei Menschen umfaßten, während 31 weitere Personen Einzelreisende waren. Die Soldaten, die sich für die brasilianische Armee verdingten, waren z. T. Glieder der eben genannten Familien und stammten sonst aus ganz Westdeutschland, den nordischen Ländern, Ungarn usw. Beruflich verteilten sie sich auf 22 handwerkliche und fünf andere Berufe, was sich immerhin für 57 von ihnen feststellen läßt. Schuhmacher, Weber, Schneider und Bauern wogen vor<sup>464</sup>).

Während sich vor 1832 in Bremen fast nur Württemberger, Hessen-Darmstädter, Rheinbayern und Franken einschifften, waren in den drei-

<sup>463</sup>) Friedrich Prüser u. Fritz Peters, Die Freie Hansestadt Bremen. Neustadt a. d. Aisch 1953, S. 24 (Familiengeschichtliche Wegweiser durch Stadt u. Land 18); vgl. zum Folgenden Karl Döttinger, Zur Geschichte der Auswanderung aus dem Kreis Crailsheim seit 1790, Crailsheim (1937), S. 20 f., 23 ff.; Hans Spöner, Die Auswanderung aus Schwarzwald und Oberrheinebene im 18. und 19. Jahrhundert, Freiburg i. B., Masch. Diss. 1942, S. 29 ff., 121 ff., 165; Renate Schwemer, Die Auswanderung aus dem Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zur Reichsgründung, Hamburg, Masch. Diss. 1945, S. 49 ff., 77 ff.; Herbert Hitzemann, Die Auswanderung aus dem Fürstentum Lippe, Münster, Masch. Diss. 1953, S. 14 ff., 73 ff.

<sup>464</sup>) StAB: C. 12. e.

ßiger Jahren die Hauptzuzugsgebiete Oldenburg, Hannover und Rheinpreußen. Einbeck, Hildesheim, Münster und Osnabrück galten als Mittelpunkte. Die stärksten süddeutschen Kontingente kamen aus Württemberg, Bayern und Baden. Sowohl beide Hessen wie die sächsischen Herzogtümer stellten beträchtliche Gruppen, weniger bereits Thüringen und Nassau, während die Schweiz und Österreich noch völlig ausfielen. In den vierziger Jahren standen an vorderster Stelle Hessen, Westfalen und Niedersachsen, neben denen allmählich Thüringer, Schlesier und Mecklenburger hervortraten<sup>465</sup>). Böhmisches, ungarisches und polnische Namen tauchten erst seit etwa 1850 und zwar zunächst in geringen Zahlen auf. Im ganzen wird man damit zu rechnen haben, daß die einzelnen Zuzugsgebiete Bremens von 1832 an mit einigermaßen stetigen Gruppen vertreten waren. Darauf läßt auch die offizielle Statistik schließen, die seit 1866 vorliegt und die Herkunft von 1866 62 000, 1873 63 000 und 1880 80 000 Auswanderern angibt. Es stammten aus

	1866	1873	1880
Preußens alten Provinzen	14 100	—	—
Ost- und Westpreußen		8 300	7 200
Pommern		4 700	4 600
Posen		4 900	4 900
Westfalen		1 200	2 200
Rheinland, Hohenzollern		1 100	1 400
Brandenburg		600	1 400
Hannover	10 200	5 100	6 000
Kurhessen (Hessen-Nassau)	3 800	2 700	2 700
Oldenburg	1 500	1 000	900
Sachsen	1 100	1 400	2 500
Thüringen	2 100	1 200	900
Hessen-Darmstadt	3 200	1 000	1 400
Bayern	3 600	6 100	5 800
Württemberg	4 000	3 100	4 100
Baden	2 200	3 000	2 300
Österreich	6 800	—	—
Böhmen		5 800	9 300
Österreich außer Böhmen		2 000	5 100
Schweden, Norwegen	100	—	8 000
Dänemark	100	—	1 400
den Vereinigten Staaten	3 300	6 200	4 200

<sup>465</sup>) Politisches Wochenblatt 155, 1832. Die Beförderung, S. 64; StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 74-77]; Bülow, Auswanderung, S. XVI; G. F. Streckfuß, Die Auswanderung nach Amerika, Zeitz 1836, S. 2; Zollvereinsblatt 2, 1844, S. 935; Hermann Allmers, Marschenbuch, 5. Aufl., Oldenburg u. Leipzig (1891), S. 287.

Nachdem man 1857 im Verkehr zwischen Bremen und New York erst 361 Fahrgäste amerikanischer Staatsangehörigkeit gezählt hatte, war die große Zahl von Amerikanern, darunter vielen Deutschamerikanern, die über Bremen in ihre Heimat zurückreisten, besonders auffällig<sup>466)</sup>. Dagegen kamen aus dem europäischen Rußland, das später so bedeutende Kontingente stellte, erst kleine Gruppen, die 1873 nicht mehr als insgesamt 200 und 1880 etwa 300 Köpfe umfaßten. Die meisten Reisenden stammten jedenfalls ziemlich gleichmäßig aus Deutschland, wenn sich darunter auch viele nichtdeutscher Volkszugehörigkeit befanden. So zählte man 1867 neben 32 100 Preußen und 22 800 anderen Deutschen 15 800 europäische und 3300 überseeische Fahrgäste, 1879 neben 9800 und 6000 europäischen und 4000 überseeischen. Ein Wandel bahnte sich darin erst ausgangs des 19. Jahrhunderts an.

Über die berufliche Gliederung ist wenig bekannt — es sei denn zerstreute Vermerke, die sich nicht für einen repräsentativen Überblick eignen. Von zwei Passagierlisten aus dem Jahr 1834 enthält die eine 12 Bauern, 18 Handwerker aus 12 Berufen und zwei andere, die zweite 23 Bauern, fünf Handwerker aus fünf Berufen und einen anderen, während ein Verzeichnis von 1843 27 Bauern, 24 Handwerker aus 13 Berufen und fünf andere aufzählt. In Hamburg zählte man dagegen von 1846 bis 1852 nur 31 Prozent Bauern und Tagelöhner gegenüber 69 Prozent Handwerkern und Gewerbetreibenden. In einer bremischen Liste von 1854 finden sich 13 Landarbeiter, 21 selbständige Landwirte und 31 Handwerker aus 13 Berufen nebst fünf sonstigen. 1858 beförderte ein Segler 39 selbständige Landwirte, acht Landarbeiter, 28 Handwerker aus 15 Berufen sowie neun andere. Auch späterhin sollen die Auswanderer bäuerlicher Herkunft vorgeherrscht haben. Unter den verschiedenen Berufen traten Kaufleute und Studierende hervor, während sich unter den Handwerkern durchgängig Schneider und Schuhmacher am häufigsten fanden. Was die Herkunft angeht, so übertrafen die ländlichen Bezirke die städtischen von Anfang an<sup>467)</sup>.

Ausführlicher wird man über die Verteilung nach Alter, Geschlecht und familiärem Stand unterrichtet. 1834 zählte man in Bremen 1800 männliche und 238 weibliche Alleinreisende sowie 748 Familien, unter denen sich 126 mit vier und mehr Kindern befanden — im ganzen unter 5090 Erwachsenen, d. h. Menschen im Alter von mehr als zwölf Jahren,

<sup>466)</sup> Annual Report 1857, S. 78; Deutsche Auswandererztg. 18, 1854, bezifferte den Anteil der Ausländer unter den Auswanderern für 1853 auf 5–6 Prozent. Vgl. Hansen, Migration, S. 289 f.

<sup>467)</sup> Heyne, Quellen, S. 368 f.; Spengemann, Reisen, S. 22, 102; StAB: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 76, 185]. Deutsche Auswandererztg. 39, 1854; 5, 1871; Auswanderung 2, 1855, S. 29, 31; vgl. Mönckmeier, Auswanderung, S. 151 ff.; Ostendorf, Geschichte, S. 174 ff.

zwei Drittel Männer. Dagegen betrug die Zahl der Kinder 1769. Gleichsam als Stichproben wurden erfaßt 1840 97 Männer mit 67 Frauen und 30 Kindern, 1852 2003 Erwachsene mit 364 Kindern und 92 Säuglingen, 1854 156 Männer und 90 Frauen, im gleichen Jahr 94 Männer und 72 Frauen mit 37 Kindern und 13 Säuglingen, 1858 104 Männer und 95 Frauen mit 39 Kindern und fünf Säuglingen. Von 1854 bis 1864 beförderte ein bremischer Reeder in 51 Schiffen fast 9700 Erwachsene, gut 1300 Kinder im Alter von einem bis zu zehn Jahren (13,5 Prozent) und 280 Säuglinge (3,5 Prozent). Ein Expedient verschickte von 1856 bis 1862 durchschnittlich 86 Prozent Erwachsene, zehn Prozent Kinder zwischen einem und neun Jahren und vier Prozent Säuglinge <sup>468</sup>). Die öffentliche Statistik ermittelte 1868 3500 Fahrgäste im Alter bis zu einem, 10 700 bis zu zehn Jahren und 52 000, die älter waren, 1877 600 männlichen und 500 weiblichen Geschlechts unter den Säuglingen, 1800 und 1800 unter den Kindern, 10 000 und 6700 unter denjenigen, die älter als zehn Jahre waren. Ebenso stetig verlief die Zusammensetzung nach Familien. Aus Einzelangaben lassen sich für die Zeit von 1840 bis 1849 143 Alleinreisenden 25 Paare und 37 Familien mit drei bis fünf, 25 mit sechs bis acht, sechs mit neun bis elf Personen anreihen, von 1850 bis 1859 dagegen 489 einzelnen 83 Paare, 124 mal drei bis fünf, 55mal sechs bis acht und achtmal neun bis elf Personen. Etwas anders sah die Angelegenheit bei einem Kolonisationsunternehmen wie der Auswanderung nach Peru aus, die bei den Teilnehmern weniger Selbsttätigkeit und Vorsicht voraussetzte. Ein Liste, die ausschließlich Weingärtner aus den Oberämtern Nürtingen, Schorndorf, Eßlingen, Waiblingen, Cannstadt, Kirchheim und Neuffen enthielt, führte 93 Männer, 66 Frauen und 171 Kinder an oder 56 Einzelreisende, zehn Paare, drei bis fünf Personen 24mal, sechs bis acht 20mal und 10 zweimal <sup>469</sup>).

Unter der Leitung von Wohlhabenden oder Pastoren, Lehrern und regelrechten Auswandererunternehmern, die z. T. schon einmal nach den USA gereist waren und dort vielleicht gar für Rechnung einer Gruppe Land angekauft hatten, sich aber zumindest in den Einschiffungshäfen nach den günstigsten Schiff Gelegenheiten umgesehen hatten, unternahmen die Abziehenden die Überfahrt sehr häufig in Gesellschaften <sup>470</sup>). Deutsch-amerikaner, die ständig hin und her fuhren, gehörten nicht zuletzt deshalb, weil sie zugleich wie lebende Zeitungen wirkten, zu den wichtigsten Führern von Auswanderergesellschaften, auf die man in Bremen viel

<sup>468</sup>) Allgemeine Auswanderungsztg. 81, 1849; 148, 1851; Deutsche Auswandererztg. 88, 1851; 39, 48, 93, 1854; AHB: A. I. 4. A. Nr. 18, 139 a.

<sup>469</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 1. a. [Nr. 132].

<sup>470</sup>) Vgl. Th. Graebner, Unsere Pilgerväter, St. Louis 1919, S. 3 ff. (Lutherische Pioniere 1); Auswanderer. Bilder u. Skizzen aus der Geschichte der deutschen Auswanderung, hg. v. Hermann v. Freeden u. Georg Smolka, Leipzig 1937.

Rücksicht nahm. Die Gesellschaften stammten teils aus einem landschaftlich begrenzten Bezirk, der oft in einem Male von einer größeren Gruppe verlassen und auf diese Art und Weise seines Bevölkerungsüberschusses entblößt wurde, teils bildeten sie sich durch die gemeinsame Auswanderung von Verwandten und Bekannten, die aus verschiedenen, voneinander entfernten Orten kamen. Fast durchgängig entstanden die Interessengemeinschaften jedoch nur für den Zweck der Auswanderung, nicht auf Dauer und leiteten auch keine engeren Verflechtungen ein. Trotz aller Zusammenschlüsse blieb es daher letzten Endes bei einem Zug von Individuen.

Als Grund der Auswanderung gab man in Bremen anfangs ziemlich stereotyp vor allem die bedrängte wirtschaftliche Lage von Handwerkern und Bauern, die Übervölkerung Deutschlands und den durch Militärpflicht und Steuern vom Staat ausgeübten Druck an, seltener gerechtfertigte oder verstiegene politische Opposition. Auch religiöse und konfessionelle Motive kamen nur hin und wieder vor. Außerdem wurden „Trieb nach Neuerung“, Glücksrittertum, Nachahmungstrieb und dergleichen von Anfang an und allmählich immer häufiger angeführt<sup>471)</sup>. Für zahlreiche Stimmen steht ein Urteil der Deutschen Auswandererzeitung in Bremen, die 1857 als ursprünglichste Triebfeder zur Auswanderung „die alle Schichten durchdringende Sucht, schnell und womöglich mit leichter Mühe reich zu werden“, angab. „Va banque wird gespielt von den Niedrigen so gut wie von den Hohen“<sup>472)</sup>. Tatsächlich gehörten die Wanderungen nicht so sehr in den Bereich der Not als in den der Spekulation, indem nicht eigentlich der Arme, der ein erträgliches, sondern wer ein besseres, ja gutes Leben wünschte, auswanderte. Bismarck hatte durchaus recht, wenn er 1885 aussprach, hohe Auswandererziffern seien „ein ganz genauer Maßstab für das Steigen unseres Wohlstandes: je besser es uns geht, desto höher ist die Ziffer der Auswanderung“. Dementsprechend wanderten auch „nur wohlhabende Leute“ und „nur die besseren Arbeiter“ aus<sup>473)</sup>. Infolgedessen führte der einzelne Einwanderer den USA in Jahren starker Auswanderungen durchschnittlich mehr Kapital zu als in Zeiten der Flaute. Zwischen 1848 und 1852 kamen z. B. auf den Kopf eines Reisenden 30 £ Vermögen, zwischen 1853 und 1854 dagegen 35 £. Der Schluß, daß Kapital und Arbeit ihre Chance in und mittels der Auswanderung ebenso entschlossen wahrnahmen wie in der Unternehmerwirtschaft, die zur gleichen Zeit den Übergang zum Hochkapitalismus vollzog, ist also durchaus gerechtfertigt, wie ja die USA in Deutschland überhaupt sowohl zum Leitbild für die

<sup>471)</sup> Z. B. StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 62, 73–77].

<sup>472)</sup> Deutsche Auswandererztg. 50, 1857. Vgl. Andree, Umwandlungen, S. 326 f.

<sup>473)</sup> Beutin, Bremen, S. 95; vgl. Preußische Jbb. 2, 1858, S. 653; 26, 1870, S. 435, 669; Arnold Petzet, Heinrich Wiegand, Bremen 1932, S. 111; Kurt Helfferich, Georg v. Siemens, 2. Aufl., Berlin 1923, Bd. 3, S. 305.

Sehnsucht der kleinen Leute wie des bürgerlichen Großunternehmers taugten.

Nächst der Gruppe der kleinkapitalistischen Auswanderer kamen diejenigen, die sich von Vorausgegangenen nachziehen ließen. Davon legte allein die wachsende Schar der Prepaids, d. h. solcher Reisenden, denen der Überfahrtspreis von Amerika aus bezahlt wurde, ein Zeugnis ab. Ihr Beispiel tat dar, daß die Auswanderung nicht so sehr aus einer nackten Not hervorging, die innerhalb der betroffenen Bevölkerungskreise Deutschlands herrschte, sondern daß sie viel stärker von der amerikanischen Wirtschaft und Sozialverfassung als von der deutschen abhängig war. Nicht schon die deutschen Verhältnisse selbst, sondern erst ihr Vergleich mit den amerikanischen begründeten die Auswanderung, und maßgebend war in erster Linie das ideale Ziel, nicht der reale Ausgangspunkt. Das ist grundsätzlich auch kaum sehr verwunderlich, auffällig aber, wie unmittelbar und nachhaltig sich amerikanische Wirtschaftsaufschwünge und -depressionen auf die Größe der deutschen Auswandererziffern auswirkten. Die amerikanischen Krisen von 1837 bis 1843, von 1854, stärker von 1857 und 1873 zogen stets sofort den Zusammenbruch des Fahrgastverkehrs nach sich. Dagegen dämmten die Jahre der deutschen Revolution von 1848 bis 1850, insbesondere wegen der Verwirrung des Wirtschaftslebens, den Amerikazug ein, statt ihn zu beleben. Hatte der Sezessionskrieg zu einem beträchtlichen Absinken des Fahrgastverkehrs geführt, so übten andererseits weder der Preußisch-Österreichische noch der Deutsch-Französische Krieg von 1866 und 1870–1871 irgendeine erhebliche Wirkung auf die Auswanderung aus. Sie blieb hernach so groß, wie sie zuvor gewesen war.

Die Vielfalt der Auswanderungsgründe, von denen der bremische Kaufmann Hermann Henrich Meier einmal ganz zutreffend behauptete, man bekomme sie selbst dann nicht zusammen, wenn man eine Woche lang darüber nachsinne<sup>474</sup>), war jedenfalls von weit geringerem Einfluß als der Einwanderungstrieb, die Anziehungskraft ausschlaggebender als das Bestreben, sich aus Deutschland zu lösen. Dabei machte es wenig aus, daß die Absichten und Erwartungen oft unklar genug gefaßt waren und mehr von Affekten als Kenntnissen lebten, was sie am Ende aber auch eher anfeuerte als lähmte. Schon 1832 sprach man in Bremen von einem „Fortziehen aufs Ungewisse, dem Schwankenden in den Vorstellungen über die Art, wie das neue Leben im neuen Lande zu beginnen sei“. Begriffe wie „Auswanderungsschwindel“ und „Auswanderungsfieber“ kamen auf und wurden, weil sie tatsächlich gut anzuwenden waren, zur allgemeinen Redensart<sup>475</sup>). Ein Beobachter, der sich im Revolutionsjahr längere Zeit in Bremerhaven

<sup>474</sup>) St.-Raphaels-Blatt 4, 1886, S. 2.

<sup>475</sup>) Politisches Wochenblatt 155, 1832; Der Bürgerfreund 826, 1841; Delius, Auswanderung, S. 3 f.

aufhielt, um die Psychologie der Auswanderer zu studieren, erklärte es denn auch für bestürzend, „mit welcher Planlosigkeit, nur dem blinden Glücke oder, was dasselbe ist, dem Zufall vertrauend die meisten hinüberziehen, entweder klein oder hochmütig, fast immer mit den hoffnungsreichsten Träumen und albernsten Erwartungen, jenseits das Schlaraffenland der Willkühr, der Völlerei und Faulheit, das Eldorado ihrer Wünsche zu finden“. Als Kennzeichen der Reisenden erschienen ihm „Rathlosigkeit und Planlosigkeit“, „Zerrissenheit“ und „Zerfahrenheit“, die sie nötigten, „keine Teilnahme gebend noch empfangend“, ihr Vaterland wie Fremdlinge zu verlassen<sup>476</sup>). Zu einem ähnlichen Urteil gelangte 1851 ein deutschamerikanischer Kaufmann in New York, der den durchschnittlichen Einwanderer aus Deutschland für außerstande erklärte, „sich von dem, was ihm bevorsteht, einen auch nur einigermaßen richtigen Begriff zu machen“. Daher sei es unabänderlich, daß ein Teil von ihnen regelmäßig umkomme<sup>477</sup>). In Bremen beklagte man vor allem ihre Schwerfälligkeit und Unwissenheit und sprach immer wieder von einer dumpfen Masse. In der Tat war sie weniger ein gestaltender Träger als das überwältigte Opfer einer Bewegung, die sie zu repräsentieren hatte, ohne selbst das rechte Bewußtsein davon zu besitzen.

Das rührt augenscheinlich daher, daß die Auswanderung keine unmittelbar politische Erscheinung war und mit den erklärt politischen Ereignissen der Zeit weithin so wenig zusammenhing, daß sie dem Anschein nach geradezu apolitisch war. Daran ändern auch die bekannten Achtundvierziger nichts, die in der Menge völlig verschwanden. Statt dessen offenbarte der Wanderungszug eine sozusagen quasipolitische Entfaltung „demokratischer“ Mächte, ohne deshalb einen ausgesprochenen Protest gegen die gesellschaftlich, politisch und wirtschaftlich herrschenden Normen darzustellen. Man hat vergeblich versucht, die Auswanderung zur Karikatur der Umwelt zu benutzen, aus der sie hervorging, und zwar namentlich der politischen, obwohl sie gerade über so politische Umbrüche wie die Ereignisse von 1848 und 1866 bis 1871 hinweg sich mit nur sehr geringen Schwankungen fortsetzte. Sie wurde nicht durch Notstände provoziert, sondern legte Zeugnis von der Auferweckung der Mittel- und Unterschichten ab. Die Auswanderung war kein Notventil, durch das brachliegende Kräfte aus Deutschland herausgedrängt wurden, ja, überhaupt ein begrenzt nationalpolitisches Problem erst in letzter Instanz. Die Abziehenden waren auch nicht Opfer der Verhältnisse, die sie verließen, sondern derjenigen, die sie aufsuchten. Sie drängten selbständig wie in die Stadt, so nach Amerika zum Brennpunkt eines politisch friedlichen, wirtschaftlich und gesellschaftlich

<sup>476</sup>) StAB: P. 8. B. 8. b. [Nr. 229]; vgl. Allgemeine Auswanderungsztg. 36, 1848.

<sup>477</sup>) AHB: A. I. 1. Nr. 64. Vgl. Bueck, Festtage, S. 94.

revolutionären Prozesses, um dort die Mächte zu fördern, denen die Auswanderung selbst entstammte. Mit Recht wurde vor einiger Zeit im Widerspruch zu der üblichen Auffassung betont, sie sei im 19. Jahrhundert „durch die Freiheit, weniger durch die Unterdrückung begünstigt“ worden<sup>478)</sup>. Dementsprechend trug sie dazu bei, das soziale Gefüge zu lockern und den Raum des Politischen zu erweitern. Indem sie das Bedürfnis der Massen verwirklichte, sich ihren Anteil im kapitalistischen Wirtschaftsprozess zu erringen, beschleunigte sie das Entstehen der Weltwirtschaft und förderte die Nivellierung der Gesellschaft.

#### e) Der Rückverkehr

In Überblicken über die Auswanderung wird häufig nicht bemerkt, daß es in den Einschiffungshäfen nicht nur einen ausgehenden, sondern auch einen einkommenden Fahrgastverkehr gab, von dem sich ein beträchtlicher Teil von Anfang an auf rückkehrende Auswanderer erstreckte. So soll es nach 1828 zu mehreren Rückwanderungen aus Brasilien gekommen sein, so kehrten 1852 enttäuschte Ansiedler aus Peru nach Deutschland zurück. Aber auch sonst ereignete es sich in Bremen wiederholt, daß „viele Individuen und Familien nach mancherlei verschuldeten und unverschuldeten Unglücksfällen noch vor der Einschiffung oder doch schon aus England, andere aus America als verzweifelte Bettler wieder zurückgekommen sind“. Insgesamt blieb es freilich im nordamerikanischen Verkehr anfangs bei kleinen Gruppen. Auf den Paketschiffen der bremischen Firma H. H. Meier & Co. kehrten in 28 Rückfahrten nicht mehr als 85 Kajütenbenutzer und 23 Zwischendecker nach Bremen zurück<sup>479)</sup>. Dabei handelte es sich auch nur selten um wirkliche Rückwanderer, sondern überwiegend um Amerikaner und Deutschamerikaner, von denen einige – z. T. als Leiter von Auswanderungsgesellschaften – ständig hin und her reisten.

Nachdem um 1850 auf jedem Schiff im Durchschnitt erst etwa vier bis sechs Reisende aus den USA in Bremen eingetroffen waren, erfolgte unvermittelt eine Zunahme des Rückverkehrs. Mitunter begaben sich 30 und mehr Fahrgäste nach Deutschland zurück, und zwar „namentlich solche Personen, die aus der Begleitung von Emigranten ein Gewerbe machen“<sup>480)</sup>. Die Einrichtung der Dampfschiffahrt ermöglichte es Geschäftsleuten, die gerade Route zu wählen, statt über England zu fahren. Bereits 1851 brach-

<sup>478)</sup> Hans Schuster, *Übervölkerung und Auswanderung*, Bremen 1951, S. 22.

<sup>479)</sup> StAB: P. 8. B. 8. a. [Nr. 328]; Spengemann, *Reisen*, S. 130.

<sup>480)</sup> AHB: A. II. 1. Nr. 11; vgl. Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft in New Orleans 13, 1860; Vagts, *Rückwanderung*, S. 8.

ten die Dampferlinien in 20 Reisen von New York nach Le Havre und Bremen insgesamt 2862 Fahrgäste, darunter 1155 Amerikaner, 318 Engländer, 747 Deutsche, 305 Franzosen <sup>481</sup>). Die amerikanischen Wirtschaftskrisen von 1854 und 1857 ließen außerdem einen Teil der Auswanderungswelle nach Deutschland zurückfluten. Schon 1854 schätzte man in New York die Zahl der nach Deutschland zurückgekehrten Menschen auf 15 000 bis 20 000 Köpfe <sup>482</sup>). Aus Häfen der USA, meistens aus New York, trafen in Bremen ein 1854 in 119 Schiffen 2380 Reisende, 1855 in 118 2910, 1856 in 96 2340, 1857 in 122 3240 und 1859 in 105 3190. 1858 sollen manche Schiffe einkommend sogar mehr Fahrgäste als ausgehend erhalten haben <sup>483</sup>). Das traf jedoch stets nur auf die nordamerikanische Fahrt zu. Was sich im Rückverkehr aus Übersee sonst an Reisenden einfand, waren zufällige Gäste. 1859 kamen z. B. aus Porto Plata nur sieben, aus Bahia sechs, aus Mexiko ein, aus Angostura sechs, aus Portorico zwei, aus Savanilla zwei, aus Jamaica vier, aus Rio de Janeiro und Batavia je ein Gast in Bremen an <sup>484</sup>).

Da es an einer staatlichen Statistik fehlt, lassen sich aus den folgenden Jahren nur für die Dampfschiffahrt einige Richtzahlen ermitteln. Der Lloyd beförderte 1859 2170, 1860 1590, 1861 2560, 1862 2840, 1863 3520 und 1864 3760 Personen im Rückverkehr aus amerikanischen Häfen, von denen manche aber schon in England ausstiegen und sich z. T. nach Frankreich und Holland begaben. Sicher ist, daß zwischen 1863 und 1867 jeder Dampfer, der aus den USA in Bremen eintraf, im Durchschnitt eines Jahres zwischen 120 und 260 Menschen beförderte <sup>485</sup>). Insgesamt landeten auf diese Art und Weise in Bremen 1863 etwa 2690 Passagiere, 1864 2900, 1865 6430, 1866 5220 und 1867 5880. Nach Berechnungen des Lloyd, die den Verkehr mit Westindien allerdings gar nicht berücksichtigten und im Fahrgastverkehr von Brasilien und den La-Plata-Staaten erst seit 1879 Zählungen durchführten, die 1879 insgesamt 290, 1880 980 Ankömmlinge erfaßten, trafen auf den Dampfern der Firma ein aus

	New York	Baltimore	New Orleans
1868	5 940	620	—
1869	8 420	1 110	210

<sup>481</sup>) Deutsche Auswandererztg. 27, 1852.

<sup>482</sup>) Moritz Meyer, Der Handel New Yorks im Jahre 1855, New York 1856, S. 33; Die Einweihung der Kirche zu Bremerhaven, Bremen 1855, S. 4, 10.

<sup>483</sup>) Bremer Handelsblatt 353, 1858; Allgemeine Auswanderungsztg. 49, 1857; Deutsche Auswandererztg. 3, 62, 1855; 2, 62, 1856; 4, 93, 1857; 3, 1858; 5, 1860.

<sup>484</sup>) AHB: ad A. I. 15. A. I. 1870.

<sup>485</sup>) StAB: P. 8. B. 8. c. 2. b. [Nr. 11].

	New York	Baltimore	New Orleans
1870	8 280	1 130	780
1871	10 880	1 310	1 050
1872	13 560	1 150	650
1873	13 110	1 310	990
1874	12 450	1 660	760
1875	11 970	1 700	780
1876	10 260	1 170	670
1877	8 520	920	810
1878	8 490	920	790
1879	6 690	570	500
1880	6 550	690	160

Da der Lloyd im ausgehenden Verkehr nach New York 1875 und 1876 auch nicht mehr als 19 080 bzw. 17 250 Personen beförderte, kam der einkommende diesem auf dem Höhepunkt der Wirtschaftskrise bereits ziemlich nahe, erreichte ihn indes nicht <sup>486)</sup>.

Aus was für Gruppen sich diese Ankömmlinge zusammensetzten, ist im einzelnen nicht überliefert. Bereits 1856 hatte es sich zur Hälfte um Besuchs- und Geschäftsreisende gehandelt, von denen sich viele einige Zeit später erneut in Bremen einschifften. Es hat den Anschein, daß ihr Anteil in den sechziger und siebziger Jahren weiter wuchs. Sonst befanden sich unter den Rückreisenden neben vereinzelt zurückgewiesenen Auswanderern „Amerikamüde“, darunter viele Arme und Gescheiterte. Ihre Zahl war in den fünfziger Jahren derart groß, daß man in Bremen erwog, nach amerikanischem Vorbild sämtliche Ankömmlinge mit einem Kopfgeld von ein bis zwei Talern für die Armenpflege zu beschweren. Um den Verkehr nicht zu stören, begnügte man sich aber am Ende mit einer Anweisung an die Deutsche Gesellschaft in New York, von dort nur solche Auswanderer nach Bremen abzufertigen, die auch von hier eingetroffen waren <sup>487)</sup>.

So groß die Gruppe derjenigen auch war, die bereits kurz nach ihrer Ankunft in den USA scheiterten oder den Mut verloren und „aus rein verkehrter Lebensanschauungsweise grillig und unzufrieden“ zurückstrebten <sup>488)</sup>, so wenig galt es für ausgemacht, daß die Rückkehr überwiegend unglücklichen Ursachen zuzuschreiben war. Viele verließen die USA in den besten Verhältnissen, um das Vermögen, das sie dort erworben hatten, in Deutschland anzulegen oder um sich in der Heimat zur Ruhe zu setzen.

<sup>486)</sup> Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd 1868 ff.

<sup>487)</sup> AHB: A. I. 1. Nr. 152. A. I. 4. A. 1. a. Nr. 9-13.

<sup>488)</sup> Deutsche Auswandererztg. 55, 1856.

Das Bremer Handelsblatt <sup>489)</sup> gelangte im Hinblick auf derartige Fälle 1858 sogar zu dem Urteil, daß „in dieser Rückströmung von Capitalien nach Deutschland ein oft übersehenes bedeutsames Moment unserer wirtschaftlichen Entwicklung und Cultur liegt. Tausende von rückkehrenden Deutschen, die sich in allen Theilen des Vaterlandes zerstreuen, können in Wochen für die practische Erziehung unseres Volkes mehr wirken als die jahrelangen Bemühungen wohlmeinender Patrioten“. Das Vermögen, die Erfahrungen, Ideen und Energien, die sie nach Deutschland heimbrächten, machten sie im Kreise der Bevölkerung ihrer alten und neuen Heimat zu einem wertvollen Ferment des sozialen und wirtschaftlichen Lebens. Mindestens ebenso sehr wie diese Gruppe von Rückkehrern vermehrte sich aber die Schar derjenigen Reisenden, die entweder von vornherein oder durch Naturalisation amerikanische Staatsbürger waren und nur auf Zeit nach Deutschland kamen. Waren 1857 nur 361 amerikanische Bürger auf bremischen Schiffen nach New York gefahren, so zählte man 1875 im Verkehr zwischen Bremen und New York unter 28 330 Zwischendeckern 5830, unter 7080 Kajütenbenutzern gar 4010, von denen die meisten bereits auf der Herreise die gleiche Strecke gewählt hatten <sup>490)</sup>. Es handelte sich um einen Reiseverkehr, der mit der Auswanderung im Grunde gar nichts mehr zu tun hatte und auch geschäftlich eigenen Bedingungen gehorchte <sup>491)</sup>. Die Statistik des bremischen Personenverkehrs, die diesen Umstand nicht berücksichtigte, vermittelte also z. T. ein Zerrbild der wahren Zustände.

<sup>489)</sup> Bremer Handelsbl. 170, 1855; 353, 1858; vgl. Vagts, Rückwanderung, S. 70 ff.

<sup>490)</sup> Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft in New York 1875.

<sup>491)</sup> Vorschlag zu einer bleibenden Deutschen Industrie- und Productenausstellung in Hamburg, Hamburg 1863, S. 3, schätzte, daß jährlich 500 bis 600 Großunternehmer und 6000 bis 7000 kleinere Kaufleute von den USA nach Europa reisten. Laut Deutsche Auswandererztg. 3, 1860, waren die Rückkehrer „meistens Geschäfts- und Vergnügungsreisende“.

## Anhang 1

### Ein Auswanderervertrag der Frankfurter Kompagnie von 1685.

Isaac Schäffer und Frau schließen mit der Frankfurter Kompagnie einen Ansiedlungsvertrag über 50 Morgen zu rodendes Land in Pennsylvania, Frankfurt 1685 Mai 1.

Or. FMB B 890 b, Pergament, 35, 8 / 22, 4 cm, gefaltet. Vgl. Oswald Seidensticker, Die erste deutsche Einwanderung in Amerika und die Gründung von Germantown im Jahre 1683, Philadelphia 1883. S. 56. J. Daniel Rupp, A collection of thirty thousand names of German, Swiss, Dutch, French and other Immigrants in Pennsylvania from 1727 to 1776. Leipzig 1931. 4. Aufl. Anhang.

Im Nahmen Gottes Haben Johann Jacob Schütz, Jacob von de Walle und Daniel Behagel vor sich und im Nahmen dero Mitgenossen Pennsylvanischer Compagnie zu Franckfurth am Mayn in Teutschland und Consorten, alß Erbverlehner an einen Theil, mit mir Isaack Schäffer, meines alters 26 Jahr, meiner Handtierung ein Ackersmann, und mit mir Gertraud, Niclaß Keupers Tochter, dessen Haußfrauwen meines alters 26 Jahr, alß Erbbeständern, anderen theilß, nachfolgender gestalt contrahiret und geschlossen.

1. Sollen und wollen wir Eheleuthe unß sampt unserm Kind und gehöriger Nothdurft auf unsere alleinige Kosten, so bald möglich, von hier über Engelland nacher Pennsylvania in Americam begeben.

2. Die von besagter Compagnie dortigem Sachewalter muß daselbsten im Wald angewiesene fünfzig Morgen oder acker Landes in / in Bau bringen, das darauf befindliche Gehöltz ausrotten, und benöthigte Wohnung Scheuer und Stallungen vor unß daselbst auf unsere Kosten anrichten, auch

3. der Compagnie von jedem Acker oder Morgen jährlich einen halben Englischen Schilling oder ein halb Kopfstück Erb Pacht, (welcher Zinß am Ende des andern Jahres vom Tag unserer Ankunft in Pennsylvania das erste mahl gereicht werden soll) erlegen.

4. Gegen solchen jährlich richtig eingelieferten Erb-Pacht sollen und wollen wir, unßere Kinder und Kindskinder, so lang unßer Geschlecht, Manns- und Weibslinien wehret, auf besagten von unß erbauten Güthern bleiben und ohnvertrieben seyn.

5. Dafern aber unßer Geschlecht über kurtz oder lang gar absterben solte, so soll dieses Land sampt dessen Besserung der oftbesagten Compagnie, alß Erb-Lehen-Herren wieder völlig heimfallen.

6/6. Weilen wir die Mittel unß selbsten dahin zu verfügen nicht haben, sondern von offerw. Compagnie vorgeschossen empfangen, also versprechen wir deme absonderlich hierüber gefertigten Vergleich unter Gottes Hülf unverbrüchlich nachzukommen. Alles getreulich und sonder Gefährde. dessen zu waarer Urkund ist dieser Contract deremahl originaliter auf Pergamen unter beyderseit. Contra-

henten Unterschrift und Pettschaft, mit Corroboration des hierzu erbettene[n]  
Notarii Cos. publ. ausgefertigt.

Signatum Franckfurt den 1. ten May ad 1685

(S) Johann Jacob Schütz

(S) Jacobus von de Walle

(S) Daniel Behaghel

(S) Isaac Schäffer

(S) Gertraut Schefferin

(S) Gegenwertigen Contract haben die Contrahenten in meiner Gegenwarth  
geschlossen und zu halten versproch. Welches beurkundte Christian Feuda, Kays.  
approbiert., und immatriculierter offenbarer Notarius daselbst.

Dorsualnotiz:

Isaac Schäffer und Gertraud sollen p. 50 Morgen jährlich 25 Kopf Erbpacht.  
1. May anno 1685.

## Anhang 2

**Verzeichnis der von 1832 bis 1880 im Passagiergeschäft tätigen sechsund-  
sechzig Schiffsmakler (M) und Passagierexpedienten (E).**

**Brh. = Bremerhaven**

Johann Friedrich Adami M	Alois Karés E
Carl Christian Beyer E	Carl Johann Klingenberg M
Otto Ludwig Beyer E	Knochenhauer & Kramer E
August Blume E	Ezechiel Kohn E
Friedrich Wilhelm Boedeker M	Kothe & Baumgärtel E
Carl Ludwig Boedeker E	F. Kriner E
Charles Boernstein E	Claus Kühl E
Johann Henrich Buschmann M	Eugen Laun E
C. D. v. Buttell & Co. E	George H. Lichtenberg E
v. Buttell & Stisser E	Lüdering & Co. E
Hermann Dauelsberg M	Johann Dethard Lüdering M
Eduard Delius E	Marschhausen & Co. E
Johann Duntze M	Ernst Meyer & Co. E
G. F. Ebeling E	J. F. Meyer E
Ebeling & Landwehr E	Mühlenbrock, Meyer & Co. E
Fischer & Behmer E	A. W. Nitsch E
Heinrich Gerhard Fisser M	Gebr. Nobbe & Co. E
J. H. Gerhard E	Friedrich Oetling & Sohn E
W. Goehler & Co. E	Carl Pokrantz & Co. E
Wilhelm Grelle E	Georg Riemann E
Hermann August Heineken M	Rodewald & Ropers E
Louis Eduard Ichon M E	J. H. Ropers E
Hinrich Janßen Hinrichs E	Georg Friedrich Wilhelm Schrader M
R. H. Jühlfs, Brh. E	J. H. P. Schröder & Co. E
Jühlfs & Stelljes, Brh. E	Ed. Segnitz & Co. E
Hermann Hartmann E	J. F. Siebers E
Karesch & Stotzky E	Florenz Stapenhorst E

Gottfried Steinmeyer M  
 Lüder Stelljes, Brh. E  
 Wilhelm Stisser & Co. E  
 Gebr. Strohm E  
 Wilhelm Suling M  
 Johann Carl Traub M

A. H. Twietmeyer E  
 Ernst Werner & Co. E  
 Westhoff & Meier E  
 F. J. Wichelhausen (& Co.) E  
 Carl Zeitz E  
 Zembsch & Kothe E

### Anhang 3

#### Statistik des Auswandererverkehrs.

Die bis zum Beginn der öffentlichen bremischen Statistik vorliegenden handschriftlichen Aufstellungen können für zuverlässiger gelten, als es für die sonstige Handelsstatistik vor 1848 im allgemeinen der Fall ist. Bis 1850 beziehen sich die Angaben über ausgehende Schiffe bei Fahrten auf die USA auf den gesamten, sonst nur auf den Verkehr von Auswandererschiffen. Die Angaben für die Zeit von 1847 bis 1880 sind den gedruckten Berichten der Behörde für die Handelsstatistik entnommen und berücksichtigen nur den Auswandererschiffsverkehr. Unwesentliche Divergenzen sind nicht berücksichtigt worden.

Vom August 1830 bis zum August 1833 sollen über 20 000, davon 1832 und 1833 bis zum August 16 800, 1831 über 3500 Personen in Bremen verschifft worden sein.

#### Schiffe/Personen

Nach	1830	1831	1832	1833
Baltimore	19/?	31/?	61/ 7 364	50/ 6 542
New York	12/?	17/?	29/ 2 578	21/ 1 380
New Orleans	5/?	7/?	2/ 20	6/ 855
Charleston	4/?	3/?	1/ 97	1/ 109
New Bedford	4/?	2/?	-/ -	-/ -
Boston	3/?	-/-	-/ -	-/ -
Philadelphia	-/-	3/?	2/ 285	2/ 5
Norfolk	3/?	-/-	-/ -	-/ -
Portland	1/?	-/-	-/ -	-/ -
Häfen der USA	-/-	8/?	-/ -	-/ -
Total	51/?	71/?	95/10 344	80/ 8 891

Nach	1834	1835	1836
New York	42/ 3 733	30/ 2 107	71/ 5 289
Baltimore	66/ 7 747	31/ 3 527	64/ 5 465
Philadelphia	2/ 168	2/ 13	4/ 14
New Orleans	9/ 933	8/ 530	6/ 886
Charleston	4/ -	4/ -	2/ 11
Richmond	1/ -	-/ -	1/ 146
Jamaica	1/ 505	-/ -	-/ -
Boston	-/ -	2/ -	2/ 2
New Bedford	-/ -	2/ -	-/ -
Baltimore, New Orleans, Boston			23/ 2 326
Total	125/13 086	79/ 6 185	173/14 137

Nach	1837	1838	1839
New York	86/ 6 574	26/ 1 310	38/ 3 646
Baltimore	69/ 6 045	46/ 5 276	47/ 5 967
Philadelphia	4/ 227	6/ 189	9/ 574
New Orleans	10/ 1 266	17/ 2 022	15/ 1 957
Charleston	3/ 40	3/ 30	4/ 149
Richmond	3/ 435	1/ 77	1/ 128
Jamaica	-/ -	1/ 110	-/ -
Boston	1/ -	3/ -	-/ -
Rio de Janeiro	-/ -	1/ 268	-/ -
Total	176/14 587	104/ 9 312	114/12 421

Nach	1840	1841	1842
New York	46/ 4 157	38/ 3 050	41/ 4 142
Baltimore	47/ 6 139	36/ 4 002	35/ 4 807
Philadelphia	9/ 677	7/ 340	8/ 617
New Orleans	20/ 1 703	16/ 2 071	28/ 3 846
Charleston	5/ 130	6/ 122	5/ 130
Richmond	2/ -	3/ 9	1/ -
Boston	1/ -	-/ -	-/ -
Portland	1/ -	-/ -	-/ -
Petersburg, Va.	-/ -	1/ -	-/ -
New London	-/ -	1/ -	-/ -
Gardiner	-/ -	1/ -	-/ -
New Bedford	-/ -	-/ -	1/ -
Galveston	-/ -	-/ -	3/ 77
Total	131/12 806	109/ 9 594	122/13 619

Nach	1843	1844	1845
New York	40/ 2 708	57/ 6 726	75/ 9 628
Baltimore	37/ 3 288	34/ 5 412	52/ 7 885
Philadelphia	7/ 424	7/ 649	9/ 952
New Orleans	30/ 3 294	36/ 6 001	56/ 9 628
Charleston	13/ 147	5/ 204	1/ 131
Richmond	2/ -	3/ 147	-/ -
Boston	4/ -	-/ -	-/ -
Galveston	9/ 66	6/ 496	32/ 3 107
Bath	1/ -	-/ -	-/ -
Thomastown	1/ -	-/ -	-/ -
Port Adelaide	-/ -	1/ 184	2/ 491
Rio Grande	-/ -	1/ 38	-/ -
Total	144/ 9 927	150/19 857	217/31 822

Nach	1846	1847	1848
New York	86/10 469	100/10 960	112/14 732
Baltimore	49/ 8 470	48/ 7 475	36/ 5 758
Philadelphia	10/ 938	10/ 745	10/ 925
New Orleans	45/ 7 690	36/ 7 075	36/ 7 044
Charleston	3/ 116	3/ 135	3/ 137

New Bedford	1/ -	-/ -	1/ -
Galveston	32/ 3 388	4/ 458	4/ 313
Port Adelaide	3/ 636	4/ 699	3/ 582
Rio Grande	1/ 99	1/ 12	-/ -
Quebec	4/ 420	26/ 5 921	4/ 547
Häfen der USA	1/ 116	-/ -	-/ -
Rio de Janeiro	1/ 30	2/ 13	-/ -
Port Natal	-/ -	1/ 189	-/ -
Total	236/32 372	235/33 682	209/30 038

Nach	1849	1850
New York	121/15 924	97/13 530
Baltimore	26/ 3 945	25/ 4 329
Philadelphia	7/ 200	9/ 344
New Orleans	36/ 7 025	26/ 6 168
Charleston	3/ 252	3/ 162
Jamaica, Boston	1/ 23	1/ 8
Galveston	8/ 757	8/ 809
Port Adelaide	2/ 286	1/ 150
San Franzisko	8/ 227	7/ 210
Valparaiso	1/ 4	-/ -
Rio Grande	-/ -	2/ 20
Kapstadt	-/ -	1/ 8
Georgetown	-/ -	2/ 95
Santa Martha	-/ -	1/ 5
Total	213/28 643	183/25 838

Anteil bremischer Schiffe:

1827	15 von 47	1841	85 von 108
1832	50 von 95	1842	102 von 123
1833	53 von 86	1843	113 von 139
1834	74 von 124	1844	101 von 116
1835	63 von 79	1845	115 von 141
1836	108 von 150	1846	154 von 236
1837	130 von 172	1847	168 von 235
1838	82 von 102	1848	108 von 196
1839	93 von 114	1849	81 von 194
1840	98 von 131	1850	122 von 161

Die Angaben für 1827 und 1842 bis 1845 beziehen sich nur auf den Verkehr nach Häfen der USA.

Nach	1847	1848	1849
Quebec	26/ 5 921	4/ 547	-/ -
New York	100/10 960	109/14 289	120/15 824
Philadelphia	10/ 745	10/ 925	7/ 200
Baltimore	48/ 7 475	37/ 5 944	27/ 4 045
südl. USA	43/ 7 668	44/ 7 660	54/ 8 251
Brasilien	3/ 25	-/ -	-/ -

Australien,			
Sandwich-Inseln	5/ 888	3/ 582	2/ 286
unbekannt	-/ -	-/ -	1/ 23
Total	235/33 682	207/29 947	211/28 629

Nach	1850	1851	1852
Quebec	-/ -	-/ -	10/ 1 440
New York	93/13 508	135/19 983	184/29 188
Philadelphia	5/ 342	10/ 711	10/ 1 029
Baltimore	25/ 4 329	29/ 5 463	52/10 468
südl. USA	43/ 7 344	50/ 9 841	73/16 363
Brasilien	-/ -	1/ 5	5/ 46
Peru	-/ -	5/ 1 161	-/ -
Amerika sonst	2/ 95	4/ 67	-/ -
Austr., S.-I.	1/ 150	1/ 258	-/ -
unbekannt	1/ 8	1/ 4	5/ 17
Total	170/25 776	236/37 493	339/58 511

Nach	1853	1854	1855
Quebec	3/ 316	3/ 772	7/ 1 582
New York	173/32 719	229/45 986	93/16 687
Philadelphia	10/ 738	11/ 1 102	6/ 356
Baltimore	41/ 9 773	58/13 354	25/ 5 470
südl. USA	57/14 309	58/15 434	34/ 7 283
Brasilien	2/ 140	3/ 227	1/ 21
La Plata	-/ -	-/ -	4/ 21
Amerika sonst	1/ 101	-/ -	-/ -
Austr., S.-I.	1/ 15	-/ -	1/ 109
unbekannt	-/ -	-/ -	-/ 21
Total	288/58 111	362/75 875	174/31 550

Nach	1856	1857	1858
Quebec	2/ 438	-/ -	1/ 154
New York	102/19 649	127/28 280	71/12 457
Philadelphia	6/ 354	5/ 136	6/ 262
Baltimore	28/ 5 928	34/ 8 751	22/ 3 721
südl. USA	45/ 9 833	40/10 956	38/ 5 812
Brasilien	3/ 201	8/ 329	1/ 28
La Plata	-/ -	2/ 20	3/ 16
Peru	-/ -	-/ -	1/ 3
Austr., S.-I.	2/ 95	7/ 946	4/ 675
unbekannt	8/ 19	14/ 30	15/ 49
Total	196/36 517	237/49 448	162/23 177

Nach	1859	1860	1861
Quebec	1/ 62	-/ -	1/ 192
New York	65/12 767	75/15 556	74/12 048

Philadelphia	7/ 403	6/ 390	1/ 196
Baltimore	23/ 3 626	36/ 7 023	21/ 3 190
südl. USA	30/ 4 811	40/ 7 191	7/ 704
Brasilien	2/ 278	5/ 80	6/ 139
La Plata	5/ 23	5/ 38	4/ 36
Peru	-/ -	-/ -	1/ 1
Austr., S.-I.	2/ 6	-/ -	1/ 4
unbekannt	11/ 35	7/ 18	10/ 30
Total	146/22 011	174/30 296	126/16 540

Nach	1862	1863	1864
Quebec	2/ 197	2/ 408	3/ 514
New York	65/12 477	71/16 428	77/24 133
Philadelphia	-/ -	-/ -	1/ 2
Baltimore	18/ 2 251	13/ 1 110	12/ 2 933
Brasilien	5/ 162	4/ 90	1/ 2
La Plata	7/ 54	4/ 72	6/ 90
Amerika sonst	1/ 2	-/ -	-/ -
Austr., S.-I.	2/ 4	3/ 22	4/ 9
unbekannt	22/ 40	24/ 45	8/ 18
Total	122/15 187	121/18 175	112/27 701

Nach	1865	1866	1867
Quebec	1/ 16	3/ 951	8/ 2 953
New York	106/39 120	117/50 313	143/57 672
Philadelphia	-/ -	1/ 6	4/ 621
Baltimore	17/ 4 708	27/ 7 904	32/ 8 885
südl. USA	6/ 735	17/ 2 628	23/ 3 773
Brasilien	1/ 1	-/ -	2/ 3
La Plata	7/ 61	5/ 39	4/ 42
Peru	1/ 3	-/ -	-/ -
Amerika sonst	1/ 2	-/ -	-/ -
Austr., S.-I.	1/ 2	4/ 24	1/ 1
unbekannt	7/ 17	5/ 12	9/ 21
Total	148/44 665	179/61 877	226/73 971

Nach	1868	1869	1870
Quebec	5/ 1 673	2/ 713	1/ 311
New York	129/51 858	129/49 620	92/35 082
Philadelphia	1/ 8	2/ 190	1/ 64
Baltimore	35/10 807	35/10 600	27/ 8 916
südl. USA	18/ 1 990	22/ 2 352	16/ 2 405
La Plata	5/ 51	7/ 28	1/ 1
Austr., S.-I.	-/ -	1/ 3	-/ -
unbekannt	13/ 46	7/ 13	2/ 2
Total	206/66 433	205/63 519	140/46 781

Nach	1871	1872	1873
Quebec	1/ 5	2/ 644	-/ 45
New York	123/45 433	128/59 827	129/46 867
Philadelphia	2/ 3	1/ 1	-/ -
Baltimore	37/10 666	41/16 350	41/12 636
südl. USA	22/ 4 293	17/ 3 266	19/ 3 409
Brasilien	1/ 1	-/ -	-/ -
La Plata	2/ 2	5/ 20	-/ -
Peru	-/ -	-/ -	-/ 111
Amerika sonst	-/ -	-/ -	17/ 168
unbekannt	15/ 113	16/ 310	2/ 5
<b>Total</b>	<b>203/60 516</b>	<b>210/80 418</b>	<b>208/63 241</b>

Nach	1874	1875	1876
New York	92/21 372	58/17 671	59/16 302
Philadelphia	-/ -	-/ -	?/ 1
Baltimore	42/ 8 089	25/ 5 725	24/ 4 443
südl. USA	11/ 1 135	8/ 918	12/ 849
La Plata	-/ -	-/ -	8/ 35
Peru	5/ 9	-/ -	-/ -
Amerika sonst	?/ 24	?/ 22	?/ 34
Austr., S.-I.	-/ -	?/ 64	?/ 1
unbekannt	?/ 6	?/ 1	?/ 2
<b>Total</b>	<b>152/30 633</b>	<b>96/24 503</b>	<b>107/21 665</b>

Nach	1877	1878	1879
New York	56/13 359	56/16 037	55/19 947
Philadelphia	-/ -	1/ 1	-/ -
Baltimore	26/ 3 181	26/ 3 949	26/ 5 359
südl. USA	7/ 836	10/ 759	8/ 944
Brasilien	5/ 999	-/ 477	15/ 196
La Plata	11/ 776	16/ 211	12/ 184
Amerika sonst	?/ 22	?/ 35	?/ 19
Austr., S.-I.	-/ -	?/ 14	?/ 4
unbekannt	?/ 6	-/ -	?/ 1
<b>Total</b>	<b>109/19 179</b>	<b>111/21 483</b>	<b>118/26 654</b>

Nach	1880
New York	78/52 600
Philadelphia	1/ 1
Baltimore	27/24 553
südl. USA	7/ 2 787
Brasilien	11/ 157
La Plata	15/ 208
Amerika sonst	?/ 119
Austr., S.-I.	1/ 3
unbekannt	?/ 2
<b>Total</b>	<b>142/80 330</b>

Anteil der bremischen Schiffe:

1847 152 von 235	1859 133 von 146	1870 138 von 140
1848 108 von 207	1860 157 von 174	1871 197 von 203
1849 75 von 211	1861 108 von 126	1872 198 von 210
1850 126 von 183	1862 112 von 122	1873 205 von 208
1851 176 von 236	1863 108 von 121	1874 151 von 152
1852 209 von 339	1864 ? von 112	1875 94 von 96
1853 206 von 288	1865 123 von 148	1876 105 von 107
1854 254 von 362	1866 ? von 179	1877 108 von 109
1855 139 von 174	1867 186 von 226	1878 109 von 111
1856 149 von 196	1868 185 von 206	1879 117 von 118
1857 172 von 237	1869 196 von 205	1880 140 von 142
1858 126 von 162		

Divergenz: Nach der Statistik des Schiffsmaklers Lüdering wurden 1832 122, 1833 110 Schiffe nach Häfen der USA abgefertigt.

## Archivalische Quellen

### Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen (StAB)

- C. 12. e. Auswanderung nach Brasilien.
- C. 12. c. 3. b. 1. Georg Anton v. Schäffer.
- C. 12. c. 3. c. 1. Brasilianisches Konsulat in Bremen.
- C. 15. b. 1. b. Bremisches Konsulat in Lima und Callao.
- H. 4. q. Auswanderung aus dem Reich 1768–1805.
- P. 8. B. 8. a. Auswanderung, insbesondere 1832–1840.
- P. 8. B. 8. b. Auswanderung 1840–1850.
- P. 8. B. 8. c. 1. a. Auswanderung 1851–1860.
- P. 8. B. 8. c. 1. b. Auswanderung 1861–1870.
- P. 8. B. 8. c. 1. c. Auswanderung 1871–1891.
- P. 8. B. 8. c. 2. a. Auswanderungsgesetzgebung 1851–1862.
- P. 8. B. 8. c. 2. b. Auswanderungsgesetzgebung 1863–1891.
- ad P. 8. B. 8. c. 2. Nachweisungs-Bureau für Auswanderer.
- ad P. 8. B. 8. c. 1. Nr. 1. Auswanderung nach Texas.
- P. 8. B. 8. c. 3. a. Deutsche Auswandererzeitung.
- P. 8. B. 8. c. 4. a. Behörde für das Auswandererwesen.
- P. 8. B. 8. c. 4. b. Schiffs- und Proviantbesichtiger.
- P. 8. B. 8. c. 5. Nachweisungs-Bureau für Auswanderer.
- P. 8. B. 8. c. 6. Passagier- und Schiffsexpedienten.
- R. 11. e. } Statistik des Schiffsverkehrs.
- ad R. 11. e. }
- R. 11. g. 2.–5., 9. Schiffsmakler.
- ad Ss. 1. A. 2. Protokollbuch der Inspektion der Makler.
- Ss. 2. a. 2. f. 3. ss. 1. a.–h. Schiffstagebücher der Firma D. H. Wätjen & Co. 1851–1880.
- Nachlaß Hermann Henrich Meier. Akte: Norddeutscher Lloyd.
- Smidt-Archiv.

### Focke-Museum in Bremen (FMB).

B. Handel, Schifffahrt, Auswanderung.

### Staatsbibliothek Bremen (SB Bremen).

Brem. b. 1529. Nr. 3. Briefwechsel zwischen Bürgermeister Arnold Duckwitz und Dr. Rudolf Schleiden.

### Archiv der Handelskammer Bremen (AHB).

- C. 12. b. Schiffsmakler 1818–1848 (z. Z. Zentralarchiv Potsdam).
- C. 76. a. } Handel mit den Vereinigten Staaten 1782–1841
- C. 76. b. } (z. Z. Zentralarchiv Potsdam).
- A. I. Auswanderer 1841–1875.
- A. I. 2. Auswandererhaus in Bremerhaven 1849–1863.
- A. I. 2. I.–IV. Aktiengesellschaft Auswandererhaus 1863–1865.

- A. I. 3. Verhandlungen über die Überfahrtsbedingungen mit den Vereinigten Staaten 1858–1876.  
 A. I. 4. A. Auswanderung 1854–1868.  
 A. I. 4. A. I. A.–B. Schiffsausrüstung.  
 A. I. 4. B. Auswanderung 1868–1875.  
 A. I. 4. C. Auswanderung 1875–1900.  
 ad A. I. 15. A. I. 1853. } Akten, insbesondere aus den Beständen des Nachweisungs-  
 ad A. I. 15. A. I. 1855. } Bureaus für Auswanderer und der Redaktion der Deut-  
 ad A. I. 15. A. I. 1860. } schen Auswandererzeitung.  
 ad A. I. 15. A. I. 1870. }  
 A. II. 1. Auswanderungsgesetzgebung 1850–1855.  
 A. II. 2. Auswanderungsgesetzgebung 1853–1854.  
 A. III. 1. A. A. Nachweisungs-Bureau für Auswanderer 1850–1852.  
 A. III. 1. A.–B. Nachweisungs-Bureau für Auswanderer 1852–1900.  
 A. III. 4. Protokollbuch des Nachweisungs-Bureaus für Auswanderer.  
 A. III. 6. Nachweisungs-Bureau für Auswanderer 1871–1872.  
 H. h. 12. Schiffsmakler 1853–1865.  
 S. V. 8. Ocean Steam Navigation Company.

#### Amtsgericht Bremen, Handelsregister.

Firmenverzeichnis ab 1849.

#### Literaturverzeichnis

Es werden nur solche Titel genannt, die in den Anmerkungen ohne vollständige bibliographische Angaben verzeichnet sind.

- (Adami, Johann Helferich): Der Anschluß der Hansestädte an den Deutschen Zollverein in seinem eventuellen Einflusse auf Bremens Welthandel, Bremen 1841.  
 Adreßbuch der freien Hansestadt Bremen 1797 ff.  
 (Andree, Karl): Umwandlungen im Weltverkehr der Neuzeit. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1855, 1, S. 285–352.  
 Handelspolitische Aufsätze, Hamburg 1879.  
 Auswanderung. Rechenschaftsberichte des Hamburger Vereins zum Schutze von Auswanderern, 1 ff., Hamburg 1854 ff.  
 Die Auswanderung über Bremen mit besonderer Beziehung auf die Schweiz, Bremen 1852.  
 Deutsche Auswandererzeitung, Bremen 1852 ff.  
 Allgemeine Auswanderungszeitung, Rudolstadt 1847 ff.  
 Baasch, Ernst: Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. In: Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas, Hamburg 1892, Bd. 1, S. 91–256.  
 Baasch, Ernst: Hamburg und Bremen und die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestrebungen von der Begründung des Zollvereins bis zum Anschluß Hannovers. In: Hans. Gesch.bl. 27, 1922, S. 115–169.  
 Barth, Theodor: Die handelspolitische Stellung der deutschen Seestädte, Berlin 1880 (Volkswirtschaftliche Zeitfragen 9).  
 (Bechtel, G. J. u. a.): Eingabe an die Handelskammer über die Stellung Bremens zum Zollverein, Bremen (1853).

- Die Beförderung der deutschen Auswanderung über deutsche Häfen. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1851, 3, S. 63–88.
- Bericht über die Wirksamkeit des Nachweisungs-Bureaus für Auswanderer in Bremen, 1 ff., Bremen 1851 ff.
- Bessell, Georg: Bremen. Die Geschichte einer deutschen Stadt. 3. Aufl., Bremen 1955.
- Bessell, Georg: Geschichte Bremerhavens, Bremerhaven 1927.
- Bessell, Georg: 1857–1957 Norddeutscher Lloyd, Bremen 1957.
- Bessell, Georg und August Westermann: 150 Jahre Schiffbau in Vegesack. Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik, Bremen 1955 (Schriften zur bremischen Firmen- und Wirtschaftsgeschichte 2).
- Beurmann, Eduard: Deutschland und die Deutschen, Bd. 2, Altona 1840.
- Beurmann, Eduard: Skizzen aus den Hansestädten, Hanau 1836.
- Beutin, Ludwig: Bremisches Bank- und Börsenwesen seit dem 17. Jahrhundert. Bremen 1937 (Abhandlungen und Vorträge 10, 4).
- Beutin, Ludwig: Von 3 Ballen zum Weltmarkt. Kleine Bremer Baumwollchronik 1788 bis 1872, Bremen 1934.
- Beutin, Ludwig: Bremen und Amerika, Bremen 1953.
- Beutin, Ludwig: 3 Jahrhunderte Tabakhandel in Bremen, Stuttgart und Berlin 1937.
- Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts, Bremen 1912.
- Bippen, Wilhelm v.: Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 3, Halle und Bremen 1904.
- Bippen, Wilhelm v.: Johann Smidt, ein hanseatischer Staatsmann, Stuttgart und Berlin 1921.
- (Bocris, G. C.): Beschreibung aller im Handel vorkommenden Tabacksgattungen, Bremen 1833.
- Böhmert, Victor: Bremen, Zürich 1858.
- Böhmert, Victor: Die Stellung der Hansestädte zu Deutschland in den letzten 3 Jahrzehnten. In: Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft und Cultur 1, 1863, S. 73 bis 115.
- Bremen in Noth, Bremen 1872.
- Brinkmann, Carl: Die Entwicklung der Bremer Schifffahrt mit besonderer Berücksichtigung des Auswandererverkehrs, Marburg, Masch. Diss. phil., 1924.
- Bueck, H. A.: Die Festtage in Bremen, Düsseldorf (1886).
- Bülow, Alexander v.: Auswanderung und Colonisation im Interesse des deutschen Handels, Berlin und Posen 1849.
- Der Bürgerfreund. Bremen 1832 ff.
- Cannstadt, Oscar: Die deutsche Auswanderung, Berlin 1904.
- C(laußen), H(einrich): Bremen und der Zollverein, Bremen 1868.
- Cramer, A. W.: Wie ich es sah, Bremen 1933.
- (Delius, Friedrich Adolf): Über Auswanderung, Bremen 1842.
- (Delius, Friedrich Adolf): Lebensfragen für den Deutschen Welthandel, Bremen 1843.
- (Delius, Friedrich Adolf): Einige Worte über Bremens Handel, Bremen 1841.
- Denkschrift über die Reform des Auswandererwesens, Bremerhaven 1868.
- Duckwitz, Arnold: Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben von 1841 bis 1866, Bremen 1877.
- Duckwitz, Arnold: Der deutsche Handels- und Schifffahrtsbund, Bremen 1847, 2. Aufl., Bremen 1848.
- (Duckwitz, Arnold): Über das Verhältniß der freien Hansestadt Bremen zum deutschen Zollverein, Bremen 1837.
- (Duckwitz, Arnold): Das Verhältniß Bremens zum Zollverein, Bremen 1853.

- Ehlers, Wilhelm: Bremen als Auswandererhafen. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd Bremen 1922-23, Bremen 1924, S. 110-157.
- Engelbrecht, Johann Andreas: Materialien zum nützlichen Gebrauch für denkende Kaufleute, Bd. 1, 2, Leipzig und Bremen 1787-1788.
- Entholt, Hermann: Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert (1815-1914). In: Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer. Hg. von Kurt Wiedenfeld, Gotha 1928, Bd. 5, S. 129-244.
- Entholt, Hermann: Von bremischen Ratsmännern des 19. Jahrhunderts, Bremen 1941 (Bremische Weihnachtsblätter 9).
- Die Erhaltung der deutschen Freihäfen, Bd. 1-5, Hamburg 1880.
- Ferenczi, Imre: International Migrations, Bd. 1, New York 1929.
- (Fish, Hamilton): Report of the select committee on the sickness and mortality on board emigrant ships, Washington 1854.
- Fitger, Emil: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. In: Schriften des Vereins für Socialpolitik 103, 1902, S. 1-142.
- Die Folgen der Aufhebung der englischen Navigationsakte für den europäischen und besonders deutschen Seeverkehr. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1850, 3, S. 33 bis 66.
- Fuhse, Georg: Die freie Hansestadt Bremen in ihrer wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung, Bremen 1927.
- (Geffcken, Heinrich): Die Stellung der Hansestädte, Bd. 1, 2, Hamburg 1853-1854.
- Gehrke, Franz: Bremens Warenhandel und seine Stellung in der Weltwirtschaft, Jena 1910.
- Germania. Hg. von Wilhelm Stricker, Bd. 1-3, Frankfurt 1847-1850.
- Geschäftsberichte des Norddeutschen Lloyd, Bremen 1858 ff.
- (Gildemeister, Otto): Die Freie Stadt Bremen in ihrer politischen und culturgeschichtlichen Entwicklung. In: Die Gegenwart 8, 1852, S. 202-262.
- Gülich, Gustav v.: Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus, Bd. 1-5 nebst Tabellarische Darstellungen, Jena 1830-1845.
- Zwanzig Gutachten in Bezug auf Hamburgs künftiges Verhältniß zum Zollverein, Hamburg 1867.
- Ham, Hermann v.: Quellen zur rheinischen Auswandererforschung in den Staatsarchiven Koblenz und Düsseldorf. In: Rheinische Vierteljahrsblätter 6, 1936, S. 295-326.
- Preußisches Handels-Archiv, später: Handels-Archiv, Berlin 1847 ff.
- Bremer Handelsblatt, Bremen 1851 ff.
- Hansen, Marcus Lee: The Atlantic Migration, Cambridge Mass. 1945.
- Die Hansestädte Lübeck und Bremen, Leipzig und Ronneburg 1807.
- Hardegen, Friedrich, und Käthi Smidt: H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd, Berlin und Leipzig 1920.
- Hecht, Hans: 3 Jahrhunderte deutscher Auswanderung. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd Bremen 1925, Bremen 1925, S. 65-93.
- (Hegel, - -): Pseud. Striegel, Michael: Das Patriotische Maul, (Hamburg) angebl. Degerloch 1849.
- Heineken, Christian Abraham: Geschichte der freyen Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zu deren Unterwerffung unter dem Französischen Zepter, Bd. 1, 2, Bremen 1812 (Ms. SB Bremen: Brem. a. 997-998).
- Helm, Karl: Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts. In: Brem. Jb. 44, 1955, S. 175-243.

- Herms, Doris: Die Anfänge der bremischen Industrie vom 17. Jahrhundert bis zum Zollanschluß (1888), Bremen 1952 (Veröff. aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 20).
- Hespenheide, Georg: Die Einflüsse der Auswanderung auf die wirtschaftliche Entwicklung Bremens, Göttingen, Masch. Diss. jur. 1923.
- Heyne, Bodo: Über bremische Quellen zur Auswanderungsforschung. In: Brem. Jb. 41, 1944, S. 358–369.
- (Hormayr-Hortenburg, Joseph Freiherr v.): Fragmente über Deutschlands, insonderheit auch Bayerns Welthandel und über die Freiheit der Ströme, Bd. 1–3, (München) 1840–1841.
- Huhn, Eugen, und V. Kleinknecht: Bremen, Schweinfurt 1845 (Album der Haupt- und Residenzstädte Europas 2, 3).
- Preußische Jahrbücher, Berlin 1858 ff.
- Jahrbuch für die amtliche Statistik des Bremischen Staats, Bremen 1868 ff.
- Jahrbuch für bremische Statistik, Bremen 1877 ff.
- Jahresberichte der Deutschen Gesellschaft von Baltimore.
- Jahresberichte der Deutschen Gesellschaft von New Orleans.
- Jahresberichte der Deutschen Gesellschaft von New York.
- Jahresberichte über die Wirksamkeit des Nachweisungs-Bureau der Auswandererbehörde in Hamburg, Hamburg 1855 ff.
- Josephy, Fritz: Die deutsche überseeische Auswanderung seit 1871, Berlin 1912.
- Kapp, Friedrich: Geschichte der Deutschen im Staate New York bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts, New York 1867.
- Kapp, Friedrich: Immigration and the Commissioners of Emigration, New York 1870.
- Kasten, Hans: Bremen in der Erzählung, Bremen 1946.
- Kiel, Karl: Gründe und Folgen der Auswanderung aus dem Osnabrücker Regierungsbezirk. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück 61, 1941, S. 85–176.
- Kießelbach, Wilhelm: Sozialpolitische Studien, Stuttgart 1862.
- (Koop, J. C., u. a.): Bremens Interesse, die freie Beweglichkeit des Verkehrs und der Zollverein, Bremen 1854.
- Krieger, Arnold: Arnold Duckwitz, Bremen 1942 (Abhandlungen und Vorträge 15, 1).
- Lahusen, D.: Bremen und seine Sonderstellung, Bremen 1883.
- Lammers, August: Die Stellung der Hansestädte zum Zollverein. In: Preußische Jbb. 19, 1867, S. 652–675.
- Lammers, August: Das Tabackmonopol. In: Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte 59, 1878, S. 145–184.
- Lehe, Erich v.: Hamburg Commercial Treaties from seven centuries. Hamburg 1953 (Hamburg Economic Studies 7).
- (Lindeman, Moritz): Der Norddeutsche Lloyd von 1857 bis 1882, Bremen 1882.
- Lindeman, Moritz: Der Norddeutsche Lloyd, Bremen 1892.
- List, Friedrich: Schriften, Reden, Briefe, Bd. 1–9, Berlin 1932–1935.
- Löher, Franz: Geschichte und Zustände der Deutschen in Amerika, Cincinnati und Leipzig 1847.
- Mathies, Otto: Hamburgs Reederei 1814–1914, Hamburg 1924.
- Mathies, Otto: Hamburgs Seeschiffahrt und Seehandel. In: Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer. Hg. von Kurt Wiedenfeld, Gotha 1928, Bd. 5, S. 1–128.
- Caspar Meier and his successors 1798–1898 (New York 1898).
- (Meister, C. L. D.): Der Freihandel Hamburgs – ein Bedürfniß für Deutschland, Hamburg 1848.

- (Meister, C. L. D.): Hamburg als Freihafen des Norddeutschen Bundes (Hamburg 1867).
- Meyer, Anneliese: Die koloniale Bewegung des frühen deutschen Liberalismus im Spiegel der Publizistik, Hamburg 1935 (Bunte Folge der Wissenschaften 4).
- Meyer, Dora Henny: Die Weserzeitung von 1844 bis zur Reichsgründung, München, Diss. phil. 1932.
- Meyer, Hildegard: Nord-Amerika im Urteil des Deutschen Schrifttums bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Hamburg 1929 (Überseegeschichte 3).
- Über die Möglichkeit eines zwischen dem deutschen Zollverein und den Vereinigten Staaten von Amerika abzuschließenden Handels- und Schiffahrtsvertrags. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1843, 1, S. 83–131.
- Mönckmeier, Wilhelm: Die deutsche überseeische Auswanderung, Jena 1912.
- Mörsdorf, R.: Die Auswanderung aus dem Birkenfelder Land, Bonn 1939 (Forschungen zur rheinischen Auswanderung 1).
- Neubaur, Paul: Der Norddeutsche Lloyd, Bd. 1–3, Leipzig 1907.
- Oberbauer, Jakob: Antwerpen als Aus- und Einfuhrhafen des deutschen Zollvereins. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1846, 2, S. 25–66.
- Oddy, J. Jepson: European Commerce, London 1805.
- Oehlich, George: Deutschland zur See, Hamburg 1849.
- Oehlich, George: Die Deutsche Küste und das Binnenland, Hamburg 1847.
- Ordemann, Nikolaus A(rnold): Die Wahrheit über H. H. Meier, Bremen 1874.
- Ostendorf, Johannes: Zur Geschichte der Auswanderung aus dem alten Amt Damme in den Jahren 1830–1880. In: Oldenburger Jb. 46–47, 1942–1943, S. 164–297.
- Peters, Fritz: Über bremische Firmengründungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Brem. Jb. 36, 1936, S. 306–361.
- Peters, Max: Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des deutschen Reiches, Bd. 1, 2, Jena 1899 bis 1905.
- Philippovich, E. v.: Auswanderung und Auswanderungspolitik in Deutschland, Leipzig 1892 (Schriften des Vereins für Socialpolitik 52).
- Die Bremer Presse und der Auswanderertarif auf der Geestebahn, Bremerhaven 1867.
- Prüser, Friedrich u. a.: Heimatchronik der Freien Hansestadt Bremen, Köln 1955.
- Prüser, Friedrich: Vom Bremer Überseekaufmann, Bremen 1940 (Abhandlungen und Vorträge 14, 1).
- Rauers, Friedrich: Geschichte des Bremer Binnenhandels, Bremen 1913.
- Rauers, Friedrich: Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert, Bremen 1913.
- Reden, Friedrich Wilhelm v.: Allgemeine vergleichende Handels- und Gewerbsgeographie, Leipzig 1844.
- Zur Reform des Auswandererwesens, Geestemünde 1868.
- Annual Reports of the Commissioners of Emigration of the State of New York, New York 1847 ff.
- Sachau, Th.: Die ältere Geschichte der Stadt Bremerhaven, Bremerhaven 1927.
- Sartorius v. Waltershausen, A.: Auswanderung. In: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Jena 1924, Bd. 2, S. 60–115.
- Sartorius v. Waltershausen, A.: Deutsche Wirtschaftsgeschichte 1815–1914, 2. Aufl., Jena 1923.
- Sasse, Gustav: Bremisches Zeitungswesen bis 1848, Leipzig, Diss. phil. 1932.
- Der Schlüssel, 1 ff., Bremen 1936 ff.

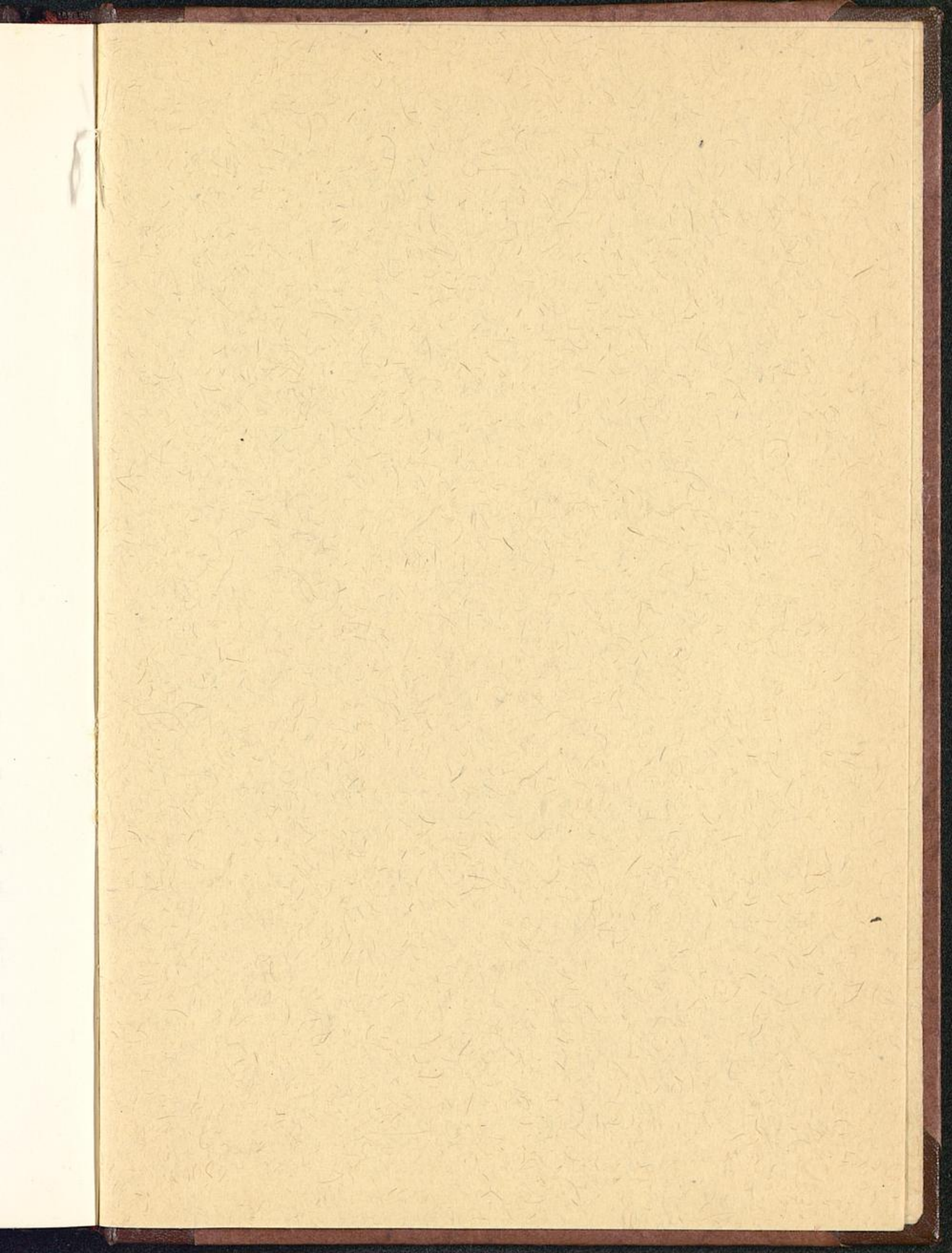
- Schön, C. A. W.: Ein Wort zur gegenwärtigen handelspolitischen Frage unserer Vaterstadt Hamburg, Hamburg 1867.
- Schramm, Percy Ernst: Deutschland und Übersee, Braunschweig, Berlin und Hamburg 1950.
- Schramm, Percy Ernst: Hamburg, Deutschland und die Welt, München 1943.
- Schramm, Percy Ernst: Kaufleute zu Haus und über See, Hamburg 1949 (Veröffentlichungen der Forschungsstelle für Hamburgische Wirtschaftsgeschichte 1).
- Der Seehandel und Schiffsverkehrs der deutschen Ost- und Nordseehäfen in seiner Gegenwart und wahrscheinlichen Zukunft. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1852, 1, S. 38–86.
- Deutsche Seeschifffahrt. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1850, 1, S. 264–300.
- Die Seeschifffahrt Deutschlands und ihre Hebung durch eine gemeinsame Nationalflagge. In: Deutsche Vierteljahrsschrift 1844, 3, S. 341–392.
- Seidel, Friedrich: Die neue Einwanderung, Köln, Wirtschafts- und sozialwiss. Diss. 1955.
- Sieveking, Heinrich: Karl Sieveking 1787–1847, Bd. 3, Hamburg 1928 (Veröff. des Vereins für Hamburgische Geschichte 5, 3).
- (Smidt, Johann): Die Freie Hansestadt Bremen. In: A. F. W. Crome: Geographisch-statistische Darstellung der Streitkräfte von den sämtlichen zum deutschen Staatenbunde gehörigen Ländern, Bd. 4, 36, Leipzig 1828.
- Smidt, Johann Heinrich Wilhelm: Über die Anlage von Bremerhaven. In: Bremisches Magazin. Bremen 1830–1834, S. 349–418.
- (Smidt, Johann Heinrich Wilhelm): Handels- und Schiffsverkehrsverträge der freien Hansestädte und Bremens insbesondere, Bremen 1842.
- (Smidt, Johann Heinrich Wilhelm): Memorandum der freien Hansestadt Bremen, Bremen 1839.
- Smidt, Johann Heinrich Wilhelm: Übersicht der bremischen Seeschifffahrt (H. 1, 2), Bremen 1841–1843.
- Soetbeer, Adolph: Über Hamburgs Handel, Bd. 1–3, Hamburg 1840–1846.
- Spengemann, Friedrich: Die Reisen der Segelfregatten „Isabella“, „Pauline“, „Meta“ und „Umland“ nach Nordamerika, Bremen 1937.
- Storck, Adam: Ansichten der Freien Hansestadt Bremen und ihrer Umgebungen, Frankfurt a. M. 1822.
- (Storck, Adam): Über das Verhältniß der freien Hansestädte zum Handel Deutschlands, Bremen 1821.
- Strathen-Ponthoz, A. van der: Recherches sur la situation des émigrants aux Etats-Unis de l’Amérique du Nord, Bruxelles 1846.
- Stricker, Wilhelm: Die Verbreitung des deutschen Volkes über die Erde, Leipzig 1845.
- Szymanski, Hans: Die Anfänge der Dampfschifffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867. Hannover 1958 (Veröff. des Niedersächsischen Amtes für Landesplanung und Statistik, R. A. 1., Bd. 67).
- Tecklenborg, H.: Handlexikon für Rheder, Versicherer und Schiffscapitaine, 2. Aufl., Bremen 1863.
- Treue, Wilhelm: Zur Gründungsgeschichte des Norddeutschen Lloyd. In: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 33, 1940, S. 195–209.
- Tuch, Gustav: Die Sonderstellung der Deutschen Freihäfen, Hamburg 1878.
- Tyler, David Budlong: Steam conquers the Atlantic, New York u. London 1939.
- Übersicht des Bremischen Handels im Jahre . . ., Bremen 1849 ff.
- Vagts, Alfred: Deutsch-Amerikanische Rückwanderung, Heidelberg 1960 (Beihfte zum Jb. für Amerikastudien 6).

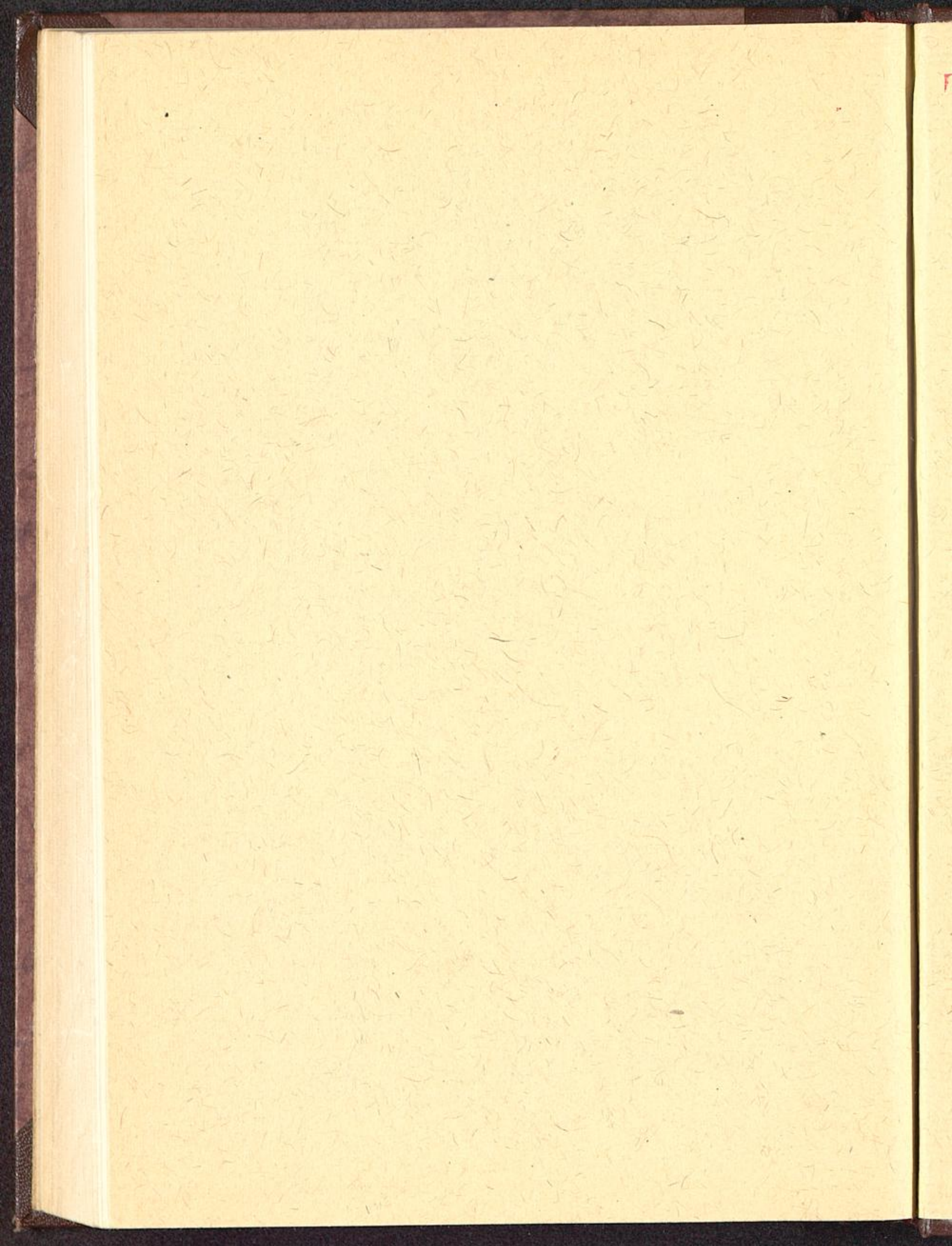
- Vogel, Walther: Die Deutschen als Seefahrer, Hamburg 1949.
- Vogel, Walther: Die deutsche Handelsmarine im 19. Jahrhundert, Berlin 1914 (Meereskunde 8, 1).
- Vowinkel, Renate: Ursachen der Auswanderung, gezeigt an badischen Beispielen aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Stuttgart u. Berlin 1939 (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 37).
- Wätjen, Hermann: Der deutsche Anteil am wirtschaftlichen Aufbau der Westküste Amerikas, Leipzig 1942.
- Wätjen, Hermann: Die deutsche Auswanderung nach Brasilien in den Jahren 1820–1870. In: Weltwirtschaftliches Archiv 19, 1923, S. 595–609.
- Wätjen, Hermann: Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs, Leipzig 1932.
- Wätjen, Hermann: Die Hansestädte und Brasilien 1820 bis 1870. In: Weltwirtschaftliches Archiv 22, 1925, S. 33–57, 221–250.
- W(ebe)r, (J.): Anschließen oder Abschließen? Hamburg 1852.  
Weser-Zeitung, Bremen 1844 ff.
- Wiegandt, O.: Ulm als Stadt der Auswanderer. In: Ulm-Oberschwaben 31, 1941, S. 88–114.
- Wirth, Max: Geschichte der Handelskrisen, Frankfurt a. M. 1874.
- Witzendorff, Hans Jürgen v.: Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In: Brem. Jb. 43, 1951, S. 342–394.
- Witzendorff, Hans Jürgen v.: Bremens Handel im 16. und 17. Jahrhundert. In: Brem. Jb. 44, 1955, S. 128–174.
- Politisches Wochenblatt der Freyen Hansestadt Bremen. Bremen 1832.
- Noch ein Wort über Bremens Handel. Bremen 1841.
- (Wurm, C. F. u. a.): Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, Hamburg 1847.
- Zedlitz, L. Freiherr v.: Die freien Städte, Hamburg 1833.  
Bremer Zeitung, Bremen 1832 ff.
- Zimmer, Norbert: Der Siedlungsweg der Niedersachsen über die Erde, Hannover 1934.
- Das Zollvereinsblatt, Augsburg 1843–1849.
- Abgedrungene Zurechtweisung und Schilderung des Meisters Friedrich Höhne, Bremen 1844.

**Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv  
der Freien Hansestadt Bremen**

- Heft 1: Georg Jaeger, Die Entwicklung der Eigentumsübertragung an städtischen Grundstücken in Bremen.  
Bernhard Gätjen, Der Rentenkauf in Bremen. 1928. (vergriffen)
- Heft 2: Wilhelm Steuernagel, Die Geschichte der bremischen Konsumitionssteuer und ihre Stellung im Rahmen des bremischen Steuersystems. 1929. (vergriffen)
- Heft 3: Hermann Albers, Die Anleihen der Stadt Bremen vom 14. bis zum 18. Jahrhundert.  
Walter Randermann, Die bremischen Staatsanleihen im 19. Jahrhundert. 1930. (vergriffen)
- Heft 4: Elisabet Thikötter, Die Zünfte Bremens im Mittelalter. 1930. (vergriffen)
- Heft 5: K.-E. Eckhardt, Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen. 1931. (vergriffen)
- Heft 6: Alwin Lonke, Das älteste Lassungsbuch von 1434 bis 1558 Quelle für die Topographie Bremens. 1931. (vergriffen)
- Heft 7: Gerd Dettmann und Albert Schröder, Die bremischen Gold- und Silberschmiede. (vergriffen)
- Heft 8: Karl Helm, Die bremischen Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 1931. (vergriffen)
- Heft 9: Elisabeth Höfinghoff, Die bremischen Textilgewerbe vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 1933. (vergriffen)
- Heft 10: Curt Allmers, Geschichte der bremischen Herrschaft Bederkesa. 1933. (vergriffen)
- Heft 11: Herbert Schnepel, Die Reichsstadt Bremen und Frankreich von 1789 bis 1813. 1935. (vergriffen)
- Heft 12: Arthur Ackermann, Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse des bremischen Bauerntums in der Zeit von 1870 bis 1930. 1935. (vergriffen)
- Heft 13: Hermann Fatthauer, Die bremischen Metallgewerbe vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 1936. (vergriffen)
- Heft 14: Karl Heinz Schwebel, Bremens Beziehungen zu Kaiser und Reich, vornehmlich im 18. Jahrhundert. 1937. (vergriffen)
- Heft 15: Adolf Krieger, Bremische Politik im Jahrzehnt vor der Reichsgründung. 1939. (vergriffen)
- Heft 16: Ursula Wegener, Die lutherische Lateinschule und das Athenaeum am Dom in Bremen in ihrer politischen und kulturellen Bedeutung. 1941. (vergriffen)
- Heft 17: Erika Elstermann, Die Lederarbeiter in Bremen. 1941. (vergriffen)
- Heft 18: Rudolf Schuster, Die Entwicklung der bremischen Vorstädte im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts. 1949. DM 6,—
- Heft 19: Ursula Branding, Die Einführung der Gewerbefreiheit in Bremen und ihre Folgen. 1951. DM 5,—
- Heft 20: Doris Herms, Die Anfänge der bremischen Industrie. Vom 17. Jahrhundert bis zum Zollanschluß (1888). 1952. DM 6,—

- Heft 21: Carl Haase, Untersuchungen zur Geschichte des Bremer Stadtrechtes im Mittelalter. 1953. DM 7,—
- Heft 22: Ulrich Böttcher, Anfänge und Entwicklung der Arbeiterbewegung in Bremen von der Revolution 1848 bis zur Aufhebung des Sozialistengesetzes 1890. 1953. DM 7,—
- Heft 23: Helmut Lucke, Bremen im Schmalkaldischen Bund. 1540 bis 1547. 1955. DM 5,—
- Heft 24: Herbert Schwarzwälder, Entstehung und Anfänge der Stadt Bremen. Ein Beitrag zur Geschichte des norddeutschen Städtewesens. 1955. DM 13,—
- Heft 25: Hans-Ludwig Schaefer, Bremens Bevölkerung in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. 1957. DM 12,—
- Heft 26: Wilhelm Lührs, Die Freie Hansestadt Bremen und England in der Zeit des Deutschen Bundes (1815–1867). 1958. DM 9,—
- Heft 27: Ludwig Deike, Die Entstehung der Grundherrschaft in den Hollerkolonien an der Niederweser. 1959. DM 7,—
- Heft 28: Hans Wiedemann, Die Außenpolitik Bremens im Zeitalter der Französischen Revolution 1794–1803. 1960. DM 10,—





F 9. APR. 1973  
8. MAI 1974

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

gelb

