

Die Nordroute der Auswanderer aus der Habsburgermonarchie

*Martin Boček**

The North Journey of Emigrants from the Habsburg Monarchy

Inhabitants of the Habsburg Monarchy began to dominate in the number of immigrants heading to the United States of America after year 1883. The largest number of emigrants were heading through the North German ports, because the journey to the north of Germany was not difficult at the turn of the 19th and 20th centuries. Thanks to emigration, two German ports, Hamburg and Bremen, recorded the prosperity growth. Both ports played a major role in emigration as an imaginary gateway for emigrants from the Monarchy, and both German shipping companies, Hamburg Amerikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft (HAPAG) based in Hamburg and Norddeutscher Lloyd (NDL) of which shipping departed port Bremen, must be grateful for poor emigrants from the Habsburg Monarchy. German companies began to focus on the Monarchy market, especially after the German Government began regulating emigration from its own country, and then the two German shipping companies found a replacement in the Monarchy.

[Emigration; Habsburg Monarchy; Shipping Companies; HAPAG; Norddeutscher Lloyd; Hamburg; Bremen]

Anfang¹ des 19. Jahrhunderts verlief die Auswanderung aus der Habsburgermonarchie auf der Nordroute zumeist über die Häfen Antwerpen und Le Havre, die dortigen Behörden galten als wohlwollender bei den Kontrollen und mehr Personen passierten ungeschoren die Leibesvisitationen als in den anderen europäischen Häfen. Aufgrund der Entfernung beider Häfen von den Grenzen der Monarchie gerieten jedoch für die Auswanderer allmählich die beiden alten deutschen Hansestädte Hamburg und Bremen in den Vor-

* Department of Historical Sciences, Faculty of Arts, University of West Bohemia in Pilsen, Sedláčková 31, 301 00 Pilsen, Czech Republic. E-mail: bocekm@khv.zcu.cz.

¹ Der Beitrag entstand im Rahmen des Projektes SGS Nr. SGS-2016-022 „Die Rolle der Seegesellschaften in der Auswanderung aus Cisleithanien in die USA an der Wende des 19. und 20. Jahrhunderts“.

dergrund. Die meisten Auswanderer aus der Habsburgermonarchie schifften sich daher in den norddeutschen Häfen ein und benutzten dabei vor allem kontinentale Schifffahrtsunternehmen. Ende des 19. Jahrhunderts reisten mehr als 70 % der österreichischen Auswanderer über norddeutsche Häfen. Weitere 20 % wählten den Weg über die Häfen Antwerpen und Rotterdam, zumeist handelte es sich um Emigranten mit dem Ziel Kanada. Eine geringere Anzahl Einwohner von Österreich-Ungarn wanderten in die USA über den damals russischen Hafen Liepāja (deutsch Libau) aus, jedoch fuhren von hier nur wenige Schiffe nach Amerika und der Hafen konnte im Winter nicht genutzt werden, da er häufig zufror.² Nur 10 % der Personen verließen den Kontinent über die Häfen in Triest, Rijeka, Genua und Le Havre.³ Dies war durch die billigere Überfahrt aus den deutschen Häfen und deren bessere Zugänglichkeit für die meisten Bewohner der Monarchie gegeben. In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts spezialisierten sich die Häfen vor allem auf den Überseehandel mit verschiedenen Waren, wie Baumwolle, Zucker oder Kaffee. So wie das Interesse der Auswanderer an Reisen nach Übersee stieg, orientierten sich die norddeutschen Schifffahrtsunternehmen schrittweise auf die Personenbeförderung um. Die Vertreter beider deutscher Häfen spürten, dass die Auswanderer, die über die Häfen zu einem neuen Leben nach Übersee reisten, nicht geringe Geldmittel mit sich führten. Damit über einen Hafen eine große Anzahl Personen abgefertigt werden konnte, mussten zunächst ausreichende Kapazitäten für Übernachtung und Verpflegung errichtet werden. Hamburg und Bremen begannen bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts miteinander um den Vorrang im Auswanderertransport zu konkurrieren, zu Beginn vor allem um deutsche Kunden.⁴

Ursprünglich orientierten sich die Häfen auf die deutsche Auswanderungswelle, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann und bis in die neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts andauerte. Im

² K. WÜSTENBECKER, Hamburg and the Transit of East European Emigrants, in: A. FAHRMEIR (ed.), *Migration Control in the North Atlantic World*, New York 2005, S. 225.

³ A. KALC, Trieste as a Port of Emigration from East and Southeast Europe, in: A. MAZURKIEWICZ (ed.), *East Central Europe in Exile. Transatlantic Migrations*, Vol. 1, Cambridge 2013, S. 130–131.

⁴ J. BERGQUIS, *Daily Life in Immigrant America 1820–1870*, Santa Barbara 2008, S. 68.

Verlauf dieser Zeit kam es zu Schwankungen in der Anzahl beförderter Personen und mit ihrem Rückgang begannen die Agenten der deutschen Unternehmen, regelmäßig in der Habsburgermonarchie zu operieren. Sie bemühten sich, die dortigen Einwohner zu einem neuen Leben in Übersee zu verlocken. In die Städte und Dörfer reisten offizielle und inoffizielle Vertreter der Schifffahrtsunternehmen.⁵ Insgesamt kann von ihrem Erfolg gesprochen werden, in den Jahren 1894–1910 machten die deutschen Auswanderer nur noch 12 % der Gesamtanzahl deutsche Häfen durchlaufender Reisender aus und die Auswanderer aus der Donaumonarchie nahmen für die deutschen Reedereien an Bedeutung zu. Die deutschen Schifffahrtsunternehmen lenkten ihre Aufmerksamkeit nun vor allem auf osteuropäische Emigranten mit den USA als Ziel und der Rückgang der deutschen Überseeauswanderungswelle Anfang der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts führte zu einem erheblichen Anstieg der Transitauswanderung aus Ost- und Südosteuropa.⁶ Um die auslaufenden Dampfer zu füllen, begannen die Agenten der deutschen Schifffahrts-gesellschaften in der Habsburgermonarchie, sich wie Seelenfänger zu verhalten, die ein Traumleben hinter dem Ozean versprochen und die deutschen Reedereien nahmen im Konkurrenzkampf in der internationalen Schifffahrt einen immer wichtigeren Platz ein.⁷ Ihr Vorteil war auch, dass es bis Anfang des 20. Jahrhunderts keine regelmäßigen Verbindungen zwischen den Häfen der Habsburgermonarchie und der amerikanischen Küste bestand und Hamburg und Bremen nutzten auch ihren guten Ruf in Österreich-Ungarn, denn es handelte sich um alte Hansestädte. Die deutschen Schifffahrtsunternehmen konnten so günstige Bedingungen für die Einwohner der Monarchie bieten, vor allem dank ihrer geografischen Lage und den Anstrengungen ihrer Agenten.⁸

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es völlig normal, zu den deutschen Häfen mit der Postkutsche oder einem Flussschiff auf der Elbe zu fahren, die Armen gingen meist zu Fuß. Zahlreiche illegale Auswanderer reisten nach Hamburg und Bremen über Bayern, um die Kontrollen an den Nordgrenzen der Monarchie zu umgehen.

⁵ E. FITGER, *Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschifffahrt*, Berlin 1909, S. 5.

⁶ W. MEIXNER, *Die österreichische Auswanderung von 1848 bis zur Gegenwart*, Wien 1991, S. 77–78.

⁷ H. RÜBNER, *Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt*, Bremen 2005, S. 47.

⁸ WÜSTENBECKER, S. 225.

Legale Emigranten dagegen nutzten die Wege über die Grenzübergänge in Myslovice und Ratibořice, wo es jedoch zum Überschreiten der Grenze genügte, die gekaufte Schiffskarte vorzuzeigen.⁹ Für illegale Auswanderer aus der Habsburger-monarchie, also insbesondere für junge Männer oder polizeilich gesuchte Personen, war es durchaus üblich, gerade die deutschen Häfen zu benutzen, denn die deutschen Beamten kümmerten sich vor allem um die Bewohner der deutschen Länder und widmeten ausländischen Ausreisewilligen keine solche Aufmerksamkeit. Als Problem für die deutschen Behörden und die Auslandsvertretungen der Monarchie erwiesen sich allmählich jedoch die armen Auswanderer. Zum Beispiel warnte das Generalkonsulat in Bremen mehrmals vor Auswanderungswilligen, die in der Hoffnung nach Bremen kamen, irgendeine Arbeit auf einem Schiff zu bekommen. Gewöhnlich mussten sie dann feststellen, dass es keine solche Möglichkeit gab oder dass ihr Geld nur für die Überfahrt eines Familienmitglieds, gewöhnlich des Mannes, reicht. Aus den deutschen Häfen mussten daher Viele zurückkehren, jedoch fassten dann die österreichischen Behörden den Verdacht, dass die erfolglosen Auswanderer Verträge mit den Schiff-fahrtsunternehmen geschlossen hatten (die aus den deutschen Häfen Zurückkehrenden sollten in der Heimat weitere Einwohner der Monarchie für ein Leben in Übersee gewinnen). Jedoch handelte es sich meist um Menschen, die bereits zu Beginn ihrer Reise vom neuen Leben enttäuscht waren und nur nach Hause zurückkehren wollten.¹⁰

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begannen spezielle Auswandererzüge zu verkehren, und zwar deshalb, weil die Kapazitäten des normalen Eisenbahnverkehrs nicht mehr ausreichten, die große Anzahl Personen zu befördern, die in die deutschen Häfen reisen wollten.¹¹ Damals fuhren die Auswanderer mit dem Zug über Berlin bis in die deutschen Häfen. Die Eisenbahnstrecke von Dresden nach Leipzig und weiter über Hannover nach Bremen und Hamburg wurde

⁹ Ladislaus von Szögyény an Agenor Gołuchowski, 10.01.1906, Berlin, Österreichisches Staatsarchiv, Wien, Abteilung Haus-, Hof- und Staatsarchiv (im Folgenden nur OeStA/HHStA), Ministerium des Äußern 1735–1924 (im Folgenden nur MdÄ), Administrative Registratur (im Folgenden nur AR), Aus- und Einwanderungen, Generalia G 1871–1918, F 15, Kart. 32.

¹⁰ J. POLIŠENSKÝ, *Úvod do studia dějin vystěhovalectví do Ameriky. Obecné problémy dějin českého vystěhovalectví do Ameriky 1848–1914*, 1. díl, Praha 1992, S. 19.

¹¹ Ch. ZENTNER, *Illustrierte Geschichte des Deutschen Kaiserreichs*, München 1986, S. 214.

bereits in den vierziger und fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts erbaut. In den 50iger Jahren wuchs das Streckennetz weiter an, eine Verbindung bestand aus Deutschland über Prag nach Wien. Die Strecke von Prag nach Hamburg maß annähernd 670 Kilometer und die Fahrt dauerte Ende des 19. Jahrhunderts 30 und mehr Stunden, etwas kürzer war die Bahnreise nach Bremen. In den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts hatten die deutschen Eisenbahngesellschaften im Grunde ihr Hauptstreckennetz fertig ausgebaut.¹²

Waren die Auswanderer gut im Hafen angekommen, erwartete sie ein mehrtägiger Aufenthalt in der Stadt und dann die Einschiffung an Bord eines Schiffs der deutschen Schifffahrtsunternehmen, meist handelte es sich um den *Norddeutschen Lloyd* oder die *HAPAG*. Diese entwickelten sich zwar langsamer als ihre britischen Hauptkonkurrenten, doch 1914 besaßen beide Unternehmen zusammen mehr als die Hälfte des gesamten Schiffsraums der deutschen Flotte, womit sie die größten Reedereien der Welt waren, jedoch überstieg zum Beispiel die Kapazität aller Schiffe Großbritanniens um 20,5 Millionen BRT die Gesamttonnage der deutschen Schiffe. Diese Zahl war auch viermal so hoch wie der Schiffsraum aller Flotten der sonstigen Länder zusammen.¹³

Bremen

Von den beiden deutschen Häfen begann sich die Stadt Bremen als erste auf Auswanderer zu spezialisieren, die Stadtvertreter nutzten den Drang der deutschen Emigranten nach einer Überfahrt in die USA aus. Bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Bremen ein wichtigerer Hafen in Nordeuropa als das belgische Antwerpen und 1855 übertraf es in der Anzahl der beförderten Auswanderer den bislang meistbenutzten Hafen Le Havre.¹⁴ Bis zum 19. Jahrhundert zog Bremen Nutzen aus seiner Lage an der Weser, doch bereits Ende des 18. Jahrhunderts war offenbar, dass hier nicht so viele Überseedamp-

¹² F. NOVODVORSKÝ, *Průvodce katolíka. Der Begleiter des Katholiken nach Amerika*, Praha 1894, S. 139–140.

¹³ G. RITTER, *The Kaiser and His Ship Owner. Albert Ballin the HAPAG Shipping Company and the Relationship between Industry and Politics in Imperial Germany and the Early Weimar Republic*, in: H. BERGHOFF – J. KOCKA – D. ZIEGLER (ed.), *Business in the Age of Extremes*, Washington 2013, S. 19.

¹⁴ BERGQUIST, S. 69.

fer abgefertigt werden können; als Problem erwies sich auch das flache Flussbett, das mit Sand zugesetzt war, der regelmäßig beseitigt werden musste. Vor allem aus diesen Gründen begann der Bau des neuen Hafens Bremerhaven an der Mündung der Geesten in die Weser an der Nordsee.¹⁵ Der Stadt Bremen gelang es, vom Königreich Hannover ein Gebiet von 88,7 Hektar an der Flussmündung zu erwerben. Der Kaufvertrag wurde am 11. Januar 1827 von König Georg IV. und dem damaligen Bürgermeister von Bremen Johann Smidt unterzeichnet, der später zum Gründer von Bremerhaven wurde. Noch im selben Jahr begann man mit dem Bau und bereits 1830 konnte der neue Hafen teilweise seiner Bestimmung übergeben werden. Anfang 1832 zählte er zu den wichtigsten Warenumschnlagplätzen in Europa.¹⁶ Zum Auswandererhafen wurde er mit dem Anlegen des Schiffs *Washington*, das hier am 19. Juli 1847 aus New York eintraf. Der Dampfer gehörte der amerikanischen Reederei *Ocean Steam Navigation Company*,¹⁷ die nun eine regelmäßige Verbindung zwischen Europa und den USA unterhielt. Bremerhaven wurde so zu einem internationalen Hafen, in dem sich dann Auswanderer in großer Zahl einschifften.¹⁸

Im Jahr 1851 wurde der Hafen zu einer selbstständigen Stadt, jedoch wollte Bremen die Kontrolle über sein Gebiet behalten und zugleich die Auswanderungswirtschaft in der Stadt selbst halten. Deshalb erließ der Bremer Senat bereits 1840 einen Beschluss, der es nur Bremer Bürgern erlaubte, an der Auswanderungswirtschaft teilzuhaben, was auch für die Bewohner von Bremerhaven galt, diese mussten offiziell Einwohner von Bremen bleiben. Wenn sich die Emigranten im neuen Hafen einschifften, stand in ihren Papieren als Ausgangshafen weiterhin die Stadt Bremen.¹⁹ Die Entwicklung von Bremerhaven war vor allem mit der Auswanderungswelle verbunden, die um 1845 an

¹⁵ M. LEONHARD, Die Unternehmerfamilie Rickmers. Vom Segelschiff zum Konzern. Schiffahrt, Schiffbau Handel 1834–1918, in: J. ELVERT – S. HESS – H. WALLE (ed.), *Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schiffahrt, Werften, Handel, Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert*, Hamburg 2010, S. 33–36.

¹⁶ *Statistischer Auswandererbericht*, 17. März 1883, Bremen, Staatsarchiv Bremen, Senatregistratur, Schiffahrt zur See, Kart. 3–S, 2.b.

¹⁷ Ozeanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.

¹⁸ F. HYDE, *Cunard and the North Atlantic 1840–1973. A History of Shipping and Financial Management*, New York 1975, S. 37.

¹⁹ BERGQUIST, S. 68; K. BROWN, *Passage to the World. The Emigrant Experience 1807–1940*, Barnsley 2013, S. 33.

die 30 000 Personen jährlich zu dem Hafen brachte. Jedoch konnte der Hafen nicht mehr Segelschiffe und Dampfer fassen, was die Stadtväter zu dem Beschluss führte, die vorhandenen Kapazitäten zu erweitern und eine neue Mole für die größeren Schiffe anzulegen. Deren Bau begann bereits in den vierziger Jahren und 1852 wurde die Erweiterung abgeschlossen, die neuen Lade- und Speicheranlagen wurden zu den größten im damaligen Europa.²⁰ Im Jahr 1872 erreichte die Auswandererzahl 80 000 und erneut war es erforderlich, in die Weiterentwicklung des Hafens zu investieren. Die Stadtvertreter beschlossen den Bau eines dritten Abschnitts, der 1875 fertig gestellt wurde und den Namen Kaiserhafen erhielt.²¹

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts spielte sich die Reise nach Bremerhaven so ab, dass die Auswanderer in Bremen die erforderlichen amtlichen Angelegenheiten erledigten, dann konnten sie zum Hafen reisen, wohin man mit dem Schiff auf der Weser fahren konnte. Dies allein dauerte meist bis zu mehreren Tagen, obwohl es sich nur um eine annähernd 60 km lange Strecke handelte. Sämtliche Prozeduren vor dem Einschiffen auf das Überseeschiff zogen sich in die Länge, was für die an der Auswanderungswelle verdienenden Hanseaten von Vorteil war. Sie bemühten sich, von den Auswanderern so viel Geld wie möglich einzunehmen und verkauften ihnen verschiedenste notwendige und unnötige Dinge. Mitte des 19. Jahrhunderts beschleunigte dann der technische Fortschritt die Verbindung zum Hafen, was die Reise selbst um einen Tag verkürzte. Im Jahr 1862 wurde auch die Eisenbahnlinie zum neuen Hafen fertig gestellt, die diese Reise noch einmal verkürzte.²² In der Regel fuhren zunächst von Bremen in den Hafen die Passagiere der billigsten Klasse, sie kamen annähernd 3 Stunden vor dem Ablegen des Schiffs in Bremerhaven an, ihnen folgten die Passagiere der 2. und 1. Klasse. Die Züge fuhren in die sog. Lloydhalle in Bremerhaven und die Reisenden gingen dann entweder direkt zum Besteigen ihres Schiffs, oder in die Wartesäle.²³

²⁰ T. FITTKAU, *In die Neue Welt. Von Bremerhaven nach Amerika. Atlantiküberquerung im 19. Jahrhundert und die Bedingungen an Bord der Schiffe*, Stuttgart 2010, S. 55.

²¹ G. LEHMANN-FELSKOWSKI, *Deutschlands Hafen und Wasserstraßen in Wort und Bild*, Bremen 2012, S. 31.

²² BERGQUIST, S. 68.

²³ FITTKAU, S. 57–58.

Für einen bequemen Aufenthalt der Auswanderer in der Stadt baute der Stadtrat Herbergen, die der öffentlichen Kontrolle unterlagen. Im Jahr 1852 wurde das Auswandererhaus errichtet, das Unterkunft für 2 000 Menschen sowie Verpflegung in Speiseräumen bot. Für das Abhalten von Gottesdiensten diente eine für den katholischen wie den evangelischen Ritus eingerichtete Kapelle. Es befanden sich hier auch Informationsbüros und eine Krankenstation mit 35 Betten für kranke Reisende. Bereits im folgenden Jahr entstand ein weiteres Auswandererhaus. Einer der Emigranten beschrieb 1853 die Situation in den Herbergen wie folgt: „Die Anzahl der über die Stadt Bremen Auswandernden steigt unentwegt, in den Auswandererhäusern übernachten hier 6 000 Personen. Die Unterbringung ist nicht schlecht und das Warten auf die abgehenden Schiffe nicht so schlimm.“²⁴ Bis Ende des Jahrhunderts wurden dann weitere Herbergen für die Reisenden errichtet, die bald ein eigenes Stadtviertel bildeten, zeitweilig konnten hier in allen Auswandererhäusern zusammen bis zu 10 000 Personen wohnen. Für wohlhabendere Reisende wurde das Hotel Warschau erbaut, das sich vor allem auf jüdische Auswanderer spezialisierte, denen es zum Beispiel koschere Verpflegung bot.²⁵ Bremerhaven wurde also vor allem als Auswanderungshafen ausgebaut, der sich unter der Kontrolle der Stadt Bremen befand, deren Vertreter das Recht besaßen, auch in die Beförderung der Reisenden auf See einzugreifen. Der Bremer Stadtrat erließ neue Vorschriften für die Reedereien, die den Aufenthalt der Auswanderer auf den Schiffen selbst regelten. Der Bremer Senat begann 1832, die Schiffe zu kontrollieren, ob sie wenigstens teilweise für die Personenbeförderung hergerichtet sind und ob sie in der Lage sind, den Atlantischen Ozean ohne Zwischenfälle zu überqueren. Den Schiffskapitänen ordnete die Stadt Bremen an, dass sie für die Überseefahrt ausreichend Lebensmittel für 90 Tage an Bord haben müssen. Ferner wurden Anforderungen an die genaue Dokumentierung jedes Passagiers oder an den Mindestraum für die Auswanderer an Bord gestellt.²⁶ Im Jahr 1851 unternahm die Stadt weitere Schritte zur Verbesserung der Bedingungen für die Auswanderer und richtete Informationsämter für Emigranten in den Eisenbahnstationen, im Ha-

²⁴ D. KNAUF, *Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung in die USA über Bremen und Bremerhaven*, Bremen 1993, S. 12.

²⁵ FITTKAU, S. 60.

²⁶ BERGQUIST, S. 69.

fen und im Stadtzentrum ein. In diesen Auskunftsbüros erhielten die Auswanderer offizielle Informationen über die UnterkunftsKapazitäten im Hafen, über vorhandene Geschäfte und die Überfahrt selbst, einschließlich einer Bewertung der Reedereien und ihrer Fahrpläne. 1866 erfolgte die letzte große Änderung der Auswanderergesetze in Bremen, das Anfang des 20. Jahrhunderts, in der Zeit der größten Auswanderungswelle, bereits völlig unzureichend erschien. Von 1880 bis zum Beginn des ersten Weltkriegs wurde die Wirtschaft von Bremen von der Auswanderung dominiert. Die ursprüngliche Aufgabe des Hafens als Umschlagpunkt für Rohstoffe aus den verschiedenen Teilen der Welt wurde schrittweise von der Auswanderungswelle überschattet. In der Stadt entstanden Krankenhäuser und Herbergen für die Emigranten, die Betten in ihnen waren im Rahmen der Schiffskarte bezahlt.²⁷ Ab 1883 durchliefen die Stadt alljährlich bis zu 100 000 Auswanderer aus Deutschland und anderen Teilen Europas. Der in Bremen gegründete *Norddeutsche Lloyd* wurde dank der Auswanderer zu einem der größten Schifffahrtsunternehmen Europas. Im Jahr 1907 reichte die Anzahl der abgefertigten Auswanderer an die Einwohnerzahl der Stadt heran, was insgesamt den für die damalige Zeit schwindelerregenden Betrag von 325 Millionen Mark an Überfahrtsgebühren einbrachte.²⁸

Hamburg

Der zweitwichtigste deutsche Hafen für die Auswanderer aus der Habsburgermonarchie war Hamburg, jedoch widmete der Stadtrat bis Mitte des 19. Jahrhunderts der Auswanderungswirtschaft kaum Aufmerksamkeit. Die Stadt selbst stellte auch anfangs keine Konkurrenz für Bremerhaven dar, was sich ebenfalls aus den Statistiken für die Jahre 1841 bis 1846 ergibt, nach denen von Bremerhaven 115 000 Emigranten ablegten und von Hamburg nur 11 000.²⁹ Der Hafen bestand bereits seit den Zeiten Karls des Großen und spielte später eine wichtige Rolle als Hansehafen für den Ostseeraum. Die günstige Lage an der Elbe und der Zugang zur Ostsee waren für seine Entwicklung über-

²⁷ NOVODVORSKÝ, S. 151.

²⁸ T. A. GROOS – R. GROSS, *Traveling Between Worlds. German American Encounters*, Bryan 2006, S. 158.

²⁹ E. DUBROVIC, *Emigration from Central Europe to America 1880–1914*, Rijeka 2008, S. 69.

aus wichtig. Im Jahr 1510 wurde Hamburg kaiserliche Stadt und es bewahrte sich seine Stellung auch beim Niedergang der Hanse im 17. Jahrhundert.³⁰ Auf dem Wiener Kongress von 1815 erteilte man Hamburg den Status einer freien Stadt, was 1819 offiziell bestätigt wurde. Die Stadt wurde Mitglied des Deutschen Bunds und nach dem Entstehen des Deutschen Kaiserreichs im Jahr 1871 wurde sie einer der Teilstaaten.³¹ Ab Ende des 17. Jahrhunderts wanderten in größerem Maß Deutsche über den Hafen in die britischen Kolonien aus, vor allem nach Nordamerika. Dann beschränkte Hamburg jedoch 1768 per Gesetz die Auswanderung über die Stadt und das Einschiffen von Emigranten über den Hafen war so für bestimmte Zeit im Grunde verboten, da man befürchtete, dass der Zustrom von Armen in die Stadt Probleme bringen könnte. Das Gesetz galt bis 1817, als es durch den Druck der örtlichen Händler geändert wurde.³² Anders als Bremen konzentrierte sich Hamburg nicht von Anfang an auf die Auswanderer. Wie jedoch die Stadtvertreter bei den anderen Häfen sahen, dass dies dank der Emigranten reich wurden, widerrief der Hamburger Senat 1837 seinen vorhergehenden Beschluss. Aufgrund dieser legislativen Änderung konnten nun Auswanderer in die Stadt strömen. Hamburg wurde mit der Zeit zu einem bedeutenden Transithafen in Deutschland und wuchs schrittweise zu einem der größten Häfen in ganz Europa heran. Seine Konkurrenten waren die Hafenstädte in den Niederlanden, in Belgien sowie auf deutschem Gebiet Bremen. Der Nachteil von Hamburg war, dass die anderen Häfen eine längere Tradition bei der Verbindung in die Vereinigten Staaten von Amerika und bereits bewährte Überseelinien hatten.³³

Hamburg wurde dann bis Ende des 19. Jahrhunderts nach und nach zum größten Kontinentalhafen und zum Hauptkonkurrenten für Bremen. Der Hafen zog auch Nutzen aus seiner geografischen Lage und der Nähe zu den nordischen Ländern. Zahlreiche Skandinavier wählten Hamburg als Ausgangspunkt für ihre Überseereise. Ende des

³⁰ F. BÖER, *750 Jahre Hamburger Hafen*, Hamburg 1939, S. 7–27.

³¹ D. KRAUSE, *Die Commerz und Disconto-Bank 1870–1920/23. Bankgeschichte als Systemgeschichte*, Stuttgart 2004, S. 45.

³² A. M. THEDE-OTTOWELL, *Hamburg. Vom Alsterhafen zur Welthafenstadt*, Hamburg 1996, S. 147.

³³ T. ADAM – W. KAUFMAN, *Will, Germany and the Americas. Culture Politics and History*, Santa Barbara (Denver) – Oxford 2005, S. 475.

19. Jahrhunderts wurden dann seine Kapazitäten durch die neue Auswanderungswelle aus Europa ausgelastet; über den Elbhafen wanderten die meisten russischen und polnischen Juden aus, die vor den Verfolgungen im Zarenreich flohen. Als günstig erwies sich auch die angelegte Eisenbahnverbindung, um 1880 bestanden regelmäßige Zugverbindungen mit Städten wie Budapest, Wien, Prag, Krakau oder Lemberg (Lwiv).³⁴

Ein Problem für Hamburg war jedoch von Anfang an sein schlechter Ruf unter den Auswanderern: es galt als überteuert. Diese Situation begann der Stadtssenat 1850 dadurch zu bekämpfen, dass er den Verein zum Schutz von Auswanderern gründete, der Informationen über die Konsulate in den USA und Wechselkurse vermittelte, die Durchschnittspreise der Hamburger Hotels mitteilte oder Empfehlungen für die Überfahrt auf den Ozeandampfern erteilte.³⁵ Ebenso wurde ein Auswanderungsamt für Hafen und Schifffahrt eingerichtet, das zur Kontrolle der Einhaltung der erlassenen Auswanderungsgesetze bestimmt war.³⁶ Im Jahr 1855 wurde der Auswandererausschuss gegründet, in dem Vertreter der Stadt und Kaufleute saßen. Der Ausschuss arbeitete mit den Polizeibehörden zusammen und überwachte die Einhaltung der Vorschriften für die Personenbeförderung.³⁷ Die Angestellten des Ausschusses hielten Auswanderer bereits bei ihrer Ankunft auf dem Bahnhof an und gaben ihnen Auskunft über das Auslaufen der Schiffe und über Unterkunftsmöglichkeiten, oft auch in der Sprache der Ankömmlinge. Dank dem Ausschuss gewann Hamburg nach und nach einen guten Ruf als Auswanderungshafen.³⁸ Der Stadtrat beaufsichtigte auch die Preise für Übernachtung und Verpflegung. Mit seiner für die Auswanderer bestimmten Verordnung vom 26. Mai 1887 legte er eindeutig die Preise fest, die von den Gewerbetreibenden berechnet werden durften.³⁹ Für die Gasthöfe war auch

³⁴ DUBROVIC, S. 71.

³⁵ WÜSTENBECKER, S. 223–224.

³⁶ THEDE-OTTOWELL, S. 148.

³⁷ *Bericht der Hamburger Gesellschaft über den Auswandererschutz*, 7. Februar 1855, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Wirtschaft und Verkehr (im Folgenden nur WuV), Auswanderungsamt (im Folgenden nur Aus.), Auswanderungsamt I. (1840–1944), Kart. 373–7 I.

³⁸ WÜSTENBECKER, S. 224.

³⁹ *Protokoll der Stadtratstagung*, 25. Mai 1887, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Senatskollegium (im Folgenden nur Sk), Statistik des Deutschen Reiches 1866–1930 (im Fol-

festgelegt, welchen Komfort sie den Auswanderern zu bieten hatten: „Als Betten für Auswanderer haben Betten für eine oder zwei Personen mit Strohsäcken (oder Matratzen) sowie mit der sonstigen zum Zudecken erforderlichen Ausstattung zu dienen. Sollte es Zweifel an der Reinlichkeit des Schlafgängers geben, muss ihm keine Bettdecke gegeben werden. Auf dem Fußboden sollen keine Auswanderer gebettet werden. Die Anzahl der Reisenden, die untergebracht werden dürfen, wird für die Gasthöfe amtlich begrenzt.“⁴⁰ Ferner wurde mit der Verordnung bestimmt, dass „ohne Begleiter reisende Frauen und Mädchen, die entgegen dem Wortlaut des Regulativs mit Männern in einem Raum untergebracht wurden, unter Berufung auf die Festlegungen des Regulativs ein getrenntes Schlafzimmer fordern sollen“.⁴¹

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammten die nach Hamburg kommenden Auswanderer vor allem aus Osteuropa und eine Reihe von ihnen bevorzugte gerade den Hafen an der Elbe als am besten zu erreichendes Zwischenziel. Ab den 80iger Jahren des 19. Jahrhunderts reichte dann der Hafen nicht mehr für die hohe Anzahl Auswanderer aus, die häufig aus den ärmsten Teilen Polens stammten. Die Emigranten kamen mit verschiedenen Krankheiten und aufgrund der großen Personenzahl konnten diese nicht immer festgestellt werden. Eine Krankheit, mit der sich ein Großteil der Menschen angesteckt hatte, war die Cholera. Sie brach mehrmals zu einer Epidemie aus und im August 1892 spielte sich eine der letzten ab. Der Stadtrat unternahm erhebliche Anstrengungen, damit die Cholera nicht solche Ausmaße annimmt, und schuf daher Auffangstationen für kranke Auswanderer. Im ganzen Jahr steckten sich in Hamburg mit dieser Krankheit annähernd 8 600 Menschen an.⁴² Die Cholera wurde anscheinend von russischen Emigranten in die Stadt eingeschleppt, doch bemerkte der damalige Hamburger Arzt Theodor Deneke dazu: „Die Entfernung von Odessa, Moskau und Hamburg beträgt etwa 1 700 oder 1 800 Kilometer. Ich kenne keinen Fall in der Geschichte, dass die Cholera so weit und die ganze Zeit durch besiedeltes Gebiet gereist wäre, ohne eine Ansteckung verursacht zu haben.“⁴³ Deneke kam zu dem Schluss, dass die Krankheit wahr-

genden nur SdDR), Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, Kart. 6909.

⁴⁰ NOVODVORSKÝ, S. 148–149.

⁴¹ Ebenda, S. 149.

⁴² BÖER, S. 56.

⁴³ WÜSTENBECKER, S. 227.

scheinlich aus dem französischen Le Havre in den Hafen gelangt sei, wo sie bereits im Juli 1892 auftauchte. Wie auch immer die Cholera nun nach Hamburg gelangt war, sie kostete 8 000 Menschen das Leben.⁴⁴ Der Stadtrat bemühte sich während der ganzen Epidemie, die Folgen der Krankheit zu lindern, er ordnete an, dass die Wege für die zum Hafen strebenden Auswanderer strikt vom Rest der Stadt getrennt werden, damit sich die Infektion nicht ausbreiten kann.⁴⁵ Die deutschen Behörden wollten sogar die Grenze zur Habsburgermonarchie und zu Russland schließen, um einem weiteren Zustrom von Auswanderern zu verhindern, doch wurden sie von den deutschen Unternehmern überzeugt, dass dies für deren Firmen hohe Verluste bedeuten würde, deshalb sollte die Krankheit in den Hafenstädten isoliert werden. Für die Kranken stellte die Stadt besondere Übernachtungseinrichtungen mit medizinischer Pflege zur Verfügung.⁴⁶ Trotz alledem sank die Anzahl der Passagiere, die über Hamburg reisten, rapid ab: von 144 000 im Jahr 1891 auf 39 000 im Jahr 1894.⁴⁷ Die Krankheit fügte so den Hamburger Kaufleuten große finanzielle Probleme zu und auch die Reederei HAPAG geriet in Geldschwierigkeiten, doch auch der *Norddeutsche Lloyd* blieb nicht verschont und beide Unternehmen bezifferten ihre Verluste für das Jahr 1892 auf 9 Millionen Mark. Weitere 2 Millionen Mark verloren die deutschen Eisenbahngesellschaften. Wegen der Epidemie stieg die Wichtigkeit der Route über Bremen und die HAPAG löste die Lage geschickt so, dass sie im Januar 1893 einen Teil ihrer unternehmerischen Tätigkeit auf den Hafen Nordenham übertrug, der nahe bei Bremerhaven lag. Trotzdem überdauerte die Epidemie und die Schifffahrtsunternehmen versuchten, sie in Zusammenarbeit mit der Regierung in Berlin zu lösen. Die Angelegenheit fiel in die Kompetenz des preußischen Innenministers Botho Wendt August Graf zu Eulenburg, an den die Vertreter der Reedereien am 24. Juli 1893 eine Bittschrift richteten. Daraufhin wurde eine Kontrollkommission ins Leben gerufen, die die Auswanderer und ihren Gesundheitszustand direkt überwachte. Alle Emigranten wurden

⁴⁴ Ebenda.

⁴⁵ *Protokoll der Stadtratstagung*, 20. September 1892, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Sk, SdDR, Auswanderung: Auswanderungsstatistik 1870–1895, Kart. 6909.

⁴⁶ BÖER, S. 55.

⁴⁷ A. KLUDAS, *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*, 3. Teil, Hamburg 1986, S. 70.

einer medizinischen Untersuchung unterzogen und ihr Gepäck wurde desinfiziert. Die gesunden Auswanderer durften ihre Seereise über deutsche Häfen antreten, die Kranken verlegte man in medizinische Einrichtungen, einige mussten 14 Tage in Quarantäne bleiben, damit sich ihre eventuelle Krankheit nicht auf die Schiffe ausbreitet. Diese Kontrollen bezahlten die Reedereien aus ihren finanziellen Reserven und sie trugen in Zukunft auch die Verantwortung für den Gesundheitszustand der Passagiere und deren Beherbergung. In ihre Kompetenz fielen ferner die Passkontrollen und die Überprüfung, ob die Emigranten ausreichend Geldmittel zum Niederlassen in ihrem Ziel-land besitzen, was von der amerikanischen Regierung in Ellis Island geprüft wurde.⁴⁸

Das Bemühen, die Reisenden vom Rest der Stadt zu trennen, war während der gesamten zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu erkennen. Den Auswanderern wies der Stadtrat ein Randgebiet der Stadt mit dem Namen Veddel zu, das in der Nähe der Eisenbahn lag, eine Ausdehnung von 60 000 m² besaß und dessen Übernachtungs-einrichtungen bis zu 5 000 Emigranten auf einmal beherbergen konnten. Die HAPAG schrieb in ihren Werbeprospekten von Veddel als dem größten Hotel der Welt.⁴⁹ Die Auswanderer fanden hier zeitweilige Unterkunft, Büros der Schifffahrtsunternehmen und Wechselstuben vor. Es befanden sich hier an die 30 Gebäude: Herbergen, Speiselo-kale, ein Musikpavillon oder eine Kirche und eine Synagoge. Zweck dieses sicheren Ortes war es, den Auswanderern das Warten auf das Ablegen ihres Schiffs zu erleichtern. Der Stadtrat beaufsichtigte den Schutz der Auswanderer und in den Warteräumen achteten Wach-männer auf Ordnung. Veddel galt als ein Ort mit billiger Unterkunft und Verpflegung. Die reicheren Emigranten stiegen in Hotels in der Stadt ab. Doch auch trotz der verbesserten Bedingungen für die Aus-wanderer konnte nicht immer sofort für eine entsprechende Unter-bringung gesorgt werden, es gab auch Beschwerden über ihre Quali-tät: *„Die Polen warten auf dem Bahnhof auf ihren Empfang. So werden die Auswanderer in der freien Hansestadt Hamburg nachts, im Nebel, in Kälte und Schnee, in Wind und Regen, in offenen Waggonen nach fast einer Stun-de zu ihren Unterkünften gefahren, wo sie allerdings nicht mehr ihr eigener*

⁴⁸ WÜSTENBECKER, S. 228.

⁴⁹ DUBROVIC, S. 71.

Herr sind.“⁵⁰ Nach den Epidemien, die Hamburg heimsuchten, erließ der Stadtrat eine Anordnung, wonach alle in das Viertel Veddel reisenden Personen einer medizinischen Untersuchung zu unterzogen sind.⁵¹ In Hamburg selbst befanden sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts drei Krankenhäuser, die vor allem den Auswanderern dienten.⁵² Aus dem Viertel Veddel fuhren die Emigranten zum Einschiffen zum Hafen. In den Jahren 1887 bis 1895 erbaute man einen Kanal, der die Fahrt der großen Dampfer direkt aus dem Stadthafen in die Nordsee und Ostsee ermöglichte, so dass die Reisenden nicht von Hamburg an die Küste gefahren werden mussten. Der sog. Kaiser-Wilhelm-Kanal maß 100 Kilometer und erreichte eine Breite von 103 Metern, seine Tiefe betrug 11,33 Meter, so dass er auch für große Dampfer schiffbar war.⁵³

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG)

Ebenso wie von Bremen wurde die erste regelmäßige Schifffahrtslinie von Hamburg nach New York 1828 zur Beförderung von Post, Personen und Gütern eingeführt. Bedient wurde sie mit Segelschiffen einer amerikanischen Reederei. Im Jahr 1836 begannen ihnen jedoch die Schiffe der Hamburger Gesellschaft Sloman zu konkurrieren, die im selben Jahr eine regelmäßige Verbindung zwischen Hamburg und New York für Waren, Passagiere und Post einrichtete.⁵⁴ Das Unternehmen prosperierte und 1850 setzte es auf der Linie nach New York das damals moderne Schiff *Helene* ein.⁵⁵ Die größte Bedeutung für die Geschichte Hamburgs und teilweise auch für die europäische Auswanderung allgemein begann die *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-*

⁵⁰ *Hamburger Fremdenblatt*, 9. Januar 1896, S. 2.

⁵¹ *Protokoll der Stadtratstagung*, 20. Oktober 1893, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Landherrenschaft Bergedorf 1872–1906 (im Folgenden nur LB), Ansteckende Krankheiten (im Folgenden nur AK), Cholera-Epidemie im Jahre 1892; Maßregeln gegen das Wiederaufleben der Cholera 1893 und 1894, Kart. 415–3_422.

⁵² NOVODVORSKÝ, S. 147.

⁵³ BÖER, S. 55.

⁵⁴ Ch. THIESS, *Kurze Geschichte der deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert*, 136. Teil, Bremen 2010, S. 4.

⁵⁵ *Geschichtssabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert, zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, Hamburg 1901, S. 4; R. AGSTNER, *Austria-Hungary and It's Consulates in United States of America since 1920*, Berlin 2012, S. 63.

Actien-Gesellschaft zu spielen, die 1847 in Hamburg mit dem relativ geringen Kapital von 300 000 Mark gegründet wurde, das vor allem von deutschen Banken investiert wurde. Ihre Aktien gab das Unternehmen im kleinsten Nennwert von 5 000 Mark aus und sie konnten nur von Bürgern der Stadt Hamburg erworben werden; zu Beginn hatte die Gesellschaft insgesamt 33 Aktionäre.⁵⁶ Unter den Gründern befanden sich bedeutende Hamburger Kaufleute und Schiffseigner und mit der Leitung des Unternehmens wurde einer der Großaktionäre, Adolph Godeffroy betraut, der sich von Anfang an auf den Ausbau einer regelmäßigen Schifflinie von Hamburg nach Nordamerika konzentrieren wollte.⁵⁷ Zunächst verfügte die *HAPAG* nur über zwei Segelschiffe. Das erste auf der regelmäßigen Linie nach New York eingesetzte Schiff war die *Deutschland*, die 20 Kajüten für Passagiere und 200 Plätze für Auswanderer besaß, jedoch hauptsächlich für Fracht bestimmt war, obwohl die *HAPAG* sich überwiegend der Personenbeförderung nach Nordamerika widmen wollte. Das Schiff war 1847 in deutschen Werften erbaut worden und hatte eine Wasserverdrängung von 717 BRT. Es galt auch als schönes und bequemes Segelschiff. Nach seinem Stapellauf verkündeten die Unternehmensvertreter am 15. Oktober 1848 offiziell die Aufnahme des Personenverkehrs nach New York, diese Jungfernfahrt bewältigte sie in 42 Tagen, die Rückreise dauerte dank besserem Wind 30 Tage.⁵⁸

Das Unternehmen wies bald Gewinn aus und zahlte 1853 seinen Aktionären die ersten Dividenden aus. Seine Flotte wuchs rasch an, 1855 kaufte die *HAPAG* ihren ersten Dampfer, die *Borussia*, die in der Werft *Caird and Company* im schottischen Greenock gebaut wurde. Die Reederei gab auch ihr Schwesterschiff *Hammonia* mit einer Tonnage von 2130 BRT in Auftrag. Es handelte sich um Schiffe mit kombiniertem Antrieb, die neben Segeln ebenso über Dampfmaschinen verfügten. Bereits 1857 bestellte man zwei weitere etwas größere Schiffe mit den Namen *Austria* und *Saxonia*, jedoch bereits ein Jahr später versanken 1858 die *Austria* und die *Deutschland* und wurden durch die

⁵⁶ H. FLÜGEL, *Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen*, Jena 1914, S. 251.

⁵⁷ H. HERZ, *Guide Through Germany, Austria-Hungary, Switzerland, Italy, France, Belgium, Holland, the United Kingdom, Spain, Portugal, & co. Souvenir of the Hamburg-American Line*, Hamburg 1907, S. 10.

⁵⁸ *Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, S. 4; FLÜGEL, S. 251.

Dampfschiffe *Teutonia* und *Bavaria* ersetzt. Auch trotz dieser Schwierigkeiten wurde die *HAPAG* bald zu einem Konkurrenten des *Lloyd* und übertrumpfte ihn bei der Erweiterung ihrer Schiffsrouten zu neuen Zielen, vor allem nach Kanada. Die Schiffe der Reederei konnten alle vierzehn Tage eine regelmäßige Verbindung mit New York bieten. Im Jahr 1867 verkaufte das Unternehmen dann alle verbliebenen Segelschiffe und widmete sich nur noch der Dampfschiffahrt. Danach geriet die *HAPAG* jedoch in finanzielle Probleme, da der amerikanische Bürgerkrieg und der damit verbundene Rückgang der beförderten Passagierzahlen in die Geschäftsinteressen der Firma eingriffen. Da sich das Unternehmen gegenüber den sonstigen Reedereien hauptsächlich auf den Personenverkehr konzentrierte, waren seine Verluste höher als die der anderen Schifffahrtsunternehmen. Auch die Zeit des preußisch-französischen Krieges in den Jahren 1870 bis 1871 schadete der Gesellschaft. Der *HAPAG* gelang es jedoch, die schlechten Zeiten zu überwinden und sie gab neue Dampfschiffe in Auftrag, die allein mit Dampf angetrieben wurden und in deutschen Werften entstanden.⁵⁹

Die *HAPAG* musste in den siebziger Jahren dem Wettbewerb der neu entstandenen *Deutschen Transatlantischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft* trotzen, die ihren Sitz ebenfalls in Hamburg einrichtete und ihren Reisenden dank beträchtlicher Investitionen eine bequemere und schnellere Überfahrt als die Dampfer der *HAPAG* bieten konnte. Doch die Krise in der Transportwirtschaft, hervorgerufen durch die seit 1873 andauernde allgemeine Wirtschaftsflaute, ließ das Unternehmen bankrottieren und 1875 waren seine Vertreter gezwungen, es mit der *HAPAG* zu vereinen, die sich jedoch selbst in großen finanziellen Schwierigkeiten befand. Ihre Schiffe hatten Überkapazität und zahlreiche Dampfer wurden verkauft, was sich schließlich für diesen Zeitpunkt als Schritt in die richtige Richtung erwies. 1880 trat nach 33 Jahren im Amt der Vorsitzende der Aktiengesellschaft Adolph Godeffroy zurück und der Vorstand musste einen neuen Direktor finden, der sich an kühne Schritte wagen würde. Das Unternehmen blieb seit seinem Entstehen gegenüber der jüngeren Reederei *Norddeutscher Lloyd* und der britischen Konkurrenz stark zurück. Außerdem tauchte noch in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts in Hamburg erneut ein

⁵⁹ FLÜGEL, S. 251.

Wettbewerber auf, diesmal in Form der 1880 gegründeten Gesellschaft *Carr-Linie*, die sich ausschließlich der Beförderung von Auswanderern nach New York widmete. Im Konkurrenzkampf sanken die Preise der Schiffskarten, jedoch nur bis zu dem Zeitpunkt, als sich die *Carr-Linie* mit dem Unternehmen von Robert Miles Sloman zusammenschloss, womit die *Union-Linie* entstand. Diese schloss dann mit der *HAPAG* ein Kartellabkommen über die Aufteilung des Marktes.⁶⁰ Für die Gesellschaft begannen so wieder bessere Zeiten, 1883 ließ sie den Dampfer *Hammonia* zu Wasser,⁶¹ der für eine gewisse Zeit das größte Schiff auf der Route von Europa nach New York war. Die *HAPAG* besaß den in dieser Zeit schnellsten Dampfer *Auguste Victoria*, der 1889 zu Wasser gelassen wurde.⁶² Die Auswanderer konnten in den 80iger Jahren des 19. Jahrhunderts unter drei von Hamburg in regelmäßigen Abständen auslaufenden Schiffstypen wählen. Die langsameren Postdampfer fuhren jeden Sonntag und die Expressdampfer jeden Donnerstag. Bereits zu dieser Zeit schafften es schnelle Schiffe, den Atlantik in 8 Tagen zu überqueren, jedoch verteuerte sich dem Reisenden die Fahrt um annähernd 20 Mark.⁶³

Der anschließende Erfolg der Reederei war aufs engste mit Albert Ballin verbunden, dessen Eltern aus Dänemark stammten und jüdischer Herkunft waren. Bei *HAPAG* begann er 1886 mit dreißig Jahren und zwei Jahre später wurde er zum Vorstandsmitglied des Unternehmens ernannt.⁶⁴ Zuvor war er als Geschäftsführer in der Auswandereragentur *Morris and Company* tätig und gelangte gerade hier zu der Überzeugung, dass große Gewinne bei der Beförderung der Auswanderer erzielt werden können. Selbst bemerkte er hierzu: „Ohne die Passagiere auf dem Zwischendeck würde das Unternehmen in wenigen Wochen bankrottgehen.“⁶⁵ Seine Dienste bot er zunächst der *Carr-Linie* an, die

⁶⁰ O. BEHRENS, *Grundlagen und Entwicklung der regelmäßigen deutschen Schifffahrt nach Südamerika*, Bremen 2014, S. 167.

⁶¹ Der Dampfer trug den gleichen Namen wie ein früheres Segelschiff der Reederei.

⁶² *Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert, zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, S. 5–6.

⁶³ J. OPATRŇY, Přepravní společnosti v době masové migrace do Ameriky, in: *Dějiny a současnost*, 3, 17, 2007, S. 31–32.

⁶⁴ RITTER, S. 15.

⁶⁵ *Albert Ballin für Kaiser Wilhelm II.*, 20. Mai 1910, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Schriftgut, Familien und Personen, Anfangsbuchstabe B, Ballin, Albert (Generaldirektor der *HAPAG* vor dem Ersten Weltkrieg, einer der wenigen „bürgerlichen“

er jedoch bald verließ.⁶⁶ Gerade mit ihm ist das rasche Wachstum der HAPAG verbunden und seine Kenntnisse im Geschäft spielten eine entscheidende Rolle dabei, dass die Reederei die führende Stellung im Konkurrenzkampf einnahm.⁶⁷ Es dauerte jedoch bis 1899, bevor Ballin Generaldirektor wurde. Um den Ruf des Unternehmens unter den Reisenden zu verbessern, entschied er sich bald, Mittel in die Verbesserung der Lebensbedingungen der Auswanderer noch im Hamburger Hafen zu investieren, wo die Unterkunft und Verpflegung im Fahrpreis inbegriffen war. Seine Pläne, noch als Aufsichtsratsmitglied, wurden jedoch von der 1892 ausbrechenden Choleraepidemie gefährdet, als die Stadt restriktive Maßnahmen anordnete, die auch nach Ende der unmittelbaren Gefahr weiter andauerten und die sie erst aufhob, als die HAPAG gezwungen war, zeitweilig ihren Hauptanlegeplatz für den Personen- und Güterverkehr unweit von Bremerhaven einzurichten.⁶⁸ Insgesamt bedeutete der Rückgang der Beförderung über Hamburg im Jahr 1892 hohe Verluste für das Unternehmen, sein Kapital schmolz von 45 Millionen auf 16,25 Millionen Mark zusammen, die Anzahl der Schiffe sank von 66 auf 29 und die Gesamttonnage aller Schiffe verringerte sich von 336 000 auf 83 000 BRT. Die Gesellschaft unternahm in diesem Jahr auch nur 298 Überseefahrten gegenüber 912 im Jahr 1887. Und sie beförderte nur 42 000 Passagiere gegenüber den üblichen 73 000.⁶⁹

Nach Abklingen der Epidemie kam Ballin in Übereinkunft mit den Vertretern der Stadt Hamburg zu dem Schluss, dass den Auswanderern ein gesonderter Stadtteil zugewiesen werden muss. Mit seiner Beihilfe entstand so die Auswandererstadt Veddel, die zu ihrer Zeit als Muster für Sauberkeit und Effektivität angesehen wurde. Mit verschiedenen Maßnahmen sorgte das Unternehmen auch dafür, dass die armen Auswanderer nicht ohne Erlaubnis die eigentliche Stadt betreten konnten. Einerseits, damit sie nicht die Hamburger Einwohner belästigen, andererseits, um sie vor den Betrügereien der Händler zu

Duzfreunde Kaiser Wilhelms II., geb. 15.08.1857 Hamburg, gest. 09.11.1918 Hamburg Selbstmord), Kart. 731–8_A 752.

⁶⁶ FLÜGEL, S. 252.

⁶⁷ RITTER, S. 18.

⁶⁸ A. KLUDAS, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, 2. Teil, Hamburg 1986, S. 70.

⁶⁹ FLÜGEL, S. 253.

schützen, die sich bemühten, ihnen unnütze und über-teuerte Waren zu verkaufen. Aus der wachsenden Anzahl über Hamburg auswandernder Emigranten lässt sich ableiten, dass diese Maßnahmen von Vorteil für die Auswanderungsbewegung waren und dass die HAPAG an diesen Maßnahmen ein Vielfaches verdiente.⁷⁰

Da die Transatlantikfahrten vor allem in den Sommermonaten dank des besseren Wetters im Atlantik ausgelastet waren, kam Ballin mit der Idee, die großen Überseeschiffe in den Wintermonaten für Urlaubsreisen auf dem Mittelmeer zu nutzen. Dies erwies sich gleich bei der Jungfernfahrt des Dampfers *Augusta Victoria* im Jahr 1891 als durchschlagender Erfolg. Das Schiff war in der ersten Klasse voll belegt und so wurde ein populärer Schifffahrtstyp geboren, der die Kapazitäten während der schwachen Winterzeit füllte.⁷¹ Mit der Zeit übernahmen dies im Grunde alle Schifffahrtsunternehmen, jedoch handelte es sich weiterhin um eine Randerscheinung im Betrieb der großen Reedereien. Im Jahr 1892 kaufte die HAPAG das Konkurrenzunternehmen *Hansa* und mit ihm auch dessen bewährte Schiffslinien nach Philadelphia und Baltimore. Die Flotte der Reederei wuchs damit auf 45 Überseedampfer mit einer Tonnage von 135 000 BRT an, was auch dank des Erwerbs weiterer großer Dampfer möglich war. Im Jahr 1893 teilte sich das Unternehmen formell auf und die einzelnen Firmenbereiche wurden je nachdem benannt, auf welche Routen sie spezialisiert werden, der sich den Fahrten in die USA widmende Unternehmensteil hieß *Hamburg-Amerika-Linie*. Ab 1894 wuchs die HAPAG weiter und ließ die Schiffe *Persia*, *Prussia*, *Phonicia*, *Patria* und *Palatia* bauen. Jedes von ihnen besaß rund 7300 BRT. Im Jahr 1896 wurde der Dampfer *Brasilia* erworben, der eine Tonnage von mehr als 10 000 BRT hatte, und anschließend kaufte man weitere 4 ähnliche Schiffe mit den Namen *Bulgaria*, *Belgravia*, *Batavia* und *Belgia*. Zum größten Dampfer der Reederei wurde dann die *Pennsylvania*, die 14 260 BRT besaß, was sie zu einem der größten Schiffe ihrer Zeit machte. Die HAPAG setzte sich so an die Spitze der Personenschifffahrt, wobei sie insbesondere mit dem *Lloyd* konkurrierte, nicht nur im Kampf um Kunden, sondern auch, welches Unternehmen das größte und schnellste Schiff für Fahrten in Richtung Westen besitzt. 1900 erbaute man dann den

⁷⁰ THEDE-OTTOWELL, S. 151.

⁷¹ RITTER, S. 19.

Dampfer *Deutschland* mit einer Tonnage von 16 703 BRT, was ihn zum größten Schiff der Welt werden ließ. Jedoch hatte der Dampfer das Problem, dass er bei voller Kraft der Maschinen so stark vibrierte, dass es die Passagiere überall an Bord bemerkten. Trotz mehrerer Änderungen wurde der Mangel nie behoben.⁷² Ähnlich wie die *White Star Line* setzte die *HAPAG* auf die Größe ihrer Schiffe und den Komfort für die Passagiere, was das Hauptzugmittel des Unternehmens war, das somit zur gewinnträchtigsten Reederei seiner Zeit wurde. Dieser Umstand ermöglichte den Bau gigantischer Dampfschiffe, im Jahr 1905 war dies die *America* mit 22 225 BRT und 1906 die *Kaiserin Augusta* mit 24 851 BRT, beide Dampfer waren bei ihrem Stapellauf die größten ihrer Zeit. Vor dem ersten Weltkrieg ließ dann 1913 die *HAPAG* den größten Dampfer der Welt mit dem Namen *Imperator* bauen, der eine Tonnage von 52 117 BRT besaß und Raum für mehr als 4 000 Passagiere bot. Noch im gleichen Jahr wurde sein Schwesterschiff *Vaterland* zu Wasser gelassen und im folgenden Jahr 1914 ließ dann das Unternehmen die *Bismarck* bauen, die eine Wasserverdrängung von 56 551 BRT aufwies. All diese Schiffe wurden in der deutschen Werft *Vulcan* in Hamburg gebaut.⁷³ Die meisten großen Reedereien gaben vom betreffenden Dampfertyp für Überseefahrten in die USA jeweils drei Schiffe in Auftrag, damit für die Passagiere ein regelmäßiger Linienverkehr auf entsprechendem Niveau gewährleistet war. Zur Wende des 19. und 20. Jahrhunderts legten jede Woche Dampfer aus Hamburg nach New York ab, auf der Route wurden vier schnelle sowie zwei langsamere und kleinere Dampfer eingesetzt.⁷⁴ Für die ständig anwachsende Flotte genügten die vorhandenen Kapazitäten in Hamburg nicht mehr, und die *HAPAG* kaufte daher neue Ankerplätze im unweiten Cuxhaven. Wenn für die großen Dampfer kein genügender Tiefgang herrschte, legten sie ebenfalls von diesem Hafen ab. Die Verbindung zum 120 Kilometer entfernten Hafen war ähnlich wie zwischen Bremen und Bremerhaven entweder auf Flussschiffen oder mit der Eisenbahn möglich. Kleinere Dampfer legten dreimal in der Wo-

⁷² H. G. RAMMELT, *Schiffe mit dem Namen Deutschland. Von 1848 bis Heute*, Berlin 1997, S. 21.

⁷³ *Fahrplan der HAPAG*, 20. Mai 1914, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, WuV, Post- und Telegraphenwesen im Direktionsbezirk Hamburg (1814–1931), Dampfschiffverbindungen mit New-York, Kart. 374–6 I_B III a 50 Band 22.

⁷⁴ THIESS, S. 12.

che von Hamburg nach Cuxhaven ab und die Reise mit ihnen dauerte etwa 6 Stunden. Die Fahrt wurde direkt von der HAPAG bezahlt.⁷⁵

Die Reederei richtete auch ab 1893 eine Schifflinie von New York zum italienischen Genua über Gibraltar ein, womit sie vor allem italienische Auswanderer gewinnen konnte. Eine weitere Linie führte nach Australien und dann in die amerikanischen Häfen im Westen der USA, also nach Los Angeles und San Franzisko. Aus Hamburg gingen dreimal in der Woche Schiffe in die USA ab und in der Regel machten sie im französischen Le Havre halt, wo sie sich einen ganzen Tag aufhielten, bevor sie auf den offenen Ozean zuhielten. Es führten Linien nach Philadelphia, Boston, Baltimore und auch nach Kanada und Mexiko. Auf der Rückreise von New York liefen die deutschen Dampfer den englischen Hafen Plymouth und das französische Cherbourg an.⁷⁶

Es war zwar offensichtlich, dass die HAPAG Schiffe eine insgesamt geringere Tonnage als ihr größter Konkurrent *Norddeutscher Lloyd* besaß, doch gelang es dem Unternehmen unter Ballins Führung, bessere Wirtschaftsergebnisse als der vor dem ersten Weltkrieg stagnierende NDL zu erzielen.⁷⁷ In den Jahren vor dem Ausbruch des großen Krieges galt die HAPAG als das zweitgrößte deutsche Unternehmen mit einem beträchtlichen Finanzkapital, auch bezog es für bestimmte Schifflinien staatliche Subventionen, sein geschäftlicher Erfolg war jedoch eher schwächer und gegenüber dem NDL zahlte es auch geringere Dividenden aus.⁷⁸ Die Reederei beschäftigte 1914 an die 20 000 Mitarbeiter und organisierte Anwerbeaktionen auch zum Beispiel in den Ländern der Habsburgermonarchie. Sie bot ihren potenziellen Mitarbeitern die Möglichkeit, die Reisekosten im Lauf von fünf Monaten Arbeit für die Gesellschaft zu verdienen. Die HAPAG stellte gelernte Handwerker, Seeleute, Stewards, aber auch Bäcker, Zuckerbäcker, Fleischer, Köche, Schlosser, Schmiede oder Klempner ein. Ein in der Monarchie verteiltes Flugblatt des Unternehmens machte nur auf die Notwendigkeit aufmerksam, ein Alter von 18 Jahren erreicht zu ha-

⁷⁵ H. BRAUN – K. RAHN, *Der Hamburger Hafen. Eine Zeitreise in Bildern*, Erfurt 2014, S. 31.

⁷⁶ *Geschichtsabriss der Deutschen Schifffahrt im 19. Jahrhundert, zugleich Darstellung der Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie*, S. 6.

⁷⁷ KLUDAS, 3. Teil, S. 233.

⁷⁸ F. WEICHS-GLON, *Österreichische Schifffahrtspolitik*, Wien 1912, S. 4.

ben und gegebenenfalls die Stellungnahme der Militärbehörde einzuholen.⁷⁹ Als bequemste, schnellste und sicherste sahen die Auswanderer aus der Habsburgermonarchie die Reise über Hamburg mit der HAPAG an. Auf den Dampfern dieser Reederei dauerte die Reise um 1900 rund 14 Tage. Der Preis einer Schiffskarte hing vom Komfort ab und die Transportpreise richteten sich auch nach der Nachfrage.⁸⁰

Obwohl das Unternehmen ein Minimum an staatlichen Fördergeldern erhielt, weil es oft kein Interesse an ihnen hatte, da damit bestimmte Beschränkungen durch die deutsche Regierung verbunden waren, die die unternehmerische Entwicklung der Gesellschaft beeinflussten, weitete die HAPAG ständig ihre Flotte aus und zahlte ihren Aktionären noch verhältnismäßig großzügige Dividenden aus.⁸¹ Über den gesamten Zeitraum vor Kriegsausbruch setzte das Unternehmen sein Wachstum fort und schloss weitere Vereinbarungen, zum Beispiel mit den Eisenbahngesellschaften. Ballin selbst gehörte auch zum Beraterkreis von Kaiser Wilhelm II. und man könnte sagen, dass zwischen ihnen ein im Grunde freundschaftliches Verhältnis herrschte.⁸² Für die beiden führenden deutschen Reedereien war charakteristisch, dass sie Schiffsfahrten in verschiedene Teile der Welt organisierten. Entweder direkt, oder über Firmen, in denen sie Einfluss und finanzielle Interessen hatten, fuhren ihre Schiffe zu fast allen Kontinenten und bedienten fast alle wichtigen Seerouten und vor allem die HAPAG zeigte eine erhebliche Anpassungsfähigkeit an die neuen Anforderungen, die auch von den europäischen Auswanderer ausgehen konnten.⁸³ Vor dem ersten Weltkrieg erhöhte sich deren Anzahl unentwegt und so konnten dank ihrer Nachfrage die großen Überseedampfer aufgelegt werden. Die HAPAG ließ drei Schiffe der Klasse Imperator bauen, die jeweils über mehr als 50 000 BRT verfügten und zusammen annähernd 125 Millionen Mark kosteten. Die Schiffe dieser Reederei waren die größten und luxuriösesten der Welt, sie stellten zwei Drittel des Gesamtwertes des Unternehmens dar und man hatte in sie 35 % des Betriebs-

⁷⁹ *Werbeflugblatt der HAPAG*, 1913, Hamburg, OeStA/HHStA, MdÄ, AR, Seeschifffahrt, Spiegelbogen Fach 67 ab 1909: H-T, F 67, Kart. 1821.

⁸⁰ THIESS, S. 13.

⁸¹ WEICHS-GLON, S. 4.

⁸² RÜBNER, S. 31.

⁸³ RITTER, S. 20.

kapitals investiert.⁸⁴ Damit sie Gewinn abwerfen konnten, mussten sie voll mit Auswanderern belegt sein, jedoch war nach einem Vertrag mit dem *Norddeutschen Lloyd* klar eine Parität beider Unternehmen beim Passagierverkehr in die amerikanischen Häfen festgelegt. Ballin ersuchte die Vertreter der Konkurrenzreederei um eine Änderung, was diese aber natürlich ablehnten und am 1. Oktober 1913 wurde der Vertrag zwischen beiden Unternehmen zum 31. Dezember 1913 gekündigt. Der *Lloyd* wollte den Vertrag nicht mehr fortsetzen, weil er sich seiner Finanzierung durch die Deutsche Bank sicher war, die von Paul Mankiewitz geleitet wurde, der auch im Aufsichtsrat des *Lloyds* saß.⁸⁵ Am Vorabend des ersten Weltkriegs verfügte die *HAPAG* über eine Flotte von 175 Schiffen mit 1 038 645 BRT im aktiven Dienst und 19 Schiffen mit 268 766 BRT, die sich im Bau befanden. Gerade aus diesem Grund weichen häufig die Angaben über die Gesamttonnage der einzelnen Reedereien voneinander ab. Gemeinsam betrieben sie 73 Schiffslinien, die 400 Häfen in aller Welt anliefen.⁸⁶ Ballin führte sein Unternehmen auf den Gipfel im Wettstreit der Reedereien. Man betrachtete ihn als Patriot und während des Krieges war er auch in verschiedenen Regierungsorganisationen und staatlichen Behörden tätig. Zum Ende des Krieges musste er die Zerstörung seines Lebenswerks mit ansehen, was er psychisch nicht ertrug und daher am 9. November 1918, also am Abdankungstag des letzten deutschen Kaisers Wilhelm II., Selbstmord beging.⁸⁷

Norddeutscher Lloyd

Eine regelmäßige Schiffslinie von Bremen nach New York wurde 1828 für gewisse Zeit von den Gebrüdern Meier eingeführt, die die Gesellschaften *C. und H. H. Meier* in New York und *H. H. Meier and Company* in Bremen besaßen. Mit dem Linienverkehr wuchs auch die Anzahl der Auswanderer, dank denen die Unternehmungen zu verdienen begannen. Letztere Firma wurde so zum direkten Vorgänger einer der

⁸⁴ K. NATHAN, *Der deutsche Schifffahrtskampf von 1913. Das Hapag Lloyd Problem vor dem Weltkrieg. Ein Beitrag zur Frage der deutschen Großschifffahrtsorganisation*, Kiel 1935, S. 35.

⁸⁵ RITTER, S. 26.

⁸⁶ *Jahresbericht der Gesellschaft*, 10. Januar 1914, Hamburg, Staatsarchiv Hamburg, Firmen und Familien, Wirtschaftsunternehmungen, HAPAG-Reederei, Kart. 621-1/95.

⁸⁷ L. JÖRN, *Die Büchse der Pandora. Geschichte des Ersten Weltkrieges*, München 2014, S. 894.

größten deutschen Reedereien, des *Norddeutschen Lloyd*.⁸⁸ Neben dem Unternehmen der Meiers war in Bremen auch die britische *Cunard Line* aktiv, die Fördergelder zur Postbeförderung von der amerikanischen Regierung für ihre Schiffslinie von New York nach Bremerhaven bekam. Deren Höhe betrug 350 000 Dollar jährlich, was Mittel waren, die das Unternehmen in die Erweiterung seiner Handelsflotte investieren konnte, wobei es vor allem auf schnelle Schiffe setzte. Jedoch musste 1857 die *Cunard Line* der neuen deutschen Konkurrenz trotzen. Unternehmer in Bremen mit einem Familienmitglied des ursprünglichen Gesellschafters Henrich Meier an der Spitze spürten die Gelegenheit, dank des Passagierverkehrs reich zu werden und gründeten am 20. Februar 1857 die Gesellschaft *Norddeutscher Lloyd*, die zu einer der weltweit bedeutendsten Reedereien der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufstieg.⁸⁹ Der Name des Unternehmens stammte ursprünglich vom Londoner Unternehmer Edward Lloyd, dessen Gesellschaft sich Kaffeehandel und Versicherungen widmete. Gerade dieses Unternehmen versicherte die neue deutsche Reederei und der Name *Lloyd* war bereits zuvor im Schiffsverkehr sehr populär geworden, deshalb wählte man ihn für die neue Unternehmung. Da es bereits einen *Österreichischen Lloyd* gab,⁹⁰ entschieden sich Meier und seine Mitgesellschafter für die Verwendung des Namens *Lloyd* unter Betonung des Nordens von Deutschland, um so auf eine gewisse Abgesondertheit dieses Gebiets im Rahmen des Deutschen Bundes hinzuweisen, in dem das österreichische Kaiserreich die führende Rolle spielte.⁹¹ Der *Norddeutsche Lloyd* entstand als Aktiengesellschaft mit dem ansehnlichen Kapital von 10 Millionen Mark. Die erste Hauptversammlung der Aktionäre tagte am 27. April 1858. Auf ihr wurde ein Plan zur Einrichtung regelmäßiger Linien in die verschiedenen Teile der Welt beschlossen.⁹²

Das Unternehmen half dabei, die Bedeutung von Bremerhaven als einer der Hauptstädte der europäischen Auswanderungsbewegung

⁸⁸ F. HARDEGEN, *H. H. Meier. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Lebensbild einer Bremer Kaufmans 1809–1898*, Bremen 2014, S. 22.

⁸⁹ G. BESSEL, *Norddeutscher Lloyd. Geschichte der bremischen Reederei 1857–1957*, Bremen 1957, S. 18–20.

⁹⁰ Der *Österreichische Lloyd* entstand 1833. H. MAYER – D. WINKLER, *In Allen Häfen war Österreich*, Wien 1987, S. 53.

⁹¹ FLÜGEL, S. 269.

⁹² BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 24; FITTKAU, S. 45.

zu festigen. Von Beginn an setzte der *NDL* auf seinen regelmäßigen Linien nur Dampfschiffe ein. Ganz Bremerhaven wurde de facto zur Stadt einer einzigen Firma, die auch die meisten seiner Einwohner beschäftigte.⁹³ Anfangs besaß die Reederei nur vier Überseeschiffe mit 60 Plätzen für Passagiere der ersten Klasse, 110 in der zweiten Klasse und 400 Plätzen in der dritten Klasse, also im Zwischendeck. All ihre Schiffe besaßen zu Beginn des *NDL* annähernd 4 000 BRT, doch sorgten die folgenden hohen Investitionen in die Flotte für einen Anstieg der Tonnage auf 300 000 BRT im Jahr 1898.⁹⁴ Von Anfang an war offensichtlich, dass das Unternehmen seine Aufmerksamkeit vor allem auf die den europäischen Kontinent über Bremen verlassenden Auswanderer lenken wird. Aufgrund des Mangels an hochwertigen Dampfern begann die Gesellschaft zunächst mit regelmäßigen Überfahrten nach Großbritannien. Am 28. Oktober 1857 fuhr die *Adler* über die Themse in den Londoner Hafen ein.⁹⁵ Die britischen Häfen bedienten neben ihr regelmäßig zwei weitere Schiffe *des Lloyd*, die *Möwe* und die *Falke*. Im Jahr 1858 nahm die Reederei vier neue Schiffe in Betrieb, alle waren in britischen Werften gebaut worden. Der erste Dampfer des *Lloyd*, der *New York* anlief, war die *Bremen*, die am 29. Juni 1858 mit rund 100 Passagieren an Bord die amerikanische Küste erreichte.⁹⁶

Von Anfang an erwies sich, dass es notwendig ist, einen regelmäßigen Schiffsverkehr mit kurzen Intervallen einzurichten, um gegenüber den britischen Rivalen konkurrenzfähig zu sein. Dem *NDL* gelang dies erst 1863. Damals lief von Bremerhaven alle 14 Tage ein Dampfer des *Lloyd* aus. Schon 1858 rechnete man jedoch mit kurzen Intervallen in Überseeverkehr, dazu dienten neben der *Bremen* auch die Dampfer *New York*, *Weser* und *Hudson*.⁹⁷ Allerdings ereilte die *Hudson* am 3. Januar 1858 ein Unglück, als auf ihr in Bremerhaven ein Brand ausbrach, und die *Weser* stieß im selben Jahr beim irischen Queenstown mit einem anderen Schiff zusammen. Diese Unglücksfälle schwächten die Reederei erheblich und es drohte ihr sogar kurz nach der Gründung der Bankrott. Der Vorstand wandte das drohende Ende mit der Her-

⁹³ BROWN, S. 33.

⁹⁴ G. BESSEL, *Bremen. Geschichte einer Stadt*, Bremen 2010, S. 384.

⁹⁵ R. THIEL, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970, 1. Teil*, Bremen 2004, S. 120.

⁹⁶ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 28–29.

⁹⁷ *Die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd Bremen*, Bremen 2013, S. 16.

ausgabe weiterer Aktien ab, in die die Darmstädter Bank investierte. Im Jahr 1867 wurden dann Schiffslinien zu den amerikanischen Häfen Baltimore, New Orleans sowie nach Südamerika eingerichtet.⁹⁸ Nach New York lief nun von Bremerhaven jede Woche ein Dampfer aus, was in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts nicht selbstverständlich war, wo doch die Überquerung des Ozeans auch mehrere Wochen dauern konnte.⁹⁹

Im Jahr 1860 entzog die amerikanische Regierung den Reedereien *Cunard Line* und *Inmann Line* ihre Subventionen für den Postverkehr und schloss einen Vertrag mit dem *NDL*.¹⁰⁰ Der gewann dann 1885 auch im Konkurrenzkampf um die Postrechte im Verkehr zwischen Deutschland, Australien und dem Fernen Osten. Die damit verbundenen Fördergelder beschleunigten die weitere Expansion. Der *Lloyd* erhielt so ausreichende Mittel zum Bau von drei großen Dampfern, die er auf den Hauptstrecken einsetzte. Auf den weniger wichtigen Linien kamen kleinere Dampfer zum Einsatz. Dank der großen Nachfrage an Überfahrten in die USA setzten alle damaligen europäischen Reedereien auf der Route nach New York ihre Flaggschiffe ein, zu deren Bau sie häufig Regierungsgelder erhielten. Nicht anders war dies auch im Fall der deutschen Regierung, deren Bedingung jedoch war, dass der Bau in deutschen Werften erfolgen muss. Der *Norddeutsche Lloyd* vergab nun seine Aufträge zumeist an die *AG Vulcan Stettin*.¹⁰¹

Im Jahr 1871 nannte der *NDL* bereits 20 Dampfer für den Transatlantikverkehr sein eigen, 20 Jahre später betrieb er 66 Schiffe mit insgesamt 251 602 BRT. Der *Norddeutsche Lloyd* wurde zur zweitgrößten Reederei der Welt nach der *British Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, die zwar weniger Schiffe besaß, jedoch mit einer größeren Tonnage.¹⁰² Der *NDL* beförderte mit der Zeit unter allen Reedereien die meisten Auswanderer nach New York. Fast die Hälfte seiner Passagiere benutzte in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts die Linie von Bremerhaven nach New York und weitere 15 %

⁹⁸ K. RADUNZ, *100 Jahre Dampfschiffahrt 1807–1907*, Rostock 1907, S. 87.

⁹⁹ FLÜGEL, S. 270.

¹⁰⁰ Ebenda, S. 269.

¹⁰¹ *Die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd Bremen*, S. 91.

¹⁰² Der Unterschied in Tonnage und Anzahl der Schiffe war nicht so groß, konkret 48 Schiffe mit insgesamt 251 603 BRT.

beförderte das Unternehmen in andere amerikanische Häfen.¹⁰³ Einer der bedeutendsten Direktoren der Gesellschaft, der den *NDL* auf den Gipfel im Schiffstransport führte, war der ursprüngliche Anwalt des Unternehmens Heinrich Wiegand, der 1899 an die Spitze des Vorstands gelangte und dank dessen Geschäftskonzept der *NDL* rasch aufstieg. Wiegand war zu dem Schluss gekommen, wenn das Unternehmen weiterhin im Konkurrenzkampf bestehen soll, so muss es den führenden Platz in einem Wettbewerbsbereich erkämpfen. Gerade er war es, der auf die Schnelligkeit der *Lloyd*-Dampfer setzte. 1897 ließ er die *Kaiser Wilhelm der Große* bauen, die zum schnellsten und größten Passagierdampfer ihrer Zeit wurde, zugleich handelte es sich um das Flaggschiff der Reederei, das auf der Route zwischen Bremerhaven und New York verkehren sollte. In den Jahren 1897 bis 1907 wurde diese Linie mit weiteren drei Schraubendampfern mit einer Tonnage von 14 000 bis 19 000 BRT verstärkt. Zu diesem ersten Schiff der *Kaiser*-Klasse wurden also im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts die *Kaiser Wilhelm II.*, die *Kaiserin Auguste Victoria* und die *Kronprinzessin Cecilie* erbaut.¹⁰⁴ In den Jahren 1894 und 1908 gab das Unternehmen auch weitere Frachter und Passagierdampfer in deutschen Werften für Fahrten nach Australien, in den Fernen Osten und nach Nordafrika in Auftrag, dies waren zumeist etwas kleinere Schiffe der Klasse *Barbarossa*.¹⁰⁵ In der Ära der offenen Grenzen für Transatlantikreisen wählte die größte Gruppe der Passagiere jedoch weiterhin als ihr Zielland die Vereinigten Staaten von Amerika. Der *NDL* beförderte nun auf diesen Routen mehr Personen als jedes andere Schifffahrtsunternehmen. Das Setzen auf schnelle Schiffe mit großer Tonnage ermöglichte es, dass jeder Dampfer im Jahr annähernd 100 000 Reisende in die USA transportierte.¹⁰⁶ Die Schiffe der Reederei waren vor allem durch ihre Schnelligkeit überlegen, bereits 1878 besaß sie einen der schnellsten Dampfer jener Zeit, die in britischen Werften gebaute *Arizona*. In den achtziger Jahren standen dem *Lloyd* 11 schnelle Schiffe zur Verfügung

¹⁰³ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 50–53.

¹⁰⁴ *Jahresbericht des Norddeutsches Lloyd*, 5. März 1908, Bremen, Staatsarchiv Bremen, SVuP, Ratsarchiv, Schifffahrt, Schifffahrt zur See, Kart. 2–S 3.b.

¹⁰⁵ A. KLUDAS, *Die großen deutschen Passagierschiffe. Dokumentation in Wort und Bild*, Oldenburg 1971, S. 10.

¹⁰⁶ *Jahresbericht der Gesellschaft*, 10. Januar 1882, Bremen, SVuP, Senatsregistratur (1875–1958), Häfen, Schifffahrt, Verkehr und Post, Schifffahrt zur See, Kart. 3–S 2.b.

und er baute seine Flotte immer weiter aus. Die Dampfer des Unternehmens waren dann Ende des 19. Jahrhunderts in der Lage, die Reise zwischen Bremerhaven und New York in 8–9 Tagen zu bewältigen. Diese Geschwindigkeit wurde allerdings mit riesigen Kohlemengen erkaufte, was zum Teil den höheren Preis der Schiffskarten verursachte. Im Jahr 1891 nahm der *NDL* auch den Verkehr von Genua und Neapel in die USA auf, was sich als großer Erfolg dank der starken italienischen Auswanderung und dem Fehlen einer nationalen italienischen Reederei erwies, die in der Lage wäre, eine regelmäßige Verbindung mit dem Nordamerikanischen Kontinent zu betreiben.¹⁰⁷

Im Jahr 1907 feierte der *Norddeutsche Lloyd* sein fünfzigjähriges Jubiläum. Zu dieser Zeit besaß die Reederei rund 150 Dampfer, zwei Segelschiffe und zwei Flussdampfer. Diese große Flotte erwies sich jedoch in der folgenden kurzen Krisenzeit aufgrund der hohen Investitionskosten als ein wesentlicher Nachteil. Die Wirtschaftskrise von 1907 führte zu einem starken Nachgeben der Passagierzahlen in die USA und der *NDL* geriet in finanzielle Schwierigkeiten. Trotzdem nahm die Krise schließlich nicht die gefürchteten Ausmaße an und die fehlenden Reisenden nach Übersee wurden teilweise kompensiert durch die Rückkehr jener Europäer vom amerikanischen Kontinent, die dort nicht die ihren Erwartungen entsprechenden Lebensbedingungen vorgefunden hatten. Mit dem bald wieder steigenden Interesse der Auswanderer an Fahrten in die USA holte das Unternehmen wieder auf.¹⁰⁸ Es war trotz der finanziellen Schwierigkeiten in den Jahren 1907 bis 1910 sogar in der Lage, Gelder in den Bau seines neuen Sitzes in Bremen zu investieren; es handelte sich um die größten Gebäude in der Stadt im Neorenaissancestil.¹⁰⁹

Im Konkurrenzkampf bemühte sich das Unternehmen, seinen Passagieren außer Schnelligkeit und Größe auch einen entsprechenden Komfort bei der Überfahrt zu bieten, und zwar auch den Reisenden in den unteren Klassen. Ab 1862 verfolgten die Vertreter der Reederei eine Geschäftspolitik, die auf komfortableren Kajüten mit Bettdecken sowie auf einem höheren Hygienestandard beruhte. Das Unterneh-

¹⁰⁷ BESSEL, *Norddeutscher Lloyd*, S. 83.

¹⁰⁸ *Atlantic Reporter*, 1912, S. 764.

¹⁰⁹ *Niederschrift der Reichsratssitzung*, 10. Mai 1911, Bremen, Staatsarchiv Bremen, Senatsregistratur (1875–1958), Häfen, Schifffahrt, Verkehr und Post, Schifffahrtssachen im allgemeinen, Kart. 3-S 2.a.

men bot nun seinen Passagieren auch frische Speisen an oder stellte den armen Reisenden Milch für deren Kinder bereit.¹¹⁰ Ab 1880 führte der *Norddeutsche Lloyd* auf seinen Schiffen elektrischen Strom ein, was mit dem technologischen Fortschritt im Schiffsbau verbunden war. Es wurde auch Wärme zum Beheizen der Kabinen genutzt, und zwar ebenso in der für Auswanderer bestimmten untersten Klasse. Obwohl der *Lloyd* die Reisebedingungen verbesserte, gelang es ihm, die Überfahrtspreise auf seinen Dampfern für die Reisenden in den untersten Klassen zu senken, was eine der Erfolgsursachen des Unternehmens war. Wenn die Reedereien den Ansprüchen der Passagiere der ersten und zweiten Klasse gerecht werden wollten, mussten sie auf ihren Schiffen für einen entsprechenden Luxus sorgen, der häufig auf Kosten des Raums im Zwischendeck gewonnen wurde. Der *NDL* führte auf seinen Schiffen Kajüten für zwei Personen in den höchsten Klassen ein, ein ähnlicher Raum musste jedoch zum Beispiel für acht Auswanderer reichen. In den höheren Klassen standen den Reisenden Rauchersalon, Damensalons, Wintergärten und Privatterrassen zur Verfügung, alles geschmückt nach dem damaligen Luxusmuster. Im Jahr 1890 ließ der *Lloyd* die *Spree* zu Wasser, die damals als Vorbild des Luxus galt und über die die Zeitungen schrieben: „*Ein besonderes Kapitel verdient die Lebensweise auf einem solchen schwimmenden Palast. Frühstück, zweites Frühstück, Mittagessen und schließlich Abendessen. Dies alles in so reichem Maß und so exquisit in der Zubereitung, dass kein Nabob so leben kann, wie man während dieser Tage auf dem Ozean lebt. Aus dem einfachen Grund, weil er es für längere Zeit nicht aushalten würde. Er würde an Übersättigung sterben.*“¹¹¹ Die Reederei bemühte sich auch, die Bedingungen für die Reisenden in den untersten Klassen zum Beispiel dadurch zu verbessern, dass sie für Verpflegung auf den Schiffen oder für Bettzeug sorgte. So legte sie etwa ab dem 1. März 1891 fest, dass auf ihren Schiffen auf der Fahrt nach New York und Baltimore allen Passagieren Bettwäsche und Geschirr zur Verfügung steht, etwas später übernahmen diesen Standard auch die anderen Schifffahrtsunternehmen. Ihren höchsten Gipfel erklomm das Unternehmen 1913: mit einer Anzahl von 660 000 beförderten Personen im Jahr wurde es das größte Unternehmen der Welt, wenn man die Anzahl beförderter Personen

¹¹⁰ FITTKAU, S. 46.

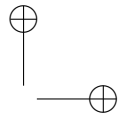
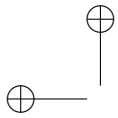
¹¹¹ *Národní listy*, 9. 10. 1893, S. 1.

als einziges Kriterium im Wettbewerb der Reedereien nimmt. Der *Lloyd* beschäftigte zu dieser Zeit 15 000 Seeleute, 600 Angestellte und 4 000 Mitarbeiter des technischen Personals, ferner 6 000 Handwerker und andere Arbeiter in den Docks. Dem Unternehmen gelang es so, seinen Hamburger Konkurrenten *HAPAG* teilweise zu schlagen.¹¹²

Zusammenfassung

Die meisten Auswanderer aus der Monarchie nach Übersee gingen über die Häfen in Bremen und Hamburg, die ursprünglich vor allem für die deutsche Auswanderungsbewegung bestimmt waren. Schon ab Mitte des 19. Jahrhunderts gelang es den deutschen Reedereien, in der Donaumonarchie festen Fuß zu fassen und den Auswanderungswilligen nach Übersee ihre Dienste anzubieten. Der Hafen Bremen konzentrierte sich früher auf den Passagierverkehr und vor allem nach dem Kauf des neuen Geländes an der Nordsee, wo mit Bremerhaven ein großer Hafen angelegt wurde, konnte sich der Strom der über die Stadt nach Übersee drängenden Auswanderer voll entfalten. Die dominierende Rolle in der Emigration über die Stadt Bremen spielte dann der *Norddeutsche Lloyd*, ein Unternehmen, das sehr bald seine Aktivitäten auf die Passagierschifffahrt ausdehnte. Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bemühte sich diese Reederei unentwegt, die Reisebedingungen für ihre Passagiere zu verbessern und hielt dank verschiedener Schritte lange Zeit ihren Platz an der Sonne im Schiffsverkehr. Für die Bewohner der Monarchie war sodann der Hamburger Hafen wichtig, der sich etwas später auf die Auswandererwirtschaft konzentrierte, trotzdem nahmen jedoch im verfolgten Zeitraum beide Häfen bei der Auswanderung im Grunde den gleichen Platz ein. In beiden Hafenstädten entstanden so zahlreiche für die wartenden Auswanderer bestimmte Ämter und Gebäude. Wenn die wichtigste Rolle in Bremen der *NDL* spielte, so besaß in Hamburg die *HAPAG* die gleiche Bedeutung. Diese Reederei wurde zwar schon früher als der erwähnte *NDL* von deutschen Unternehmern gegründet, doch spielte die Hamburger Reederei erst in späteren Jahren eine bedeutende Rolle in der Auswanderungsbewegung aus der Habsburgermonarchie, nämlich in der Periode, in der das Unternehmen von

¹¹² Ch. HARZIG, Gender. Transatlantic Space and the Presence of German-Speaking People in North America, in: T. ADAM – R. GROSS (ed.), *Travelling Between Worlds. German-American Encounters*, Bryan 2006, S. 159.



Albert Ballin geleitet wurde. Gerade er führte die Reederei ganz an die Spitze der europäischen Personenschiffahrt und dank seiner Fähigkeiten konnte sich die Handelsflotte des Deutschen Kaiserreichs mit ihren britischen Konkurrenten messen.

