

Ersuchen von James W. Wood in Long Branch, N.J.
um Angaben über den Untergang des am 28. Sept. 1854
von Bremerhaven mit 382 Passagieren in See gegangenen Schiffes „New Era“. 1932, Dezbr. 1.

Senatskommission für Reichs=
und auswärtige Angelegenheiten

20. Februar 1933

An
das Deutsche Generalkonsulat, N e w Y o r k.

Der in Long Branch, New Jersey, 169 Union Avenue wohnhafte James W. Wood hat in einem an den Herrn Bürgermeister in Hamburg gerichteten Schreiben vom 20. Oktober 1932, das abschriftlich nach hier weitergeleitet wurde, um näher Angaben über das am 28. September 1854 von Bremerhaven mit 382 Passagieren nach St. Louis in See gegangene Schiff „New Era“ gebeten. Der Genannte beabsichtigt, darüber eine eingehende Geschichte im Interesse der Monmouth County Historical Society zu schreiben. Nach den vom hamburgischen und bremischen Staatsarchiv sowie vom Bremischen Amt in Bremerhaven getroffenen Feststellungen war der Kapitän Th. J. Henry Führer des Schiffes „New Era“, das mit 382 Passagieren an Bord am 28. September 1854, vormittags 10:42 Uhr von Bremerhaven nach New York „in See gekommen“ war. Bei dem Verlust des Schiffes kamen nach dem Ausweis des Jahresberichts der Deutschen Gesellschaft der Stadt New York, New York 1855 253 Passagiere ums Leben.

Die dem Wood erteilte Antwort nebst Anlagen beehren wir uns zur gefl. Kenntnisnahme zu übersenden und stellen eine Verwertung der Ermittlungen im Interesse des Deutschtums im Auslande ergebenst anheim.

gez.: M. Donandt

Nr. 96. Bremen, 30. November 1854

Seebericht.

Strandung der „New Era“

Newyork, 15. Nov. Das amerik. Schiff „New Era“, Capt. Henry, am 28. Sept. mit 380 Pass. von Bremen nach Newyork abgegangen, strandete am 12. Nov. bei dichtem Nebel unweit Deal (V. St.) an der Küste von New Jersey und ist wahrscheinlich völlig wrack. Ein zweiter Bericht sagt, dass der Capitain und ca. 200 Passagiere die Küste erreicht haben. Die Übrigen waren noch an Bord und das Schiff fast gebrochen. Die Hälfte der an Bord Zurückgebliebenen waren theils im Zwischendeck ertrunken, theils über Bord gespült. Alle möglichen Anstrengungen wurden gemacht, um die noch Lebenden zu retten. Nach den letzten Aussagen lag das Schleppboot „Achilles“ nahe dem Schiffe und der „Liviathan“ näherte sich demselben. Das Schiff machte die erste Reise und wird ohne Zweifel ganz verloren sein.

Es waren folgende Personen auf dem Schiffe:

| | |
|---------------------------|-----------|
| Zwischendeckspassagiere | 374 |
| Passagiere zweiter Cajüte | 6 |
| Passagiere erste Cajüte | 4 |
| Köche | 12 |
| Mannschaft | 29 |
| Zusammen | <hr/> 425 |
| Starben auf der Reise | 40 |
| | <hr/> |
| Gerettet | 385 |
| | <hr/> 155 |
| Ertrunken | <hr/> 230 |

Von den über Bord gerissenen Frauenzimmern kam nur eines lebendig an den Strand, Louise Heyer, aus Preussisch Minden. Sie ist auch die einzige von den weiblichen Passagieren, die am Montag gerettet wurden; sie war diejenige, welche auf einem Stück Holz in fast nacktem Zustande an's Land trieb. Ein anderes Frauenzimmer, **Johanna Heidenreich, erzählt:**

Früh um 5 oder 6 Uhr, während die Passagiere in den Kojen um mich her noch fest schliefen, erwachten wir plötzlich von einem heftigen Stosse und fühlten, wie das Schiff aufschlug. Wir kleideten uns geschwind an, blieben aber ruhig unten, während einige von den Männern hinaufgingen, um nachzusehen, was es gäbe. Als sie zurückkamen, suchten sie unsere Angst zu beschwichtigen; allein bald drang zu unserm Entsetzen das Wasser herein und zwar so rasch, dass manche in ihren Kojen ertranken ehe sie sich nur ermuntern konnten. Nun stürzten wir auf das Verdeck, wo wir uns, so gut es ging, in der Cajüte oder im Vordercastell zu bergen suchten. Ich ging nach dem letzteren. Die Männer kletterten meistens in die Masten und Rahen, andere in das Bugspriet. Zwei bis drei Stunden lang hielten wir uns, obschon bis auf die Haut durchnässt, gegen den Andrang der wütenden Wellen. Das Geländer und ein Theil des Vorderkastells wurde in dieser Zeit fortgerissen; um 9 Uhr begann das letztere, in dem ich und etwa 20 andere Zuflucht genommen hatten, auseinander zu brechen, und ich musste mit meiner armen Mutter hinaus. Die Wellen fuhren beständig über uns weg, und trotz aller meiner Anstrengungen ward meine Mutter zwei oder drei Mal davon zu Boden geschleudert, während wir nach der Takelage zu gelangen suchten. Endlich blieb sie erschöpft auf dem Boden liegen und ehe ich ihr Hilfe leisten konnte, riss eine mächtige Sturzwelle sie über Bord. Ich sah sie niemals wieder. Unter furchtbaren Anstrengungen gelangte ich nach dem Platze, wo für gewöhnlich die Kohlen aufgespeichert lagen, und fand da meinen Bruder mit seiner Frau und seinen Kindern. Eine Welle, die mich niederwarf, hatte mir alle meine Kleider bis auf's Hemd vom Leibe gerissen. Ich sass stundenlang bei meinem Bruder, während das Wasser über uns hinwegfuhr. Jeden Augenblick hielten wir für den letzten unseres Lebens. Etwa zwei Stunden nach Mittag ward das Kind meines Bruders hinweggerissen, bald darauf wurden zwei Männer in unserer Nähe von den Wellen mehr erschlagen als ertränkt. Zu mehreren Malen sah ich in den Zwischenräumen zwischen den einzelnen Sturzwellen Männer von der Takelage herabspringen mit dem verzweifelten Geschrei: „Meine Frau ! Mein Kind !“ Oft sahen wir um das Schiff herum ganze Haufen von Leichen durch die Wellen emporgeworfen, da die Ertrinkenden sich in ihrer letzten Noth fest aneinander geklammert und so ihren Tod gefunden hatten. Wir selbst konnten uns nicht vom Platze rühren, aus Furcht, im Augenblick weggeschwemmt zu werden. So konnten wir auch nichts von den am Strande gemachten Anstalten zu unserer Rettung sehen. Die ganze Nacht brachten wir in fürchterlicher Todesangst unter Weinen und Beten zu. Am andern Morgen erst erschien die Hilfe etc.“

Während einerseits von dem Präsidenten der deutschen Gesellschaft in Newyork, Herrn Witthaus, alles Mögliche gethan wird, um das Schicksal der geretteten Passagiere zu erleichtern, wobei er von den andern Mitgliedern der Emigranten-Commission unterstützt worden, hat sich andererseits gezeigt, dass die zur Rettung der Passagiere von gestrandeten Schiffen in Newyork bestehenden Einrichtungen höchst mangelhaft sind. Nachdem das Schiff aufgelaufen war, erschienen sehr bald drei Dampfschiffe auf dem Schauplatz des Unglücks, aber sie hatten keine Boote oder keine Mannschaft, welche die Boote zu regieren verstand, und während eine Abnahme des Sturmes und der Brandung erwartet werden musste, um mit den

Strandböten vom Land an das Wrack gelangen zu können, rissen die Wellen, Kälte, Hunger und Noth jeglicher Art eine Menge Leute in die Tiefe, die unter andern Umständen hätten gerettet werden können, und die armen Schiffbrüchigen sind entsetzliche 24 Stunden länger allem Ungemach blossgestellt gewesen. Möchte doch der schreckliche Schiffbruch der „New Era“ den dortigen Behörden eine Lehre sein zur Herbeiführung besserer, der grossen Handelsstadt würdiger Einrichtungen! Möchten aber deutsche Auswanderer aus der geschilderten Behandlung auf der „New Era“ erkennen, dass im allgemeinen amerikanische Schiffe, von welchem Hafen aus sie auch expediert werden, keine wünschenswerthe Beförderung für sie abgeben. Freilich werden von hier nur selten und im Nothfalle amerikanische (und englische) Schiffe benutzt, um aber dagegen gesichert zu sein, nicht durch solchen Ausnahmefall betroffen zu werden, mögen Auswanderer sich bei Abschluss ihre Überfahrtscontractes nicht bei der darin gewöhnlich vorkommenden Bestimmung, dass ein anderes gutes Schiff an Stelle des genannten gesetzt werden könne, beruhigen, sondern darauf bestehen, daß das Wort „deutsches“ hinzugefügt werde.

Nr. 101. Bremen. 18. December 1854

Bericht eines Passagiers der „New Era“ über die Strandung dieses Schiffes.

Wir hatten meist fortwährend stürmisches Wetter mit Hagel und viel See über Deck. Die Passagierküche wurde über Bord gewaschen.

Die Kreuzbramstenge kam von oben. Das Schiff wurde dermaßen leck, daß Tag und nacht fortwährend gepumpt werden mußte und ca. 40 Passagiere starben auf der Reise an Cholera. Montag morgen, den 13. Novbr. 4 Uhr, kam der Steuermann in die Cajüte, den Capitain zu rufen und sagte, er hätte 30 Faden Wasser gepeilt. Wir sahen auf die Karte, und uns weit genug vom Land wähnend. - (wir hatten seit Donnerstag keine Observation gehabt und Freitag eine schlechte) – dachten wir, es käme keine Gefahr bis Tag, denn wir glaubten uns Long Island näher als sonst etwa; außerdem hatten wir nur drei dichtgereffte Marssegel bei und durchliefen nur 4- 5 Knoten. Ich hatte 3 Nächte bei dem Doctor gewacht und legte mich um 4 ½ Uhr etwas hin, hatte aber noch nicht geschlafen, als ich den Steuermann von neuem rufen hörte: „Breakers ahead, we will be a shore in a moment! Down your wheel, brace around your yards!“ (Brandung vor uns, wir werden im Augenblick Schiffbruch leiden! Nieder das Rad, die Raaen bei dem Winde gebraßt!) Natürlich sprangen wir gleich aus der Koje, ich schlüpfte in die Hose und zog meine Pantoffeln und meine dicke Jacke an, und ehe ich's an hatte, stieß das Schiff schon heftig. Als ich auf's Deck kam, schlugen schon Seen haushoch über das Schiff, jedoch sahen wir Land nahe. Wir sahen gleich, daß alle Versuche fruchtlos sein würden, das Schiff wieder flott zu bringen. Das erste Boot wurde gleich heruntergelassen, um ein Tau ans Land zu bringen, damit wir daran hin und her fahren könnten, die Passagiere zu retten. Der erste Steuermann fuhr damit weg, allein es glückte nicht, das Boot kam ans Land ohne Leine. Wie dieses Tau verloren wurde, weiß ich nicht denn ich brachte den kranken Doctor in die Cajüte hinunter, damit er seine Kraft sparen möchte. Als ich wieder auf's Deck kam, war man beschäftigt, das zweite Boot von der Hütte zu schieben. Es war volle Confusion und die meisten der Passgiere waren auf dem Deck, aber nur sehr wenige, die etwas thaten; ich glaube, daß nicht mehr als 5 oder 6 fähige Matrosen unter der ganzen Mannschaft waren. Als das Boot nun an der Seite hing, keine Fangleine darin, das Pfropfloch offen, und hin und her stieß, ohne daß Jemand von den dabeistehenden Matrosen hineinging, sprang ich hinein, befestigte ein Tau darin, machte das Loch zu und nahm die Lothleine mit, um sie ans Land zu bringen, damit wir daran ein dickeres Tau könnten ans Land ziehen. Als das Boot in See gelassen, kamen noch drei Matrosen zu mir ins Boot, und das erste, was sie fragten, war: „Who can steer the boat?“ – If non of you can, I can. (Wer kann das Boot steuern? – Wenn keiner von Euch es versteht, so kann ich es) – sagte ich, nahm einen Riemen und wir fuhren ab. Ungefähr halbwegs an Land, sah ich eine hohe See ankommen und zu gleicher Zeit wurde mein Riemen von der Lothleine – die steif kam – aus dem Loch hinten geworfen, so dass ich umfiel, sicher glaubend, wir würden unter der See begraben werden, sobald das Boot gehalten würde. Allein einer der Matrosen hatte die Leine geschnitten – (nachher erfuhr ich, daß man an Bord auch die Leine geschnitten habe, da sie zwischen den Füßen der Passagiere unklar geworden war) das Boot schoß vor der See weiter und der liebe Gott brachte uns unversehrt ans Land.

Jetzt versuchten wir vom Lande aus mit einem Lifeboat eine Leine ans Schiffe zu bringen; allein als wir es gerade so weit in die See hatten, um hinzuspringen und fortzurudern, sprangen mehrere Matrosen fort, um die Menschen zu retten, die

mittlerweile im Langboot kreuz und quer ans Land getrieben waren, darin hatten sich befunden einige Passagiere und ein paar Matrosen, so daß wir, jetzt nur 4 Mann und natürlich zu schwach, das Boot zu halten, wieder von der See mit Boot und allem ans Land zurückgeworfen wurden. Nun waren mehrere Leute – sog. Wrackers – gekommen, und diese waren nicht zu bewegen, uns in See zu stossen, da sie meinten, wir könnten nie das Schiff wieder erreichen, denn die See sei zu hoch und es gehe ein starker Strom gerade an dem Schiffe vorbei. Das Schiff war während der Zeit so tief in den Sand versunken, daß alle Passagiere, die noch da waren, die Matrosen und der Capitain ihre Flucht in die Wanten und den Bugsprit des Schiffes nehmen mußten. Die See stieg während des Tages immer höher. Einmal glückte es, vermittelst einer Bombe eine Leine an Bord zu schießen und daran wurde das Liefboot an Bord gezogen. Der Capitain und ein paar Matrosen und Passagiere kamen damit kopfüber kopfunter ans Land, allein der Theil des Taus der am Bord war, wurde nicht ordentlich weggelassen, so daß es brach oder sonst los kam, ich weiß nicht wie, genug die Communication mit dem Schiffe war wieder unterbrochen. Jetzt glückte es nicht mehr, diese wieder herzustellen, und die Kugeln waren bald verschossen. Alle Anerbietungen vom Steuermann, von mir und einem Matrosen, uns nur vom Lande abzustoßen und uns unser Glück versuchen zu lassen, blieben fruchtlos. Man meinte, es sei total unnützes Wagen unsers Lebens, ohne etwas erreichen zu können. Wir konnten das Schiff sehen, das ca. 500 Yards vom Lande lag, die Wanten voll mit Menschen bis an die Mastkörbe. Viele waren schon über Bord gewaschen, ehe der Capitain ans Land kam, und nur ein Mädchen wurde durch Gottes wunderbare Hand ans Land getrieben, welches, sich fest an einen Balken haltend, unversehrt ankam. Die Meisten wurden mit dem Strome fortgerissen, und man fand später Leichen am Strande 6-7 Miles nördlich von uns. Schrecklich war es, das Hilfeschreien der Menschen zu hören, ohne helfen zu können. Alle, die wir am Lande waren, wurde von einem Farmer aufgenommen, der uns Essen und Betten gab. Wir waren auch alle sehr erschöpft, und ich bat den lieben Gott, sich der Armen auf dem Schiff zu erbarmen und mir Kraft und Gelegenheit zu geben, einige von ihnen zu retten. Ich erwachte schon 2 Uhr morgens und ging gleich an den Strand, wo die Rettungs- und Assecuransleute um ein Feuer versammelt waren, denn es war sehr kalt. Die Leute an Bord hatten sehr gelitten und seit Sonntag Abend keine Nahrung bekommen. Die See war Gott sei Dank etwas ruhiger, so daß endlich gegen 5 Uhr ein Boot bereit gemacht wurde, worin einige von den Wrackermatrosen, einer vom Schiff und ich an das Schiff fuhren. Wir mußten das erste Mal leider unverrichteter Sache zurückfahren, da die Leute nicht an das Schiff anzulegen wagten, weil es noch dunkel war, und die See hoch über das Schiff hinschlug. Gegen 6 Uhr fuhren wir wieder hin und der liebe Gott ließ uns 12 der Unglücklichen an Land bringen. Ich bat um Kraft, ferner helfen zu können. Als wir das zweite Mal am Schiff waren, kamen noch 2 Boote vom Lande, zu retten. Wir fuhren in dem Boote, in welchem ich war, 5 bis 6 Mal hin und her, allein als wir das letzte Mal ans Schiff kamen, waren nur noch solche in den Wanten, zwischen Todten und Tauwerk hängend, die zwar lebten, aber sich kaum noch regen konnten. So sprang ich denn an Bord und ließ mehrere an einem Tau ins Boot, welches natürlich mit jeder See etwas vom Schiffe abfuhr und wieder zurückkam. Als die Halberstarrten aus den Wanten waren, konnte ich mehreren nicht mehr allein helfen; einer lag über dem großen Stag und andere waren vorne unterm Bug und so kam noch einer von den Strandleuten mir zur Hülfe und wir waren durch Gottes Hilfe glücklich genug, alle noch Lebenden ans Land zu schicken, von denen aber 2 bis 3 starben, ehe sie dort ankamen. Wir suchten dann überall herum, ob noch Lebende da wären, und nun erst bemerkt ich, wie schrecklich es auf dem Schiffe aussah. Es

hingen Todte umher in allen möglichen Lagen und Orten, einige an einem Arm hängend, oder am Fuße baumelnd, bekleidet oder halb nackt und auch ganz nackt. Ein Haufen von vielleicht 20 Leichen lag zusammengedrängt zwischen der Cajüte und der Besanswant, fest zusammengerammt, Männer und Frauen und Kinder untereinander. Ein fürchterlicher Anblick!

Als nur noch Todte auf dem Schiffe waren, verließ ich es auch und kam ans Land.

Quelle: Staatsarchiv 3-S.5.b.Nr.853

Schadensersatzforderung des Jacob Schmidt aus Rathibor für seine beim Untergang der „New Era“ verunglückte Tochter

Verhandelt Schleusingen d. 22 Febr. 1855

Es erscheint der Einwohner Jacob Schmidt aus Rathibor und bringt an: Meine Tochter Margarethe Schmidt ist im vorigen Herbst mittels des hiesigen Agenten Ritzeiger von dem Hause Bödeker in Bremen nach America befördert worden und zwar mit dem Schiffe New Era.

Nach der Deutschen Auswanderer Zeitung No. 99 vom 11. Decbr. v. J., ist meine Tochter mit unter den bei dem durch die Schuld des Schiffscapitains verunglückten Personen, und trage ich darauf an, daß das Haus Bödeker in Bremen mir für den Verlust meiner Tochter und deren bei sich gehabt habenden Mobilien & Geldern die ich zu 90 Reichstaler & 70 Schilling schätzen muß gerecht werde. Die Mobilien haben bestanden in

1. einem neuen vollständigen Bette mit 2 maligen vollständigen Ueberzügen
2. 12 neue Hemden
3. 10 seidene Halstücher
4. 1 baumwollen Kleid
5. 1 schwarz erlesens Tuch
6. 9 Paar Strümpfe
7. 6 Schnupftücher
8. 2 halblange Tabackspfeifen
9. mehrere paar Schuh
10. u doppelte Alltagskleider
11. eine Kiste worin obige Gegenstände enthalten waren

Meine Tochter wollte mich von Amerika aus unterstützen & daß sie dieses konnte, ging schon daraus hervor, daß mein bereits in Amerika befindlicher Sohn dieser meiner Tochter 70 Reichstaler Reisegeld mittels Wechsels geschickt hat. Meine Tochter & mein Sohn wollten meine noch übrigen 6 Kinder nach Amerika nach & nach auf ihre Kosten kommen lassen, & ist, wenn ich mir 1/3 tel von den Kosten auf meine Tochter rechne mir nun dadurch ein Verlust von 150 Reichstaler geworden.

Vorgelesen - g & u.

gez.: Jacob Schmidt
ges. v. Flotow, Kgl. Landrath

Quelle: Handelskammer II.A.I.1.Bd.4 Nr. 157