



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Die Auswanderung unter dem Schutze des norddeutschen Bundes.

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

bahn, deren Hauptstrang man nach Möglichkeit über Orhöft legen sollte; ist dies aber nicht ausführbar, so wird man sie wenigstens später durch eine Zweigbahn mit Orhöft verbinden müssen. Von Stettin führt bereits die vorpommersche Bahn (mit einer Zweigbahn nach Wolgast und der Peenemündung) über Greifswald nach Stralsund. Weniger günstig steht es mit der ferneren Fortsetzung der Küsteneisenbahn, sobald dieselbe das altpreußische Gebiet verläßt: die Strecke von Stralsund über eine Station am saaler Bodden nach Rostock (Warnemünde) fehlt gänzlich, Rostock und Wismar sind nur in einem weiten Bogen verbunden, und die Bahn von Wismar nach Lübeck (Travemünde), sowie von hier nach Kiel fehlt wiederum, wenn auch durch die Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg das Bahnetz der Ostseeküste mit dem der Nordseeküste bereits verknüpft ist. Von Kiel aus ist eine Linie über Eckernförde, Schleswig (Arnis, Kappeln) und Flensburg zwar noch nicht sicher gestellt, aber doch projectirt und von der Regierung sichtlich begünstigt; von Flensburg endlich führt bereits die Eisenbahn nach Apenrade, während ihre Verbindung mit der Nordsee durch die Bahn von Schleswig nach Husum und Tönning sowie von Kiel nach Glückstadt auf mehreren Wegen hergestellt wird.

Die Verbindung der Hauptmarinstationen mit den größeren Waffenplätzen des Hinterlandes ist dagegen schon weit vollkommener als die Küsteneisenbahn selbst: Pillau ist mit Königsberg direct verbunden, ebenso Neufahrwasser mit Danzig und weiterhin in directer Verbindung mit Posen und Thorn; Swinemünde wird hoffentlich bald durch die Haffbahn mit Stettin in Verbindung gebracht sein und dieser Hauptwaffenplatz hat wieder directe Bahnen nach Posen, Thorn und Glogau einerseits, nach Berlin und Spandau andererseits; auch Stralsund wird durch die Berliner Nordbahn bald direct mit Berlin verbunden sein. Endlich können Wismar, Kiel und Lübeck sowie die übrigen schleswigschen Plätze ohne allzugroße Schwierigkeiten über Hamburg aus Berlin oder Magdeburg Verstärkungen und Kriegsmaterial beziehen. Es bleibt also für die Vollendung der Küstenbahn nicht mehr allzuviel zu thun übrig: aber das Fehlende muß bald ausgeführt werden, wenn anders eine wirksame Küstenvertheidigung überall möglich sein soll.

### Die Auswanderung unter dem Schutze des norddeutschen Bundes.

Die Antwort, welche Präsident Delbrück in der Reichstags-Sitzung vom 17. Juni auf die Interpellation von Löwe, Harfort und Genossen wegen

der beabsichtigten Maßregeln zum Schutze der Auswanderer erteilte, enthält zweierlei bedeutungsvolle Ergebnisse. Erstens hat sich das maßlos gesteigerte Mißtrauen, welches die beklagenswerthen Vorfälle auf dem „Brougham“ und dem „Leibnitz“ im ersten Augenblicke gegen die gesammte deutsche Auswanderer-Beförderung hervorriefen, bei näherer vorurtheilsfreien Prüfung nicht bestätigt. Und zweitens ist es keine so leichte, im Handumdrehen zu bewältigende Aufgabe, wie man anfangs glaubte, eine zweckmäßige und wirksame Bundesgesetzgebung zum Schutze der Auswanderer zu schaffen.

Bis zum Beginn dieses Jahres hatte es in Deutschland ziemlich allgemein als Axiom gegolten, daß Bremen und Hamburg mit den Auswandern so menschlich wie möglich umgingen, während vor der Reise über fremde Häfen, namentlich über Liverpool, aber auch über Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Havre eher zu warnen sei. Den Niederschlag dieser allgemeinen Ansicht findet man z. B. bei Brater, Art. „Auswanderungs-Politik“ in seinem und Bluntschli's Staats-Wörterbuch. Daß sie wenigstens bei der vergeßlichen großen Masse des Publikums, so plötzlich in ihr Gegentheil umschlagen konnte, als ein paar allerdings krasse Ausnahmefälle bekannt wurden, wäre kaum zu erklären, wenn andere Gedankenreihen nicht gerade damals eine gewisse schlummernde Antipathie gegen die beiden großen Hansestädte an die Oberfläche getrieben hätten. Man verdachte es ihnen in weiten Kreisen ernstlich, daß sie auch nach Begründung des Macht und Sicherheit gewährenden Norddeutschen Bundes und nach der parlamentarischen Umgestaltung des Zollvereins keine Lust zeigten, sich in die nationale Zolllinie aufnehmen zu lassen. Was sie für die zunächst noch fortbestehende Nothwendigkeit dieser Sonderstellung vobrachten, entzog sich seiner Natur nach der allgemeinen Würdigung und galt als Vorwand. Die Höherbelastung, welche ihnen dafür unter dem Titel eines Aversums für nicht mit zutragende Bölle auferlegt wurde, erschien nicht im Lichte einer gerechten Ausgleichung, sondern eines geringen Abzugs von den Vortheilen des Freihafen-Rechts. Gleichviel, ob diese Anschauungsweise begründet ist oder nicht, ob sie einfach der thatsächlichen Lage der Dinge entspricht oder aber aus Nachwirkungen des alten schutzöllnerischen Gegensatzes binnenländischer Kreise zu den auf freiesten Verkehr angewiesenen und gegründeten deutschen Welthandelsplätzen hervorgeht, — sie war nun einmal weit verbreitet; sie wurde durch die bevorstehenden Entscheidungen des Zollparlaments in den Gemüthern lebhaft angefaßt und suchte instinctiv auch in den aufregenden Vorgängen auf Passagier-Schiffen nach Stoff, um einen Conflict der hanseatischen Interessen und Tendenzen mit den allgemeinen deutschen darzuthun. Unter der Mitwirkung dieses natürlichen, wenn auch nicht gerade edlen und weisen Triebes wurde der Funke der Aufregung zu einer Flamme angeblasen, welche von der Selbständigkeit Hamburgs und Bre-

mens in Bezug auf Zwischendecks-Beförderung nichts übriglassen zu wollen schien.

Die Initiative des Bundeskanzlers zur Constatirung der etwa vorhandenen wirklichen Uebel ist schwerlich der Theilnahme an dieser Aufregung zuzuschreiben gewesen. Ihn bewog zu raschem Einschreiten, wie man wohl annehmen darf, hauptsächlich der Umstand, daß die alarmirenden Ereignisse sich in einem transatlantischen Hafen zugetragen hatten, daß durch sie gewissermaßen die Augen der Welt auf einen Mangel nationaler Umsicht und Fürsorge gelenkt wurden, und daß ihre schlimme Bedeutung von einigen jener ehemaligen Revolutions-Flüchtlinge bezeugt ward, welche den jüngsten Erfolgen Preußens am begeistertsten zugejauchzt hatten. Graf Bismarck sandte daraufhin einen höheren Marine-Offizier, einen sächsischen Ministerialbeamten und einen Kostocker Kaufmann erst nach Hamburg, dann nach Bremen und Bremerhaven, um ihrer Prüfung die Gesamtheit der vorhandenen Einrichtungen zu Gunsten von Auswanderern zu unterwerfen. Die drei Commissäre wandten an diese Aufgabe ein paar Wochen und erstatteten darauf durch die Feder des Geh. Rath's Körner, ihres sächsischen Collegen, einen Bericht, welcher später auch an die Oeffentlichkeit gelangt ist. Es war nicht gerade ein Meisterstück treuer und scharfer Beobachtung, übersichtlicher klarer Darstellung und praktisch kluger Andeutung vorzunehmender Reformen; aber darauf kam ja am Ende soviel nicht an. Genug, daß für die Erörterung im Schoße des Bundesraths ein Ausgangspunkt gewonnen war, von welchem aus sich weiter vorwärtskommen ließ. Den Eindruck, welchen diese vorläufige Verhandlung der Sache auf unbefangene und überlegene Köpfe gemacht haben mag, hat Präsident Delbrück ausgesprochen, indem er von der bundesmäßigen Ueberwachung des Beförderungswesens auf Grund der geltenden einzelstaatlichen Gesetzgebung als einer Einrichtung sprach, welche größere Garantie entweder wirklich oder wenigstens nach einer weitverbreiteten Ansicht darzubieten verspreche. Mit anderen Worten: es hat sich keineswegs herausgestellt, daß in Hamburg und Bremen die bestehenden Vorschriften mit Bewußtsein oder in ungewöhnlichem Grade lax gehandhabt werden.

Die Vermuthung des Gegentheils stand denn auch von vornherein sowohl thatsächlich als logisch auf schwachen Füßen. Die triftigsten Gründe der Selbsterhaltung haben Bremen und Hamburg von jeher bewegen müssen, für eine gute Behandlung der Auswanderer, nicht etwa bloß zum Scheine durch humane Gesetzerlasse, sondern in Wirklichkeit durch stricte Durchführung derselben zu sorgen. Sie mußten ja, wie die deutschen Regierungen durchschnittlich vom Auswanderungswesen dachten. Ungern, wie sie dasselbe mehr oder weniger alle theils, theils wegen des dadurch auf ihre Staatszustände fallenden üblen Lichtes sahen, hätten sie irgend einen plausibeln Vorwand,

um es zu erschweren oder ganz zu untersagen, zumal in der vormärzlichen Zeit oder während der Reaction der fünfziger Jahre begierig ergriffen. Da ein particulares Verbot keine Wirkung versprach, wurde am Bundestage alles Ernstes der Versuch gemacht, die Auswanderungsfreiheit in spanische Stiefel zu schnüren. Diesen Tendenzen gegenüber konnte die hanseatische Politik keine andere sein als die, der Auswanderung ihren Weg über Elbe und Weser so leicht, bequem und sicher wie möglich zu machen. Eben dahin drängte der Druck der Concurrenz ausländischer, zum Theil viel günstiger gelegener Häfen. Die regelmäßige und massenhafte Passagierbeförderung war nicht allein überhaupt lohnend, sondern geradezu eine Vorbedingung für den Aufschwung des Handels mit Nordamerika, für welchen es sonst an Ausfrachten fehlte. Der Auswanderung, kann man sagen, dankt Bremen, daß es der erste europäische Tabaksmarkt geworden ist. Und einen so wichtigen Geschäftszweig hätte man nicht mit aller wünschenswerthen Sorgfalt behandeln sollen? hätte sich durch fahrlässiges Zusehen zu der Willkür der einzelnen Betheiligten der Gefahr aussetzen sollen, daß entweder im Schoße der auswanderungslustigen Bevölkerung eine Abneigung gegen die Fahrt über Bremen entstehe, oder aber die deutschen Regierungen Anlaß erhielten, der Stadt diese Quelle des reichlichsten und regelmäßigsten Gewinns ganz oder theilweise abzugraben? Man muß keinen Begriff davon haben, in welchem Grade die Hansestädte das Thun und Lassen ihrer Staatsgewalt von handelspolitischen Gesichtspunkten bestimmen lassen, um auch nur einen Augenblick daran zu zweifeln, daß ihre Gesetzgebung und Verwaltung von jeher alles aufgeboten hat, um den Auswanderern in den Einschiffungshäfen wie in den Schiffen selbst die beste Behandlung zu sichern. Die nach dieser Seite hin geübte Wachsamkeit hat natürlich dadurch nicht ab-, sondern nur zugenommen, daß der norddeutsche Bund erst in der Verfassung principiell, und darauf praktisch durch das Organ des Bundeskanzlers erklärt hat, sich der Auswanderer seinerseits annehmen zu wollen.

Wenn demgemäß verfahren und eine Bundescontrolle sowohl in Hamburg als im Bremerhafen bestellt wird, so kommen die Bundesorgane in den Stand, sich ein zuverlässiges und selbständiges Urtheil über die Punkte zu verschaffen, in welchen die hanseatische Gesetzgebung das Vorbild der künftigen Bundesgesetzgebung abzugeben vermag und in welchen nicht. Dauernde ruhige Beobachtung zweier sorgsam ausgesuchter Persönlichkeiten wird dafür ganz andere Ergebnisse liefern, als die nothwendig oberflächliche Prüfung einer rasch berufenen und nach heterogenen Gesichtspunkten zusammengesetzten Commission. Der Bundesrath sollte sich mit der Aufstellung dieser beiden Beobachter jedoch nicht begnügen. Er sollte gleichzeitig andere in Liverpool, Havre, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam aufstellen, um durch die

dortigen Prozeduren für unsere heimischen brauchbare Vergleichungspunkte zu gewinnen, er sollte nicht minder an Plätzen wie Newyork, Quebec, Boston, Baltimore, Neworleans u. s. f., wo regelmäßig deutsche Einwanderer gelandet werden, für die Sammlung beglaubigter Angaben über den Ablauf der verschiedenen Reisen sorgen. In den meisten Fällen werden die Bundesconsuln zu diesem Geschäft verwendbar sein. In anderen müßte man sich entweder durch stationirte Marine-Offiziere oder sonst geeignete Agenten helfen.

Während diese Vorbereitungen für den beabsichtigten Bundesgesetzgebungs-Act getroffen werden, brauchen aber andere nicht zu ruhen. Man kann die gesammte Auswanderungs-Gesetzgebung der civilisirten Welt zusammentragen und vergleichen. Man kann die principiellen Vorfragen — wie z. B. die, weshalb denn eigentlich der Auswanderer ein Recht auf mehr Schutz und eine Pflicht, sich mehr Bevormundung gefallen zu lassen, habe als der gewöhnliche Reisende —, zu vorläufigen theoretischen Ausstrage zu bringen suchen. Ebenso die verwandten Fragen: ob ein bestimmtes Ziel und welches der nationalen Auswanderung anzuweisen sei, oder die damit einigermaßen zusammenhängende: was geschehen könnte, um eine Art sicherer und fruchtbarer nationaler Verbindung mit den ausgewanderten Landsleuten aufrecht zuerhalten. Endlich aber wäre alle Aufmerksamkeit und Energie darauf zu richten, die gesetzliche Regelung des Auswandererwesens in die internationale Sphäre zu erheben.

Gegenwärtig operirt in dieser Hinsicht bekanntlich jeder Staat auf eigene Faust. Die Folge ist, daß über einen gewissen elementaren Zustand der Gesetzgebung nicht hinauszukommen ist. Sollte man z. B. in Deutschland Vorschriften in Bezug auf die Nahrung unterwegs oder auf den durchschnittlichen Lustraum für je eine Person erteilen, welche das in den concurrenden fremden Hafenplätzen übliche Maß weit hinter sich ließen, so würde die Folge sein, daß ungleich niedrigere Fahrpreise die Auswanderer massenhaft nach den fremden Häfen lockten, und man hätte sie schließlich schlechter, nicht besser gebettet. Ein anderer ähnlicher, obwohl anscheinend umgekehrter Fall ist die vielbesprochene ärztliche Begleitung der mit Auswanderern fahrenden Segelschiffe. Sie ist in Deutschland nicht vorgeschrieben, wohl aber in Frankreich und England. In Deutschland dagegen, oder wenigstens in Bremen, werden die Schiffsführer auf der Steuermannschule zu medicinischen Behandlungen der gewöhnlichsten Krankheiten und Wunden ausgerüstet, und so lax ist in Havre und Liverpool die Examinial-Praxis für Schiffärzte, daß schon mehr als ein Bremer Steuermann die Prüfung bestanden und als Steuermann oder Capitän und „Arzt“ zugleich von dort gesegelt ist. Damit aber nicht genug. Nicht Europa allein nimmt sich der Auswanderung mit

Gesetzen, Verordnungen und überwachenden Behörden an, sondern auch Amerika. Ein Schiff, das Zwischendecks-Passagiere in Newyork oder einem anderen Hafen der Union landen will, muß den ziemlich strengen und theilweise selbst unnöthig, ja nachtheilig beengenden amerikanischen Vorschriften ebenso gut nachkommen wie den diesseitigen. Allein es gibt ein Mittel, sie zu umgehen: indem man in Quebec oder einem anderen canadischen Hafen die ja doch meist nach dem fernen Westen bestimmte Menschenfracht ans Land setzt. Schon aus diesem Grunde ist eine Verständigung, welche mindestens Deutschland, England und Nordamerika, womöglich auch Frankreich, Belgien und die Niederlande, im günstigsten Falles noch die skandinavischen Länder mit umfaßte, im höchsten Grade wünschenswerth. Nachgerade sind wir ja wohl in vorurtheilsfreier brüdlicher Gesinnung und praktischem Geschick weit genug vorgeschritten, um an einer verhältnißmäßig so einfachen Aufgabe nicht zu scheitern.

### Richard Wagners „Meistersinger in Nürnberg“.

Zum erstenmale in München aufgeführt am 21. Juni 1868.

Wieder hat wahrhaft königliche Huld und Freigebigkeit die würdige, ja glänzende Darstellung eines Werkes ermöglicht, dessen Erscheinen seit langer Zeit das Publikum mit gespannter Erwartung entgegenseh. Wie allen früheren Werken Wagners ging auch den Meistersingern ein Ruf voraus, der die Neugierde nicht ruhen, das Interesse nicht erkalten ließ. Textbuch und Musik pries man als das bedeutendste, was auf dem Gebiete der komischen Oper je geleistet worden, die Dichtung als ein nicht zu übertreffendes Meisterwerk, den Componisten als denjenigen, der nicht nur die Kraft und Genialität aller seiner Vorgänger in sich vereinigte, sondern der auch den glücklichen und naiven Humor Haydns zur vollständigen, wahrhaft erquickenden Ausbildung gebracht haben sollte. Wagner mußte sich von jeher begeisterte Anhänger zu gewinnen, und zahlreiche unerschrockene Kämpfer betreten, ehe er sie selbst beschritt, für ihn die Arena. Wie alle früheren, so war auch dieses jüngste Werk durch maßlose Reclame eingeleitet worden. Ob dem Componisten in seinen Werken durch die Dienstfertigkeit seiner übereifrigen Freunde mit den üblichen, beinahe messianischen Weissagungen ein wirklicher Gefallen erwiesen wurde? Wir bezweifeln es. Je mehr man bemüht ist, den Componisten und sein Werk über alle seine Vorgänger hinaus zu heben, um