

DIE VERBESSERUNG DER HINTERLANDVERBINDUNGEN ZU DEN AUSWANDERERHÄFEN IM FRÜHEN UND MITTLEREN 19. JAHRHUNDERT

Wechselwirkungen zwischen Auswandererströmen
und Verkehrseinrichtungen

VON HEIKE BRÜCK

Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts nahm die Auswanderung aus den westeuropäischen Ländern vor allem nach Nordamerika beinahe sprunghaft zu. In einem Zeitungsbericht der preussischen Bezirksregierung wurde bereits 1818 im Zusammenhang mit der Auswanderung von 109 Personen aus den beiden Grafschaften Wittgenstein geradezu über »Auswanderungssucht« geschrieben. Vor der landrätlichen Behörde hatten 14 Familien und 24 Einzelpersonen angegeben, daß die Nahrungsmittellosigkeit und die Armut sie zu diesem Schritt gezwungen hätten und daß sie nicht den Einladungen früher ausgewanderter Familienangehörigen folgten.¹

Damit wird eine Charakterisierung der Auswanderung des 19. Jahrhunderts vorgenommen: Es handelt sich nicht wie in vorherigen Jahrhunderten um religiös bedingte Gruppenauswanderungen oder wie im 20. Jahrhundert um Zwangswanderungen wie Flucht oder Vertreibung², sondern um das Phänomen der sozial-materiell motivierten Auswanderung³, das das 19. Jahrhundert in ganz besonderem Maße geprägt hat. Denn zwischen 1815 und 1914 verließen mehr als 20 Millionen Menschen Europa. Darunter waren ca. 5 Millionen Deutsche.

Solche Ströme von Reisenden stellten das Verkehrswesen vor völlig neue Probleme, und so waren für die Massenauswanderungen nicht nur solche Ereignisse wie z.B. die Aufhebung der Auswandererverbote des 18. Jahrhunderts Voraussetzung, sondern auch die Neuerungen auf verkehrstechnischem Gebiet wie die Einführung der Eisenbahn und des Dampfschiffs, welche die Auswanderung erheblich erleichterten, wenn nicht erst ermöglichten.

Der Artikel 18b 1/2 der Deutschen Bundesakte, die am 8. Juni 1815 von den Vertretern der 19 Staaten des Deutschen Bundes unterzeichnet wurde, regelte die rechtlichen Probleme der Auswanderung neu:

Die verbündeten Fürsten und freien Städte kommen überein, den Untertanen der Deutschen Bundesstaaten die Befugnis des freien Wegziehens aus einem deutschen Bundesstaat in den anderen, der erweislich sie zu Untertanen annehmen will, zuzusichern, jedoch nur insofern keine Verbindlichkeiten zu Militärdiensten gegen das bisherige Vaterland im Wege stehen.⁴

Gegenüber den Auswanderungsverboten des 18. Jahrhunderts bedeutete dieser Artikel eine erhebliche Erleichterung für Auswanderungswillige, obwohl Bedingungen an die Gewährung der Auswanderungsfreiheit geknüpft waren.⁵

Der Artikel 18b wurde auch in den Verfassungsurkunden der Bundesstaaten berücksichtigt, wobei allerdings die Erlaubnis des Wegzugs erst durch die Behörden erteilt werden mußte.⁶ Viele zogen eine heimliche Auswanderung der offiziellen Entlassung aus dem Staatsbürgerverband vor, denn in einer großen Zahl von Einwanderungsländern brauchte man keine Entlassungspapiere vorzulegen, um naturalisiert zu werden.⁷ Zudem hatten Auswanderungswillige in einigen Staaten des Deutschen Bundes eine Nachsteuer des mitgeführten Vermögens zu entrichten.⁸ Das erste Gesetz ohne Verfassungsrang, das die Nationalversammlung im März 1849 beschloß, war der § 6 der »Grundrechte des Deutschen Volkes«:

*Die Auswanderungsfreiheit ist von Staatswegen nicht beschränkt.
Abzugsgelder dürfen nicht erhoben werden. Die Auswanderungsan-
gelegenheiten stehen unter dem Schutz und der Fürsorge des Reiches.⁹*

Der Artikel wurde ohne jede Veränderung als § 136 in die Reichsverfassung vom 28.4.1849 übernommen¹⁰, allerdings wurde er mit dem Scheitern der Reichspläne hinfällig. Dennoch beeinflusste er die einzelnen Landesregierungen dahingehend, daß es in den 1850er Jahren kaum mehr Beschränkungen gab.

Verschiedene Bemühungen, ein zentrales Amt einzurichten, das die Beförderung der Auswanderer, die Konzessionierung der Agenten und die Auswanderervereine beaufsichtigen sollte, scheiterten jedoch.¹¹

Vereinheitlicht wurde das Auswanderungsrecht bei der Gründung des Norddeutschen Bundes. Artikel 4 Nr. 1 der Bundesverfassung, der im späteren Deutschen Reich nicht geändert werden sollte, stellte die Auswanderung unter Bundes- bzw. später unter Reichsschutz, so daß nun ein Kommissar für Bremen und Hamburg eingestellt wurde, um das Auswanderungswesen zu kontrollieren.¹² Außerdem wurden alle Hindernisse, die der Auswanderung staatlicherseits entgegenstanden, beseitigt, mit Ausnahme der Ableistung der Wehrpflicht.¹³

Die meisten Auswanderer konnten ihre Reise und die Überfahrt aus dem Erlös dessen, was sie in der Heimat veräußert hatten, selbst bezahlen. Zwischen 1835 und 1839 führten 180 000 deutsche Auswanderer 25 Millionen Thaler aus. Um 1860 nahm eine Familie durchschnittlich 1000–1200 Thaler mit, ein allein reisender Erwachsener 200 Thaler.¹⁴ Anderen Auswanderungswilligen wurde von den Gemeinden bzw. Regierungen finanzielle Unterstützung gewährt. Man versprach sich davon eine Erholung der Armenkassen.¹⁵

Begonnen hatte man mit der Auswanderung auf Gemeindekosten wohl um 1830 in Baden.¹⁶ Diese Praxis, ledige Mütter und deren Kinder, Pauper oder Kriminelle auswandern zu lassen, war in den folgenden 20 Jahren in ganz Deutschland zu finden.

Der Hamburger Senat z.B. schickte 1832 13 Strafgefangene nach Amerika. Alle 13 und die Angehörigen waren mit der Übersiedlung und dem damit verbundenen Straferlaß einverstanden. Der Senat zahlte die Überfahrt und gewährte eine finanzielle Starthilfe, zusätzlich bekamen die Abgeschobenen eine englische Sprachlehre und ein Gesangbuch. Es handelte sich hierbei um keinen Einzelfall; denn wie aus einigen Hamburger Urteilsprüchen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ersichtlich, schlossen sie die Möglichkeit der Fortschaffung »zur See« häufig ein.¹⁷

Daß Auswanderungswillige, die nicht genügend Geld für die Überfahrt bereitstellen konnten, sich verpflichteten, für den Schiffseigner bzw. für eine von ihm bestimmte Person über mehrere Jahre hinweg unentgeltlich zu arbeiten, um so die Passage zu bezahlen, war im 19. Jahrhundert nicht mehr üblich, kam aber noch vor.¹⁸

Das größte Problem des Verkehrswesens zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die geringe Entwicklung von Transportmöglichkeiten für Massengüter und Menschenmassen. Es gab keine allgemeinen Verkehrsmittel, und den Auswanderern fehlte der Zugang zu einem zusammenhängenden Verkehrsnetz, dessen Benutzung ihren wirtschaftlichen Möglichkeiten entsprochen hätte.

Eine gewisse Leistungsfähigkeit war auf dem Wasserweg gegeben.¹⁹ Aber die Binnenschiffahrt war durch mangelnde Verkehrsfreiheit und durch unzulänglich ausgebaute Wasserwege behindert. Der Personenverkehr erhielt Ende der 1820er Jahre durch die Einführung der

Dampfschiffahrt entscheidende Impulse; vorher hat es eine eigentliche Personenbeförderung in größerem Stil auf dem Wasser nicht gegeben. Der Landtransport erfuhr durch die Eisenbahn eine tiefgreifende Umwälzung. Bis zu ihrer Einführung wurde das Transportwesen von den Fuhrleuten geleitet. Die guten Straßen waren gebührenpflichtig²⁰, das Reisen in der Kutsche teuer. Der Gesamtumfang der guten Chausseen beim Aufkommen der Eisenbahnen betrug z.B. in Ost- und Westpreußen nur 100 km.²¹ Das Straßennetz wurde aber ausgebaut, und so betrug die gesamte Straßlänge 1830 in Preußen 730 km und 1848 bereits 14 900 km.²² Deshalb wurde ein Großteil des Handels- und Auswandererverkehrs auf Wasserstraßen abgewickelt.²³

Die Binnenschiffahrt war vor der Einführung der Dampfschiffahrt dem Massenverkehr nicht gewachsen. Das machte sich besonders im Auswanderertransport bemerkbar. Infolge einiger Mißernten und der sich anschließenden Hungersnot erreichte die deutsche Auswanderung 1816/1817 mit ca. 20 000 Menschen einen ersten Höhepunkt. Das Herkunftsgebiet der Auswanderer war Südwestdeutschland.²⁴ Für sie war der Rhein mit den Atlantikhäfen der billigste und bequemste Weg, auch wenn allein die Reise auf dem Rhein bis Holland 4 bis 6 Wochen dauerte.²⁵ Der Zeitverlust wurde durch die vielen Zollstätten verursacht; 1781 wurden von Gernersheim bis zur holländischen Grenze 24 Zölle und bis Rotterdam noch einmal 29 Zölle gezählt.²⁶

Der lange Aufenthalt auf dem Schiff war teuer, auch wegen der selbst zu besorgenden Verpflegung; trotzdem wanderten noch 1846 mehr Menschen über Le Havre aus als über die hansischen Häfen.²⁷ Nur in mehreren Schritten war die Aufhebung von rechtlichen Beschränkungen für die Binnenschiffahrt und besonders den Rheinverkehr möglich. Ein Teil der Hemmnisse wurde in der Wiener Kongreßakte vom 9.6.1815 beseitigt, die rechte Verbesserung kam aber erst mit der Schiffsakts vom 31.3.1831 und der Mannheimer Rheinschiffsakts vom 1868, welche die freie internationale Schifffahrt ermöglichten.²⁸ Weitere Probleme bildeten die Wehre, Stromschnellen und Untiefen. Um diese zu umgehen, war häufig ein Umladen der Güter und des Gepäcks erforderlich.

Um 1817 hatte in Basel ein Schiffermeister namens Frei eine Schiffsverbindung nach Holland eingerichtet; außerdem vermittelte er die Beförderung nach Amerika. Diese Einrichtung war so neu, daß sich das Ministerium in Baden veranlaßt sah, einen Beamten nach Basel zu schicken, um zu erfahren, was es mit dem Unternehmen Frei auf sich habe.²⁹

Agenturen, wie Frei sie organisiert hatte, entstanden auch in anderen Städten, blieben aber in den 20er Jahren eine Seltenheit. Unorganisiert wanderten viele Menschen zu Fuß oder mit Planwagen zum Einschiffungsplatz, ohne bereits eine Passage gebucht zu haben. Dies konnte dazu führen, daß sie wochenlang in der Hafenstadt warten mußten, ihr Geld ausgaben – oft von Wirten übervorteilt –, dann um Nahrung bettelten, um sich mühsam zurück in die Heimat durchzuschlagen.³⁰

Die Weser erschloß Bremen kein rechtes Hinterland, so wie die Elbe das für Hamburg tat, da sie fast vollständig versandet war. Stromschnellen, 22 Zollstationen und zu flache Brücken bildeten weitere Hindernisse.³¹

Bremen verdankte den Auswandererverkehr, also nicht der natürlichen Gunst einer hervorragenden Hinterlandverbindung, sondern eher Zufällen. Eine Mißernte in Norddeutschland veranlaßte 1830/31 die Menschen dieses Gebietes, in Scharen auszuwandern. In den Westhäfen herrschte eine Choleraepidemie, und Hamburg wie auch Holland verboten die Einreise von in Gruppen reisenden Auswanderern.³²

Um 1830 begannen sich in der deutschen Binnenschiffahrt Dampfschiffe durchzusetzen. Die Rheinisch-Preußische Dampfschiffahrtsgesellschaft richtete am 1. Mai 1827 ihren regelmäßigen Verkehr zwischen Köln und Mainz ein. 1830 gab es bereits 12 Rheindampfer.³³ Die Einnahmen der Rheinisch-Preußischen Dampfschiffahrtsgesellschaft waren 1830 aus der Personenbeförderung mit 134 635 Talern fast doppelt so hoch wie aus der Fuhrbeförderung mit 74 657 Talern.³⁴ Die Auswanderung muß an der Personenbeförderung einen erheblichen Anteil gehabt haben, denn die Auswanderer bedienten sich bald in Scharen des neuen Verkehrsmittels, das auf immer mehr Flüssen eingesetzt wurde. Zwischen Mainz und Frankfurt wurde eine Dampferverbin-

dung eingerichtet, und 1833 dehnte die Kölnische Gesellschaft ihren Betrieb bis Straßburg aus. Die »Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Mittel- und Niederrhein« in Düsseldorf wurde 1838 als Konkurrenzunternehmen zu den niederländischen und besonders zu den Kölnischen Gesellschaften gegründet, die seit 1835 zusammen 15 Dampfer und damit den Verkehr fast allein in Händen hatten.³⁵

Die Talfahrt auf dem Rhein von Basel bis Straßburg dauerte 7 Stunden. Fuhr man morgens um 5 Uhr in Basel ab, erreichte man um 20 Uhr Mannheim. Am nächsten Tag wurde die Reise von Mannheim um 6 Uhr fortgesetzt und endete um 8 Uhr abends in Köln.

Neckar und Main waren wichtige Zubringer für den Rheinverkehr. Auf dem Neckar wurde 1841 die Dampfschiffahrt eingeführt. Die Schiffe fuhren täglich morgens von Heilbronn bis Mannheim und am selben Tag bis Heidelberg zurück. Die Errichtung einer Eisenbahnlinie bedeutete eine sehr starke Konkurrenz für das Unternehmen, und die Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft in Heilbronn mußte 1858 ihren Betrieb aufgeben.³⁶

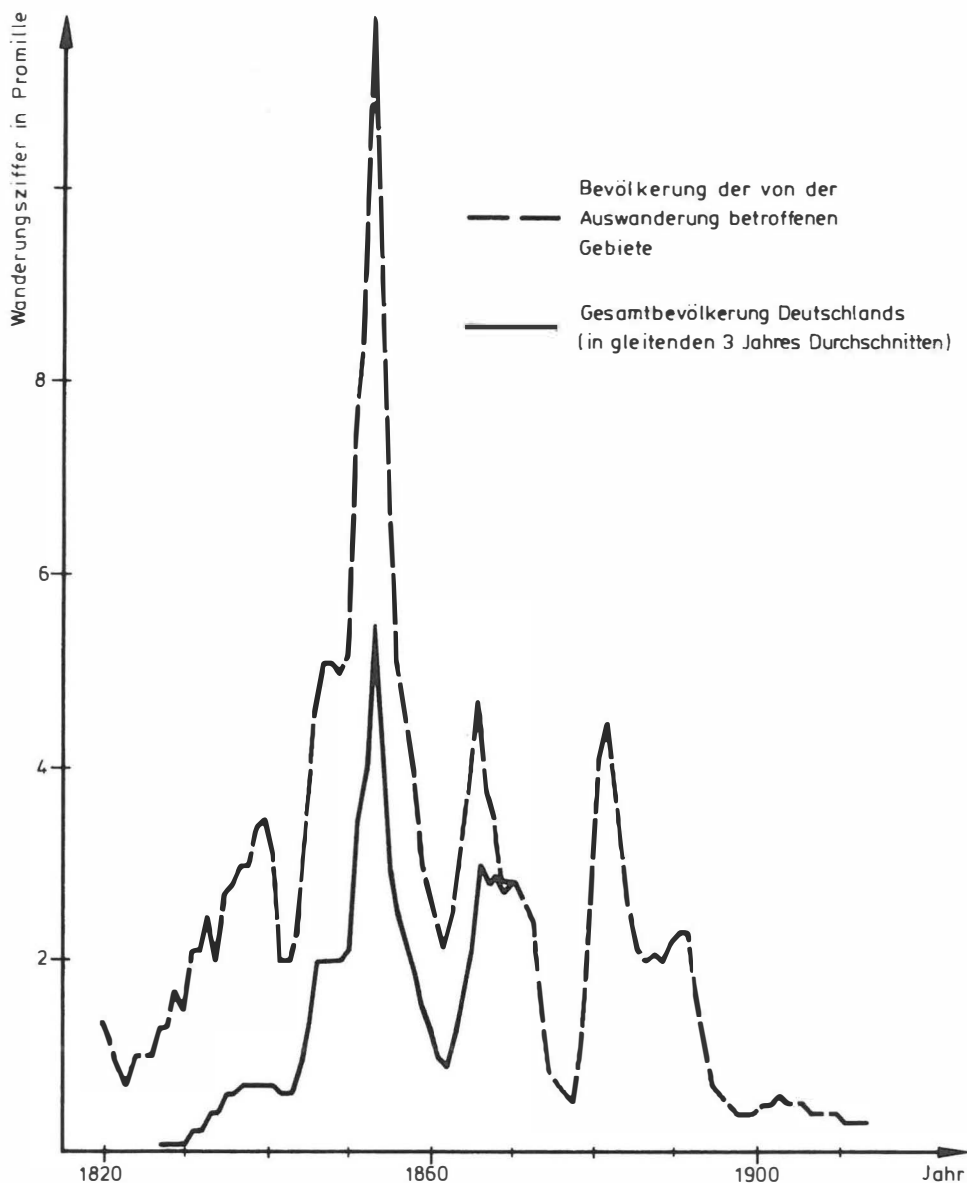
Die Dampfschiffahrt auf dem Main hatte bis auf kurze Strecken am unteren Main keinen Linienverkehr eingeführt, da in diesem Gebiet die Bahnverbindungen sehr früh eingerichtet wurden. Der Main blieb trotzdem für die bayerische und fränkische Auswanderung eine wichtige Verkehrsstraße mit Würzburg als Sammelplatz.

An Knotenpunkten und Umschlagplätzen der Dampfschiffahrtslinien bildeten sich Sammelpunkte für die Auswandererzüge. Basel und Straßburg waren die südlichen Sammelstellen, vor allem für Schweizer, Elsässer, Badener und Württemberger. Straßburg gewann als Eisenbahnknotenpunkt in Richtung Le Havre noch größere Bedeutung. Ein wichtiger Durchgangsort für Auswanderer wurde Mannheim. Hier legten sowohl die Neckar- als auch die Rheinschiffe an. Zeitweilig kamen dort täglich Auswandererzüge von weit über 500 Personen durch.³⁷ Weitere Sammelpunkte auf dem Weg nach Köln, wo sich die Wege zu den verschiedenen Einschiffungshäfen trennten, waren Darmstadt, Mainz, Biebrich, Bingen, Koblenz. In Köln wurde in der Regel übernachtet, da dort die 1. Tagesfahrt auf dem Rhein zuende ging. Morgens um 4 brach man wieder auf, doch wegen der Zwischenaufhalte kamen die Schiffe erst um 23 Uhr in Rotterdam an. Bereits unterwegs wurden die Pässe von der Polizei kontrolliert, aber meist nicht sehr genau.³⁸ Ein Mißstand, der heftig beklagt wurde, war der hohe Gepäckverlust auf dem Wege zum Einschiffungshafen, für den niemand haftete.

Zu einer regelmäßigen Dampfschiffahrt auf der Weser kam es 1842 mit der Gründung der »Vereinigten Weserdampfschiffahrtsgesellschaft auf der Oberweser«. Betrieben wurde die Route ab Hannoversch-Münden und Hameln bis Bremen im Liniendienst, den acht Dampfer versahen. Die Gesellschaft war auf Betreiben von Bremer Kaufleuten und Senatoren ins Leben gerufen worden. Sie wurde eine der Gründungsfirmen des Norddeutschen Lloyd, der sie bis 1873 behielt, dann aber wegen der zu großen Konkurrenz der Eisenbahnen den Betrieb aufgab.³⁹ Für die Gesellschaft waren die Auswanderer ein wichtiger Faktor, da von ihnen etwa ein Viertel der Einnahmen kamen.⁴⁰ So beförderte sie im Jahre 1844 45 319 Passagiere, 1847, nachdem die Rhein-Weser-Eisenbahn eröffnet worden war, 60 389 und 1848, als im Dezember 1847 auch die Bahn Bremen–Hannover eingerichtet worden war, die nach Minden auslief, immerhin noch 40 064.⁴¹

Da die Weser so versandet war, daß seegängige Schiffe kaum mehr bis Bremen fahren konnten⁴², kaufte die Hansestadt Bremen 1827 vom Königreich Hannover 60 Kilometer stromabwärts rechtsseitig an der Geestemündung zwischen den Dörfern Lehe und Geestendorf 342 kalenbergische Morgen Land. Hier betrieb Bremen energisch den Bau eines Seehafens, so daß bereits drei Jahre später das erste Schiff in den Hafen einlaufen konnte.⁴³ Angenommen wurde dieser Hafen jedoch nur langsam; von 1097 für Bremen bestimmten Schiffen löschten nur 95 ihre Ladung im Bremer Hafen an der Unterweser, die anderen fuhren weiter bis Brake.⁴⁴ Der Auswandererverkehr trug aber viel zum Aufschwung des neuen Hafens bei; 1830 fuhren ab Brake 557, ab Bremerhaven 18 Schiffe, 1836 ab Brake 128 und ab Bremerhaven schon 410.⁴⁵

Für die Auswanderer ergab sich das Problem, diesen Hafen, der 60 km von der zu ihm gehörenden Stadt entfernt lag, zu erreichen, obwohl die Kosten von den Expedienten getragen wur-



Entwicklung der Auswanderungsziffer 1820–1914. Erstellt nach Angaben von P. Marschalck: *Deutsche Überseewanderung im 19. Jahrhundert.* (Zeichnung: Reinhold Breden/DSM)

den. Normalerweise wurden die Auswanderer mit ungeeigneten Frachtkähnen, den sogenannten Weserkähnen, nach Bremerhaven geschafft. Nur bei günstigstem Wetter war die Reise an einem Tage möglich, die durchschnittliche Fahrtdauer betrug zwei oder drei Tage, zuweilen noch mehr.⁴⁶ Der Norddeutsche Lloyd führte die Auswandererbeförderung auf Schleppdampfern ein, so daß die Reise nur noch einen Tag dauerte. Daraufhin verbot der Senat 1858 jede

andere Beförderung der Auswanderer, da der Fortschritt offensichtlich war.⁴⁷ Die Eisenbahnlinie zwischen Bremen und Geestemünde, die 1862 gebaut wurde, zog zeitweilig den Verkehr an sich. Die Bahn ging aber über hannoversches Gebiet, und Bremen hatte keinen direkten Einfluß auf die Tarifgestaltung.⁴⁸ Deshalb blieb die Dampfschiffahrt gegenüber der Bahn durchaus konkurrenzfähig, da sie den Auswanderern, deren Wunsch entsprechend, billige Beförderungspreise bieten konnte.⁴⁹

Die Elbe hat für die Auswandererbeförderung keine große Bedeutung erlangt. Das lag nicht an einer mangelnden Dampfschiffahrtsverbindung, sondern an dem erst spät nach Hamburg einsetzenden Auswandererstrom. Eine Dampfschiffahrtsverbindung mit Magdeburg hatte schon seit 1836 nach der Gründung der »Magdeburger Dampfschiffahrtsgesellschaft« bestanden; dieser Gesellschaft folgte wenig später die »Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Kompanie«. Beide sollten den Personen- und Güterverkehr abwickeln. Sie schlossen sich schon 1840 zusammen und begannen im selben Jahr den Schleppdienst. Die Kompanie besaß in den vierziger Jahren acht bis zehn Dampfschiffe und hatte bei Magdeburg eine eigene Werft und Maschinenbauanstalt. Etwa zwei Schiffe pro Woche fuhren nach Hamburg und eines nach Dresden. Von der Kompanie wurden überwiegend Waren transportiert, aber auch Personen befördert.

Auswanderer, die über Antwerpen und Le Havre ausreisten, hatten den Vorteil, daß Agenten ihre Beförderung bereits von den Sammelplätzen aus betreuten. Das Fehlen solcher Einrichtungen für Bremen und Hamburg wurde in den Auswandererzeitungen bedauert.⁵¹

Für die meisten Auswanderer war zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Reise in der Postkutsche zu teuer, zu Fuß zu anstrengend und langwierig, weshalb sie mit den Warenfrachtfuhrleuten kamen. Die Fuhrleute gehörten bis zum Aufkommen des Eisenbahnwesens zu den gesuchtesten und bestbezahlten Agenten.⁵² Die Fuhrleute von Le Havre und Paris, die ihre Fracht nach Straßburg oder Basel brachten, nahmen für den Rückweg Auswanderer mit. Viele Auswanderer taten sich zu Trupps zusammen und fuhren mit Pferden und Planwagen zu den Häfen. In dieser Art fuhren 1851 einmal über 30 Wagen an einem Tag durch Mannheim.⁵³ In Paris blieb man noch einige Tage, um die Pferde zu verkaufen, danach schiffte man sich auf einem Seineboot nach Le Havre ein. Eine solche Reise von Baden oder Württemberg nach Le Havre dauerte mehrere Wochen.⁵⁴ Auch als Verkehrsmittel auf dem Landweg in ausreichendem Maße vorhanden waren, kam es vor, daß z.B. eine Auswandererfamilie mit einem Handkarren von Pommern nach Hamburg zog, um sich einzuschiffen.⁵⁵

Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes übernahm dieses neue Verkehrsmittel große Teile des Hinterlandverkehrs zu den Seehäfen. Die ersten Eisenbahnen im Rheingebiet waren Zufuhrstraßen zu den Flüssen, wie die Bahnen Mannheim-Heidelberg (1840), Düsseldorf-Elberfeld (1841) und die wichtige Verbindungsbahn zwischen Rhein und Weser von Deutz nach Minden.⁵⁶ Die Eisenbahnen halfen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz schaffen.

Die wegen der Rheinschiffahrt ohnehin verkehrsgünstig gelegenen Atlantikhäfen erhielten mit dem Eisenbahnanschluß eine zusätzliche Verkehrsverbindung. Die Fertigstellung der Linie Straßburg-Paris 1851 und ihr Anschluß an die schon vorhandene Bahn Paris-Le Havre leitete einen großen Teil der bisher auf Rheindampfern beförderten Passagiere auf diesen Transportweg um. Die Fahrt von Straßburg nach Paris dauerte 30 Stunden. Schon vor der Indienstnahme diese Linie war Le Havre von Köln aus über Aachen, Brüssel und Paris zu erreichen. Die französischen und belgischen Häfen hatten seit 1843 über die Köln-Düren-Aachener Bahn bis nach Herlithal an der belgischen Grenze eine Verbindung zum Rhein. Die belgische Bahnverwaltung kam den Auswanderern mit Sondertarifen entgegen.⁵⁸ Von Köln aus fuhren die Auswanderer häufig in Extrazügen, die nicht an allen Stationen hielten. Nachts kamen die Züge in Lille an, wo auf dem Weg nach Le Havre übernachtet wurde. Die Auswanderergruppen folgten ihren von den Agenturen mitgegebenen Führern in vorbestimmte Herbergen. Auf dem Weg nach Le Havre mußte dann noch einmal in Paris Station gemacht werden.⁵⁹

Besonderen Nutzen aus dem Ausbau des Eisenbahnnetzes hatte Bremen, da es über kein weitverzweigtes Flußsystem im Hinterland verfügte. Durch die Fertigstellung der Rhein-

Weser-Bahn und die Linie Hannover–Wunstorf–Bremen, die in Preußisch–Minden an die Rhein–Weser-Bahn angeschlossen, erhielt auch Bremen eine direkte Verkehrsverbindung nach Südwestdeutschland, darüber hinaus nach Sachsen und Bayern.

Von Süddeutschland gelangte man am schnellsten nach Bremen, wenn man zunächst mit dem Dampfschiff nach Köln fuhr und dort die Eisenbahn nach Minden nahm. Von Mainz aus war Bremen dann in 2 Tagen, von Köln aus in einem Tag zu erreichen.⁶⁰ Die Reisezeit von Leipzig nach Bremen betrug mit einem Extrazug nur einen Tag. 1853 beschloß die Verwaltung des »Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes«, regelmäßige Extrazüge einzurichten. Am 6., 13., 20., 24. und vorletzten Tag eines jeden Monats verließen um 5 Uhr Auswanderer-Züge Leipzig; in Halle wurden die von der »Thüringischen Bahn« transportierten Auswanderer dazugenommen; am späten Nachmittag liefen sie in Bremen ein. Täglich fuhren aus Berlin und Leipzig mittags um 12 Uhr Züge ab, die nach einer Übernachtung in Braunschweig oder Hannover am nächsten Tag in Bremen eintrafen.⁶¹

Mit der Fertigstellung der Hamburg-Bremen-Eisenbahn 1847 eröffnete sich auch Hamburg ein weites Hinterland. Es erhielt damit Anschluß an ein zentral auf Berlin ausgerichtetes Eisenbahnnetz. Die Berlin-Stettiner-Bahn war 1844 eröffnet worden, mit ihr erschloß sich Hamburg den Raum Pommern. Mecklenburg erhielt einen Anschluß an die Hamburg-Berliner-Bahn durch eine Stichbahn nach Schwerin; die Verbindung mit Niederschlesien und Oberschlesien war durch die Bahn nach Breslau gewährleistet. Im Süden traf die 1843 eröffnete Berlin-Anhaltische Bahn in Köthen mit der Magdeburg-Leipziger Bahn zusammen, die weiter nach Dresden führte. Thüringen hatte mit einer Bahn bis Erfurt Anschluß an das Netz. Die Verbindung mit Bayern wurde über Leipzig–Nürnberg–München hergestellt; diese Strecke war 1847 noch im Bau.⁶²

Welchen Umfang die Auswandererbeförderung mit Eisenbahnen nach Bremen und Hamburg angenommen hatte, ist aus der Tatsache ersichtlich, daß die Nachweisungsbüros (Beratungsstellen für Auswanderer) nach ihrer Gründung in Bremen 1850 und in Hamburg 1855 die Arbeit gerade an den Bahnhöfen aufnahmen.⁶³

Abschließend soll ein Blick auf die Kosten der Beförderung geworfen werden. Über die Transportkosten vor der Zeit der geregelten Massenbeförderung können kaum Angaben gemacht werden, da die Frachtpreise oft einzeln ausgehandelt wurden und von der Nachfrage nach dem Verkehrsmittel und der Anzahl der zu befördernden Personen abhingen.

Die meisten Verkehrslinien sowohl der Dampfschiffahrt als auch der Eisenbahn räumten den Auswanderern Preisnachlässe (auch bei der Gepäckbeförderung) ein, da sie daran interessiert waren, die Auswanderer auf ihre Linie und in ihre Hafenstädte zu ziehen. Deshalb verhandelten auch die Stadtverwaltungen mit den Verwaltungen der Linien.

Für die Emigration von 20 Millionen Europäern, darunter 5 Millionen Deutschen, im 19. Jahrhundert in überseeische Länder waren mehrere Voraussetzungen erforderlich. Die Auswanderungswilligen mußten von der Möglichkeit wissen, in einem anderen Land ein besseres Leben führen zu können, sie mußten über Informationen verfügen, die einen solchen Wunsch entstehen lassen konnten. Ferner mußten die Interessenten über genügend Geld verfügen, um die Reise und eine Existenzgründung zu finanzieren. Der Rechtsstatus mußte geklärt werden, und letztlich mußten – und das ist für die Entwicklung der Seehäfen entscheidend – sich die verkehrstechnischen Bedingungen so entwickeln, daß ein Massentransport möglich wurde. Dies geschah in den 40 Jahren zwischen dem ersten Höhepunkt der Auswandererwelle (1816/17) und 1856, als von Hamburg aus der Liniendienst mit Dampfern nach Amerika aufgenommen wurde. Im Binnenland hatten die Flußdampfer bereits seit den 30er Jahren die Auswanderung vereinfacht, verbilligt, sicherer, schneller und berechenbarer gemacht. Die Wasserstraßen waren vor der Einführung der Eisenbahn der bequemste und billigste Weg zu den Einschiffungshäfen. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes verkürzte dann die ehemals wochenlange, mühselige und gefahrvolle Anreise auf zwei bis drei Tage.

Die Bedingungen der Beförderung machen zwar sicher nur einen Teil der Auswandererproblematik aus, Auswanderungsbewegung und Verkehrsentwicklung haben sich aber in einem

solchen Maße gegenseitig beeinflusst, daß sich sagen läßt: Ohne Massenverkehrsmittel hätte der Auswandererverkehr nicht in den Größenordnungen des vergangenen Jahrhunderts stattfinden können, zugleich trug die Massenauswanderung wiederum wesentlich dazu bei, daß Dampfschiff und Eisenbahn sich innerhalb weniger Jahrzehnte zu den Hauptverkehrsträgern des Hinterlandverkehrs der Seehäfen entwickeln konnten. Diese Entwicklung der verkehrstechnisch guten Anbindung an das Hinterland war schließlich wiederum Bedingung für den Aufschwung der großen Seehäfen im Laufe des 19. Jahrhunderts.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. Wolfgang Köllmann: Bevölkerung in der industriellen Revolution. Göttingen 1974. S. 35.
- 2 Vgl. Peter Marschalck: Deutsche Überseewanderung im 19. Jahrhundert. Stuttgart 1973. S. 14.
- 3 Vgl. Klaus J. Bade: Vom Auswanderungsland zum Einwanderungsland? Berlin 1983. S. 13.
- 4 Zit. nach: Ernst Rudolf Huber (Hrsg.): Dokumente zur Deutschen Verfassungsgeschichte. Bd. 1. Stuttgart 1964. Nr. 29, S. 75–81, hier S. 75.
- 5 Vgl. Harald Wilhelm Tetzlaff: Das deutsche Auswanderungswesen. Diss. jur. Göttingen 1953. S. 85f.
- 6 Ulrich Scheuner: Die Auswanderungsfreiheit in der Verfassungsgeschichte und im Verfassungsrecht Deutschlands. Tübingen 1950. S. 212; Peter Marschalck: a.a.O., S. 34.
- 7 Hermann Wätjen: Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs. Leipzig 1931. S. 126.
- 8 Friedrich Bitzer: Das Recht auf Armenunterstützung und die Freizügigkeit. Stuttgart usw. 1863. S. 97.
- 9 Zit. nach: Wilhelm Tetzlaff: a.a.O., S. 85.
- 10 Ebd.
- 11 Vgl. Leidig: Die preußische Auswanderungspolitik. In: Eugen v. Philippovich (Hg.): Auswanderung und Auswanderungspolitik. (= Schriften des Vereins für Socialpolitik) Leipzig 1892. S. 433–479, bes. S. 441f.
- 12 Wilhelm Tetzlaff: a.a.O., S. 88.
- 13 Friedrich Burgdörfer: Die Wanderungen über die deutschen Reichsgrenzen im letzten Jahrhundert. In: Allgemeines Statistisches Archiv 20, 1930, S. 161–196, 383–419, 534, 551, bes. 177; Ulrich Scheuner: a.a.O., S. 214–218.
- 14 Rolf Engelsing: Bremen als Auswandererhafen, 1683–1880. (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, H. 29). Bremen 1961. S. 149.
- 15 Wilhelm Luig: Zur Entwicklung der Auswandererberatung im Deutschen Reich. In: Archiv für Wanderungswesen, Heft 1, Jg. 1, 1928, S. 95; Günter Moltmann: Die deutsche Amerikaauswanderung im 19. Jahrhundert. In: »... nach Amerika!«. Auswanderung in die Vereinigten Staaten. Ausstellungskatalog Hamburg (= Aus den Schausammlungen des Museums für Hamburgische Geschichte, Heft 5). Hamburg 1976. S. 12–24, bes. S. 17f.
- 16 Vgl. Manfred Grisebach: Auswandererfürsorge und evangelische Kirche. In: Evangelischer Wohlfahrtsdienst, Heft 9, Berlin 1925, S. 771; Wilhelm Stölting: Bremerhaven und die USA. Bremerhaven 1966. S. 70.
- 17 Vgl. Günter Moltmann: Die Transportation von Sträflingen im Rahmen der deutschen Amerikaauswanderung des 19. Jahrhunderts. in: Günter Moltmann (Hrsg.): Deutsche Amerikaauswanderung im 19. Jahrhundert. Stuttgart 1976. S. 147–212, bes. S. 156f.; Fritz Sudhaus: Deutschland und die Auswanderung nach Brasilien im 19. Jahrhundert. Hamburg 1940. S. 33. Die Zielländer waren gegen diese Einwanderer eingestellt. Einschränkungen wurden von Amerika aber erst 1882 festgelegt.
- 18 Wilhelm Mönckmeier: Die deutsche überseeische Auswanderung. Jena 1912. S. 11.– Noch 1819 wurden in Philadelphia unbemittelte Deutsche wie Sklaven auf 6 Jahre verkauft; vgl. S. Altmann: Geschichte der Wanderung. New York, London, Wien 1922. S. 99. – Und noch 1872 wurde in der Neuseeland-Auswanderung ein Vertrag abgeschlossen, der, entgegen dem Gesetz, vorsah, daß Arme in der neuen Heimat einen Teil der Überfahrt abarbeiteten, siehe Heinz Burmester: Das Vollschiiff FRITZ REUTER und andere Slomansegler brachten Auswanderer nach Neuseeland und Australien. In: Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde 22, 1983, S. 75–122, bes. S. 84.
- 19 Vgl. Reiner Fremdling: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum, 1840–1879. Dortmund 1975. S. 103.
- 20 Fritz Voigt: Verkehrssystem. Bd. 2, 2. Hälfte. Berlin 1965. S. 434.
- 21 Ebd., S. 866.
- 22 Reiner Fremdling: a.a.O., S. 106.

- 23 Hans-Jürgen Labudde: Die deutsche Auswanderung nach Kanada. Diss. math.-nat. Hamburg 1952. S. 40.
- 24 Vgl. Peter Marschalck: a.a.O., S. 34.
- 25 Hermann Wätjen: a.a.O., S. 122.
- 26 Friedrich Kapp: Aus und über Amerika. Thatsachen und Erlebnisse. Bd. 2. Berlin 1876. S. 282.
- 27 Franz Joseph Pitsch: Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Bremen 1974. S. 122.
- 28 Reiner Fremdling: a.a.O., S. 104.
- 29 Eugen von Philippovich: a.a.O., S. 110.
- 30 Vgl. Rolf Engelsing: a.a.O., S. 20.
- 31 C. Brinckmann: Die Entwicklung der Bremer Schifffahrt mit besonderer Berücksichtigung des Auswandererverkehrs. Marburg 1924. S. 21.
- 32 Rolf Engelsing: a.a.O., S. 25.
- 33 Vgl. Oskar Teubert: Die Binnenschifffahrt. 2. Aufl., bearb. von Wilhelm Teubert. Leipzig 1932. S. 71.
- 34 Hans Mottek: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß, Bd. 2. Berlin 1971. S. 148.
- 35 Vgl. Oskar Teubert: a.a.O., S. 95
- 36 Ebd., S. 109
- 37 Vgl. Allgemeine Auswandererzeitung 1851, Nr. 53, S. 211.
- 38 Briefe aus Amerika für deutsche Auswanderer. Mit fünf Aussichten. Darmstadt 1852. S. 4.
- 39 Vgl. Oskar Teubert: a.a.O., S. 115–117.
- 40 Friedrich Rauer: Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremen 1913. S. 72.
- 41 Rolf Engelsing: a.a.O., S. 143.
- 42 Georg Fuhse: a.a.O., S. 113.
- 43 Ludwig Beutin: Bremen und Amerika. Bremen 1953. S. 152.
- 44 C. Brinckmann: a.a.O., S. 147.
- 45 Rolf Engelsing: a.a.O., S. 152.
- 46 Birgit Gelberg: Auswanderung nach Übersee. Soziale Probleme der Auswandererbeförderung in Hamburg und Bremen von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg. Hamburg 1973. S. 28. – Vgl. auch die drastische Schilderung einer Fahrt auf dem Weserkahn bei Friedrich Gerstäcker: Reise von Leipzig nach New York. Brieftagebuch einer Überfahrt im Zwischendeck 1837. In: Auf Auswanderersegeln. (= Führer des DSM 5). Bremerhaven 1976, S. 7–44, bes. S. 11ff.
- 47 Rolf Engelsing: a.a.O., S. 152.
- 48 Ebd., S. 154.
- 49 Birgit Gelberg: a.a.O., S. 29.
- 50 Oskar Teubert: a.a.O., S. 118f.
- 51 Vgl. Allgemeine Auswandererzeitung 1850, Nr. 83.
- 52 Rolf Engelsing: a.a.O., S. 143.
- 53 Vgl. Allgemeine Auswandererzeitung 1851, Nr. 49, S. 194.
- 54 Marcus Lee Hansen: The Atlantic Migration 1607–1860. Cambridge Mass. 1951. S. 192.
- 55 Vgl. Allgemeine Auswandererzeitung 1861, Nr. 19, S. 75.
- 56 Marcus Lee Hansen: a.a.O., S. 187.
- 57 Vgl. Oskar Teubert: a.a.O., S. 71.
- 58 Reinhold: Geschichtliche Darstellung der Eisenbahn. Berlin 1847. S. 35.
- 59 Vgl. Franz Joseph Ennemoser: Eine Reise vom Mittelrhein über Köln, Paris und Le Havre nach den nordamerikanischen Staaten bzw. nach New Orleans. 15. Aufl. Wien 1870. S. 17/18.
- 60 Vgl. Deutsche Auswandererzeitung 1848, Nr. 13, S. 205.
- 61 Hans-Jürgen Labudde: a.a.O., S. 40.
- 62 Reiner Fremdling: a.a.O., S. 113–117.
- 63 Brigitte Gelberg: a.a.O., S. 12.