

An  
Eine verehrl. Direction  
des Nachweisungsbüreaus für Auswanderer  
Bremen

Die günstige Aufnahme, welche meine Mittheilungen als Präsident der Deutschen Gesellschaft gefunden, läßt mich erwarten, dass einige Notizen in Bezug auf die Einwanderungs-Verhältnisse in Canada, welche ich diesen Sommer Gelegenheit hatte auf einer kleinen Vergnügungsreise zu sammeln, ebenfalls willkommen sein werden.

Es besteht in Quebeck ein eigenes Emigrations-Departement unter der Oberaufsicht der Regierung, dessen Chef Herr **Buchanan**, so wie der als deutscher Agent dabei angestellte Herr **W. Sinn** mich sehr freundlich empfangen, und es sich angelegen sein ließen, mir über Alles Auskunft zu geben. Die Hauptaufgabe scheint mir zu sein, den Ankömmlingen zu ihrer Weiterreise behülflich zu sein, und es ist möglich, dass in dieser Richtung in Canada selbst mehr geschieht, als in den meisten Häfen der Vereinigten Staaten. Herr **Buchanan** versicherte, dass das bei der Landung erhobene Kopfgeld von 5 Silberlingen nicht zur Deckung der Ausgaben ausreiche, und nach der Menge von Leuten zu schließen, welche die Emigrations-Bureaus in Quebeck und Montreal umlagerten, und um Unterstützung theils in Geld, theils in Lebensmitteln verabreicht wurde, muß ich seiner Versicherung Glauben schenken. Die Mehrzahl der einwandernden Schotten und Irländer läßt sich in Ober-Canada nieder; die Deutschen gehen fast sämtlich nach dem Westen der Vereinigten Staaten. Die Reise dahin ist von Quebeck aus nicht theurer als von Newyork, Baltimore oder New Orleans, nach einigen Punkten selbst billiger, und die Route würde zu empfehlen sein, wenn einige Uebelstände aus dem Weg geräumt werden könnten. Dazu gehört, dass oftmals die Passagiere bei ihrer Ankunft in Quebeck kein gutes Unterkommen finden, und genöthigt sind zu Hunderten unter freiem Himmel zu campieren, weil es an der erforderlichen Anzahl von Logierhäusern mangelt, wenn mehrere Schiffe gleichzeitig eintreffen. Dann sind sie für die Weiterreise nach Montreal so ziemlich allein auf das täglich Abends abgehende Dampfboot angewiesen, welches nicht die nöthigen Räumlichkeiten darbietet, und die Deckpassagiere auf einen zu kleinen Platz beschränkt. Auf dem Dampfboote mit welchem ich die Reise stromaufwärts machte befanden sich ca. 250 Einwanderer, Irländer, Schotten, Norweger und einige Deutsche, welche insgesamt keine andere Schlafstätte hatten, als den harten Fußboden, und es ist mir versichert, dass auf einer Fahrt schon die doppelte und dreifache Zahl mitgenommen, wo denn kein Platz zum lagern für alle gewesen sein kann. Der schädliche Einfluß auf die Gesundheit der Leute ist erklärlich, zumal wenn ansteckende Krankheiten herrschen. Diesen Sommer hat die Cholera in Canada viele Opfer gekostet, und es wurde mir gesagt, dass in einer Nacht acht Passagiere am Bord eines Dampfbootes gestorben seien. – Sehr übel sind diejenigen Einwanderer daran, welche sich in Quebeck verleiten lassen, die Fahrt auf dem St. Lawrence mit einem Frachtboote, statt des regulären Post-Dampfschiffes zu machen. Der Preis bis Buffalo ist ungefähr derselbe; die Reise dauert aber in der Regel eine Woche länger. Es giebt in Quebeck ähnlich wie in unseren amerikanischen Häfen eine Anzahl sogenannter Runner, welche die Passagiere ausbeuten, und sich kein Gewissen daraus machen, sie förmlich an die Agenten der Frachtboote zu verhandeln. Nach der Versicherung des Herrn **Buchanan** sollen die Capitäne der Passagierschiffe häufig diesen Runnern in die Hände arbeiten, und den unrechtmäßigen Gewinn theilen. Ich musste mit Leidwesen hören, dass auch gegen **Capitän G.A. Beling** von der Bremer Bark *Livonia* dringender Verdacht von Bestechung obwaltet, indem er nach der Behauptung des Herrn **W. Sinn**, dessen Glaubwürdigkeit ich keine Ursache habe zu bezweifeln, trotz zeitiger Verwarnung dennoch seine Passagiere mit einem Frachtboote von *Hookes Jaques* ?? Stromaufwärts gesandt, statt mit dem regulären Post-Dampfschiffe. Es sollen ihrer ungefähr Hundert Personen auf diese Weise über Montreal und Buffalo nach Milwaukee befördert sein, wofür den Leuten 8 Dollars pro Kopf abgenommen, oder der nämliche Preis, wozu sie die Reise per *Royal mail Steamer* bis Hamilton, und dann weiter per Eisenbahn durch Canada in weniger als der halben Zeit hätten machen können. Etliche zwanzig dieser Passagiere sollen schon in Montreal zu der Überzeugung gelangt sein, dass man sie in Quebeck betrogen, und hier mit Aufopferung der hinterlegten Passagegelder sich des Postschiffes zur Weiterreise bedient haben. Es wurden mir in Quebeck auf dem Einwanderungsbüro einige zerrissene Fahrбилlete dieser so bitter getäuschten Leute vorgelegt, namentlich eines welches auf den Namen **Sänft** ausgestellt war. Es soll mir lieb sein, wenn **Capitän Beling** sich von den gegen ihn erhobenen Anschuldigungen reinigen kann, wiedrigenfalls verdient er eine öffentliche Rüge.

Gegen die indirekte Beförderung unserer Landsleute ist in Bezug auf Canada eben so sehr zu verwarnen, als dies so wiederholt von den verschiedenen Deutschen Gesellschaften in den Vereinigten Staaten geschehen. Herr Sinn sagte mir, dass er schon Certificate mit 700 Unterschriften gesammelt, in denen dringend von

Einschiffung in Liverpool abgeraten werde. Es ist seine Absicht diese Papiere an den Bundestag in Frankfurt a.M. zu schicken, obgleich ich ihn zu überzeugen suchte, dass sein Zweck schneller und sicherer erreicht werden dürfte, wenn er sie einem der Vereine zum Schutze deutscher Auswanderer übermache. Die Reise über England kostet den Leuten in der Regel viel mehr, als sie sich vorgestellt; sie berechnen nicht gehörig die Unkosten auf den verschiedenen Zwischenstationen und in Liverpool, und nur zu häufig müssen sie, weil die Fahrt länger dauert als sie geglaubt, ihr letztes Geld an Bord für Lebensmittel auslegen, und diese dann mit doppelten und dreifachen Preisen bezahlen. – Abgesehen hiervon ist die Behandlung der Deutschen Passagiere auf den englischen Schiffen gewöhnlich schlechter, und es kommen mehr Krankheits- und Sterbefälle auf ihnen vor, als auf unseren deutschen oder selbst fremden, auf der Weser und Elbe ausgerüsteten Fahrzeugen. – Wenn dennoch, namentlich durch Hamburger Agenten, den indirekten Beförderungen das Wort geredet wird, so liegen gewiß meistens unlautere, selbssüchtige Absichten vor. Die Expedienten wollen sich dann nicht mit einer einfachen Provision, oder Makler – Gebühr begnügen, sondern scheuen sich nicht zu anderen wenig ehrenwerten Mitteln zu greifen. – Es fehlt nicht an Beweisen des Gesagten; – ein Beispiel mag für jetzt genügen: Auf dem dieses Jahr von Liverpool in Quebeck angekommenen Schiffe *John Howell* befand sich eine Familie **Götz**, deren Tochter Doris in einem durch die Agentur von **Williams & Co.** in Hamburg darüber abgeschlossenen Überfahrts-Contracte als 15-jährig angeführt, und für welche als erwachsene Person der volle Preis bezahlt. – In der Liverpool-Passagier-Liste war das Alter des Mädchens mit 13 Jahren angegeben; da nun Kinder unter 14 Jahren in England für die Hälfte mitgenommen werden, so wird der Rheder des *John Howell* nicht mehr bekommen haben, und die andere Hälfte des hinterlegten Passagegeldes ist in die Tasche des Expedienten geflossen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich Sie auf eine Einrichtung aufmerksam machen, welche vielleicht Nachahmung verdient, nämlich dass vollständige Copien der Passagier-Listen aller aus englischen Häfen nach Canada abgehenden Schiffe & Dampfboot an das Emigrations-Departement in Quebeck gesandt werden, wo sie jedem zur Einsicht offen sind. Die Angehörigen können dadurch lange vor der Ankunft erfahren, wann und mit welchem Schiffe ihre Verwandten und Freunde zu erwarten, und da Alter und Beschäftigung in den Listen genau angegeben sind, so können Arbeitgeber sich im Voraus unterrichten, welche neue Arbeitskräfte jedes Schiff ihnen zuführen werde. – Eine gleiche Anordnung würde Ihren Mäklern und Expedienten einige Mühe verursachen, aber gewiß von Nutzen sein, und ich bin überzeugt, dass wenn Sie die Einsendung der Passagier-Listen per Dampfboot veranlassen können, unsere deutschen Zeitungen hier sie gern unentgeltlich publicieren werden. –

Die Central Ohio Eisenbahn ist jetzt fertig, und soll in einigen Wochen dem Verkehr übergeben werden. Baltimore erhält dadurch eine directe ununterbrochene Eisenbahnverbindung nach Cincinnati, und Passagiere werden im nächsten Jahre schneller und billiger von hier nach einem bedeutenden Theil der westlichen Staaten befördert werden können, als von unseren nördlichen Häfen.

Ich zeichne mit Hochachtung

Baltimore, den 30. Octbr. 1854

Schumacher  
[Konsul in Baltimore]