

Zur Geschichte der deutschen Auswanderung nach Australien

(von Dr. Karl Scherzer, Mitglied der Novara Expedition [1857-1859])

Ein offizielles Aktenstück, welches von Seiten der deutschen Regierung, wie der deutschen Nation die größte Beachtung verdient, ist der in Sydney im Druck erschienene Bericht eines Komitees des gesetzgebenden Rathes von Neu-Süd-Wallis, um das bestehende System der deutschen Auswanderung nach jener Colonie zu untersuchen.

Die Veranlassung dazu gab eine von mehreren in Sydney ansässigen Deutschen verfasste dem legislativen Rate daselbst überreichte Petition (mit 60 Unterschriften) welche die folgenden Behauptungen (allegations) enthielt.

- 1) Daß an Bord deutscher Auswandererschiffe ein totaler Mangel an geziemender Trennung der Geschlechter bestehe.
- 2) Daß sich im Allgemeinen auf diesen Schiffen kein berufener (qualified) Arzt befindet, um den Emigranten im Fall der Erkrankung die nöthige Hülfe zu leisten.
- 3) Daß in keinem der deutschen Seehäfen eine gebührende Inspectionirung der an Bord befindlichen Provisionen für die Reise, sowohl in Bezug der Quantität als Qualität vorgenommen werde.
- 4) Daß die Schiffe zuweilen nicht die hinreichende Mannschaft besitzen und in Folge dessen die Emigranten sowohl bei Tag sowie des Nachts gleich dem Schiffsvolke arbeiten müssen.
- 5) Daß in mehreren Fällen, wo eine grobe Verletzung des Kontraktes der Schiffsrheder oder Agenten stattfand, die beteiligten Parteien gleichwohl nicht im Stande waren, sich bei den Colonial-Gerichtshöfen Genugthuung und Recht zu verschaffen.

Die Bittsteller fügten gleichzeitig das Ansuchen bei, dass die zum Schutze englischer Emigranten in Kraft bestehenden Gesetze in Regulation auch auf die von Deutschland kommenden Einwanderer ausgedehnt werden möchten.

Die zur Untersuchung der vorgebrachten Beschwerdegründe eingesetzte Kommission fand dieselben der Wesenheit nach bestehend (substantiated) u. erstattet nun dem legislativen Rat von Neu-Süd-Wallis in einem uns vorliegenden, 32 gedruckte Folioseiten umfassenden Dokument, Bericht über die Erfolge ihrer Bemühungen.

Nähere Informationen und Zeugenaussagen ergaben vor allem, das in keinem einzigen deutschen Einschiffungspunkte man den betr. Polizeibehörden sowohl in Hinsicht einer anständigen Unterbringung der Auswanderer, als auch in Bezug auf die Menge u. die Qualität der vorhandenen Provisionen und des Trinkwassers eine gehörige Kontrolle ausgeübt wird, sowie sich nur selten ein befugter Arzt eingeschifft befindet, der gleichzeitig, wie auf englischen Schiffen, mit der Oberaufsicht über Auswanderer betraut wäre.

Die Folge aller dieser Vernachlässigungen ist, dass seit eine Reihe von Jahren eine Art Handel mit deutschen Auswanderern nach Australien getrieben wird, welcher nicht nur den Gesetzen der Gesundheitspolizei, der Sittlichkeit, und der Humanität, sondern auch jenen Vorschriften zuwider läuft, welche alle anderen maritimen Staaten als erste Bedingung der Aufnahme von Einwanderern für nöthig erachtet haben.

Die Auswanderer, welche in den letzten 8 – 10 Jahren auf deutschen Schiffen von Hamburg oder Bremen nach Australien gingen, hatten Entbehrungen, Verkürzungen und Kränkungen der verschiedensten Art zu erdulden. Die Provisionen, namentlich des Wassers, scheinen in den meisten Fällen viel zu gering u. von sehr schlechter Qualität gewesen zu sein.

Einer der Zeugen, Herr F. J. Lander, früher Direktor einer Schule in Frankfurt a.M., welcher mit der Barke Helvetia aus Bremen mit 240 Passagieren nach Sydney in 124 Reisetagen gekommen war, macht in dieser Beziehung folgende Aussage:

„ Schon in der ersten Woche unserer Reise wurden zwischen 7 – 9 Kübel Meerwasser mit Süßwasser zu Kochzwecken gemischt. Der Kapitän sagte, man habe nöthig dies zu thun, um das süße Wasser zum Trinken aufzusparen. Es war nur ein einziger Kessel vorhanden, in dem Alles gekocht werden musste. Eines Tages erhielten wir das Wasser in einem solchen Zustand, das wir es unmöglich genießen konnten u. daher 24 Stunden ohne einen Trunk Wasser bleiben mussten. Die nämliche faule Flüssigkeit wurde zur Bereitung von Thee und Kaffee sowie zum Kochen verwendet, und wir vermochten weder Speise und Trank zu uns zu nehmen, sondern mussten, wie schon erwähnt, 24 Stunden fasten. Die Behandlung der Passagiere von Seite des Schiffsvolks war ebenso roh als ungebührlich. Selbst bei rauhem Wetter begoss man aus Übermuth die Passagiere mit kaltem Wasser. Da dieses Betragen verschiedene Male zu Schlägereien Anlass gab, so ließ der Kapitän am Mast ein Plakat anheften, in dem er den Passagieren mit Eisen drohte, ohne anderseits den Matrosen irgendeinen Verweis zu geben. Ein sehr anständiger, junger Mann, der krank war, bat den Koch um etwas heißes Wasser, um sich selbst eine Tasse Kaffee zu bereiten, worauf dieser den Passagier derart mit einem Stück Eisen auf den Kopf schlug, dass derselbe eine große Wunde davon trug. Der Kapitän aber nahm von dem ganzen Vorfall nicht die geringste Notiz. Wenn einer der Passagiere, nachdem es dunkel geworden war, aufs Deck ging, wurde er auf alle mögliche Weise von den Matrosen behelligt, welche große Stücke Kohlen auf ihn warfen. Während des größten Theils der Reise erhielten wir täglich nur einen Seidel (half a pint) Wasser. Als ich mich einmal gegen den Kapitän über die magere Kost und die schlechte Behandlung, die wir zu erdulden hatten, ausließ, erwiderte derselbe, dass für ihn als Oldenburger, Bremer-Gesetze nicht bindend seien. Sollte ich je gegen ihn Klage führen, so würde er mich, und wär`s am Ende der Welt, aufspüren, und sich Genugthuung verschaffen, und, auf eine volle Börse zeigend, die er in die Höhe hielt, fügte er hinzu: So lange dies existirt, werden Sie weder in Sydney noch anderswo Recht finden!

Die für die Auswanderer bestimmten Räume waren nicht im geringsten ventilirt und die Luft in denselben äußerst drückend und gesundheitsfeindlich. Zeigten Sie das Wasser dem Kapitän frug hier einer der Richter. „Ja“, antwortete Herr Lander, und der Kapitän gab auch zu, daß es ungenießbar sei (unfit for use), aber er konnte nicht helfen, konnte es nun einmal nicht ändern. Man sagte, aus einem Fass verdorbener Heringe tropfe es in den Wasserbehälter, dies war wenigstens die Meinung an Bord, was die Passagiere selbst vermutheten.“

Nicht minder große Übelstände herrschten, nach den Erfahrungen der Commission auf deutschen Auswanderungsschiffen in Bezug auf ärztliche Hilfe und Behandlung, auf die Absonderung der Kranken von den Gesunden und die Gewährung jener Comforts, welche gerade in Fällen von Krankheit so unumgänglich nötig sind.

In dieser Hinsicht macht der Zeuge Otto Sutor, welcher vor mehreren Jahren mit einem deutschen Schiffe aus Hamburg nach Sydney kam, und jetzt daselbst als Holzhändler lebt, unter anderen folgende Aussage:

Der Schiffsarzt gab durch unerlaubten Umgang mit einem jungen Mädchen das schlechteste Beispiel, er kümmerte sich nur wenig um die Erfüllung seiner Obliegenheit, derart, dass

einige Passagiere mich baten, an die Schiffseigenthümer zu schreiben, sie möchten für einen anderen Arzt Sorge tragen, der besser seiner Pflicht nachkomme. 34 Personen starben an Bord unseres Fahrzeuges an Typhus.

Der Schiffsarzt war so wenig aufmerksam, dass einmal eine alte Frau faktisch in Strohleinen eingenäht wurde, um über Bord geworfen zu werden, welche wie sich später zeigte, noch am Leben war. Sie schlug nämlich während dieser Manipulation die Augen auf, und frug, was man wohl mit ihr vorhabe? Die Ärmste war bereits zur Hälfte eingenäht. Der Arzt hatte dieselbe niemals besucht. Noch am nämlichen Nachmittag starb sie wirklich. Ich sprach später mit dem Arzt über diesen Vorfall. Wir waren alle aufgebracht darüber, und es quälte uns der Gedanke, dass vielleicht auch mancher von den Vielen, welche wir am Typhus verloren, noch nicht ganz tot war, als er über Bord geworfen wurde.

Einer der Untersuchungsrichter frug hierauf den Zeugen, ob ihm Bestimmungen in deutschen Seehäfen bekannt seien, welche verordnen, dass Schiffe einen qualifizierten Chirurgen oder Arzt an Bord haben müssen? Ich glaube nicht, antwortete der Zeuge, dass irgendwelche derartige Bestimmungen bestehen. Man schickt in der Regel Barbieri (barbers) an Bord solcher Auswandererschiffe, denn in Europa verstehen die Barbieri etwas von Arzneikunde (surgery). Ich bin indes nicht im Stande, zu sagen, ob der Arzt an Bord unseres Schiffes diplomiert war, oder nicht. Ich hörte, er habe die Universität besucht. Was seine Tätigkeiten betrifft, fügte der Zeuge hinzu, so weiß ich bloß, dass er, als er mich einmal am Arm zur Ader lassen sollte, die unrechte Ader öffnete.

Aber die schwerste Anklage, und diejenige, auf welche die Untersuchungsrichter im Interesse der Colonien das meiste Gewicht legten, ist die Unsittlichkeit, welche erwiesenermaßen bis in die neuste Zeit auf den verschiedenen in Rede stehenden deutschen Auswandererschiffen herrschte, eine Unsittlichkeit, welche als die nothwendige Folge das auf diesen Schiffen eingeführten Systems der Vertheilung der Schlafstellen (berthing) betrachtet werden muss. Es besteht nämlich nicht die geringste Vorkehrung für die Sonderung der Geschlechter. Alles lebt zusammen im nämlichen Raum. Die einzige Entschuldigung, welche man gegen eine solche empörende Verletzung aller Grundsätze des Anstandes vorzubringen vermochte, bestand in der Behauptung, dass die gerichtlichen Verordnungen in deutschen Hafenplätzen jede Art von Abtheilung (partition) in jenem Theile des Schiffes verbieten, welche zur Unterkunft der Passagiere bestimmt ist. Angeblich befürchteten die Bremer Behörden, dass durch solche Abtheilungen die so nöthige Ventilation im Schiffsraum beeinträchtigt, oder sogar verhindert werde.

Ein anderer Zeuge, Dr. Eichler, welcher die Überfahrt an Bord eines deutschen Auswandererschiffes als Schiffsarzt machte, und erst in neuerer Zeit nach Sydney gekommen war, ließ sich folgendermaßen vernehmen: Es herrschte an Bord großer Mangel an Nahrung, welche niemals in hinreichender Menge vorhanden war. Ich erinnere mich, dass zuweilen die Kinder um ihren Hunger zu stillen, von der Erde aufhoben, was man den Hühnern vorgeworfen hatte. Auch hörte ich, dass einige Frauenzimmer mit den Matrosen unerlaubten Umgang pflegen, in der Absicht, von denselben Esswaren zu bekommen. Man erzählte mir viele andere Dinge ähnlicher Art, aber ich war selbst niemals Augenzeuge. Ich verkehrte nicht viel mit den Passagieren, sondern lebte zurückgezogen, da ich nicht in derselben Weise die Oberaufsicht über die Auswanderer hatte, wie die Ärzte an Bord der englischen Schiffe.

Ein weiterer Zeuge, Herr Adolf Schaedler, der vor 8 oder 9 Jahren mit einem deutschen Auswandererschiffe von Bremen nach Australien kam, macht die Mittheilung, dass an Bord nicht im Geringsten für eine Sonderung der Geschlechter gesorgt war, was in Bezug auf Sittlichkeit die betrübendsten Folgen hatte. Es waren, erzählt Herr Schaedler, ungefähr 40

Mädchen an Bord, von denen einige nicht mehr als 10 – 12 Jahre zählten, und ich bin überzeugt und könnte darauf einen Eid ablegen, das jede einzelne derselben das Schiff als Hetäre (prostitute) verließ. Der Kapitän selbst war ein achtbarer Mann, aber er war blind gegen die Fehler der anderen und kümmerte sich nicht weiter. Es war ein ganz gewöhnliches Beginnen der Matrosen, während der Wache im unteren Rund ihre Mädchen mitzunehmen. Diese letzteren pflegten mit den Matrosen im Wanderkastell (forecastle) zu essen, und waren fast beständig mit denselben zusammen, indem sie ihre Kleider ausbesserten u.s.w. Das ganze Zwischendeck befand sich zu beiden Seiten für Schlafstellen eingerichtet, deren jede 6 Fuß breit und 6 Fuß lang für 4 Personen bestimmt war. Mit einem Wort, das ganze Schiff war eigentlich nur ein großer Raum. Männer, Frauen, Kinder wurden ohne Unterschied zusammengelegt, die Bettstellen befanden sich, die eine über der anderen, und wenn z. B. eine Familie aus 6 Personen bestand, Vater, Mutter, 2 Kleinkinder und vielleicht 2 Mädchen zwischen 16 und 17 Jahren, so lagen der Vater, die Mutter und die 2 kleinen Kinder in der oberen Bettstelle und die beiden Mädchen in der unteren. Auf diese Weise blieben noch zwei Plätze zu besetzen übrig, und konnte man sich nicht anders helfen, so wurden junge Männer in die dieselbe Schlafstelle gelegt. Weder der Kapitän noch sonst jemand, kümmerte sich darum, wie man die Leute paarte. Ich bemerkte Anfangs, wie die weiblichen Auswanderer sich genirten, und die ersten Nächte sich angekleidet aufs Bett hinstreckten; aber dieses Schamgefühl verminderte sich von Tag zu Tag, bis endlich alle gleich waren, die eine so schlecht wie die Andere. Vier dieser Mädchen waren später gemeine Lustdirnen in Adelaide (Süd-Australien).

Vor ungefähr zwei Jahren kam ein deutsches Schiff in Sydney an, die Mary Rohs, Capitän R. Mayer. Ich bedurfte zu jener Zeit gerade für meine Haushaltung ein Dienstmädchen, und nahm ein Mädchen in mein Haus, welche eben erst mit dem Schiffe angekommen, und mir vom Capitän besonders angelegentlich empfohlen worden war. Dieselbe befand sich 2 Monate lang als Wärterin bei meinen Kindern, als ich plötzlich zufällig entdeckte, das sie im höchsten Grade syphilisch war (totally rotten from venereal disease). Ich musste sie folglich nach dem hiesigen Spital senden. Ich kann nicht sagen, ob sich das Mädchen bereits zur Zeit ihrer Einschiffung in diesem Zustande befand, aber ich habe jedenfalls Ursache zu glauben, dass der Capitän von ihrem Zustand wusste.

Auch der schon einmal angeführte Zeuge, Schuldirektor Lander aus Frankfurt a.M., erwähnt in seiner Aussage, des höchst unanständigen Verkehrs, der an Bord zwischen dem Schiffsvolke und weiblichen Auswanderern herrschte. Die Mädchen, welche sich aus Mangel an Nahrung den Matrosen hingaben, hatten dann Lebensmittel im Überfluss und konnten davon noch anderen überlassen.

Obschon sich Kranke und Wöchnerinnen im Schlafraum befanden, stießen die Matrosen des Nachts mit roher Gewalt die Türe auf, und setzten die schlafenden Passagiere der Zugluft und der Kühle der Nacht aus. Hiernach sangen sie ausgelassene Lieder und mischten sich unter leichtfertige Dirnen. Selbst Schiffsjungen kamen in den Schlafraum und rissen die Bettdecken der schlummernden Mädchen weg. (tore the blankets off).

Ein anderer Zeuge, Herr Dr. Haynes Gibbes Alleyno, Sanitätsbeamter im Hafen von Sydney, äußerte sich gleichfalls nicht günstig über die Unterkunft und Verpflegung der Passagiere auf den deutschen Auswandererschiffen, welche nach Sydney kommen. Er bemerkt, dass keine englische Behörde dulden würde, dass britische Untertanen sich auf Fahrzeugen einschiffen, welche so kleine, finstere, schmutzige Räumlichkeiten besitzen, und so schlechte Unterkunft bieten; wo überdies nicht die geringste Vorkehrung für die Absonderung der Geschlechter besteht, und ärztliche Hilfe häufig gänzlich mangelt.

Wenn wir die Aussagen der im Laufe der Verhandlungen verhörten 11 Zeugen zusammenfassen, so erscheint es über allen Zweifel erhaben, dass die verschiedenen Beschwerdepunkte im Wesentlichen begründet sind, und dass die Art und Weise, wie deutsche Emigranten, welche sich seit einer Reihe von Jahren auf den deutschen Schiffen Gottorp, Helvetia, Cäsar u.a. in Bremen und Hamburg nach Australien, resp. der Colonie Neu Süd Wallis einschifften, während der Überfahrt (welche in der Regel von 105 – 126 Tage dauerte) behandelt wurden, die strengste Rüge verdient und die schleunigste Abhilfe von Seite der competenten Behörden in den beiden deutschen Hafenstädten erheischt. Die Commission, welche mit der Untersuchung dieser wichtigen Angelegenheit beauftragt war, glaubte sich nicht berufen, gleichzeitig auch über die ausreichenden Mittel zur Abhilfe dieser ernststen Übelstände zu berathen. Dieselbe richtete zwar ihre Aufmerksamkeit auf die folgenden, fremde Einwanderung betreffenden Gesetzes-Acte:

1. Passengers Act of the United Kingdom, 18 & 19 Victoria 1855
2. Act of Congress of the U.S. of America, 3 March 1855 und
3. Act of the Legislative of Victoria (Melbourne)

Aber sie kam bald zur Überzeugung, dass sich kein einziger der Gesetzesacte in seiner damaligen Fassung für den gegebenen Fall eigne, indem die darin enthaltenen Vorschriften entweder allzu compliziert oder nicht ausreichend sind oder als neuer Act die legislative Machtvollkommenheit einer britischen Colonie überschreiten würden. Das Comitee ist jedoch der Ansicht, dass mit Benutzung dieser verschiedenen Acte, Vorschriften verfasst werden könnten, welche, indem sie uns reichten, die herrschenden Übelstände zu beseitigen, zugleich in keiner Weise in die bestehende Rechte fremder Staaten eingreifen (trench) würden. Endlich glaubt die Commission, dass eine solche Maßregel am Erfolg versprechensten von der Regierung selbst ausgehen dürfte, und empfiehlt daher schließlich dem gesetzgebenden Rat, die Aufmerksamkeit des General Gouverneurs auf diesen Bericht zu richten und die Hoffnung auszudrücken, dass die Verwaltung möglichst bald einen Gesetzact zur Regulierung des fremden Verkehrs mit auswärtigen Staaten (for regulating the Passenger traffic with foreign states) vorbereiten und dem Parlament vorlegen möge.

Da aber wohl noch viel mehr als ein Jahr vergehen dürfte, bevor das vorgeschlagene Gesetz ausgearbeitet ist, und in Wirksamkeit treten kann, andererseits aber die schleunigste Abhilfe dieses bestehenden Übel im Interesse der Moral und der Humanität dringend Noth thut, so wäre es vielleicht empfehlenswert, dahin zu wirken, dass vorläufig bis auf weiteres, wenigstens die wichtigsten Punkte des so genannten „British Passengers Act“ in Anwendung gebracht werde, wie z. B. ein bestimmter Raum für jeden Auswanderer, vollständige Trennung der Geschlechter, genau bezeichnete Gattung und der Quantität der zu liefernden Provisionen und des Trinkwassers, gute und hinreichende Medikamente und ärztliche Hilfe.

Im Laufe der Zeugenaussagen kam vielfach auch die Sprache auf die Bedingungen, unter welchen die Auswanderer von Deutschland nach Australien gebracht wurden, und es stellte sich heraus, dass den meisten Antheil davon die Agentur von H. Bernhard (40 Allerheiligenstraße in Frankfurt am Main) und das Handlungshaus H. Bischoff u. Comp. (in Bremen) hatten.

Aus den Angaben der verschiedenen Zeugen ging zwar nicht hervor, dass die von Seiten der genannten Firmen gegen die deutschen Auswanderer eingegangenen Verpflichtungen in Bezug auf ihr Unterkommen in der Colonie u.s.w. verletzt worden wären. Die Anklage war hauptsächlich gegen die Schiffscapitäne und die Behandlung der Überfahrt gerichtet, allein die Contrakte welche arme, deutsche Auswanderer mit verschiedenen Agenten in Frankfurt

a.M., Bremen, Hamburg u.s.w. eingingen, sind auch derart, dass es den Ersteren immer weit leichter vorkommen wird, ihre Obliegenheiten zu erfüllen, wie den Letzteren, und dass solche Verträge im Grund genommen eigentlich doch nichts anderes sind, als die Verpflichtung zu einer Art Sklavendienst, während der Dauer von 2 Jahren gegen sehr geringen Lohn.

Das Übereinkommen besteht in der Regel darin, dass sich der deutsche Auswanderer verpflichtet zwei Jahre hindurch irgend einen ihm vom Schiffscapitän oder dessen Agenten zugewiesenen Herrn als Schafhirt oder Winzer u.s.w. gegen einen jährlichen Lohn von 2[0] £ Sterling nebst freier Verköstigung, -diese besteht in wöchentlich 10 Pfund Fleisch, 10 Pfund Mehl, 2 Pfund Zucker, ¼ Pfund Thee oder ½ Pfund rohen Kaffee-, zu dienen, und von diesem Lohn dem Schiffsrheder 18 £ Sterling als Passagegeld für die Fahrt von Deutschland nach Amerika zu bezahlen.

Somit verbleiben dem Auswanderer für beide Jahre nur mehr 22 £ Sterling, für welche derselbe die ganze Contractzeit dienen und oft sogar sehr schwere Arbeit verrichten muss. Ein Schafhirt auf den eigentlichen Stationen erhält aber 40 £ Sterling jährlich nebst Kost und ein deutscher Emigrant der gegenwärtig in den Weingärten des Sir William Macarthur in Cambden Park arbeitet, erzählte uns, als Schafhirt in der Nähe von Moretan Bay sogar 50 £ Sterling (500 Gulden) jährlich Lohn erhalten zu haben. Auf diese Weise ist der arme Auswanderer, welcher unter contractlicher Verpflichtungen nach Australien kommt, in nicht unbedeutenden Nachtheil gegen den freien Emigranten, denn selbst ein gewöhnlicher Tagelöhner kann sich gegenwärtig in Australien 30 bis 35 £ Sterling (300 – 350 Gulden) jährlich nebst Kost verdienen.

In einer weit humaneren und erfreulicheren Weise ist von Seiten der Colonialregierung durch die so genannte Immigration Regulations (d. Sydney 10 August 1857) für die Einwanderer aus Großbritannien und Irland Sorge getragen, indem diese Bestimmungen (allerdings unter Voraussetzung gewisser Bedingungen) dem einwandernden Individuum den größten Schutz und die wohlwollenste Unterstützung gewähren. Wir lassen die wichtigsten dieser Bestimmungen hier folgen, weil sie den treffendsten Beweis für die Möglichkeit der Ausführung von Maßregeln liefern, welche, indem sie dem armen Auswanderer sein gutes Recht nehmen und ihn vor schlechter Behandlung und gemeinen Hintergehungen schützen, gleich wohl nicht im Geringsten die Freiheit und das Interesse des öffentlichen Verkehrs und der Schifffahrt beeinträchtigen.

Die Regierung von Neu Süd Wallis, auf deren Kosten seit dem Jahre 1832 bis heute mit einem Aufwand von 1.700.000 £ Sterling (17 Millionen Gulden) an 110.000 Einwanderer aus Großbritannien und Irland in die Colonie eingeführt worden sind, hat nämlich in Rücksicht auf die große Wichtigkeit der Vermehrung der Arbeitskräfte für den Aufschwung der Colonie neuerdings die schöne Einrichtung getroffen, dass in der Colonie ansässige Personen ihre Freunde und Verwandte (in Großbritannien und Irland) in so ferne dieselben dem Handwerker oder Bauernstande, oder der dienenden Klasse angehören, geistig und körperlich gesund, und vom moralischen Charakter sind, gegen Erlag der folgenden Beträge kostenfrei auf Regierungs- oder Privatschiffen in die Colonie kommen lassen können, und zwar:

für jeden Emigranten zwischen 1 – 12 Jahren 2 £ Sterling,

für jeden Emigranten zwischen 12 – 40 Jahren 4 £ Sterling,

und für jeden Emigranten zwischen 40 - 50 Jahren 8 £ Sterling.

Unverheiratete Individuen über 40 Jahren und unverheiratete Frauen über 35 Jahren, sowie Individuen, welche nicht der arbeitenden Klassen angehören, können jedoch nur gegen Erlag von 12 £ Sterling als Zwischendeckpassagiere auf solche Weise in die Colonie eingeführt werden.

Bei Erlag des vorgeschriebenen Betrages erhält der Deponent die entsprechende Anweisung auf freie Überfahrt (Passage certificate) welche in Regierungsschiffen für die Dauer von 12 Monaten, in Privatschiffen für 18 Monate (vom Tage der Ausfertigung gerechnet) Gültigkeit hat, und deren Übermittlung an die betroffenen Individuen in England der Deponent selbst zu besorgen hat. Sollte derselbe außerdem seinen Freunden und Verwandten in der Heimat einen Reiseausstattungsbeitrag übermitteln wollen, so übernimmt die Regierung gleichfalls die Ausbezahlung der erlegten Summe in England an die bezeichnete Person. Die Colonialregierung bezahlt für jeden erwachsenen Einwanderer (welcher nicht in einem Regierungsschiff sondern in einem Privatschiff eingeführt worden ist) gegen Abgabe des Vergütungsscheins (County ticket) 12 £ Sterling, sowie die Hälfte dieses Betrages für jeden Passagier von 1 bis einschließlich 11 Jahren, vorausgesetzt, dass die für Auswanderer auf britischen Schiffen bestehenden Vorschriften genau erfüllt worden sind.

Bei der Ankunft der unter solchen Umständen eingeführten Individuen im Hafen von Port Jackson werden deren Namen sofort in den Tagesblättern von Sydney veröffentlicht, damit von ihren Freunden und Verwandten Anstalten für Ihre Ausschiffung vor dem Ablaufe von 10 Tagen getroffen werden können, nach welchen Termin für jeden erwachsenen Einwanderer 1 Shilling und für jedes Kind unter 12 Jahren die Hälfte täglich Unterhaltskosten an die Regierung bezahlt werden müssen.

Die Emigranten sind bei ihrer Ankunft in der Colonie von Seiten der Einwanderungscommission (Immigration Board) einer Untersuchung unterworfen, in wie fern dieselben nämlich wirklich den Bedingungen entsprechen, an welche die Regierung die zugestandenen Vergünstigungen knüpfte. Ebenso ist es die Aufgabe dieser Commission zu prüfen, ob die Emigranten während der Reise hinreichend mit Provisionen, Wasser, ärztlichen Beistand, Heilmittel u.s.w. versehen waren und anständige Unterkunft fanden.

Jeder Passagier von 12 Jahren und darüber hat während der Dauer der Reise bis zu seiner Ausschiffung Anspruch auf die folgenden Rationen:

Tage	Rindfleisch	Schweinefleisch	präserviertes Fleisch	Fett	Butter	Zwieback	Weizenmehl	Hafermehl	Bohnen	Reis	Kartoffel	Rüben, Sellerie, Zwiebel	Eingemachter Kohl	Rosinen	Tee	Kaffee, geröstet	Zucker	Sirup	Wasser (Halbe)
	Portion											×	×						
	Unzen	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×			×	×	×	×	×	×
Sonntag		8		2		6	8		1/4			1		3	1/4			2	3
Montag			8	2	2	6	8	4								1/2	4	2	3
Dienstag	6					6	8			4	4	1		1/4					3
Mittwoch		8		2		6	8	4	1/4					3		1/2	4	2	3
Donnerstag	8				2	6	8				4	1		1/4					3
Freitag			8	2		6	8	8								1	4	2	3
Samstag	6					6	8		1/4	4				1/4					3
Wöchentlich	20	16	16	8	4	42	56	16	3/4	8	8	1	2	6	1	2	12	8	21

Außerdem erhält jeder erwachsene Passagier wöchentlich:

Mixed Pickles ½ Seitel (one Gill)

Senf ½ Unze

Zitronensaft 6 Unzen

Salz 2 Unzen

Pfeffer ½ Unze

Kinder von 1 bis inklusive 11 Jahren erhalten die Hälfte dieser Rationen,

Kinder zwischen 1 und 4 Jahren sollen täglich anstatt Salzfleisch präserviertes Fleisch erhalten und ebenso ¼ Pint präservierte Milch und jeden zweiten Tag ein Ei;

Kinder unter einem Jahr sind 3 Pints Wasser erlaubt und wenn über 4 Monate alt, ¼ Pint Milch täglich, auf 3 Unzen präservierte Suppe und 1 Ei jeden zweiten Tag, sowie 12 Unzen Zwieback, 4 Unzen Hafermehl, 8 Unzen Weizenmehl, 4 Unzen Reis und 10 Unzen Zucker wöchentlich.

Kindern unter 4 Jahren kann der Arzt irgendeine Art von Nahrung bewilligen, die derselbe für nothwendig erachtet. Desgleichen ist der Arzt berechtigt, jedem kranken Passagier im Spital täglich ein Quant Wasser über die Gebühr verabfolgen zu lassen.

Solange sich das Schiff (vor Vollendung der Reise) in irgend einem Hafen Großbritanniens oder in einem Seort des Auslandes befindet, sowie, wenn möglich, 1 oder 2 Tage nach dem jedesmaligen Auslaufen aus einem Hafen, sollen jedem erwachsenem Passagier täglich

2/3 Pfund frisches Fleisch, 1 ½ Pfund Brot und 1 Pfund Kartoffel nebst einer entsprechenden Quantität Gemüse statt der übrigen Rationen (mit Ausnahme von Thee, Kaffee, Zucker und Butter) verabfolgt werden.

In Bezug auf die Unterkunft der Einwanderer ist ferner verordnet, das einzelne Frauenzimmer (es sei das Schiff in separierte Kabinen mit geschlossenen Schlafstellen abgetheilt oder nicht) jedenfalls im Hintertheil (afterpart) des Schiffes, in einem von den übrigen Passagieren völlig abgeschlossenem und getrennten Raum untergebracht werden müssen. Ebenso sollen für weibliche und männliche Kranke getrennte Spitäler bestehen und zu jeder Zeit rein und zum Gebrauche bereit sein.

Der Schiffsarzt hat die Verpflichtung während der ganzen Dauer der Reise ein Tagebuch zu führen, ähnlich denjenigen, welches von Ärzten auf Schiffen während der Zeit zu führen gefordert wird, wo diese von den Colonial Land and Immigration Commissioners geschartert sind.

Wenn die Zahl einzelner Frauenzimmer an Bord ohne Begleitung 5 oder mehr beträgt, so sollen diese der Sorge einer älteren Frau anvertraut werden, welche der Kapitän wählt und im Falle ihrer Unfähigkeit oder ihres schlechten Betragens dieses Postens wieder enthoben werden kann.

Jeder Einwanderer muss an den von der Colonialregierung bestimmten Ausschiffungsplätze mit seinem Reisegepäck auf Kosten des Schiffes gelandet werden.

Nur in dem Falle, dass alle die erwähnten Bedingungen getreulich erfüllt sind, erhält der Schiffseigentümer, oder dessen Agent gegen Abgabe des Vergütungsscheines (County ticket) von der Staatskasse den für jeden erwachsenen Passagier stipulirten Überfahrtsbetrag von 12 £ Sterling und für jedes Kind von 1 – 11 Jahren die Hälfte ausbezahlt.

Diesen für englische Emigranten in Kraft bestehenden Stipulationen, wie die eben angeführten, könnten leicht auch mit gewissen Modifikationen für deutsche Auswanderer von den beteiligten deutschen Regierungen eingeführt, und dadurch viel Unheil verhütet werden.

Überhaupt stellen die vorliegenden Beschwerdepunkte recht deutlich das dringende Bedürfnis heraus, dass die deutschen Regierungen die Sache der deutschen Auswanderung zu einer nationalen Angelegenheit machen und sich im eigenen Interesse mehr als bis jetzt um die Zukunft einer Volksmasse bekümmern, welche keineswegs bloß aus persönlichem Verschulden oder aus politischer Missstimmung, sondern meistens aus Gründen, welche in der Unnatürlichkeit der gegenwärtigen socialen Verhältnisse in Europa wurzeln, mit wehmütigen Herzen von der Heimath scheidet, um einem Zustande voll Kummer und Entbehrungen oder gar dem Hungertode zu entrinnen! Die vielen Millionen von Deutschen, welche von Anfang dieses Jahrhunderts den vaterländischen Boden verließen (Im Jahre 1857 allein wanderten 118.990 Deutsche aus, von denen sich 49.499 in Bremen, 31.566 in Hamburg, 13 150 in Antwerpen und 24.825 in Havre-de-Grace einschifften. Im Laufe der letzten 10 Jahre (1848-1857) betrug die Gesamtzahl der Emigranten aus Deutschland nach allen Theilen der Erde 1.187.088 Seelen!! Hamburg zählt 127 Schiffe die sich ausschließlich mit der Beförderung von Auswanderern beschäftigen.) und in den verschiedensten Theilen der Erde zerstreut, Knechte und Körner fremder Nationen wurden, gingen mit ihren gewaltigen Arbeitskräften (denen ein großer Theil der gegenwärtigen blühenden Kulturstaaten der Nordamerikanischen Union sein Bestehen verdankt) dem Mutterland völlig verloren. Ihre Produktion kam alleine dem Welttheil zu statten, in dem sie sich niederließen.

Würde sich dagegen eine vaterländische Regierung der Tausenden von Deutschen annehmen, welche alljährlich aus Mangel an Arbeit, Unfruchtbarkeit des Bodens oder Überbevölkerung, ihre Heimath zu verlassen gezwungen sind, jenseits des Oceans wenigstens ihre Existenz zu fristen, würde man den Strom der Emigration mit kluger Berechnung nach Ländern leiten, deren glückliche Lage, günstige, klimatische Verhältnisse, sowie Reichthum und Verschiedenheit der Bodenerzeugnisse, einen unausgesetzten vortheilhaften Verkehr der Emigranten mit dem Mutterlande erlaubten, wo durch deutschen Fleiß gewonnene Colonialprodukte, wie Zucker, Kaffee, Baumwolle, Reis, Indigo u.s.w. gar wertvolle Tauschartikel gegen deutsche Manufacte und Industrieerzeugnisse bilden würden, so könnten nicht nur die Arbeitskräfte deutscher Auswanderer dem Mutterlande erhalten, sondern überdies den vaterländischen Fabrikaten neue, wichtige Absatzquellen eröffnet werden.

Die Länder wo Colonialprodukte durch weiße Arbeiter ohne Nachtheil für deren Gesundheit gewonnen werden können, sind namentlich, wie wir an einer anderen Stelle bereits ausführlicher auseinander gesetzt haben, die herrlichen 4 – 8000 Fuß hohen Plateaus von Central Amerika (welche allein noch Raum für eine Bevölkerung von 5 bis 6 Millionen Menschen bieten) die südlichen Provinzen Brasiliens, die La Plata Staaten, dann Australien und das Capland (Vergleiche Central Amerika in seiner Bedeutung für den deutschen Handel und die deutsche Industrie. Vortrag gehalten in der Monatssitzung des Gewerbeverein am 2. März 1857 Wien, gedruckt bei C. Gerold & Sohn.)

Es hieße die Grenzen, welche wir uns in diesen Mittheilungen vorgezeichnet, weit überschreiten, wollten wir hier zugleich des Näheren darauf eingehen, worin eigentlich nach unserm unmaßgeblichen Dafürhalten der Schutz der Deutschen Auswanderung von Seiten des Staates zu bestehen hätte. Glücklich würden wir uns schon preisen, wäre es uns gelungen die Theilnahme und Aufmerksamkeit der Regierungen und der Regierten auf die hohe Bedeutung und die dringende Nothwendigkeit eines staatlichen Schutzes der Deutschen in fremden Welttheilen zu richten, der seinem Verwirklichen einen unsterblichen Namen und der Deutschen Nation eine neue Aera verheißt!

Quelle: Handelskammer Bremen, II.- A.I.1.Bd.5 Nr.209a