Migration: Emigration in die USA

Kapitel 1: Quellenarbeit

**Lehrerinnen- und Lehrervortrag zur Reise nach Amerika**

**Reiseorganisation und Überfahrt**

In den 1820er Jahren bestimmte der Warenhandel den Schiffsverkehr zwischen Europa und den USA. Tabak, Reis und Baumwolle gelangten auf zumeist amerikanischen Schiffen nach Europa. Als Rückfracht transportierten die Schiffe Glaswaren, Leinen, Spielzeug und andere Manufakturwaren, bis der Exportmarkt für diese Produkte durch die Konkurrenz aus Amerika und England zusammenbrach. Auswanderer und Auswanderinnen mussten warten, bis Platz für Passagiere und Passagierinnen vorhanden war. Ein Linienverkehr war deshalb kaum möglich. Erst steigende Auswanderungszahlen haben in den 1830er Jahren zu einer Intensivierung des Schiffsverkehrs geführt.

**Makler**

Mit der Zunahme der Zahl von Auswanderungswilligen entstand auch ein Bedarf an organisierter Annahme- und Vermittlungstätigkeiten. Makler kümmerten sich darum, dass die Vermittlung von Passagierinnen und Passagieren rechtzeitig zur Abfahrt bestimmter Schiffe vollzogen war. Auswanderungsagenten vermittelten Auswanderer und Auswanderinnen an Kapitäne und Schiffseigner und warben für Landbesitzer Siedler an. Die Agenten waren in ihrer Funktion nicht unumstritten: viele von ihnen waren mit behördlicher Genehmigung tätig und arbeiteten verantwortungsbewusst – andere wiederum nutzten die Gutgläubigkeit der potenziellen Auswanderer und Auswanderinnen schamlos aus, indem sie die Verhältnisse in Amerika beschönigten oder Lügen verbreiteten, um sich zu bereichern. Gegen Ende der 1830er Jahre hatte sich ein Drei-Stufen-Modell im Auswanderungsgeschäft herausgebildet: Transporteure (Makler) in den Hafenstädten, für sie tätige Hauptagenten in den größeren Städten im Landesinneren und Unteragenten in den Dörfern.

Etwa zwei Jahrzehnte später gab es gesetzliche Vorschriften für Auswanderungsagenten, die den Erwerb einer Lizenz und die Hinterlegung einer Bürgschaft vorschrieben.

**Reise zum Schiff**

Wer sich entschlossen hatte auszuwandern, musste zunächst die Anreise zum Einschiffungshafen organisieren. Als Transportmittel standen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Flussschiffe und Frachtfuhrwerke zur Verfügung – viele Auswanderer und Auswanderinnen legten auch weitere Strecken zu Fuss zurück. Eine einfache Art zu den Hafenstädten zu reisen war die Benutzung von Frachtkähnen, die die Flüsse befuhren. Die bedeutendste Route für die Auswanderung aus der Schweiz war dabei der Rhein, der viele Menschen zu den Häfen von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam führte.

**Die Abfahrtshäfen**

**Liverpool** war einer der wichtigsten Häfen für europäische Amerikaauswanderer und Amerika­auswanderinnen. Erst nach Einführung der Eisenbahn in den 1830er Jahren und dem Ausbau des Schienennetzes bis in die 1850er Jahre, wurde das Reisen erschwinglich und der Zeitaufwand kalkulierbar. Anreisezeit konnte jetzt statt in Tagen in Stunden ausgedrückt werden. Die Flusskähne wurden durch Dampfschiffe ersetzt.

Drei weitere Städte entwickelten sich zu bedeutenden Einschiffungshäfen für Auswanderer und Auswanderinnen: **Le Havre** hatte das ganze Jahr über Tiefwasser und es wurden schon früh wö­chentlich mehrere Überfahrten in die USA angeboten. Die Stadt **Bremen** unterstützte das aufkommende Auswanderungsgeschäft durch den Bau des Seehafens an der Wesermündung (1827) und den Erlass von Schutzbestimmungen für Auswanderer und Auswanderinnen. **Hamburg** war als alte Handelsstadt bekannt und verfügte durch die Elbe und ihre Nebenarme über ein weit er­schlossenes Hinterland.

Englische Schiffe hatten lange Zeit einen schlechten Ruf: Krankheiten, schlechte Versorgung mit Nahrungsmitteln und ruppige Mannschaften schreckten viele Auswanderungswillig ab. Dass sich englische Schiffe dennoch gegenüber ihren Konkurrenten (auch auf dem europäischen Festland) behaupten konnten, war auf die niedrigen Preise für die Überfahrt zurückzuführen, die möglich waren, weil man durch die Monopolstellung als Transporteur für irische und englische Passagiere und Passagierinnen mit einer konstanten Auslastung des Frachtraums kalkulieren konnte.

**Schutzvorschriften**

1832 erließ Bremen die ersten Schutzvorschriften für Auswanderer und Auswanderinnen, die die Überfahrt für die Passagiere und Passagierinnen sicherer machen sollten: die minimale Größe für den Raum im Zwischendeck wurde festgelegt und eine Mindestproviantierung vorgeschrieben. Gerade die unzureichende und schlechte Versorgung mit Nahrungsmitteln hatte immer wieder zu Hungersnöten und Krankheiten an Bord geführt. Nach dem Bremer Gesetz waren nun die Kapitäne und Schiffseigner für den Proviant verantwortlich, der für eine 90tägige Reise reichen musste (eine Überfahrt dauerte in der Regel 40 - 50 Tage).

Kehrseite des florierenden Auswanderungsgeschäfts war, dass sich immer mehr Auswanderer und Auswanderinnen mit Praktiken wie Betrug, Übervorteilung und Ausbeutung konfrontiert sahen. Deshalb wurde ab 1851 das sog. *Nachweisungsbüro für Auswanderer* eingerichtet, das den Auswanderungswilligen kostenlos die Preise für Lebensmittel, Reisebedarf und Unterkünfte nannte und Adressen günstiger Lebensmittelhändler und zuverlässiger Unterkünfte vermittelte. Weitere gesetzliche Vorschriften wie z.B.: ärztliche Untersuchungen der Passagiere und Passagierinnen vor der Abreise, Nachweis einer ausreichenden Anzahl an Rettungsbooten oder die räumliche Trennung von kranken und gesunden Personen an Bord trugen zu einer Verbesserung der Situation an Bord für die Amerikafahrerinnen und Amerikafahrer bei.

s. <http://www.forum-auswanderung.de/ausw-index.html> (18.05.2009) gekürzt und vereinfacht