

THEMA DES TAGES

Deutsche Auswanderer nach Amerika

„Push: To New York“ ist in großen Lettern auf der alten Holztür mit abgegriffenem Knauf zu lesen. Die Tür gehörte zum Hauptgebäude auf Ellis Island, wo von 1892 bis 1924 ca. 22 Millionen Menschen aus der ganzen Welt anlandeten, um auf dem amerikanischen Kontinent ein neues Leben zu beginnen. Heute ist das Einwanderermuseum auf Ellis Island eine der größten Touristenattraktionen von New York. Eine hoffnungslose Lebenssituation und existenzielle Not haben Millionen von Europäern zum Aufbruch getrieben. In Amerika, so hofften viele, würde der Wunsch nach einem besseren Leben in Erfüllung gehen. Zwischen 1815 und 1940 verließen mehr als 50 Millionen Menschen das alte Europa mit Kurs auf ferne Länder.



REUTERS

Briefe an die Heimat: Historische Postkarten im Auswanderermuseum BallinStadt in Hamburg

Die Auswanderungswelle begann ab 1800 in Irland und erfasste dann England und die skandinavischen Länder. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts machten sich zunehmend auch Menschen aus den deutschsprachigen Ländern auf die Reise. Bis Mitte des 20. Jahrhunderts verließen insgesamt knapp sieben Millionen Menschen die deutschen Gebiete. Missernten, Kriege und Epidemien gefährdeten ab 1820 die Existenz ganzer Familien. Kurz darauf verschärften die wirtschaftlichen Folgen der gescheiterten Revolution 1848 die Nöte der Menschen im gesamten Land. Ein dauerhaftes Problem war die Realteilung des Erbes, die hauptsächlich in Süddeutschland Tradition war: Nach dem Tod des Vaters wurde der Hof zu gleichen Teilen auf die Söhne übertragen. Die dadurch immer kleiner werdenden Ländereien konnten ihre Besitzer langfristig nicht mehr ernähren. Die massive Industrialisierung der 1880er Jahre führte durch sinkende Löhne zur Verelendung vieler Arbeiter, die erst wenige Jahre zuvor versucht hatten,

der Not auf den Dörfern durch die Umsiedelung in die Städte zu entgehen. Die Massenverelendung in den Städten löste schließlich einen wahren Auswanderungsboom aus.



DDP

Deutsche Auswanderer an Bord des Auswandererschiffes Albert Ballin auf dem Weg nach Amerika (Archivfoto von 1930)

Neben dem existenziellen Druck im Heimatland gab es aber auch positive Anreize aus der Ferne, die die Auswanderung begünstigten. Bereits ausgewanderte Familienmitglieder schrieben Briefe und animierten durch blumige Erzählungen über ihr Leben die Daheimgebliebenen zum Nachzug. Wenn sie wirtschaftlich dazu in der Lage waren, unterstützten die Emigranten die zurückgebliebenen Familienmitglieder häufig bei der Finanzierung der Reise. Einige Überseeländer starteten darüber hinaus regelrechte Kampagnen, um Einwanderer anzulocken. So warben beispielsweise die Nordstaaten der USA während des Amerikanischen Bürgerkrieges (1861-1865) ausreisewillige Europäer als Soldaten an. Dafür wurde ihnen die Überfahrt bezahlt. Länder wie Brasilien lockten Einwanderer mit dem Versprechen auf Landbesitz. Anfangs waren es meist einfache Landarbeiter oder Bauern und ihre Familien, die auf die Anwerbungen reagierten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden vermehrt qualifizierte, alleinstehende Handwerker durch Werbemaßnahmen angesprochen.

Die Reise über den Atlantik war mit einem großen finanziellen Aufwand verbunden. Viele Auswanderungswillige mussten ihr gesamtes Hab und Gut verkaufen, um sich die Überfahrt leisten zu können. Für eine dreiköpfige Familie beliefen sich um 1850 die Gesamtkosten auf knapp 100 Taler. Da Arbeiter zu dieser Zeit nur etwa 25, Lehrer um 45 Taler pro Jahr verdienten, war die Summe von 100 Talern ohne jahrelanges eisernes Sparen, eine Erbschaft oder Zuschüsse von Verwandten unerschwinglich. Nur wenige Familien hatten das Glück, dass ihre Heimatgemeinde die Reise ganz oder zumindest zum Teil bezahlte. Grund dafür war, dass es für die Gemeinschaft langfristig oft billiger war, die einmalige Überfahrt zu finanzieren, als die ganze Familie auf Jahre aus der Armenkasse zu unterstützen.

Neben der Finanzierung war die Organisation der Ausreisepapiere und -genehmigungen häufig schwierig für die Auswanderer. Von den 38 verschiedenen selbständigen Staaten, die bis 1866 den Deutschen Bund bildeten, hatte jeder einzelne eigene Ausreisevorschriften und -bestimmungen. Wenn beispielsweise ein Bewohner des

Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin den Staat verlassen wollte, musste er offiziell einen „*Consens zur Entlassung aus dem Untertanenverbund*“, eine Art Auswanderungsgenehmigung, beantragen. Dabei war es aus behördlicher Sicht egal, ob die Reise nur in die preußische Nachbarprovinz Brandenburg oder nach Übersee ging. Schon der Antrag war kostenpflichtig und musste beim Innenministerium der jeweiligen Landesregierung eingereicht werden.

Nach der behördlichen Organisation begannen die Strapazen bereits mit dem Weg zum Auswanderungshafen. Eisenbahnverbindungen gab es kaum, Postkutschen und Flussschiffe waren teuer. Die meisten Familien liefen deshalb zu Fuß mit kleinen Handkarren zur nächstgrößeren Wasserstraße, wo sie einen Last- oder Marktkahn bestiegen.

Ziel der meisten Reisenden, ob reich oder arm, waren die zur damaligen Zeit bedeutendsten Auswandererhäfen Hamburg oder Bremerhaven. Die beiden ansässigen Reedereien Hapag (Hamburg) und Norddeutscher Lloyd (Bremerhaven) standen aufgrund ihrer geringen Entfernung voneinander in direkter Konkurrenz um jeden einzelnen Passagier. Der Kampf der Schifffahrtsgesellschaften ging so weit, dass sie Passageagenten, eine Art von mobilen Reisebürovertretern, durch die Lande sandten. Sie sollten die Menschen direkt in den Ortschaften als künftige Kunden anwerben. Die Taktik der Makler bestand darin, gezielt Plätze aufzusuchen, wo sich Leute in ländlichen Regionen und kleinen Städten zum Austausch von Neuigkeiten trafen. Umringt von Zuhörern, malten die Vertreter ihnen das Leben jenseits des Atlantiks in den schillerndsten Farben aus: Sie berichteten von den vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten, verbunden mit reichlicher Bezahlung, von eigenem Landbesitz und persönlicher Freiheit. Nach ihrer flammenden Rede verkauften sie Fahrkarten. Die Organisation der Reise zum Hafen, die Auflösung des Hausstandes und Hilfe bei den notwendigen Formalitäten gehörten darüber hinaus zum Dienstleistungsspektrum der Passageagenten. Manche von ihnen führten auch sogenannte Kostenübernahmeformulare mit sich, die vor allem für mittellose Ausreisewillige interessant waren. Durch eine Unterschrift wurde ihnen die Überfahrt von am Zielort ansässigen Farmern bezahlt. Als Gegenleistung mussten sie sich allerdings verpflichten, fünf Jahre für ihre Gönner als Landarbeiter Dienst zu tun.

Insgesamt verließen im Zeitraum von 1850 bis 1934 über fünf Millionen Menschen den europäischen Kontinent Richtung Amerika über Hamburg. Bereits am Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich die Stadt im Zuge des Ausbaus der Dampfschiffahrt zum größten Auswandererhafen Europas entwickelt. Die vielen Fremden, die in der Stadt auf ihre Reisemöglichkeit warten mussten, hatten den Ausbau einer speziellen Infrastruktur in der Stadt stark gefördert. Im Jahr 1855 existierten bereits weit über 40 Auswandererherbergen, die sich zusätzlich zu den Agenturen und Reedereien vor Ort um die Auswanderer bemühten.



DPA

Nachbau einer Schlafhalle für Auswanderer im Hamburger Museum BallinStadt

Nicht nur aufgrund seiner geografischen Lage bestiegen in Bremerhaven rein statistisch noch mehr Passagiere ein Schiff als in Hamburg, sondern auch, weil die Reeder in Bremen früher als ihre Konkurrenten in Hamburg das große Geschäft witterten. Hauptsächlich waren unter den sieben Millionen Auswanderern - also zwei Millionen mehr als in Hamburg - vor allem Menschen, die aus dem Westen und Süden der deutschen Staaten kamen und über den Rhein Richtung Norden gelangen konnten. Das Hauptreiseziel der deutschen Auswanderer, ob nun aus Bremerhaven oder Hamburg, war allerdings dasselbe: Fast 90 Prozent von ihnen bestiegen ein Schiff mit Destination USA oder Kanada. Nur etwa 10 Prozent der Auswanderer zog es in südamerikanische Länder wie Brasilien und Argentinien oder sogar nach Australien oder Afrika. Dabei galt unabhängig vom Zielort: Je schneller die Reise, desto teurer die Fahrt. Wie groß die Unterschiede in der Fahrtdauer tatsächlich waren, belegen einige Statistiken der Hamburger

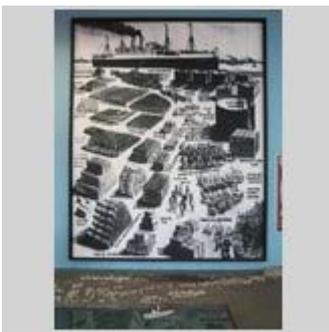
Auswanderungsbehörde aus dem Jahr 1868 über die Reisedauer von

Hamburg nach Übersee. So lag die durchschnittliche Reisedauer nach New York an Bord eines Segelschiffes zwischen 29 und 77 Tagen. Stürme, Flaute und Wetterumschwünge aller Art hatten jedoch maßgeblich Einfluss auf die Geschwindigkeit der Schiffe, so dass nicht auf den Tag vorhersehbar war, wann ein Schiff tatsächlich einlief. So kam es häufig zu langen Wartezeiten, und feste Fahrpläne existierten noch nicht. Mit genügend Geld war es jedoch möglich, den amerikanischen Kontinent innerhalb von 13 bis 16 Tagen mit einem Dampfsegelschiff zu erreichen.

Die um 1840 entwickelten, häufig fälschlicherweise als „Dampfschiffe“ titulierten Dampfsegelschiffe waren allerdings noch nicht mit den großen Ozeanriesen des 20. Jahrhunderts vergleichbar. Im Prinzip waren es weiterhin Segelschiffe, die lediglich durch einen Hilfsmotor unterstützt wurden. Dieser ermöglichte die Weiterfahrt bei Flaute auf See und wurde zum Teil beim Manövrieren in den Häfen eingesetzt. Dadurch wurden verlässlichere Fahrpläne möglich, die Reiselängen verkürzt und die Wartezeit für

Passagiere, die mit mehreren Schiffen fuhren, wurde planbar. Das erste richtige Dampfschiff ohne Segel war die 1889 in Dienst gestellte „Teutonic“ der englischen White Star Line.

Die Schiffe, auf denen die Passagiere seinerzeit reisten, waren ursprünglich nicht zur Beförderung von Menschen, sondern zum Transport von Frachtgut bestimmt. Damit verdienten die Reedereien hauptsächlich ihr Geld. So transportierten die Schiffe auf dem Weg nach Übersee Eisenwaren, Salz, Ziegel, Glas und Textilien. Geschäftlich von wesentlich größerer Bedeutung war jedoch die Einfuhr der auf dem Rückweg beförderten Güter wie Baumwolle, Tabak, Getreide, Rinder- und Schweinefleisch. Die steigende Nachfrage machte schließlich nach und nach die Beförderung von Fahrgästen zu einem eigenen Geschäftszweig. Die doppelte Nutzung der Schiffe für den Güter- und Personentransport bescherte den Reedereien ein gutes zusätzliches Einkommen. Für die Passagiere an Bord bedeutete sie oft große Entbehrungen, denn fest installierte Einrichtungen wie Kabinen oder sanitäre Anlagen hätten den Laderaum zu stark verkleinert. Für die Fahrgäste der 3. Klasse wurden deshalb häufig nur auf dem Zwischendeck - einer zusätzlich eingebauten Ebene zwischen Oberdeck und Laderaum - provisorische Etagenbetten aus Holz aufgestellt; Sitzgelegenheiten gab es meist keine, Tische nur selten. Dutzende Leute mussten dort auf engstem Raum wochenlang hausen. Frauen und Kinder schliefen auf der einen, Männer auf der anderen Seite des Raumes, die Bereiche nur durch leichte Vorhänge voneinander getrennt. Das Gepäck stapelte sich zwischen den Schlafstellen, Matratzen, Bettzeug, Ess- und Kochgeschirr mussten die Passagiere selbst mitbringen. Toiletten gab es nur wenige, die Menschen wuschen sich mit Seewasser aus Fässern. Auf einigen Schiffen durften sie maximal einmal pro Woche für etwa eine Stunde an Deck gehen, um Frischluft zu schnuppern. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden Schiffe ausschließlich für den Personenverkehr gebaut, wo dann auch für Waschsäle, getrennte Abteilungen für Familien und Gruppen sowie getrennte Küchen und Krankenzimmer gesorgt wurde. Erst seit den 1880er Jahren gehörten ein Schiffskoch für die Zwischendeckpassagiere sowie Tische und Bänke zum Standard einer Atlantiküberquerung.



GETTY IMAGES
Zeichnung der Gütermengen, die für die Verpflegung auf einem Emigrantenschiff nach Amerika mitgeführt wurden (Museum BallinStadt in Hamburg)

Die Verpflegung an Bord war den Umständen entsprechend karg und bestand hauptsächlich aus dünner Suppe, Erbsen und Linsen, Schiffszwieback und Trockenfrüchten. Leicht verderbliche Waren wie frisches Obst oder Fleisch gab es höchstens am Anfang der Reise, da keine Kühlmöglichkeiten vorhanden waren. Abwechslung bot nur frisch gefangener Fisch. Gerade in den ersten Jahren der Überfahrten gingen häufig die Nahrungsmittel vor dem Ende der Reise aus, und die Menschen an Bord mussten hungern. Schuld daran waren in der Regel die Reedereien, die sich bei der Berechnung der Lebensmittel pro Passagier verkalkuliert oder bewusst einen sehr geringen Verbrauch angesetzt hatten, um Kosten zu sparen.

Die meisten Auswanderer litten neben den beengten Verhältnissen vor allem stark unter den ungewohnten Reisebedingungen: Bei stürmischem Wetter wurden viele seekrank, die Sonne brannte entweder sehr heiß, oder es regnete ins Zwischendeck. Zudem führten die mangelnden Waschgelegenheiten mitunter zu katastrophalen hygienischen Verhältnissen.

Krankheiten wie Cholera, Typhus oder Mundfäule waren daher keine Seltenheit, und die Enge an Bord begünstigte die Ausbreitung von Seuchen unter den ausgezehrten Passagieren binnen weniger Tage. Angeblich sollen zehn Prozent aller Reisenden während der Überfahrt gestorben sein. Traurige Berühmtheit erlangte eine Überfahrt der „Leibnitz“ von Hamburg nach New York. Vom 1. November 1868 bis 21. Januar 1869 starben 105 Passagiere an Cholera, die restlichen 300 Überlebenden erreichten das Ziel in erbärmlichem Zustand. Von den Einheimischen bekamen die Einwandererschiffe nach dem Vorfall den unheilvollen Spitznamen „coffin ships“ - zu deutsch Sargschiffe.

Die extrem schlechte körperliche Verfassung vieler Einwanderer bei ihrer Ankunft in Amerika veranlasste die Behörden bereits 1820, die Anzahl der Passagiere je nach Größe des Schiffes zu begrenzen. Außerdem wurden die Reedereien verpflichtet, für eine ausreichende Ernährung an Bord zu sorgen.

Die Reedereien versuchten sich durch eine kurze ärztliche Untersuchung vor der Abreise der Gesundheit der Passagiere zu versichern. Diese Einschätzung gab nach der langen strapaziösen Schiffsreise allerdings keine Auskunft mehr über den Zustand der Menschen bei ihrer Ankunft am Zielort. Um die Einschleppung von Krankheiten auf den amerikanischen Kontinent zu verhindern, gab es seit 1892 auf der vorgelagerten Insel Ellis Island Gesundheitskontrollen für Passagiere der 3. Klasse und Besatzungsmitglieder. Sie wurden für diesen Zweck direkt vom Auswanderungsschiff mit Fähren und kleinen Schiffen dorthin gebracht. Die Passagiere der 1. und 2. Klasse gingen nach einer kurzen Visitation sofort nach dem Anlegen an den New Yorker Piers im Hudson River von Bord, durchliefen dort den Zoll und waren damit



Ein Auswandererverzeichnis, aufgenommen im Museum BallinStadt in Hamburg. Rund fünf Millionen Menschen schifften sich zwischen 1850 und 1934 im Hamburger Hafen ein

offiziell in den USA angekommen. Die auf Ellis Island durchgeführte medizinische Untersuchung war die entscheidende Hürde für den Neustart in eine verheißungsvolle Zukunft. Wenn die amerikanischen Behörden jemanden für krank erklärten, musste die Reederei die Person auf eigene Kosten wieder ins Herkunftsland zurückbefördern. Dies betraf allerdings nur etwa zwei Prozent der Ankömmlinge. Die gesamte Einwanderungsprozedur konnte dadurch mehrere Tage dauern. Während dieser Zeit mussten die Menschen jeden Moment fürchten, beim ersten Anzeichen einer Krankheit umgehend in die Heimat zurückgeschickt zu werden. In der Zeit von 1892 bis 1924 starben in der Einwanderersammelstelle auf Ellis Island 3000 Menschen.

(03.01.2009 - *Andrea Bentschneider*)

Mehr Informationen zum Thema bei SPIEGEL WISSEN

[Die besten Artikel zum Thema Auswanderung \(SPIEGEL-Dossier\)](#)

Externer Link

[Hilfe bei der Suche nach ausgewanderten Vorfahren bietet Andrea Bentschneider \(Beyond History\)](#)

© Spiegel Wissen GmbH & Co. KG

Diese Seite wurde zuletzt am 23.12.2008 um 11:14 Uhr geändert.