

# Auswanderung nach Nord-Amerika

*in die Gegend von St. Louis Missouri*

Einleitung von Dieter Roffmann

Für uns moderne Menschen sind Begriffe wie Mobilität und Flexibilität selbstverständlich. Sie sind in vielen Fällen für die Berufsausübung und für die eigene Lebensführung unabdingbar. So sind für uns daher überregionale und auch globale familiäre und verwandtschaftliche Beziehungen nichts Außergewöhnliches. Mobilität, d.h. die Möglichkeit jederzeit dahin zu gelangen, wohin man möchte, ist heute für die meisten Menschen ein Lebensbedürfnis.

Bis etwa zur Mitte des 19. Jhdt. war das völlig anders. Da beschränkten sich die Familienverbände über Jahrhunderte auf dieselben Dörfer und Regionen, aus denen die Menschen zeitlebens nicht herauskamen, wenn sie nicht gerade Händler waren oder im Kriegsdienst bei ihren jeweiligen Landesfürsten standen.

Wenn man sich mit der Roffmann'schen Familiengeschichte befasst, stößt man unweigerlich auch auf das Thema „Auswanderung“. Die Auswanderung, zunächst vor allem nach Nord-Amerika, später auch nach Süd-Amerika und Australien, war ein Phänomen, das in der ersten Hälfte des 19. Jhdt. nach den napoleonischen Kriegen immer stärker in Erscheinung trat und in erster Linie die ärmeren Bevölkerungsschichten erfasste.

Nach dem Wiener Kongress im Jahr 1815 versuchten die Landesfürsten und der Adel ihre Macht, die sie vor den napoleonischen Kriegen hatten, wieder herzustellen. Dies ging im Allgemeinen zu Lasten der Landbevölkerung und führte schließlich zur Revolution von 1848 und eben auch zur Auswanderung breiter Teile der Bevölkerung, vor allem junger Menschen. Hinzu kamen Missernten infolge von Klimaänderungen, welche es unmöglich machten, die nicht erbberechtigten nachgeborenen Kinder auf den elterlichen Höfen zu ernähren. Eine Ursache für die Klimaabkühlung war z.B. der Ausbruch des indonesischen Vulkans Tambora im Jahr 1815, dessen Aschewolke über Jahre hinweg in großer Höhe die Erde umkreiste und die Sonneneinstrahlung verringerte (1816: „Das Jahr ohne Sommer“).

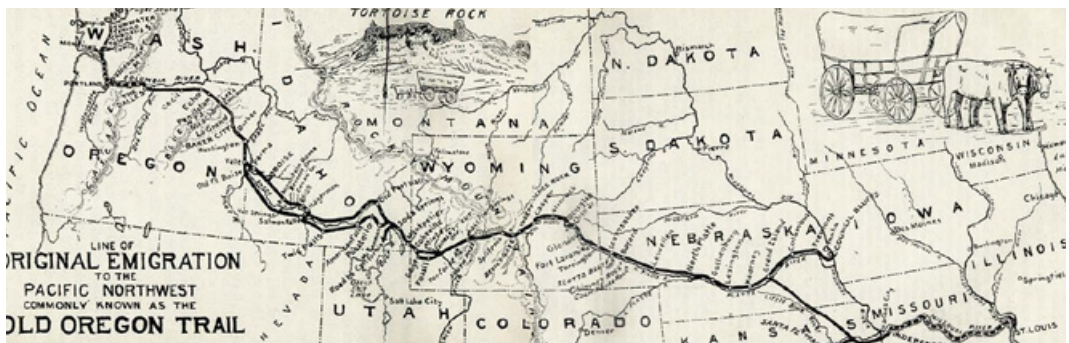
Wesentliche Gründe für die Auswanderung nach Übersee waren also

- politischer und gesellschaftlicher Druck,
- wirtschaftliche Not,
- sowie auch religiöse Motive
- und daraus folgend der Wunsch nach einer sicheren und besseren Existenz.

Die ersten Auswanderer nach Nordamerika waren religiös motivierte Menschen aus Krefeld, die den Quäkern nahestanden und 1683 über Rotterdam und England nach Pennsylvania gingen. Im 18. Jhdt. waren es auch in großer Zahl Menschen aus Südwestdeutschland, die wegen der dort im Erbfall üblichen Hofeteilung irgendwann keine Existenz mehr hatten, weil die Hofstellen zu klein wurden, und die sich deswegen zur

Auswanderung entschlossen.

Als Verkehrsweg diente für diese Menschen der Rhein mit seinen Zuflüssen, da die Landwege zu beschwerlich und zu unsicher waren. Dadurch entwickelten sich zunächst die Rheinmündungshäfen wie Rotterdam und Antwerpen zu bedeutenden europäischen Auswanderungshäfen. Als deutsche Auswanderungshäfen entwickelten sich im 19. Jhd. Hamburg und vor allem Bremen/Bremerhaven. Einwanderungshäfen in den USA waren New York, Boston und Baltimore an der Ostküste sowie New Orleans im Süden an der Mississippi-Mündung. Über New Orleans wanderten vor allem Menschen ein, die sich im Westen der Vereinigten Staaten niederlassen wollten. Über den Wasserweg des Mississippi ließ sich der mittlere Westen mit den Staaten Mississippi, Missouri, Illinois und Indiana relativ sicher erreichen. Das Tor zum Westen war St. Louis. Von dort aus führten drei Planwagen-Routen, sog. Trails, westwärts: Oregon Trail, California Trail, Santa Fe Trail.



Der bremische Hafen an der Unterweser, mit dessen Bau 1827 begonnen worden war, wurde 1830 fertig gestellt. Nachdem sich auch die Bremer Kaufleute und Schiffsbesitzer langsam aus ihren traditionellen Fahrtgebieten auf Nord- und Ostsee herauswagten und sich auch in Richtung Amerika orientierten, wurden auch ihre Schiffe größer und konnten wegen der Versandung der Weser die Stadt Bremen nicht mehr erreichen. Infolgedessen mussten die Schiffsladungen in den zum Großherzogtum Oldenburg gehörenden Unterweserhäfen Brake und Elsfléth auf kleinere Schiffe umgeladen werden, um auf diese Weise nach Bremen zu gelangen. Diese Häfen hatten jedoch das Stapelrecht. Das hieß, dass die Ladungen zuvor an Land gestapelt und zum Verkauf angeboten werden mussten, obwohl sie eigentlich für Bremen bestimmt waren. Dabei waren natürlich Hafengebühren und auch oldenburgische Zölle zu entrichten.

Um sich davon unabhängig zu machen, mussten die Bremer Schiffe also diesen neuen, zunächst für überflüssig gehaltenen und daher ungeliebten Hafen anlaufen, um ihre Ladung zu löschen, hauptsächlich Getreide, Baumwolle, Kaffee und Tabak aus Nord- und Mittelamerika. Es fehlte jedoch an ausgehender Fracht, da aus dem damaligen Deutschland, das als Staat noch gar nicht existierte, nichts auszuführen war. Da kam man auf die Idee, lebende Fracht, also Menschen nach Amerika zu transportieren,

obwohl es eine Passagierschiffahrt zu jener Zeit noch gar nicht gab. Es wurden also Agenten in die nord- und mitteldeutschen Dörfer geschickt, die dort in den Gasthäusern Auswanderungswillige anwerben sollten.

Die Schiffe wurden mit Zwischendecks versehen, um möglichst viel Menschen an Bord nehmen und ihnen eine preisgünstige, wenn auch nicht gerade eine komfortable Passage bieten zu können. Das Ganze wurde eine große Erfolgsgeschichte, zumal die Rheinmündungshäfen und die englischen Häfen zwischenzeitlich wegen Betrügereien und Übervorteilung der Auswanderer und anderer krimineller Vorkommnisse ziemlich in Verruf geraten waren. Der Hafen hatte seit ca. 1834 nicht zuletzt durch die Auswanderung einen solchen Aufschwung genommen, dass er schon bald nicht mehr ausreichte. Im Jahr 1850 wurde mit dem Bau eines weiteren Hafenbeckens begonnen, das um 1855 fertiggestellt wurde. Etwa gleichzeitig entstanden auf der hannoverschen Seite die Geestemünder Häfen, die allerdings in der Auswandererfahrt keine Bedeutung erlangten.



*Bild links:  
Nachbau eines Weserkahns unter Segeln*

Die Auswanderer aus Hessen, Thüringen und aus dem südlichen Königreich Hannover erreichten den Hafen Bremerhaven auch hier hauptsächlich auf dem Wasserweg, nämlich auf der Weser. Verkehrsmittel waren die Weserkähne; Lastensegler, die bis zum 19. Jhdt. Güter in die vielen kleinen Weserhäfen verteilten. Es waren Plattbodenschiffe, ca. 30 m lang und 6,50 m breit, die auch in flachen Gewässern verkehren konnten. Sie waren für mehrtägige Fahrten eingerichtet und konnten ca. 30 Personen aufnehmen. Für zahlreiche Aus-

wanderer war die Fahrt auf einem solchen Weserkahn der erste Teil einer beschwerlichen Reise in die Neue Welt.

Bis zur Gründung des Norddeutschen Lloyd gab es keine festen Schiffsfahrpläne, d.h. die Auswanderer mussten unter Umständen mehrere Wochen warten, bis sie an Bord „ihres“ Schiffs gehen konnten. Sie mussten während dieser Zeit untergebracht und beköstigt werden. Das war die Aufgabe und eine gute Einnahmequelle der zahlreichen Gastwirte, die sich in Bremerhaven niedergelassen hatten.

Um nicht auch in Bremerhaven solche Zustände wie in den westeuropäischen Häfen einreißen zu lassen, erließ der Bremer Senat strenge Bestimmungen für die Beherbergung und Beköstigung der Auswanderer. Als zentrale Aufsichtsstelle gab es ein „Nach-

weisungsbüro“, das einerseits den wartenden Auswanderern Kost und Logis vermittelte, andererseits aber auch die Unterkünfte überprüfte, Beschwerden nachging und die Ursachen dafür unverzüglich abstellte. Die Kapitäne der Auswandererschiffe hatten darüber hinaus für mindestens drei Monate ausreichend Proviant für die Passagiere an Bord zu nehmen.

Im Jahr 1843 verließen 20.000 Auswanderer über Bremerhaven ihre Heimat. Bis zu 4.000 Auswanderer hielten sich zeitweise in Bremerhaven auf, so dass die Unterkünfte vielfach überbelegt waren. Die hygienischen Zustände verschlechterten sich zusehends und der gute Ruf des Hafens war in Gefahr. Das brachte den Spediteur Johann Georg Claußen auf die Idee, ein großes Auswandererhaus zu bauen, das 2.000 Personen beherbergen und 3.500 Personen beköstigen konnte. Außerdem waren eine Krankenstation und eine Kapelle vorhanden. Die ersten Gäste zogen im April 1850 in das Haus ein.

*Bild rechts:  
Auswandererhaus in Bremerhaven  
um 1850*



Nach der Gründung des Norddeutschen Lloyd im Jahr 1857 erlebte der Auswandererverkehr über Bremerhaven einen weiteren Aufschwung. Im Jahr 1860 wanderten 60.000 Emigranten über Bremerhaven aus. Davon nutzten mehr als 37.000 das Auswandererhaus.

Im Jahr 1862 wurde die Geeste-Bahn zwischen Bremen und Geestemünde eröffnet. Für den Bau der Bahn hatte Johann Heinrich Gottlieb Roffmann sein Haus Nr. 94 am Bauerwall in Geestendorf für 1.400 Taler an die Königl. Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen abtreten müssen. Das erst 1850 erbaute Haus musste dem Bahnbau weichen und wurde 1860 abgerissen. Eine Zweigbahn nur für Auswanderer- und Güterzüge führte vom Geestemünder Bahnhof nach Bremerhaven<sup>1</sup>.

Die Eröffnung der Bahn hatte einen einschneidenden Einfluss auf den Auswandererverkehr nach Bremerhaven. Getreu ihrem Grundsatz, dass die Geschäfte nach Bremen gehören, zogen die Bremer das Auswanderergeschäft nach Bremen ab. Die Auswanderer kamen nun nicht mehr mit Weserkähnen nach Bremerhaven, sondern sie fuhren

<sup>1</sup> Siehe Kapitel 13



mit der Eisenbahn zeitnah zunächst nach Bremen, wo sie gesammelt und registriert wurden und das Gepäck abgefertigt wurde. Anschließend wurden sie nach nur wenigen Tagen mit Sonderzügen nach Bremerhaven gefahren, wo sie am Neuen Hafen direkt vom Zug zum Schiff gelangen konnten. Da der Norddeutsche Lloyd von Anfang an Dampfschiffe einsetzte, konnten die Schiffe weitgehend unabhängig von Wind und Wetter nach einem festen Fahrplan verkehren, so dass die manchmal mehrwöchigen Wartezeiten in Bremerhaven für die Auswanderer entfielen. Das bedeutete, dass das Auswanderergeschäft für die Gastwirte und Händler in Bremerhaven weitgehend weggebrochen war. Das Auswandererhaus wurde 15 Jahre nach seiner Eröffnung im Jahr 1865 geschlossen. Es wurde zunächst als Kaserne und Gefängnis genutzt. Ab 1891 war die Karlsburg-Brauerei Eigentümerin des Hauses und betrieb hier ihre Braustätte bis sie nach Übernahme durch die Bremer Becks-Brauerei 1974 geschlossen wurde. 1979 erwarb der Bremer Senat Gebäude und Gelände für die Hochschule Bremerhaven.

Zusammen mit der Bremer Speditionsfirma Missler wurde der Auswandererverkehr über Bremen/Bremerhaven straff organisiert, wobei der Norddeutsche Lloyd für die Schiffspassage und die Firma Missler für die Logistik an Land zuständig war.

Die allermeisten Auswanderer reisten im Zwischendeck, denn eine Kajüte war für sie viel zu teuer. Ein Segler transportierte bis zu 700 Menschen, mehrere hundert davon im Zwischendeck, vier bis sechs in einer Koje, das Gepäck in den Gängen gestapelt. Die Transportbedingungen waren für unsere Begriffe nahezu unmenschlich. Hier spielte sich alles ab: körperliche Verrichtungen, Kochen, Schlafen, Seekrankheit, auch Geburt und Tod. Bei ungünstigem Wetter blieben die Luken geschlossen, und es gab keine Frischluft und keinen Ausgang an Deck. Die ab Mitte des 19. Jhd. eigens für den Auswanderertransport gebauten Dampfschiffe boten Platz für 3.000 Passagiere. Sie benötigten für eine Atlantiküberquerung 14 Tage. Die späteren Schnelldampfer benötigten 9 bis 10 Tage und hatten im Zwischendeck Platz für 1.000 Auswanderer.

Die Zuwanderung in die USA nahm gegen Ende des 19. Jhd., insbesondere auch durch den zunehmenden Anteil osteuropäischer Einwanderer, einen solchen Umfang an, dass die Einwanderung durch die amerikanischen Einwanderungsbehörden zunehmend restriktiver gehandhabt wurde. Im Jahr 1892 wurde auf der New York vorgelagerten Insel Ellis Island eine große Abfertigungs- und Kontrollzentrale eingerichtet, die alle Zwischendeckspassagiere passieren mussten, welche über New York in die USA einwandern wollten. Die vermögenden Kajütspassagiere wurden noch an Bord der Schiffe kontrolliert, bevor sie an Land gingen. Die Kontrollen in den Hallen von Ellis Island bestanden aus einer Befragung durch Einwanderungsbeamte und einer oberflächlichen medizinischen Untersuchung durch amtliche Ärzte. Viele der Einwanderer, insbesondere der osteuropäischen, fielen durch diese Kontrollen durch, wenn sie die Fragen nicht befriedigend beantworten konnten oder wenn der Eindruck einer Krankheit oder einer schwächlichen Konstitution bestand. Insbesondere, wenn die Einwanderer mittellos waren und keinen Bürgen stellen oder schon einen Arbeitsplatz nachweisen konnten, wurden sie zurückgewiesen. Die Reedereien mussten die Zurückgewiesenen auf eige-

ne Kosten wieder zurück befördern. Um dem vorzubeugen, richtete der Norddeutsche Lloyd schon an den Grenzen zu den osteuropäischen Ländern eigene Kontrollstellen ein. Damit konnte die Reederei einigermaßen sicher sein, dass ihre Passagiere bis auf wenige Ausnahmen auf Ellis Island durchkamen.

Das gesamte Thema „Auswanderung“ wird seit 2005 im „Deutschen Auswandererhaus“ in Bremerhaven gezeigt. Das „Deutsche Auswandererhaus“ hat nichts zu tun mit dem Auswandererhaus von 1850. Es befindet sich auch an ganz anderer Stelle.



Zusammenfassend und abschließend ein Auszug aus der Website des Deutschen Auswandererhauses:

#### DEUTSCHES AUSWANDERERHAUS BREMERHAVEN

Das 19. Jahrhundert war für Deutschland ein Jahrhundert eines starken gesellschaftlichen Wandels: der Übergang von der Agrar- zur Industriegesellschaft und enormes Bevölkerungswachstum sowie der zähe Kampf um demokratischere Strukturen. Landmangel, Arbeitslosigkeit und keine gleichen Bürgerrechte für alle waren die Folge. Unruhige Zeiten in Deutschland. Die Bevölkerung spürte den Wandel, Umbruch tagtäglich. Die Vereinigten Staaten von Amerika versprachen Arbeit, Land und Rechte, Kanada, Südamerika und Australien Lohn und Brot. Die Massenauswanderung in die Neue Welt begann.

Zwischen 1821 und 1914 verließen insgesamt 44 Millionen Europäer ihre Heimat. Allein 7,2 Millionen Menschen fuhren zwischen 1830 und 1914 von Bremerhaven nach Übersee – darunter 3,7 Millionen Deutsche, 3,4 Millionen Ost- und Südosteuropäer sowie hunderttausend Skandinavier auf der Suche nach einem besseren

Leben. Damit war Bremerhaven der größte Deutsche Auswanderhafen, gefolgt von Hamburg, von wo etwa 5 Millionen Menschen Europa verließen. Innerhalb kürzester Zeit konnten sich beide Städte einen guten Ruf unter den Auswanderern erwerben:

Zum einen waren sie besser zu erreichen als die niederländischen, belgischen und britischen Auswandererhäfen, zum anderen wurden hier auf den Schiffen Mindeststandards eingehalten. das Risiko der Überfahrt war deutlich geringer als beispielsweise auf britischen Schiffen.

Ende der Einleitung von Dieter Roffmann.

### Übersicht der Roffmann-Auswanderer

Aus den verfügbaren Passagierlisten und Einwanderungsdokumenten ergibt sich eine beträchtliche Anzahl von Roffmann-Migranten in die USA. Zuordbar zum Familienverband sind es zum gegenwärtigen Zeitpunkt 2010 mehr als 30 Personen, die sich in die neue Welt aufmachten. Bekannte Roffmann-Auswanderer über Bremerhaven nach Nord-Amerika, nach dem Ereignisdatum sortiert:

1. Karl Konrad \*9. März 1805 in Kemme<sup>2</sup>
  - Ehefrau Johanne Marie Fiesel \*ca. 1805 in unbekannt,
  - mit 7 Kindern
  - am 12. Mai 1849 in New Orleans
  - Q117 DAUSA: Ship Fama
  - Q128 Census St.Louis: in 1850 wohnhaft in St.Louis mit 2 Kindern
2. Ludolf Heinrich \*28. Nov. 1816 in Kemme<sup>3</sup>
  - Ehefrau Dorothea Marie Sophie Wille \*ca. 1817 Schellerten
  - mit 4 Kindern
  - am 22. Nov. 1852 in New York
  - Q56/117 Deutsche Ausw. Datenbank: Ship Hannah Crocker
3. Johanne Christina Auguste \*8 Jan. 1843 Soßmar oder Suderbruch
  - Vermutlich unverheiratet
  - Mit 17 Jahren – 1860 migriert, Ort und Schiff unbekannt
  - Q42,55: verheiratet mit Kruse als Farmer in Nebraska

<sup>2</sup> Siehe Kapitel 26 Krieg und Cholera

<sup>3</sup> Siehe Kapitel 22 Die Roffmanns in Worden

4. Heinrich Christian \*6/7. Nov. 1847 Hildesheim<sup>4</sup>
  - Unverheiratet
  - Mit 16 Jahren, über Hamburg mit Schiff Bavaria
  - 1863 in New York
  - Q214: in 1898 unverheiratet als Koch in New York
  
5. Johan Heinrich Karl \*18 April 1846 Kemme<sup>5</sup>
  - Vermutlich unverheiratet
  - Vermutlich 1867 migriert in Zusammenhang mit Preuss. Staatsreform
  - Q81, 207, 208 lebt in Illinois/Madison County/Olive und Omphgent
  
6. Hermann Jürgen \* 21. Sept. 1810 in Kemme<sup>6</sup>
  - Ehefrau Johanne Sophie Marie Christine Brandes \* Juni 1823 Kemme
  - mit 9 Kindern
  - 1868 über New York migriert, s.Q141 Naturalization Record
  - Q111 Census 1870 in Illinois/Madison County/Edwardsville aufgeführt
  
7. August Georg Heinrich \* 15. April 1852 Soßmar
  - Vermutlich erst in USA geheiratet
  - 16. März 1870
  - Q56 Ship Hansa
  - Q200 Census New York Bäcker mit Familie

Die Roffmanns wanderten über den Landweg von New York westwärts oder mit dem Raddampfer von New Orleans auf dem Mississippi stromaufwärts zum „Tor nach Westen“ – wie St. Louis in Missouri auch genannt wurde. St. Louis verdankt seine Entwicklung im 19. Jahrhundert und seine heutige Bedeutung der Expansion der Einwanderer nach Westen. Die Gegend links und rechts des Mississippi wird als „Mittlerer Westen“ bezeichnet. Die ersten Roffmann, wenn sie nicht in St. Louis verblieben, siedelten vorzugsweise im Madison County, ca. 30 – 50 km nord-östlich von St. Louis. Orte sind Worden, Hamel, Omphgent, Edwardsville. Fast alle Einwanderer haben zunächst eine neue Existenz als Farmer begonnen – so wie sie es aus der Heimat kannten. Ausnahme ist der New Yorker Bäcker August Georg Heinrich (\*1852 in Soßmar).

---

<sup>4</sup> Siehe Kapitel 23 Henry als Koch in New York

<sup>5</sup> Siehe Kapitel 24 Kemmer Briefe aus den USA

<sup>6</sup> Siehe Kapitel 25 Die Handgrütmühle reichte nicht aus



Bild rechts:  
Deutsche Auswanderer Daten-  
bank, über Dieter Roffmann  
20.10.2000 in Bremerhaven

**Historisches  
Museum Bremerhaven**  
DEUTSCHE AUSWANDERER-DATENBANK

**Ergebnis der Recherche nach: ROFFMANN, DOROTH.**

**Angaben zur Überfahrt**

Schiff:	HANNAH CROCKER
Kapitän:	BROWN
Reederei:	
Abteil:	ZWISCHENDECK
Abfahrtshafen:	BREMEN
Ankunftsdatum:	22.11.1852

**Angaben zur Person**

Alter:	35
Geschlecht:	WEIBLICH
Beruf / Beschäftigung:	BAUER
Schreib- und Lesefähigkeit:	UNBEKANNT

**Herkunft**

Letzter ständiger Wohnort:	UNBEKANNT
Letztes Land:	DEUTSCHLAND

**Reiseziel**

Zielort:	USA
Einreisevermerk:	VERBLEIB IN USA

Quelle: National Archives, USA Manifest Nummer: 18141

### Recherche Deutsche Auswanderer-Datenbank 20.10.2000 Historisches Museum Bremerhaven

Bild links:  
Rückseite

Bei einer Recherche am 20.10.2000 wurden in der Auswandererdatenbank des Historischen Museums Bremerhaven folgende Personen mit dem Namen Roffmann gefunden:

	Name	Vorname	Alter	Ankunfts- datum	Letzter Wohnort	Angaben zur Person
1	Roffmann	Dorothea	35 Jahre	22.11.1852	unbekannt	Bauer
2	Roffmann	Hermann	16 Jahre	22.11.1852	unbekannt	Bauer
3	Roffmann	William	9 Jahre	22.11.1852	unbekannt	Kind
4	Roffmann	August	8 Mon.	22.11.1852	unbekannt	Kleinkind
5	Roffmann	Louis	25 Jahre	9.10.1866	New York	US-Bürger Kaufmann
6	Roffmann	August	18 Jahre	16.3.1870	Unbekannt	Bauer
7	Roffmann	Henry		22.3.1886	Hildesheim	US-Bürger

Offenbar sind die Personen zu 2, 3 und 4 Kinder von 1. Ein Mann zu 1 ist nicht genannt. Anscheinend ist Dorothea Roffmann 1852 mit 3 Kindern nach den USA ausgewandert. Ob Beziehungen der Personen zu 5, 6 und 7 untereinander sowie zu 1 bestehen, wäre ggf. zu untersuchen.

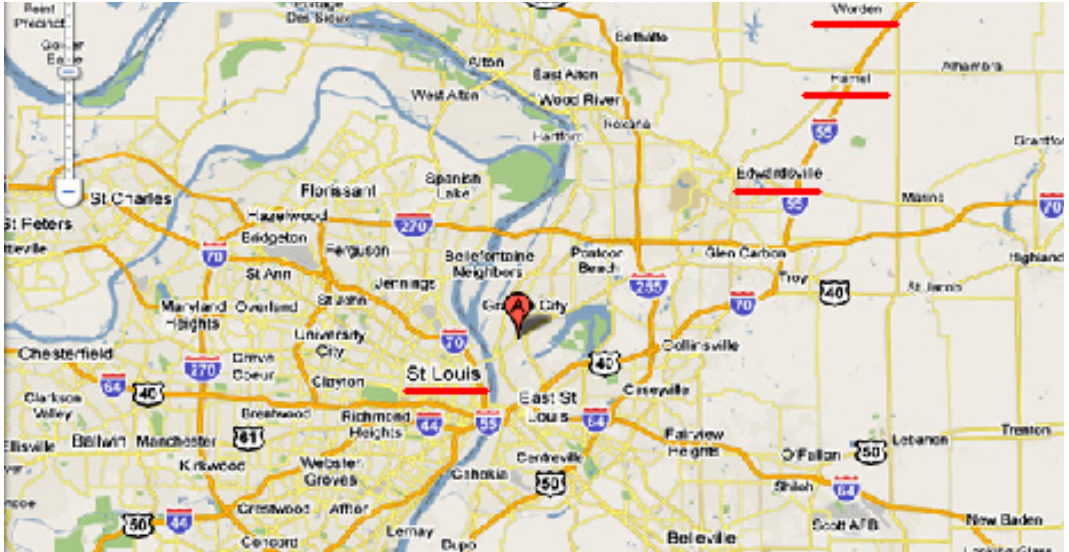


Bild oben: Karte von St. Louis und Umgebung, Quelle: Google Maps 2010-09-15, mit Kennzeichnung der Siedlungsorte

Bild unten: Auswandererkarte und Wegweiser aus dem Jahre 1853 „...für jedermann, insbesondere für auswandernde Handwerker und Bauern..“, Quelle DAUSA, Uni Oldenburg

