



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Deutsche Auswandererbeförderung.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Deutsche Auswandererbeförderung.

Die außerordentliche Sterblichkeit auf den beiden Hamburgischen, der Firma R. M. Sloman gehörenden Auswanderer-Segelschiffen „Lord Brougham“ und „Leibnitz“ hat sowohl in Nordamerika als in Deutschland ernstliche Aufmerksamkeit erregt. In Newyork war man eben vorher erst durch ähnliche schlimme Erlebnisse mit einem österreichischen, von Antwerpen expedirten Schiffe, dem „Baccarich“, alarmirt worden. Die dortige „Deutsche Gesellschaft“, gegründet zum Schutze der deutschen Einwanderer gegen landläufige und ortsübliche Betrügereien, hat sich vor kurzem den regelmäßigen Beistand Friedrich Kopp's gesichert, eines Mannes wie gemacht für eine derartige Aufgabe, vertraut mit der ganzen Entwicklung des Auswandererwesens, und eine ebenso energische als vertrauenerweckende Persönlichkeit. Da Kopp seine Thätigkeit mit der Anklage eines österreichischen Schiffes und belgischen Expedienten hatte eröffnen müssen, welchen letzteren er einfach des Mordes beschuldigte, so wird ihm eine unparteiliche und strenge, wennauch gerechte Untersuchung der beiden Hamburger Schiffe betreffenden Fälle als Ehrensache erschienen sein. Zufällig traf sich, daß gerade auch neben zwei liverpooler Dampfern ein Hamburger Dampfschiff, die „Saxonia“, im Newyorker Hafen mit Beschlag belegt wurde wegen Uebertretung der legalen Maximalzahl von Passagieren im Verhältniß zum Raum. So mag es gekommen sein, daß das Urtheil über den „Leibnitz“ nicht glimpflicher ausfiel.

Damit ist nicht gesagt, daß es glimpflicher hätte ausfallen sollen. Es kommt überhaupt nicht vorzugsweise auf die Beurtheilung des einen oder andern einzelnen Falles an; sondern auf die allgemeinen Schlüsse und Forderungen kommt es an, welche aus dem Erlebten gezogen werden oder zu ziehen sind. Eine vorurtheilsfreie Betrachtung ergibt, wie uns dünkt, daß Herr Sloman das bestehende Recht wissentlich nicht verletzt hat, weder aus Bosheit oder schnöder Gewinnsucht, noch in grober Fahrlässigkeit; daß er dagegen einen Menschen von mehr Stumpfsinn und weniger Energie zum Capitän gemacht hat, als auf einem Schiffe mit Passagieren zulässig erscheint, und daß die Belegung des untern Zwischendecks mit Passagieren in Hamburg sogar verboten sein sollte, wie sie es in Bremen ist. Die mörderischen Krankheiten des „Leibnitz“ haben hauptsächlich in diesem untern Zwischendeck gewüthet, dessen natürliche Unbewohnbarkeit durch die Gleichgiltigkeit oder Willensschwäche des Capitäns, der den Bewohnern des darüber liegenden oberen Zwischendecks gestattete, ihren Unrath herunterfickern zu lassen, auf den Gipfel getrieben wurde. In Newyork gehen die Forderungen noch weiter. Die deutsche Gesellschaft hat sich an den Congreß gewendet, um

einer Vermehrung der Mittel, welche zu bewirken beeinträchtigten Schiffsreisenden zustehen gegen den Rheder oder Capitän Schadenersakansprüche durchzusetzen, und um die Vorschrift gesetzlich zu machen, daß jedes Schiff mit mindestens fünfzig Passagieren einen Arzt an Bord zu haben gehalten sei.

Dieses Verlangen kommt nicht zum erstenmal an die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten. Im Jahr 1853 ist es schon erhoben worden, damals von Seiten der Gesellschaft der amerikanischen Aerzte. Der Congress ordnete eine Untersuchung an; sowohl die Frage, ob ärztliche Begleitung, wie die verwandte Frage, ob eine Begleitung von Krankenwärtern vorzuschreiben sei, wurde durch zahlreiche Zeugenverhöre geprüft, auf deren Grund man zuletzt beschloß, alles beim alten zu lassen. Dieses negative Ergebniß gewinnt an Gewicht, wenn man sich die Stellung der Vereinigten Staaten zu der Angelegenheit vergegenwärtigt. Ihre Rhederei ist bei der europäischen Einwanderung nicht nennenswerth theilhaftig. Ihr einziges Interesse ist daher, daß die Europäer möglichst vollzählig und möglichst frisch und kräftig nach Amerika gelangen; und ob die Maßregeln, welche sie aus diesem Gesichtspunkt ihrerseits treffen mögen, dieser oder jener Flagge, diesem oder jenem Hafen Eintrag thun, kann ihnen ziemlich gleichgiltig sein. Wenn sich die Unionsgesetzgebung gegen eine zum Schutze der Auswanderer erdachte Vorschrift erklärt, ist darum die Vermuthung, daß dieselbe entweder werthlos oder geradezu schädlich sei, die nächstliegende.

Es scheinen hauptsächlich die Gutachten anderer Aerzte gewesen zu sein, welche den Congress abgehalten haben, auf den Vorschlag der American Medical Association einzugehen. Ärztliche Praktiker von specieller Vertrautheit mit den Bedingungen der Gesundheitspflege und Heilkunst an Bord von Schiffen, wie z. B. der Dr. Cartwright in Neworleans, der darüber ein eigenes Buch herausgegeben hat, theilen nicht die Ansicht ihrer binnenländischen Collegen, daß ein Arzt an Bord viel gutes thun oder viel schlimmes verhindern könne. Auf den ersten Blick erscheint es dem Laien allerdings befremdlich, daß Hunderte von Menschen jedes Geschlechts und Alters, unter denen Säuglinge und Wöchnerinnen niemals fehlen, wochenlang außerhalb des Bereichs ärztlicher Hilfe sein sollen, und man versteht nicht, wie jemand bei gesunden Sinnen behaupten kann, es komme in diesem Falle auf eigentliche ärztliche Hilfe so besonders viel nicht an. Allein bei näherer Betrachtung und Ueberlegung gewahrt man wohl, daß verschiedene Umstände für diese Behauptung sprechen. Machen wir uns mit denselben näher bekannt. Eine Schiffsgesellschaft von Auswanderern besteht in der Regel aus gesunden Individuen, da kranke oder entkräftete Personen sich nicht leicht entschließen, einen fremden Welttheil aufzusuchen. Es handelt sich also durchschnittlich nicht, wie sonst in einem gleich großen Hause gemischter Bevölkerung, um

eine Mannigfaltigkeit schwer zu erkennender und verschieden zu behandelnder Uebel. Die Luft, durch welche das Schiff dahinfährt, ist ungewöhnlich rein und so zuträglich, daß ihr Genuß allein schon manche gelindere Affectationen der Nerven u. s. w. zu heben vermocht hat. Ueber die Qualität des Trinkwassers und der Lebensmittel, welche an Bord genossen werden sollen, läßt sich eine durchgreifende und unbedingt wirksame Controle üben. Es kommen deshalb unter gewöhnlichen Umständen eigentlich nur folgende Dinge für ärztliche Hilfeleistung in Betracht: Entbindungen, Kinderkrankheiten, von außen her eingeschleppte Epidemien. Verwundungen treffen häufiger die Schiffsmannschaft als die Passagiere. Es ist mithin ein verhältnißmäßig sehr eingeschränkter Kreis körperlicher Leiden und Gefahren, gegen welche auf Schiffen Vorsorge zu treffen ist. Es erscheint nicht unmöglich, hierfür noch auf andere Weise zu sorgen, als dadurch, daß man den Rheder zur Anstellung eines Arztes nöthigt. Die Möglichkeit aber wird wünschenswerth, wenn man die Qualität der durch einen Arzt zu erlangenden Hilfe erwägt. Ein solcher müßte vor allen Dingen selbst von der Seekrankheit frei werden, d. h. mehrere längere und wechselvolle Fahrten hinter sich haben, um für brauchbar gelten zu können. Auch von den Schrecken des Noviziats abgesehen, hat die Aufgabe nichts so Lockendes oder belohnendes, daß sie tüchtige junge Leute anziehen könnte. Man stelle sich die Entbehrungen vor, denen ein solcher Schiffsarzt entgegengehen müßte, die Eintönigkeit des ewigen Unterwegsseins, den Mangel an Familienverkehr, an gebildeter Gesellschaft, an Fachgenossen, an Gelegenheiten, sich in seinem Berufe zu vervollkommen, an Ausichten auf Emporsteigen, kurz an allem, was der Existenz des Gebildeten Reiz zu verleihen pflegt. Liegt nicht der Schluß nah, daß entweder ein beispiellos hoher Gehalt geboten werden müßte, oder der Masse nach nur solche angehende Aerzte sich melden würden, die anderswo keine Aussicht haben, ein leidliches Glück zu machen? Die in Frankreich und England gemachten Erfahrungen bestätigen denn auch, daß es meist Subjecte von höchst zweifelhaftem Werth sind, welche in diesen Ländern als Schiffsarzte vorkommen. Selbst auf Dampfschiffen pflegt der Capitän befreundete Reisende davor zu warnen, sich selbst oder die ihrigen unbesonnener Weise dem Herrn Doctor anzuvertrauen. Von den englischen Schiffsarzten gibt es in Bremen ein Probeexemplar deutscher Herkunft, das über die Eigenschaften seiner Gattung hinreichend aufklärt: einen alten Waterloo-Krieger, der sich seine Bekanntschaft mit Wunden lediglich auf dem Schlachtfelde und seinen Begriff von Krankheiten aus den Hospitälern geholt hat, im übrigen aber kaum eine Spur von allgemeiner Bildung besitzt. Das französische Schiffsarztxamen haben schon deutsche Steuerleute bestanden, die den auf der Bremer Steuermannsschule erteilten Unterricht in der Schiffsheilkunde genossen hatten.

Unterricht für Steuerleute in der Schiffsheilkunde — das ist das dem Seeleben entsprechende Surrogat für specifisch medicinischen Beistand, welches mehr oder weniger alle Kenner empfehlen. In Bremen, wo er gewissenmaßen versuchsweise und facultativ bereits eingeführt ist, sind alle Theile mit dem bisherigen Erfolge im höchsten Grade zufrieden. Der unterrichtende Arzt bezeugt, daß Seeleute sich besonders gut für gewisse körperliche Hilfeleistungen eignen. Sie haben viel Ruhe und Kaltblütigkeit, und ihre tägliche Beschäftigung mit dem Tauwerk macht es ihnen leicht, einen Verband kunstgerecht anzulegen. Trotz seiner bloß relativen Bedeutung wird der Unterricht von den jungen Männern eifrig und erfolgreich besucht. Unter den Capitänen der bremer Auswandererschiffe gibt es bereits mehrere, die ebenso regelmäßig und im ganzen nicht ungeschickter, als Aerzte oder eine Hebamme zu Hilfe kommen, wenn eine Wöchnerin des Zwischendecks ihre Stunde nahen fühlt. In der Behandlung der gewöhnlichsten Kinderkrankheiten wird man mit ihnen leicht mindestens auf denselben Grad wirksamen ärztlichen Zuthuns kommen, wie ihn die in Rede stehende Bevölkerungsschicht, d. h. die ärmere und ärmste Classe, daheim zu erhalten gewohnt ist, oder vielmehr darüber hinaus. Epidemien endlich wie Blattern, Cholera und Typhus spotten ja im wesentlichen auch noch des ärztlichen Einschreitens. Ihnen gegenüber gilt es, eher einem Uebermaß von Behandlung, namentlich mit Arzneien, vorzubeugen, als eine bestimmte therapeutische Behandlung durchzusetzen. Ihnen vorzubeugen oder wenn sie unglücklicher Weise doch ausbrechen, ihr Bereich einzuschränken, ist die Hauptsache.

Es handelt sich im Zwischendecke der Auswandererschiffe überhaupt nicht so sehr um positive Heilkunst, als um permanente praktische Gesundheitspflege. Mörderische Schiffssteher, wie sie die Zwischendecksbevölkerung des „Reibniß“ zweifach decimirt haben, müssen gar nicht entstehen können. Ihren Ausbruch aber zu verhüten, hat der Capitän, haben selbst die Steuerleute ungleich bessere Mittel in der Hand, als der Arzt. Bei jenen ist die Autorität, die unwiderstehliche und selbst rechtlich fast unumschränkte Gewalt über alles was an Bord ist, — diesem würde sie fehlen. Zur Verfügung des Capitäns ist die Mannschaft, seinen Anordnungen müssen alle Passagiere unweigerliche Folge leisten. Dies ist denn doch eine ganz andere Macht, als der Einfluß eines einzelnen Arztes auf Hunderte von mangelhaft erzogenen vorurtheilsvollen Menschen der untersten Stände sein könnte. Es kommt nur darauf an, dieser Macht einen aufgefärten Willen einzuhauchen, — Capitän und Steuerleute mit dem Bewußtsein zu erfüllen, wieviel von scrupulöser Keilichkeit, unverdorbenen Lebensmitteln und allen übrigen Bedingungen menschlicher Gesundheit abhängt. Wenn der Capitän des „Reibniß“ von der Bedeutung dieser Dinge die entfernteste Ahnung gehabt hätte, so

würden heute wahrscheinlich fünfzig, vielleicht hundert Menschen mehr am Leben sein, welche hingeopfert worden sind.

Das Surrogat ist also dem Originalartikel vorzuziehen, auch wo dieser allenfalls zu haben wäre. Dazu kommt aber noch, daß es in hundert Fällen ebenfalls zu haben ist, in denen der Originalartikel gänzlich außer Frage bleibt. Ärztliche Begleitung kann natürlich nur bei einer großen Zahl von Passagieren vorgeschrieben werden; die newyorker Deutsche Gesellschaft nimmt 50 als die anzusetzende Minimalzahl an. Eine elementare medicinische chirurgische Ausbildung von Capitänen und Steuerleuten dagegen würde mit der Zeit jedem Schiffe ohne Ausnahme, also außer sämmtlichen Schiffsreisenden auch allen Schiffsmannschaften zu Gute kommen. Sie wäre gleichbedeutend mit Einbürgerung der Heilkunde auf der ganzen Rauffahrtsflotte. Mit ihr wird eine Maßregel vom sichersten, höchsten und allgemeinsten Werthe an die Stelle einer Maßregel von ungewissem und jedenfalls nur partiellem Erfolge gesetzt.

Hiernach wäre also erstens der an der bremer Steuermannsschule facultativ bestehende Unterricht in der Schiffsheilkunde an allen deutschen Steuermannsschulen unter die obligatorischen Fächer aufzunehmen, und zweitens von einem gewissen nicht zu entfernten Termin an vorzuschreiben, daß der Capitän und der Obersteuermann eines Passagierschiffs sich darüber ausweisen müssen, einen solchen Cursus mit Nutzen absolvirt zu haben.

Eine weitere zu empfehlende Vorsichtsmaßregel wäre verschärfte Aufsicht darüber, daß nicht Keime von Epidemien in ein Auswandererschiff eingeschleppt werden. Diese Maßregel weist schon auf die Nothwendigkeit bundesmäßiger Inspection hin. Eine solche Inspection hätte außerdem noch zu constatiren, daß die bestehenden resp. zu erlassenden Vorschriften über das Verhältniß der Kopfszahl zum Raume, über die mitzunehmenden Lebensmittel, Wasservorräthe und Arzneien, über Reinlichkeitsanstalten und Krankengelder u. s. f., in jedem einzelnen Falle genau befolgt seien. Bisher ist diese Fürsorge Hamburg und Bremen allein überlassen worden. Man kann nicht sagen, daß die beiden Freistädte ihre Pflicht gänzlich verkannt oder gröblich vernachlässigt hätten. Im Gegentheil, das Interesse des eigenen Plazes im Gegensatz zu concurrirenden Häfen und wohl auch ein gewisses allgemeines humanes und patriotisches Mitgefühl mit den auswandernden Landsleuten haben sie getrieben, nach Kräften und bestem Wissen einer schlechten Behandlung der Auswanderer entgegenzuwirken. Es ist notorisch, daß die deutsche Auswandererbeförderung im ganzen vor jeder auswärtigen entschieden den Vorzug verdient. Die Sterblichkeitsziffern zeugen allerdings gegen die hamburgischen Segelschiffe, hauptsächlich wohl, weil der Gebrauch des unteren Deckes in Hamburg nicht verboten ist und vielleicht auch wegen des nicht besonders ge-

sunden Trinkwassers aus der Elbwasserkunft; allein sie zeugen zu Gunsten sämmtlicher deutschen Dampfschiffe, der Hamburger so gut wie der Bremer, und zu Gunsten der bremischen Segelschiffe. Nun geht aber beinahe die Hälfte aller deutschen Auswanderung über Bremen, und nicht weniger als ein Viertel auf deutschen Dampfern hinüber. Wir brauchen uns folglich der bestehenden Zustände keineswegs zu schämen. Allein ebensowenig können wir wünschen, die bisherigen, immer noch mangelhaften Einrichtungen unverändert aufrecht erhalten zu sehen. Die neue Stellung, zu welcher Deutschland sich erhoben hat, bringt gesteigerte Pflichten mit sich. Die Einmischung des alten deutschen Bundestags in Auswanderungsangelegenheiten mochte man sich, da sie doch nur im engherzigsten polizeilichen Sinne erfolgt wäre, von Seiten der Hansestädte verbitten, und konnte es mit Erfolg; dem norddeutschen Bunde kann man dieses Gebiet aber nicht versperren, weder verfassungsmäßig noch thatsächlich, zumal seit unselige Vorgänge seine Dazwischenkunft einmal herausgefordert haben. Jenseit des atlantischen Oceans werden nicht mehr Hamburg oder Bremen für die Mängel des deutschen Auswanderungswesens verantwortlich gemacht, sondern Deutschland muß eintreten, und nach Berlin richten sich die Klagen oder Anklagen derer, welche unter den feststehenden Einrichtungen zufällig oder nothwendig zu leiden haben. Die Einsetzung einer ständigen Aufsichtsbehörde erscheint daher unumgänglich. Zur Ausrüstung derselben mit zugleich wirksamen und doch auch nicht unnöthig verletzenden Waffen aber wird es gut sein, wenn ein Bundesgesetz die bestehenden örtlichen Vorschriften über Einrichtung von Auswandererschiffen übersichtlich und reformatorisch zusammenfaßt.

Dahin weist auch schon das Bedürfniß gleicher Gesetzgebung in beiden deutschen Einschiffungshäfen. Hamburg und Bremen allein befördern zwar nicht die gesammte deutsche Auswanderung nach Amerika hinüber, Havre, Antwerpen, Rotterdam, und vor allem Liverpool, über das selbst ein Theil der hamburger Züge seinen Weg nimmt, haben daran ihren Antheil. Wie nun bewirken, daß die Wohlthaten einer weise und umsichtig bemessenen öffentlichen Fürsorge auch den über diese Häfen ziehenden Landsleuten zu Gute kommen? wie insbesondere verhüten, daß nicht der Druck verschärfter Schutzmaßregeln, indem er auf den Passagepreis wirkt, die dürftigste Classe den fremden Hafensplätzen, d. h. einer schlechteren Art von Beförderung zu dränge? Zu diesem Ziele gibt es offenbar einen Weg: internationale Verträge. Wie man Conventionen über Post und Telegraphenwesen, über Münzumlauf und Zuckerbesteuerung schließt, welche den Spielraum der einzelnen Gesetzgebung zu Gunsten einer alle gleichmäßig interessirenden Uebereinstimmung einengen, so läßt sich auf demselben Wege wohl auch ein gewisses Minimum von Schutz für schutzbedürftige Auswanderer Deutschlands erreichen. Dann stiele

alle Sorge weg, daß die Einmischung der Bundesgewalt nicht bloß zum Nachtheil der deutschen Beförderungspläne, sondern auch zum Schaden der auswandernden Massen selbst ausschlagen möchte, dann erst hätte der Bund in dieser Richtung seine Schuldigkeit so vollauf gethan, daß keine begründete Forderung oder Klage übrig bliebe.

In Berlin ist aus Anlaß des „Leibniz“-Falles die Idee der Begründung eines Centralvereins für Auswandererangelegenheiten wieder zur Sprache gekommen. Die Lösung der vorliegenden Aufgabe kann augenscheinlich nicht darauf warten, bis sich der projectirte Verein ihrer mit Kraft und Nachdruck bemächtigt; damit ist aber nicht gesagt, daß ein solcher Verein nicht mannigfache Vortheile bieten sollte, zumal hinsichtlich der künftigen Ziele des Auswandererstroms und der Erhaltung geistig-nationaler Beziehungen zu den deutschen Colonien in andern Welttheilen. Nur müßte der Verein gegründet und geleitet werden im Einklang, nicht im Widerspruch mit den praktisch bewährten, an Erfahrung reichen hanseatischen Elementen.

---

### Zwei englische Pressprozesse.

„Man wird sehen,“ sagt Macaulay in der Einleitung seiner berühmten Geschichte von England, „wie Irland, belastet mit dem Fluche der Herrschaft eines Volksstammes über den andern, einer Confession über die andere, freilich ein Glied des Reiches blieb, aber ein welkes und verrenktes, welches dem politischen Körper keine Kraft verleiht, und auf welches alle diejenigen mit vorwurfsvollen Blicken zeigen, welche die Größe Englands fürchten oder beneiden.“ Kürzer und drastischer hat vor ihm O'Connell denselben Gedanken in den oft citirten Worten ausgedrückt: „Ihr habt uns verschlungen, aber Ihr könnt uns nicht verdauen!“ Beide ahnten wohl nicht, daß eine Zeit so nahe sei, wo der unverdauliche Bissen, das verrenkte Glied dem Körper empfindliche Schmerzen bereiten würde, daß der Racehaß sich bald zu einer Höhe steigern würde, auf der er, wenigstens von Seiten des beherrschten Volksstammes, vor keiner Gewaltthat, vor keinem Verbrechen mehr zurückschreckt. Wohl galten schon früher einmal selbst nächtliche Brandstiftung und Meuchelmord für erlaubte Vergeltungsmittel gegen wirkliche oder vermeintliche Unterdrücker; unsern Tagen aber blieb es vorbehalten, Mordanschläge am hellen Tage in belebten Straßen volkreicher Städte, bewaffnete Angriffe gegen die Polizei- und Militärmacht des Staates, ja vor wenigen Wochen in der Hauptstadt des mächtigen Inselreichs das Trauerspiel einer