Nr. 49
26. April 2019
ISSN 1862-7390

damals & heute

Informationen zu Geschichte, Natur und Heimatpflege aus Delbrück

Nepper, Schlepper, Bauernfänger?

Das Geschäft mit der Amerika-Auswanderung aus dem Delbrücker Land in der Mitte des 19. Jahrhunderts

Von Jürgen Brautmeier

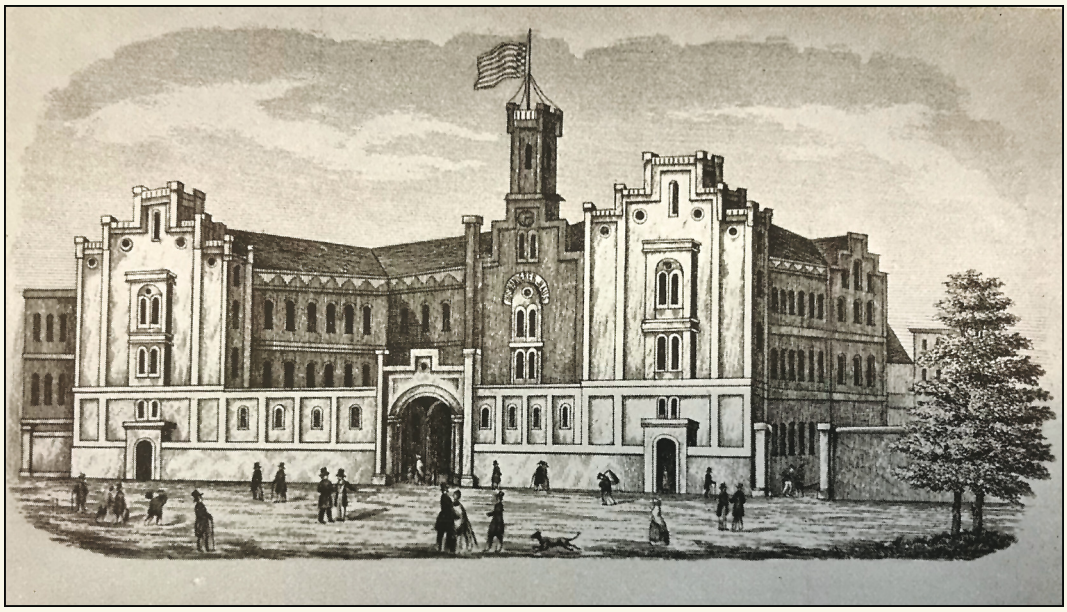
In der Mitte des 19. Jahrhunderts schwoll die Zahl der Amerika-Auswanderer aus dem Delbrücker Land plötzlich gewaltig an. Waren es bis dahin vorwiegend Einzelauswanderer, die ihre ostwestfälische Heimat verlassen hatten, gingen nun ganze Familien und Familienverbände in die Fremde. Dies waren vor allem kleinere Bauern und Tagelöhner mit ihren Familien, vereinzelt auch Handwerker bzw. ihre Gesellen, die mit ihrem letzten Geld einen Fahrschein in eine bessere Zukunft lösen wollten.

Abschied der Auswanderer[1]

Die Gründe für die Massenflucht, denn um nichts anderes handelte es sich, waren vor allem wirtschaftlicher Natur: Wie in vielen anderen ländlichen Regionen Deutschlands machten besonders die Überbevölkerung und wiederholte Missernten das Leben der Menschen so schwer erträglich, dass sie die Hoffnung auf bessere Lebens- und Überlebensbedingungen in den Vereinigten Staaten von Amerika zur Auswanderung trieb. Anders als heute hieß das Zielland die Ankommenden willkommen, selbst wenn sie ihre Heimat unerlaubt verlassen hatten. Sie setzten alles auf eine Karte: Nach Amerika! - Und viele verdienten daran. Die massenhafte Auswanderung aus Gründen der wirtschaftlichen Not war nämlich nur die eine Seite der Medaille. Die andere war das Geschäft mit der Auswanderung.[2]

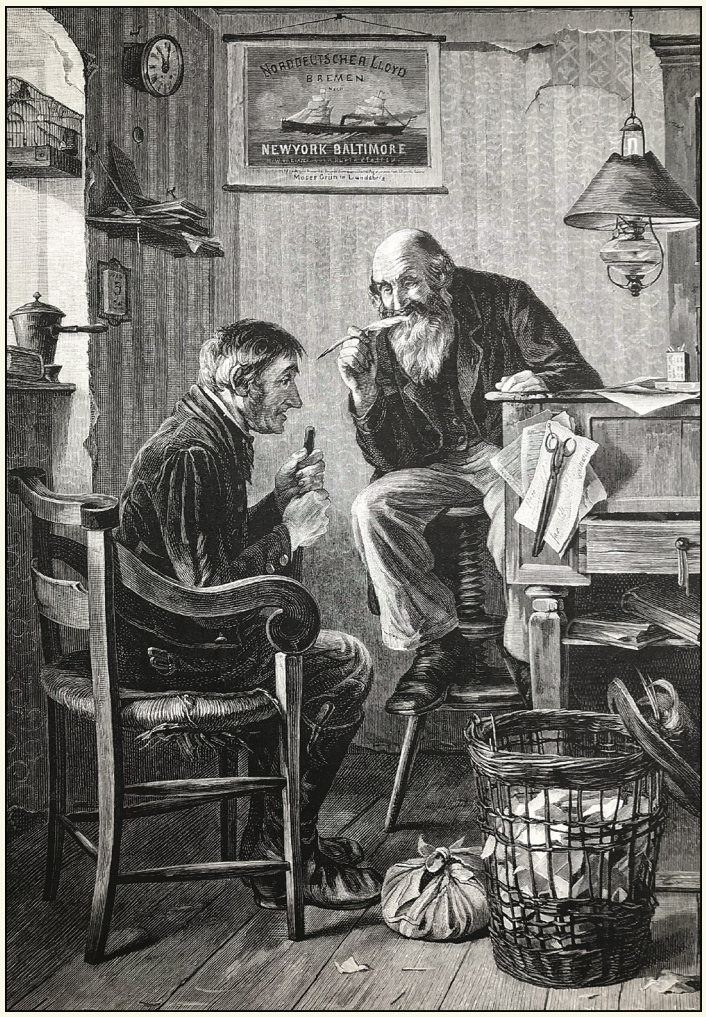
Sind es heute kriminelle Schlepper und Schlepperbanden, die aus dem Elend von Flüchtlingen Profit schlagen, so gab es auch zu Beginn der Massenauswanderung nach Amerika auf beiden Seiten des Atlantiks viele Nepper, Schlepper und Bauernfänger. Die deutschsprachige Amerikaliteratur der damaligen Zeit ist voll mit illustrativen Beschreibungen der oft kriminellen Aktivitäten, die es hüben wie drüben gab. Es passierte den armen Auswanderern immer wieder, dass ihre Notlage ausgenutzt und sie in mancherlei Hinsicht übers Ohr gehauen wurden. Angefangen mit dem Verkauf der letzten Habseligkeiten, um die Reise zu finanzieren, über den Weg zum Auswanderungshafen, die Schiffspassage über den Atlantik, die Ankunft in Amerika und den Weitertransport innerhalb des Landes bis hin zum Erwerb von Land am endgültigen Ziel der Reise drohten den unerfahrenen Bauern zahllose Gefahrensituationen, in denen sie um ihr letztes Geld geprellt werden konnten.

Aber es gab nicht nur unehrenhafte und kriminelle Profiteure,



Auswandererhaus in Bremerhaven[5]

sondern auch durchaus ehrbare Kaufleute verdienten gut an den zur Ausreise entschlossenen Bauern und Handwerkern und ihren Familien. Vor allem die Reeder und die Werften in den großen Überseehäfen Bremen und Hamburg, aber auch die dortigen Händler und Gastwirte profitierten von den Durchreisenden bzw. den Passagieren der Schiffe. Das Geschäft mit der Auswanderung hatte solche Ausmaße angenommen, dass die Weser-Zeitung am 29. November 1849 schreiben konnte: "Einer der wichtigsten Hebel unseres überseeischen Handels ist unbestritten der über Bremen geleitete Auswandererverkehr."[3] Deshalb war es natürlich auch im Interesse der Behörden und der Wirtschaft insbesondere in der Freien Hansestadt Bremen, dass den übelsten Auswüchsen der kleinkriminellen Aktivitäten ein Riegel vorgeschoben wurde. Aus diesem Grund gab es in Bremen nicht nur bereits seit 1832 ein eigenes Auswandererschutzgesetz und seit 1851 ein "Nachweisungsbüro für Auswanderer", sondern in Bremerhaven seit 1849 auch ein Auswandererhaus, in dem die Migranten bis zu ihrer Abfahrt unterkommen und versorgt werden konnten, und zwar zu günstigen, weil staatlich kontrollierten Preisen. Dazu und dass auch in den Vereinigten Staaten die Behörden und eigens gegründete "Deutsche Gesellschaften", z. B. in New Orleans, bestrebt waren, die Einwanderer nicht in die Hände skrupelloser Geschäftemacher fallen zu lassen, fanden sich in den Werbeprospekten der Auswanderungsagenturen für die Überfahrt von Bremen in die Vereinigten Staaten explizite Hinweise, so dass die unerfahrenen Reisenden gewarnt waren.[4]



Beim Auswanderungsagenten[11]

In Bremen, dem für die Region Ostwestfalen am günstigsten gelegenen Auswanderungshafen, boten Kaufleute und Schiffseigner wie H. H. Meier & Co. oder Carl Pokrantz & Co. regelmäßige Passagen nach New York, Baltimore, Philadelphia, New Orleans und Galveston an. Sie hatten in ganz Deutschland ein Netzwerk von Auswanderungsagenten, die staatlich konzessioniert waren und die vor Ort die Ausreisewilligen anwarben und betreuten. Was heute ein Reisebüro für den Touristen ist, war damals die Auswanderungsagentur für die Emigranten.[6] In Minden hatten Pokrantz & Co. z. B. einen Haupt- oder Generalagenten, der wiederum mit Unteragenten in der Region zusammenarbeitete, oft Gastwirte oder Kaufleute, die ihr Geschäft im Nebenerwerb betrieben.[7] Von Minden oder auch von Hameln aus gab es zudem durch die "Vereinte Weser-Dampfschifffahrtsgesellschaft", eine 1842 von Bremer Kaufleuten gegründete Aktiengesellschaft, die 1857 vom Norddeutschen Lloyd übernommen wurde, speziell für Auswanderer gedachte regelmäßige Beförderungsmöglichkeiten per Raddampfer nach Bremen.[8]

In Delbrück erhielt der Textilhändler und Kaufmann Anton Wilhelm Brenken erst relativ spät, nämlich im Februar 1858 von der königlich preußischen Bezirksregierung eine seit 1853 vorgeschriebene Konzession für das Betreiben einer Agentur für Auswanderer im Kreis Paderborn, und zwar im Namen und im Auftrag von Carl Pokrantz & Co. Im Amtsblatt der Bezirksregierung wurde die Erteilung der Konzession bekannt gemacht. Wie jeder Agent hatte Brenken einen Kautionsbetrag zu hinterlegen und musste jährliche Geschäftsberichte über den Delbrücker Amtmann an den Landrat in Paderborn vorlegen, um die Erlaubnis verlängert zu bekommen. Im Stadtarchiv Delbrück gibt es einen eigenen Bestand an Akten, denen man die Tätigkeit der Agentur Brenken von Ende 1857, als der Antrag für die Eröffnung der Agentur gestellt wurde, bis 1897, in dem die Agenturtätigkeit in Delbrück eingestellt wurde, entnehmen kann.[10]

Welche Dimensionen das Geschäft mit der Auswanderung in der Mitte des 19. Jahrhunderts hatte, lässt sich nur erahnen. Ohne die Auswanderung wäre aber z. B. die Schiffbarmachung der oberen Weser nicht vorangetrieben und Bremerhaven kein bedeutender Überseehafen geworden. Für die Zeitgenossen muss sehr sichtbar und bekannt gewesen sein, was da vor sich ging. Angesichts der Massen, die ganze Landstriche verließen, so auch das Delbrücker Land, hatten die Behörden, in deren Akten sich nur die offiziellen Auswanderungsanträge finden, Kenntnis vom Ausmaß der Bewegung, aber sie unternahmen anscheinend wenig gegen die "unerlaubte" Auswanderung, die vielfach auch als "heimliche" Auswanderung bezeichnet wird.

Vereinte Weser-Dampfschifffahrt.

Fahr Plan

vom 24. Februar 1851 an bis auf weitere Bekanntmachung.

I. Thalfahrten.

A. Von Ha. Münden nach Hameln vom 25. Februar einschließlich an täglich. Abfahrt von Ha. Münden nach Hameln frühestens Morgens 7 Uhr, (wenn später Anzeige am Abfahrtstage) Abfahrt von Carlshafen nach Hameln Morgens 11¼ Uhr, nach Ankunft des von Cassel, resp. Marburg und Eisenach, eintreffenden Eisenbahnzuges.

B. Von Hameln nach Bremen in einem Tage, vorzüglich zur Beförderung von Auswanderern, Abfahrt 4 Uhr Morgens; an 12., 13., 14., 21. und 28., 29., 30. jeden Monats; (im Februar am 26., 27., 28.) Außerdem werden thunlichst auch an andern Tagen Auswanderer, wenn dieselben in hinlänglicher Anzahl vorhanden sind, Schnellbeförderung nach Ha. Münden, resp. Bremen finden.

Fahrplan der Weser-Dampfschifffahrtsgesellschaft[9]

Bedingungen
zur
Ueberfahrt von Bremen

Gott mit uns.

nach den
Vereinigten
Staaten von Nord-Amerika,
unter welchen von
Carl Pokrantz & Co.
Kaufleute und Schiffs-Eigenthümer in Bremen,
Passagiere aufgenommen,
und mit vorzüglich guten Schiffen befördert werden.

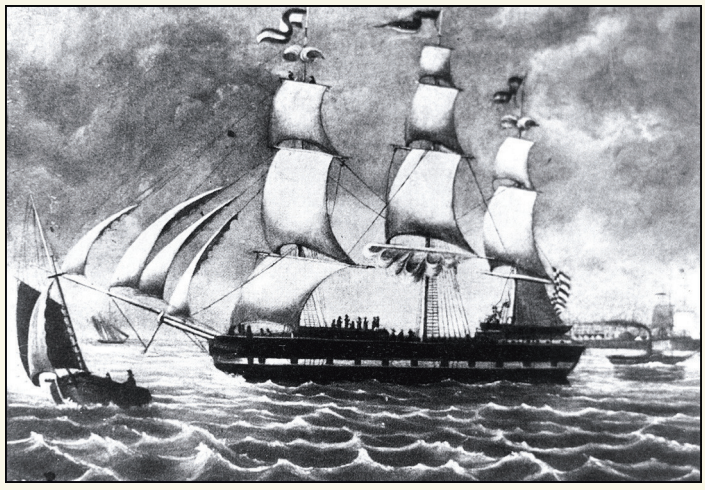
Auswanderungsprospekt von 1854[13]

Auf jeden Fall handelte es sich um ein einträgliches Geschäft für viele Beteiligte, wofür die Eröffnung einer eigenen Agentur in Delbrück ein starkes Indiz ist. Allerdings war es nicht verlässlich, denn die jährlichen Auswandererzahlen schwankten bekanntlich stark.[12]

Der Höhepunkt der Auswanderungsbewegungen aus dem Delbrücker Land lag in der ersten Hälfte der 1850er Jahre. Auf Segelschiffen wie der im Jahr 1846 vom Stapel gelaufenen "Itzstein & Welcker" oder der ein Jahr später gebauten "Uhland", aber auch noch auf einigen anderen Schiffen finden sich in den Passagierlisten in den drei Jahren von 1851 bis 1853 insgesamt etwa vierhundertfünfzig Namen von Auswanderern aus dem Delbrücker Land oder seiner näheren Umgebung. Dies deutet nicht nur darauf hin, dass es sich um wohl organisierte Reisen handeln musste, was angesichts der großen Anzahl gleichzeitiger Auswanderungen vieler Familien auch notwendig war, sondern wirft auch ein Licht auf die Größe des Geschäfts mit der Auswanderung. Die Kosten der Überfahrt nach New Orleans, die bei Pokrantz & Co. laut Prospekt fällig waren[13], beliefen sich inklusive Gepäck und Verpflegung auf 33 - 43 Thaler Gold oder 66 bis 86 Rheinische Gulden für Personen ab 10 Jahren, für Kinder darunter gab es eine Ermäßigung um 5 Thaler oder 10 Gulden. Säuglinge wurden kostenlos befördert.[14]

Der Auswanderungsagent, der als Anzahlung ein "Handgeld" von 10 Gulden pro Person einkassierte, bekam bis zu zehn Prozent der Überfahrtskosten als Provision.[15]

Auf der "Itzstein & Welcker" [17] unter dem Kommando von Kapitän H. Bosse verließ eine erste große Gruppe aus dem Delbrücker Land am 24. November 1851 Bremerhaven und war am 28. Januar 1852 in New Orleans, und zwar mit 157 ostwestfälischen von insgesamt 255 Auswanderern an Bord. Sie stammten, wie man bei Marxkors nachlesen kann, größtenteils aus Delbrück, Dorfbauerschaft, Ostenland, Sudhagen, Westenholz und Westerloh.[18] In der Liste wurde so gut wie immer nur Delbrück als Herkunft vermerkt, nur bei einer einzigen Familie,



Die Itzstein & Welcker[16]

nämlich der von Stephan He(i)nrichsmeyer aus Sudhagen, wurde Hagen und bei einem weiteren Einzelauswanderer Hövelhof eingetragen. Als Beruf stand für alle Passagiere im Zwischendeck ausnahmslos "Farmer" in der Aufstellung, egal ob Mann, Frau oder Kind. [19]

Vergleicht man die Liste dieses Schiffes mit den Listen, die Wolfram Czeschik im Zuge seines Projekts "Auswandererfassung aus den Kreisen Büren und Paderborn" in den Jahren 1994 und 1999 veröffentlicht hat, zeigt sich, dass von den Auswanderern aus Delbrück und Umgebung anscheinend rund 40 Prozent und hier insbesondere die relativ zahlreichen Einzelauswanderer einen Konsens beantragt hatten.[20] Allerdings kann dieser Wert nur als eine grobe Annäherung betrachtet werden, denn die Unterlagen, die Czeschick ausgewertet hat, sind nicht nur wegen der mangelnden Vollständigkeit der amtlichen Vorgänge, sondern auch wegen der unterschiedlichen Namensschreibweisen mit Vorsicht zu genießen.

Als nächstes Schiff mit überproportional vielen Auswanderern aus der Delbrücker Region verließ die "Eva" mit Kapitän W. J. Philbrook Bremerhaven am 20. September 1852 und erreichte den Hafen von New Orleans am 9. November.

Von den 322 Passagieren an Bord stammten laut Liste 53 aus Ostenland, 19 aus Delbrück - gemeint ist offensichtlich Dorfbauerschaft - und 9 aus Westerloh. Es waren ausschließlich Bauern und ihre Familien. Als ihr Ziel wurde zu Beginn der Liste für alle nur "Vereinigte Staaten" eingetragen und kein genauerer Ort. Von den 81 aus Delbrück und Umgebung hatten, soweit feststellbar, etwa 20 Auswanderer eine behördliche Erlaubnis, also rund 25 Prozent.

Die Überfahrt auf der "Uhland"[21], dem Schiff mit der letzten und größten Gruppe von knapp 200 Personen aus dem gesamten Paderborner Land, dauerte unter Kapitän C. Lahusen vom 25. November 1853 bis zum 18. Januar 1854.[22] Auf dieser Fahrt besaßen von den rund 120 Passagieren aus dem Delbrücker Land (vor allem aus Dorfbauerschaft, Ostenland und Westerloh) weniger als 10 Prozent eine offizielle Auswanderungserlaubnis, soweit dies unter den genannten Voraussetzungen feststellbar ist. Von den anderen Auswanderern aus Paderborn, Elsen, Hövelhof und Stukenbrock waren es anscheinend noch weniger, wenn man die Listen von Czeschick zugrunde legt. Offensichtlich war für die meisten Emigranten eine nicht vorhandene Erlaubnis kein Hindernisgrund für die Abreise. Die Strafe für unerlaubte Auswanderung bestand in der Konfiskation des Vermögens, was wenig abschreckend gewirkt haben dürfte, denn einem nackten Bauern konnte man nicht in die Tasche greifen. Der Arm des preußischen Staates reichte im Übrigen auch nicht bis Bremen, denn dort hatten die preußischen Gesetze als ausländische Vorschriften keine Gültigkeit.[23]

Ergänzend sei erwähnt, dass im Jahr 1853 noch zwei weitere Schiffe kleinere Gruppen von unter zehn Personen nach New Orleans transportierten, nämlich die "Ernst Moritz Arndt"[24] mit Kapitän L. Rust, die vom 16. April 1853 bis zum 13. Juni 1853 für die Überfahrt brauchte und Passagiere aus Dorfbauerschaft, Ostenland und Westenholz an Bord hatte.[25] Und die "Helene" mit Kapitän J. F. Volkmann brachte eine kleine Gruppe von Auswanderern aus Westenholz zwischen dem 25. Oktober und

Aus diesem Haus in Ostenland (heute Kaupmann-Arend) wanderten 1852 die Brüder Stephan und Heinrich Merschmann aus. Das Segelschiff Eva brachte sie nach Amerika.[28]

dem 27. Dezember 1853 nach New Orleans.[26]

Aus Westenholz waren im übrigen schon in früheren Jahren, nämlich zwischen 1838 und 1842 und noch einmal in den Jahren 1846 und 1847 ungewöhnlich viele Einwohner ausgewandert, weit mehr als aus Dorfbauerschaft oder Ostenland.[27] Dies verdeutlicht, dass selbst innerhalb einer so kleinen Region wie dem Delbrücker Land verschiedene Auswanderungswellen festzustellen waren, deren jeweilige Ursachen noch nicht intensiv erforscht sind.

In den folgenden Jahren und bis 1861, dem Jahr des Ausbruchs des Bürgerkriegs in den Vereinigten Staaten, gab es durchaus noch weitere Auswanderer aus dem Delbrücker Land, die sich den Kosten, dem Risiko und der Strapaze der sieben bis acht Wochen dauernden Überquerung des Ozeans aussetzten. Nach dem Ende des Bürgerkriegs gab es dann in den späten 1860er und in der ersten Hälfte der 1880er Jahre noch einmal größere Auswanderungsbewegungen, die aber bei weitem nicht mehr die Ausmaße der 1850er Jahre erreichten. Bremen bzw. Bremerhaven konnte man nun per Zug erreichen und auch die Seereise dauerte nur noch zehn bis vierzehn Tage per Dampfschiff nach New York. Neben den Überseedampfern hatte vor allem der Bau der inneramerikanischen Eisenbahnlinien von Ost nach West die Einwanderungsrouten vollkommen verändert. Das Geschäft mit der Auswanderung hatte sich quasi industrialisiert, wobei der große Ansturm der Menschen aus bäuerlichen Verhältnissen aus Ostwestfalen längst vorbei war.

Eine Farm im Westen[29]

Benutzte Quellen:

1 Gemälde von C. L. Bokelmann, 1882, © bpk / Staatliche Kunstsammlungen Dresden /Hans-Peter Kult.

2 Einen Überblick über die ökonomische Entwicklung der transatlantischen Seefahrt im Auswandererzeitalter liefert Markus Günther, Auf dem Weg in die Neue Welt. Die Atlantiküberquerung im Zeitalter der Massenauswanderung 1818-1914, Augsburg 2005, S. 55 ff.

3 Zitiert nach Reinhold Thiel, Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857-1970, Bd. 1, 1857-1883, Bremen 2001, S. 40.

4 Prospekt der Firma Carl Pokrantz & Co., S. 9; Bayerische Staatsbibliothek, https://reader.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10060263_00005.html (1.3. 2019).

5 Abb. aus: Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd Bremen 1857-1927, Berlin 1927, S. 11.

6 Agnes Bretting, Funktion und Bedeutung der Auswanderungsagenturen in Deutschland im 19. Jahrhundert, in: Agnes Bretting u. Hartmut Bickelmann (Hrsg.), Auswanderungsagenturen und Auswanderungsvereine im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1991, S. 25 ff. Zu den gesetzlichen Maßnahmen zur Kontrolle des Agentenwesens und den Verfahren bei der Errichtung einer Agentur vgl. ebd., S. 31 ff.

7 Der Hauptagent dort war ein Major a. D. Niemann; Stadtarchiv Delbrück, Bestand A Nr. 222, S. 15. Zum Agentenwesen im Regierungsbezirk Minden vgl. Wolfgang Riechmann, "Vivat Amerika." Auswanderung aus dem Kreis Minden 1816-1933, Minden 1993, S. 225 ff.

8 Thiel, S. 17-19. 9 Fahrplan aus dem Jahr 1851 (privat).

10 Stadtarchiv Delbrück, Bestand A Nr. 222. Das Geschäft verlagerte sich danach nach Wiedenbrück, für dessen Gebiet Anton Brenken zwischenzeitlich eine Erweiterung der Konzession bekommen hatte, und wo dann Hugo Brenken eine "Agentur für die Schnelldampfer des Nordd. Lloyd von Bremen nach Amerika, Australien, Afrika" betrieb.

11 Stich nach einem Gemälde von Hans Pöck, 1883 (privat).

12 Die Agentur Brenken in Delbrück vermittelte in ihrem besten Jahr, 1867, mehr als 160 Personen, in allen anderen Jahren deutlich weniger und über die Jahre verteilt knapp 400 Menschen; vgl. Stadtarchiv Delbrück, Bestand A 222. 13 Bayerische Staatsbibliothek, s. Fußnote 4.

14 Thaler Gold war eine Rechnungseinheit, mit der in Bremen bis zur Einführung der Mark im Jahr 1872 gehandelt wurde. Ein Thaler Gold entsprach nach der Umstellung 3,32 Mark. Der Gulden (Florin) war ebenfalls eine Rechnungseinheit, die zwei Thalern Gold entsprach. 15 Riechmann, S. 233.

16 National Library of Australia, https://trove.nla.gov.au/version/167821104 (24.2.2019).

17 Johann Adam von Itzstein (1775-1855) und Carl Theodor Welcker (1790-1869) waren zwei führende Vertreter des süddeutschen Liberalismus.

18 Heinz Marxkors, Auswanderungen und Auswanderer aus den Altkreisen Büren und Paderborn im 19. Jahrhundert, in: Bernd Broer u. a., Auf nach Amerika! Beiträge zur Amerika-Auswanderung des 19. Jahrhunderts und zur Wiederbelebung der historischen Beziehungen im 20. und 21. Jahrhundert, Bd. 3, Paderborn 2008, 281-390.

19 National Archives Washington, National Archives Microfilm Publications, Passenger lists of vessels arriving at New Orleans, 1820-1945, NARA Series M259. Vgl. zu den Abfahrtsdaten der genannten Schiffe http://www.bremer-passagierlisten.de/ (Auswanderung/Abfahrtsdaten von Auswandererschiffen, Tage der Abfahrten) (24.2.2019).

20 Wolfram Czeschick, Auswanderer des 19. Jahrhunderts aus den Kreisen Büren und Paderborn, in: Otmar Allendorf u. a., Auf nach Amerika! Beiträge zur Amerika-Auswanderung des 19. Jahrhunderts aus dem Paderborner Land und zur Wiederbelebung der historischen Beziehungen im 20. Jahrhundert, Bd. 2, Paderborn 1999, S. 19-444.

21 Ludwig Uhland (1787-1862) kämpfte als Dichter, Gelehrter und Politiker für die Schaffung eines deutschen Nationalstaats und war 1848 Abgeordneter in der Frankfurter Paulskirche.

22 Jürgen Brautmeier, Acht Wochen auf See: Das Segelschiff "Uhland" bringt 1853 mehr als 120 Auswanderer aus dem Delbrücker Land nach New Orleans, in: damals & heute, Nr. 48, März 2019.

23 Riechmann, S. 48 u. S. 240.

24 Die "Ernst Moritz Arndt" war 1847 für das Bremer Handelshaus F. & E. Delius gebaut worden, dessen Gründer Friedrich Delius persönlich mit dem Dichter Ernst Moritz Arndt (1769-1860) bekannt gewesen war und mit dessen Kampf gegen die Besetzung Deutschlands durch Napoleon er sympathisiert hatte; vgl. Friedrich Prüser, "Delius, Friedrich" in: Neue Deutsche Biographie 3, 1957, S. 583.

25 Marxkors, S. 290, 319, 354. 26 Marxkors, S. 353-354. 27 Marxkors, S. 341-351.

28 Foto: B. Kößmeier. 29 Kolorierter Stich nach einer Zeichnung von W. A. Rogers, 1880 (privat).

Impressum

Herausgeber: Bernhard Kößmeier
Stadtheimatpfleger Delbrück

Für namentlich gekennzeichnete Beiträge sind die Autoren verantwortlich.

Layout: Koch, Druck & Grafik, Delbrücker Stadtpost
Lange Straße 69, 33129 Delbrück

Druck: Bonifatius GmbH
33042 Paderborn

Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucke, auch Auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers oder Autors.