



PETER-MICHAEL PAWLIK

## **Nach New York, Greytown oder Port Philip Auswanderersegelschiffe von der Weser im 19. Jahrhundert**

*Geehrter Herr! Ich habe mich mit dem Mystischen Museum erkundigt, und ich bin erklärt worden, daß Sie Informationen und Abbildungen haben von alten segelnden Behältern. Man schlug vor, daß ich Ihnen schreibe, um über ein Gefäß herauszufinden, nannte EVERHARD DELIUS. Ich suche eine Beschreibung oder ein Bild von diesem Gefäß, weil mit diesem meine Vorfahren zu Vereinigten Staaten kamen. Es kam in den Vereinigten Staaten an Juli 10, 1855.*

Anfragen dieser Art erreichen mich recht häufig, seit sich bei den amerikanischen Schiffahrtsmuseen herumgesprochen hat, daß Familienforscher auf der Suche nach Informationen und Abbildungen von Schiffen, auf denen ihre Vorfahren nach Amerika ausgewandert sind, bei mir fündig werden können. Denn mit der Anfrage sind natürlich Schiffe, nicht Behältnisse oder Gefäße, gemeint. Aber das kommt davon, wenn ein Computerprogramm den englischen Begriff „vessel“ ins Deutsche übersetzt! Dann besteht auch die Gefahr, daß aus dem Mystic Seaport Museum in der Ortschaft Mystic in Connecticut ein mystisches Museum wird!

Trotz des merkwürdigen Computer-Deutsch in dem zitierten Brief: Dem Absender aus Las Vegas konnte geholfen werden.

Die EVERHARD DELIUS war ein nagelneues Schiff gewesen, das erst am 17. April 1855 auf einer Bremer Werft vom Stapel gelassen und am 10. Mai von der Weser nach New York zu seiner Jungferntour ausgelaufen war. An Bord: 259 Auswanderer, Säuglinge und Kleinkinder eingeschlossen. 61 Tage hatte die Seereise gedauert, eine durchaus normale Reisedauer für ein Segelschiff von der Weser nach New York. Denn ein Segelschiff war die EVERHARD DELIUS, Dampfer fuhren zwar schon seinerzeit von Bremerhaven über den Atlantik, die unter amerikanischer Flagge fahrenden hölzernen Seitenraddampfer WASHINGTON und HERMANN, die seit 1848 diese Route befuhren. Doch die Masse der Auswanderer wurde von Segelschiffen befördert. Wer heute den Begriff „Segelschiff“ hört, denkt an Windjammerparaden, wie sie etwa bei den SAIL-Veranstaltungen oder bei der Kieler Woche stattfinden, und man hat schneeweiße große Drei- oder Viermaster vor Augen, etwa die GORCH FOCK der Bundesmarine, ein Schiff von rund 80 Meter Länge. Doch diese Vorstellung ist trügerisch, wenn man sich ein Bild eines Auswanderersegelsschiffes etwa um die Mitte des 19. Jahrhunderts machen will.

Die EVERHARD DELIUS, eine Bark, also ein dreimastiges Segelschiff, war mit ihren 41,7 Metern Länge und 610 Registertonnen Vermessung seinerzeit eines der größten Schiffe der Bremer Segelschiffsflotte. (Zum Größenvergleich: Das Ausflugschiff OCEANA, das von Bremen nach Bremerhaven fährt und hier ganz in der Nähe am Martinianleger liegt, ist rund 50 Meter lang!) Die EVERHARD DELIUS war - wie übrigens alle Segelschiffe, die von Bremen aus in der Auswandererfahrt beschäftigt waren, vollständig aus Holz gebaut, auch die Masten waren aus Holz. Eiserne Segel-

schiffe, mit deren Bau etwa zur selben Zeit erstmals in England begonnen wurde, wurden bis zum Ende der Passagierfahrt mit Segelschiffen von der Weser aus, also etwa 1875, überhaupt nicht eingesetzt. Das Gros der Weserflotte war allerdings erheblich kleiner als die EVERHARD DELIUS. Gerade in der Zeit von 1840 bis 1855 fuhren sogar Schiffe, die selbst für damalige Verhältnisse nicht gerade als groß bezeichnet werden konnten, darunter zahlreiche zweimastige Schiffe, Briggen, Schonerberiggen oder sogar gelegentlich Schonergalieten. Letzterer Schiffstyp war ein ziemlich plump gebautes Schiff, eigentlich in erster Linie für die Fahrt in Nord- und Ostsee gedacht. Doch auch solche Schiffe machten transatlantische Fahrten, zum Beispiel die Schonergaliet VORWÄRTS, die im Mai 1851 in nur 45 Tagen mit 99 Passagieren von Brake nach New York segelte. Dieses Schiff war nur 24,7 Meter lang und mit 163 RT vermessen! Es wäre heute absolut undenkbar, daß eine solche Nußschale - aus Holz, ohne Hilfsmaschine, ohne Funk, ohne Radar mit einhundert Passagieren an Bord eine Transatlantikreise machen dürfte! Doch damals war das „normal“.

In dem Bielbrief, dem Dokument, das die Bauwerft bei Fertigstellung eines Schiffes von der zuständigen Behörde ausstellen ließ, in dem Bielbrief für die 1854 in Vegesack gebaute Bark ATLANTIC hieß es ausdrücklich, dieses Schiff sei *eigends für die Passagierfahrt* gebaut worden. Das bedeutete, daß einige winzige Kabinen für die sogenannten *Cajütspassagiere*, so um die zwanzig Personen, eingerichtet worden waren. Vor allem aber bedeutete dies, daß das Schiff nicht nur ein Deck hatte, nämlich das Deck, das den Schiffskörper nach oben abschloß, sondern ein zweites, in einem Abstand von vielleicht zwei bis drei Metern unter dem Hauptdeck eingezogen, das sogenannte „Zwischendeck“. Hier wurden die meisten Passagiere untergebracht. Der ostfriesische Schriftsteller Friedrich Arends beschrieb in seinem 1838 erschienenen Buch „Schilderung des Mississippithales, oder des Westens der Vereinigten Staaten von Nordamerika“ die Passagier-Abteilung im Zwischendeck des bremischen Vollschiffes THEODOR KÖRNER, erbaut 1833 von der Lange-Werft in Vegesack und im Kiel gut 28 Meter lang, wie folgt:

*Wenig über 20 Schritt Länge haltend, darein waren an jeder Seite 14 Kojen angebracht, in zwei Reihen übereinander, breit genug für fünf erwachsene Personen, in der Mitte noch eine Reihe von 8, hinten 4, schmälere Bettstellen, ebenfalls zwei übereinander, also im Ganzen 40. Zwei Gänge blieben also zwischen den Reihen übrig und diese durch die Kisten der Reisenden noch mehr eingeschraubt, man kann also denken, wie beengt der Raum für fast 200 Seelen war. In der That war es bei schlechtem Wetter, wo alles daselbst verbleiben mußte, unmöglich die ganze Gesellschaft aufzunehmen, ein Theil mußte sich aufs Bett werfen. Jede Familie nahm ein Bett, ein oder zwei kleine Kinder eins gemeinschaftlich. Ledige Mannspersonen kamen zusammen, ebenso die ledigen Frauenspersonen, oder diese bei Eheleuten. Ein angenehmer Aufenthalt war der Raum also nicht, vollends widrig während der Seekrankheit, schon bei den Luken stehend, kam ein dicker Dunst herauf. Sonst aber war die Luft ziemlich gut, da die beiden Luken bei Tag und Nacht, wenn das Wetter es erlaubte, offenstanden und eine später angebrachte Windhose überall bis auf den Boden frische Luft verbreitete, so wie auch manchmal mit Essig gesprengt wurde.*

Die Zustände im Zwischendeck eines Auswandererseglers änderten sich auch in den folgenden Jahrzehnten nicht, wenngleich es ziemlich genaue bremische und auch amerikanische Vorschriften über die Beförderung, die Ausstattung und die Verproviantierung gab. Das soll jetzt nicht im einzelnen dargestellt werden, nur so viel: Nach der revidierten bremischen Verordnung von 1849 war Vorschrift, daß ein Schiff, das

mehr als 125 Passagiere beförderte, sage und schreibe mindestens vier (!) Toiletten haben mußte! Natürlich nicht mit Wasserspülung, sondern Eimer in kleinen Verschlägen ... Und regelmäßig mußten vom Dunkelwerden bis zum Sonnenaufgang wenigstens zwei Laternen, sprich: Tranlampen, brennen! Der spätere Kapitän Lüder Haesloop erinnerte sich an die Lage an Bord des Auswandererseglers DORETTE im Jahr 1867:

*Diesmal ging die Reise nach New Orleans. ... Welche einfachen, ja primitiven Einrichtungen für die Passagiere derzeit! In dem niedrigen Zwischendeck waren 300 Menschen eingepfercht. Keine Fenster, keine Ventilation! Wenn bei schlechtem Wetter die Luken geschlossen werden mußten, war dort unten eine fürchterliche Luft. Verschiedene Abteilungen gab es derzeit noch nicht, alles wohnte und schlief durcheinander. Ein Arzt war nicht an Bord. Wasser für alle diese Menschen wurde in Fässern mitgenommen. Jeder erhielt eine kleine Ration Trinkwasser, sehr scharf bemessen. Nachts wurde scharfe Wache gehalten, damit kein Wasser und Proviant gestohlen werden konnte.*

Ein 16jähriger Schiffsjunge namens Wilhelm Schmölder, der später Kapitän und sogar Inspektor beim Norddeutschen Lloyd wurde, machte seine erste Reise mit der Bark THERESE 1863:

*Wann wir in See gehen, kann ich noch nicht genau sagen, am Samstag kommen 220 Auswanderer an Bord. Dienstag auf der Rhede von Bremerhaven. Gestern morgen sind wir glücklich aus dem Hafen gelaufen und warten jetzt nur noch auf günstigen Wind, um in See zu stechen. Das war ein Geschrei und ein Singen, als die Segel aufgezogen wurden! Für einen Passagier ist es ein prächtiger Anblick, wenn ein Schiff die Segel aufzieht, aber in der Regel sieht er nur die vollen Segel und bedenkt nicht, wie die Matrosen schwitzen müssen.*

*Bei der harten Arbeit bekommt man aber gehöriges Essen. Morgens 6 Uhr trinken wir Kaffee (natürlich ohne Zucker und Milch), um 8 Uhr zum zweiten Mal und um 12 Uhr essen wir zu Mittag. Wir bekommen aber zu Mittag so viel Fleisch, daß wir am Abend und am anderen Morgen noch davon essen. Zwischen zwei und drei Uhr trinken wir wieder Kaffee und arbeiten bis gegen 7 Uhr. Um halb 8 trinken wir Thee, ebenso ohne Zucker und Milch, und essen dabei gehacktes Fleisch vom Mittag her, was übrigens vorher aufgewärmt wird.*

Anders sah es für die Auswanderer im Zwischendeck aus:

*Die Passagiere bekamen 2 ½ Pfund Brod per Mann „alle 8 Tage“. Das war nun sehr wenig für einen Mann. Wenn es einer auf hatte, so legte er sich aufs Stehlen, und wenn die Passagiere nicht gut aufpaßten, so konnten sie hungern. Denn sie bekamen nicht eher etwas wie der bestimmte Tag da war. Oft stahlen sie einer ganzen Familie das Brod ab. Die Kinder schrien oft vor Hunger! sagten oft die beiden Ehehälften. Die Matrosen gaben ihnen dann ein paar Kartoffeln, mußten sich aber in Acht nehmen, daß es der Kapitän nicht sah. Bei einer so schlechten Kost, wie sie jetzt die Passagiere bekamen (morgens Kaffee, mittags Suppe, abends Reis) war es nicht zu verwundern, daß drei Kinder starben. Ich mußte sie helfen einnähen und über Bord setzen. Letzteres geschah meist in der Nacht. Drei Kinder, die auf hoher See das Licht der Welt erblickten, blieben leben.*

Krankheiten an Bord waren nicht selten. Johann Carl Meyer, später Kapitän und Inspektor beim Norddeutschen Lloyd, war 1848 Matrose an Bord der Bark RICHARD COBDEN, schrieb darüber an seinen Bruder:

*Unsere Mannschaft, bestehend aus 17 Köpfen, kam am 25. April 1848 an Bord. Nachdem wir dann unsere Passagiere, ungefähr 190 Personen, worunter 9 Cajütpassagiere, eingenommen hatten, segelten wir am 28. April morgens früh mit gutem Winde ab und gelangten schon Mittags in See. Als wir ungefähr 8 Tage gesegelt waren, brachen bei einer Frau im Zwischendeck die schwarzen Blattern aus, sie wurde natürlich gleich abgesondert, um weiterer Ansteckung vorzubeugen, was auch half, sie selbst wurde aber schon nach wenigen Tagen ein Raub des Todes. Dagegen brachen nun die weißen Blattern aus, die nicht gefährlich sind, wovon ungefähr 30 Personen befallen wurden, worunter auch mehrere von unserer Mannschaft, überhaupt kränkelte diese häufig, was wohl nur dem schlechten Logis zuzuschreiben war. Am 11. Juli gingen wir dann nach einer Reise von 6 Wochen auf dem Hudson unterhalb Newyork vor Anker, brachten dann desselben Tages noch 3 von unserer Mannschaft und mehrere Passagiere, welche noch immer nicht frei von den Blattern waren, nach dem Hospitale.*

Die Widrigkeiten einer Seereise unter derart primitiven, beengten und hygienisch fragwürdigen Verhältnissen konnten natürlich durch die Einstellung der jeweiligen Schiffsbesatzung verstärkt oder gemildert werden, und diese Einstellung hing vor allem davon ab, was der Kapitän von der Ware „Auswanderer“ hielt, ob diese für ihn nur eine unangenehme Last waren oder ob er sich für sie als Mensch verantwortlich hielt. Dabei muß berücksichtigt werden, daß es sich bei der Besatzung um Seeleute handelte, die in erster Linie für die Bedienung des Schiffes zuständig und ausgebildet waren, nicht aber für die Betreuung und Versorgung von Passagieren; diese mußten sich auf Segelschiffen doch mehr oder weniger um sich selbst kümmern. So gab es denn auch gelegentlich Beschwerden über angebliche oder tatsächliche schlechte Behandlung und mangelhafte Verpflegung an Bord, die vor allem in den Herkunftsregionen der Auswanderer genüßlich verbreitet wurden. Dies wiederum schreckte natürlich die Reeder, die eine Geschäftsschädigung fürchteten, und ebenso die zuständigen Behörden, die den Ruf Bremens als Auswandererhafen in Gefahr sahen. So schaltete sich 1863 die *Commission des Senats für das Auswanderungswesen* ein und erklärte in einer Resolution in bestem Amtsdeutsch:

*Die Beilage Nr. 9 der Schlesischen Zeitung vom 7. Januar 1863 enthält ein Schreiben aus Newyork vom 19. December v. J., in welchem zehn Passagiere des Auswandererschiffes „Atlantic“, geführt vom Capitain Feldhusen, über die ihnen während der Überfahrt von der Weser nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu Theil gewordene schlechte Verpflegung und Behandlung Klage führen lassen. Nach Vorlage dieses Zeitungsblattes und dem dringenden Wunsch der Reeder entsprechend, hat diese Behörde es sich angelegen lassen, darüber, ob und inwieweit die Beschwerden begründet sein möchten, sich zu vergewissern, und erklärt dieselbe, daß nach dem Befundzeugniß der obrigkeitlich angestellten Schiffs- und Proviantbesichtiger, nach dem Zeugniß der sorgfältig vernommenen Schiffsmannschaft sowie aus den vorhandenen brieflichen Mittheilungen anderer Passagiere desselben Schiffes soviel bereits jetzt sich ergeben hat, daß jene Beschuldigungen keineswegs und um so weniger glaubwürdig erachtet werden dürfen, als einerseits, soweit bekannt, die Beschwerdeführer nach ihrer Ankunft in Newyork weder bei dem dortigen Bremischen Consulate noch bei der Direction der daselbst zum Schutze der Einwanderer bestehenden Deutschen Gesellschaft Klage geführt haben, andererseits aber gegen die obengenannten Reeder gleichwie den die „Atlantic“ führenden Capitain, in Beziehung auf deren Verhalten bei vielfachen früheren Expeditionen und Beförderungen von Auswanderern, begründete Beschwerden nicht vorgekommen sind.*

Es ist doch schon erstaunlich, was man alles in einen Satz hinein bekommen kann! Häufiger als derartige Beschwerden fanden sich allerdings in den einschlägigen Zeitungen namentlich gekennzeichnete Dankadressen von Auswanderern, in denen die Menschenfreundlichkeit des Kapitäns und seine sowie der Besatzung besonderen seemännischen Fähigkeiten gepriesen wurden:

*Wir unterzeichneten Passagiere des Schiffs „Post“ sagen bei unserer Ankunft in New Orleans und dem Abgange von genanntem Schiffe, dem Capitain, Herrn Georg Wilhelm Haake, unseren herzlichen Dank für die freundliche und liebevolle Behandlung, die uns während der Reise in jeder Beziehung zu Theil geworden und wünschen, derselbe möge auch fernerhin alle seine Reise so schnell und glücklich vollenden.*

Ein wenig Werbung durfte auch seinerzeit nicht fehlen:

*Indem wir uns verpflichtet fühlen, dies der Öffentlichkeit zu übergeben, können wir unseren deutschen Brüdern, die die Reise unternehmen, den Schiffsmakler Herrn Wilhelm Schrader in Bremen, in jeder Hinsicht bestens empfehlen.*

*New Orleans, den 30. November 1852,*

... und es folgen etwa 80 Namen von Auswanderern aus der Gegend um Bielefeld und Herford.

Als Beispiel für einen besonderen „menschenfreundlichen“ Kapitän möchte ich hier den Kapitän Heinrich Wieting nennen, der viele Jahre Auswanderer von Bremerhaven nach Charleston führte und sogar den Beinamen „Vater der Auswanderer“ erhielt. Im Oktober 1850 strandete die unter seiner Führung stehende Bark JOHANN FRIEDRICH, die auf der Ausreise von Bremerhaven nach Charleston war, an der ostenglischen Küste. Die Passagiere konnten gerettet werden, wurden mit dem Schiff LEONTINE, Kapitän Thormann, weiter befördert und bedankten sich später mit einer „Öffentlicher Dank“ überschriebenen Anzeige in der Weser-Zeitung: *Die Unterzeichneten, Passagiere des bei Harwich verlorenen Bremer Schiffes „Johann Friedrich“, Capt. Heinrich Wieting, können nicht umhin, nach ihrer glücklichen Ankunft in Charleston S. C. an Bord des Schiffes „Leontine“, Capt. Thormann, den genannten beiden Capitainen ihren herzlichen Dank für die von ihnen genossene menschenfreundliche Behandlung, hiemit auf diese öffentliche Art auszusprechen. Hauptsächlich hat Capt. Wieting durch seine Gefälligkeit, Freundlichkeit und seinen Eifer, womit er uns bis hieher begleitete, mehr aber noch für die am Tage des Schiffbruchs bewiesene Festigkeit und Menschenfreundlichkeit, sich unserer Liebe und Dankbarkeit gesichert.*

Und als Wieting 1868 in Charleston starb, hieß es in einem Nachruf:

*Die Nachricht von seinem Tode wird Manchen schmerzlich berühren, denn wohl selten gab es einen Capitain, der im Kreise aller derer, die ihn kannten, hier sowohl wie jenseits des Oceans sich einer größeren Popularität erfreute.*

War das gelobte Land Amerika nach langer Seereise endlich erreicht, konnten die Passagiere noch nicht so ohne weiteres an Land, zuvor gab es eine Gesundheitskontrolle. Die Schilderung dieser Kontrolle in New York aus dem Jahr 1853, wie sie ein Seemann eines Bremer Schiffes sah, möchte ich Ihnen nicht vorenthalten:

*... Der Dampfschlepper brachte uns noch am selben Tage an einen der Piers, wo gewöhnlich Bremer Passagierschiffe anlegen. Vorher mußten wir jedoch beim Marinehospital beidrehen, damit der Quarantäne-Arzt an Bord kommen konnte. Für ihn wird alles, was Beine hat, an Deck aufgebaut. Alsdann läßt er jeden der Passagiere an sich vorbeimarschieren, und er scheint eine so gute Kenntnis von der menschlichen Natur zu haben, daß er den Leuten nur oberflächlich ins Gesicht zu schauen braucht,*

*um zu wissen, ob sie gesund sind oder nicht. Bezeichnet er dann Alle als gesund, so geht es mit aller Kraft dem Hafen zu.*

Noch etwas erstaunte diesen Bremer Seemann, nämlich das Verhalten der Gastwirte, die sich -genau wie in Bremen- bislang häufig als Schlepper und Nepper betätigt hatten und ausschließlich auf ihren eigenen Vorteil bedacht waren. So waren falsche Versprechungen und Betrügereien auch in Bremen bis zur Einrichtung des Nachweisungsbureaus für Auswanderer im Jahre 1851 an der Tagesordnung. In New York ging man offenbar recht drastisch vor:

*Was mich bei dieser Einfahrt noch sehr verwunderte, war, daß sich keiner der Gastwirte, die doch sonst schon immer auf dem Revier an Bord gekommen waren, erlaubt hatte, einen Fuß an Deck zu setzen. Doch wurde dieses Rätsel bald aufgeklärt. Als nämlich die Polizei an Bord kam, hörte ich, daß die amerikanische Regierung strenge Vorschriften gegen die Unverschämtheit der Gastwirte erlassen habe und daß die Polizisten befugt seien, Jeden unbarmherzig niederzuschlagen, der sich erdreisten sollte, einen Fuß an Deck zu setzen. Zu diesem Zwecke führten sie einen kleinen, aus sehr hartem Holz gefertigten Knüppel bei sich.*

Bis 1844 gingen die meisten Auswanderersegler von der Weser (dazu zählen nicht nur Schiffe, die von Bremerhaven abgingen, sondern auch solche von oldenburgischen Häfen, insbesondere Brake) nach Baltimore. Erstmals 1845 lief New York dem Hafen von Baltimore den ersten Rang ab. Aber auch andere nordamerikanische Häfen wurden angesteuert:

Philadelphia, Charleston und New Orleans oder Galveston in Texas, eine Zeitlang auch der seinerzeit recht bedeutende texanische Hafen Indianola.

Stadt und Hafen Indianola existieren schon lange nicht mehr. Indianola lag an der Matagorda Bay in der Nähe zur mexikanischen Grenze, an einer Stelle, an der 1840 Prinz Carl von Solms-Braunfels mit deutschen Siedlern gelandet war und die deshalb zeitweise Carlshaven genannt wurde. Als Gründungsjahr wird 1846 genannt, und Indianola entwickelte sich bis 1875 als zweitwichtigster Hafen von Texas (nach Galveston). Im September 1875 verursachte ein Wirbelsturm große Schäden mit zahlreichen Todesopfern, doch wurde die Stadt wieder aufgebaut, bis im August 1886 ein noch schlimmerer Wirbelsturm mit einer Flutwelle sie praktisch dem Erdboden gleichmachte. Indianola wurde aufgegeben. Heute erinnern nicht einmal mehr Ruinen an die kurze Blütezeit Indianolas.

Aus den 1850er-Jahren sind diverse Reisen nach Quebec nachweisbar. Quebec war deswegen interessant geworden, weil man so die amerikanischen Bestimmungen für Auswandererschiffe umgehen konnte.

Aber nicht nur nordamerikanische Häfen waren Ziel von Auswandererseglern: 1844 segelte zum ersten Mal ein Bremer Schiff, das ausgerechnet GEORGE WASHINGTON hieß, mit etwa 200 Passagieren nach Adelaide in Australien; Rio Grande do Sul im südlichen Brasilien wurde von der HERMANN LOUIS mit 38 Passagieren angesteuert. 1845 waren es zwei Schiffe, die mit insgesamt 491 Passagieren nach Australien, 1846 drei mit insgesamt 636 Passagieren. Diese Zahlen blieben 1847 und 1848 etwa gleich, bis sie seit 1848 wieder zurückgingen. 1850 war nur noch ein Schiff mit 150 Passagieren nach Adelaide bestimmt. In jenem Jahr taucht erstmals ein bis dahin völlig neuer und unbekannter Hafen als Ziel von Auswandererschiffen von der Weser auf: Greytown de Nicaragua. Die Segler ALFRED und

VIRGINIA brachten immerhin 95 Auswanderer nach dort. Das Jahr 1851 brachte wieder einen Neuling als Ziel europäischer Auswanderer: Callao in Peru. Drei Schiffe mit zusammen 1164 Passagieren an Bord gingen nach dort ab, eine Reise von anderem Kaliber als die bloße Atlantiküberquerung nach einem Ostküstenhafen der Vereinigten Staaten, mußte doch das berühmt-berüchtigte Kap Hoorn umsegelt werden, und natürlich war die Reisedauer erheblich länger. Nach Greytown ging nochmals 1853 ein Schiff mit 101 Auswanderern ab, dann nicht mehr. Rio Grande do Sul wurde kontinuierlich von einigen wenigen Schiffen angesteuert, während Australien vorübergehend „aus der Mode“ gekommen. Dies änderte sich 1857 mit der Gründung der oldenburgischen Rhederei-Actiengesellschaft „Visurgis“, die unter der Leitung des Bremer Kaufmanns Hermann Bischoff stand und noch in demselben Jahr drei Schiffe mit 694 Passagieren nach Sydney entsandte. Das erste dieser Schiffe, die GOTTORP, die gerade erst von der Rickmers-Werft in Bremerhaven fertiggestellt worden war, brauchte für diese Reise 118 Tage seit dem Auslaufen von der Weser. Dabei waren 259 Auswanderer an Bord. Die Passagebedingungen kann man sich unschwer ausmalen, war doch auch die GOTTORP nur rund 50 Meter lang mit einer Vermessung von 715 Tonnen. Auch zwei Schiffe unter Bremer Flagge segelten in diesem Jahr nach Australien. Insgesamt waren es 935 Passagiere, die 1857 von Bremen nach australischen Häfen expediert wurden. Diese Zahlen sind natürlich bescheiden, wenn man sie mit den Auswandererzahlen nach Nordamerika vergleicht: 1857 fuhren 22954 Auswanderer von der Weser mit Segelschiffen nach New York, 10181 nach New Orleans und 8751 nach Baltimore. Hinzu kamen Segler, die nach anderen nordamerikanischen Häfen bestimmt waren, sowie 5326 Passagiere, die mit Dampfschiffen befördert wurden. Seit dem Jahr 1858 überquerten dann auch erstmals die Dampfer des Norddeutschen Lloyd den Atlantik, wobei hervorzuheben ist, daß der Lloyd von Anfang an ausschließlich aus Eisen gebaute Dampfschiffe beschäftigte, im Gegensatz etwa zur Hamburg-Amerika-Linie, die in ihren Anfangsjahren auch hölzerne Segelschiffe einsetzte. Die Fahrt nach Australien blieb in jenen Jahren eine Hauptdomäne der Oldenburger Schiffe der Rhederei „Visurgis“. Interessant ist in diesem Zusammenhang eine Abfahrt des Schiffes VATER SMIDT aus dem Jahr 1859, die von Liverpool aus nach Port Philip, also Melbourne, in Australien ging und in den hiesigen Zeitungen angeboten wurde mit Transport von Bremerhaven nach England mit Dampfern des Norddeutschen Lloyd. Direkte Abfahrten von der Weser nach Australien mit Segelschiffen gab es seitdem nicht mehr.

1866 liefen erstmals die Dampfschiffe den Seglern in der Fahrt Bremerhaven- New York den Rang ab: 29140 Passagiere (vorwiegend Auswanderer) benutzen die Dampfer, gegenüber 21566, die mit dem billigeren, aber auch unzuverlässigeren Segelschiff fuhren. Während die Dampfer für die Reise 15-20 Tage brauchten, dauerte die Reise mit dem Segelschiff günstigenfalls doppelt so lange, allerdings waren auch Reisezeiten über 60 Tagen nicht ungewöhnlich. 1868 fuhren schon doppelt so viele Menschen mit dem Dampfer nach New York, nämlich 36279 bei 64 Dampfschiffsabfahrten, und nur 15451 mit Seglern bei 62 Abfahrten. Das Ende der Auswanderer- und Passagierfahrt mit Segelschiffen zeichnete sich ab: 1870: 27372 mit Dampfern, 7695 mit Seglern. 1873 reisten immerhin noch 9171 Auswanderer nach Nordamerika mit dem Segelschiff gegenüber 54072 mit Dampfern, aber 1874 waren es gerade noch 713! Zwar waren die Zahlen in jenem Jahr überhaupt zurückgegangen, denn auch mit dem Dampfer fuhren lediglich 29920. Um diese Zeit stellten dann die Reedereien die Beförderung von Auswanderern mit Segelschiffen ein.

(Die Zahlen beruhen auf den Angaben in den jährlich veröffentlichten Expeditionslisten der Bremer Schiffsmakler bzw. der Deutschen Auswanderer-Zeitung.)

Außergewöhnlich waren zwei Abfahrten von Segelschiffen, die in den Jahren 1881 und 1882 Auswanderer von Bremerhaven nach Hawaii brachten: die Bark CEDER, die 1881 mit gut 110 Passagieren auslief, und im folgenden Jahr die Bark JOLANI, die sogar 183 Menschen an Bord hatte. Es handelte sich dabei vorwiegend um Landarbeiter aus der Gegend um Nienburg an der Mittelweser, nicht sehr weit von Bremen entfernt, die sich von Hinrich Hackfeld, den man auch den ungekrönten König von Hawaii nannte, als Arbeiter für die dortigen Zuckerplantagen hatten anwerben lassen und die beschwerliche und gefährliche lange Reise um Kap Hoorn auf sich nahmen. Die meisten dieser Arbeiter blieben nach Ablauf ihrer Dienstzeit in Hawaii und arbeiteten sich vielfach rasch hoch zu Vorarbeitern, Maschinenführern u. ä. Oft heirateten sie einheimische Frauen, und es ist nicht ungewöhnlich, auf den Hawaii-Inseln polynesisch aussehende Menschen mit Namen wie Meyer, Brandt, Schmidt oder Hanne mann zu treffen. Diese beiden Reisen können mit Fug und Recht als die letzten Abfahrten von Auswanderer-Segelschiffen von der Weser bezeichnet werden.

Es ist erstaunlich, daß angesichts Beförderungsleistungen mit nach heutigen Maßstäben winzigen Schiffen - rund eine Million Passagiere wurden in einer Zeitspanne von etwa 50 Jahren mit hölzernen Segelschiffen von Weserhäfen nach Übersee transportiert - nur relativ wenig Unglücke geschahen, vor allem wenige mit Verlust von Menschenleben.

1834 strandete in der Wesermündung das amerikanische Schiff SHENANDOAH, wobei 34 Menschen, vor allem Kinder, aufgrund von Unterkühlung ums Leben kamen. In der Bremer-Zeitung vom 15. April 1834 wurde ein Aufruf veröffentlicht:

*Bremens Einwohner, stets zur Hülfe bereit, wenn ihr Mitleid, selbst von entfernteren Unglücklichen, in Anspruch genommen wird, werden nicht säumig sein, das Elend der armen Auswanderer zu mildern, welche am 10. April Abends am Ausflusse unseres Weserstroms das Unglück hatten, Schiffbruch zu erleiden. Wenige Stunden vorher hatten diese bedauernswerthen Menschen, im Ganzen 192 Personen, mit dem schönen amerikanischen Schiffe „Shenandoah“, Capitain A. M. Rose, und unter Leitung eines erfahrenen Lootsen den Bremerhaven verlassen und hofften noch, vor Eintreten der Nacht die Nordsee zu erreichen, als ein plötzlicher Fallwind das Schiff, indem es zu wenden versagte, auf den sogenannten Mellum-Sand trieb.*

*Alle Bemühungen, es wieder abzubringen, waren vergeblich. Der Haupt- und Fockmast waren bereits durch heftiges Stoßen auf der harten Sandbank gebrochen und über Bord, das Wasser ...*

*So schleunig auch die Maßregeln der Behörden und so menschenfreundlich die Anstrengungen unseres Oberlootsen sich mit einigen anderen Schiffen vereinigten, welche mit kleinen Fahrzeugen die Weser hinuntereilten, so gelang es leider doch nicht, Alle zu retten. Vom 34 Vermißten hat man bereits die Leichen von 17 gefunden. Die übrigen 161 Menschen sind war lebend in Bremerhaven gelandet, sie haben aber nichts gerettet wie das nackte Leben, und bedürfen also Bekleidung und Mittel, die verlorenen Handwerksgeräthschaften und Betten wieder anzuschaffen; auch befinden sich noch einige sterbenskrank und schwer verletzt.*

*Als Correspondenten des Schiffes haben wir, der obrigkeitlichen Verordnung gemäß, das empfangene Passagegeld wieder zurückzuzahlen. Bis aber ein anderes Schiff angenommen ist, hoffen wir auch, durch milde Beiträge unserer menschenfreundlichen Mitbürger in den Stand gesetzt zu werden, den armen Schiffbrüchigen einen Theil ihrer verlorenen ... wieder ... zu können.*

1840 ging die Bremer Bark ALEXANDER auf der Reise von Bremerhaven nach New Orleans mit 165 Auswanderern an Bord auf Haiti verloren, wobei die Passagiere fast ausnahmslos gerettet werden konnten.

Die größte Katastrophe geschah 1844. Die JOHANNES, ein 1828 auf der Bosse-Werft in Bremen-Burg gebautes Vollschiiff von nur knapp 30 Meter Länge, verließ am 22. März jenes Jahres mit 150 Passagieren die Weser, bestimmt nach Baltimore. Dort kam sie allerdings nie an, ohne daß je wieder von ihr gehört worden wäre. Verschollen, hieß es, vermutlich verloren gegangen durch Kollision mit einem Eisberg. Während „verschollen“ für die damalige Zeit nicht ungewöhnlich war, so war die JOHANNES das einzige hiesige Auswandererschiff mit diesem Schicksal. Die Eigner, die Firma Gebrüder Kulenkampff, ließen sich sogleich eine neue JOHANNES bauen, die zwar viele Jahre glücklich fuhr, bis sie 1861 auf der Ausreise ebenfalls nach Baltimore mit 133 Auswanderern auf der Insel Sanday strandete und verloren ging, allerdings ohne den Verlust von Menschenleben. Das Schiff hatte wegen vorherrschender westlicher Winde nicht durch den englischen Kanal in den Atlantik segeln können und daher um Nordschottland zwischen den Orkney- und Shetland-Inseln hindurchfahren wollen. Der dort herrschende dichte Nebel besiegelte ihr Schicksal. Glücklicherweise war das Schiff bei Hochwasser gestrandet, so daß Besatzung und Passagiere bei Ebbe fast trockenen Fußes an Land gehen konnten. Aus demselben Grund strandete auf der Insel Sanday im Oktober 1865 das Bremer Vollschiiff JULIA der Reederei Faber & Fletcher mit 295 Passagieren an Bord. Auch dieses Mal wurden alle Menschen gerettet.

1846, am 30. Dezember, strandete kurz vor dem Einlaufen in Galveston die Bremer Brigg GERHARD HERMANN, die am 24. Oktober von Bremerhaven mit 109 Passagieren und 13 Mann Besatzung ausgelaufen war. Die Weser-Zeitung meldete damals lapidar:

*Der Capitain ertrank in der Cajüte. Alle Passagiere wurden gelandet mit Ausnahme von 7 oder 8, welche ertranken oder dem Zusammenwirken der Kälte und Erschöpfung erlagen, da beinah 48 Stunden verflossen von der Zeit wo das Schiff stieß bis alle von dem Wrack weggeholt waren.*

Das zweitschwerste Unglück der Bremer Auswandererflotte nach dem Verlust der JOHANNES 1844 traf fast genau zehn Jahre später ein Schiff, das im Jahre 1854 zu seiner ersten Reise in See gegangen war. Merkwürdigerweise trug es den Namen JOHANNE, also die weibliche Form von JOHANNES. Die JOHANNE war Ende Oktober 1854 auf einer Werft im oldenburgischen Elsfleth für eine Bremer Reederei fertiggestellt worden. Die Bark war knapp ebenfalls 30 Meter lang und für die Auswandererfahrt nach Amerika bestimmt. Am 2. November 1854 versegelte die JOHANNE vom hannoversche Geestemünde zu ihrer Jungferreise nach Baltimore; sie stand unter der Führung von Kapitän Johann Diedrich Oldejans und hatte über 200 Auswanderer an Bord. Bald nach dem Auslaufen geriet das Schiff in einen schweren Sturm und strandete bereits am 6. November 1854 vor der Insel Spiekeroog. Dabei kamen 77 Menschen ums Leben.

Die in Bremen erscheinende Deutschen Auswanderer-Zeitung veröffentlichte am 16. November 1854 folgenden Bericht:

*Die „Johanne“, eine neu erbaute Bark, trat ihre erste Reise am 2. Nov. an. Die Mannschaft bestand aus 15 Köpfen, die Zahl der Passagiere betrug 216, 94 Männer, 72 Frauen, 37 Kinder unter zehn Jahren und 13 Säuglinge. Gleich nachdem der Lootse das Schiff verlassen hatte, wurde das Wetter unruhig, bald stürmisch; in der Nacht*

*vom 4. auf den 5. wuchs das Unwetter zu einem orkanartigen Sturme an, und als am Morgen des 5. das Stagesegel weggeflogen, gingen mehrere schwere Grundseen über das Schiff, dieses stieß darauf dreimal auf den Grund und verlor den Looskiel. Um wo möglich das Leben der Passagiere und der Mannschaft so wie das Schiff zu retten, blieb jetzt dem Capitain nichts anderes übrig, als nach dem Strande abzuhalten. Nach etwa 5 Minuten saß das Schiff auf dem Strande der Insel Spikeroog fest, fiel aber unglücklicher Weise mit der Deckseite nach der Seeseite und so schief, daß man ge- nöthigt war, die Masten zu kappen, um das Schiff zu erleichtern und thunlichst wieder aufzurichten. Als der Hauptmast fiel, riß er die Hütte und seine Insassen mit weg; die Brandung brach nun gegen das Verdeck und zerschlug nach und nach alles darauf Befindliche, sowie die Passagiercajüte. Furchtbar war die Gewalt der Wogen, und was von den Passagieren sich in der Hoffnung leichter Rettung auf das Deck ge- flüchtet hatte, wurde durch sie weggewaschen, mit der zurückkehrenden Welle einige Male an das Schiff geschleudert und dann nicht mehr gesehen. In Folge dessen sind einige Leichen fürchterlich verstümmelt.*

*... Als die Fluth abgelaufen war und der Sturm sich gelegt hatte, lag das Schiff in trau- rigem Zustande - ein Wrack - hoch auf dem Strande. Die Rettung der überlebenden Passagiere und der Mannschaft erfolgte nunmehr leicht, und bereitwilligst haben die Bewohner der Insel Spikeroog die armen Schiffbrüchigen aufgenommen. „Arm“ in je- der Beziehung des Worts; ein großer Theil hat nur das nackte Leben gerettet, die ge- retteten Effecten sind durchnäßt und mehr oder weniger verdorben, die Meisten ha- ben zu trauern um den Verlust lieber Angehöriger, Gatten um den Gatten, Eltern um die Kinder, Kinder um die Eltern. Die angeschlossene Liste ergiebt Nachweis hier- über.*

Die Schiffsglocke der JOHANNE hängt übrigens heute am Giebel des Feuerwehrhau- ses in Westerbur (Landkreis Norden), und auf dem *Drinkeldoden*-Friedhof der Insel Spiekeroog, wo die Opfer der Katastrophe begraben wurden, ist ein Gedenkstein zu finden.

Es ist erstaunlich, daß es nicht Sturm und Seegang waren, die den meisten Bremer Auswandererseglern zum Schicksal wurden, sondern der Nebel. Ich berichtete schon, daß die Schiffe JOHANNES und JULIA auf der nördlichen Orkney-Insel Sanday 1861 bzw. 1865 verloren gegangen waren. 1868 traf es die gerade erst fertiggestellte Bark LESSING, die am 18. Mai 1868 mit 451 Passagieren, darunter 69 Kinder und 27 Säuglinge, von Bremerhaven nach New York versegelt war. Sie strandete am 23. Mai in dichtem Nebel auf der Fair Isle, zwischen Orkney und Shetland Inseln. Die Aus- wanderer konnten ihr Leben retten, doch alle ihre Habseligkeiten gingen verloren. In einem zeitgenössischen Zeitungsbericht:

*Vorigen Sonntag, gleich nachdem in Bremen die Strandung der „Lessing“ bekannt geworden war, rüsteten die Rheder W. Stisser & Co. den Dampfer „Schwalbe“ aus, um die wunderbar Geretteten abzuholen. Mittags ging das Schiff, mit Proviant, so wie mit Decken und Betten reichlich versehen, in See. Das Wetter war höchst ungünstig, das Schiff hatte fortwährend mit contrairen Winden zu kämpfen und kam erst am Donnerstag in der Nähe der Shetlandinseln an. Der Dampfer war bald gesehen wor- den. Alle eilten jubelnd an den Strand; als sie aber erfuhren, daß es wieder zurückge- he in die Heimath, da war es vielen nicht Recht, sie hätten lieber die Reise nach Ame- rika angetreten. Hätten sich die Herren W. Stisser & Co. nicht vielleicht den größten Vorwürfen ausgesetzt, wenn sie von irgendeinem englischen Hafen aus die Passagie- re in solch beklagenswerthem Zustand hinübergeschafft hätten? Von hier aus ließ sich zudem die Sachlage nicht beurtheilen, es verdient zudem die größte Anerken-*

*nung, daß die Rheder nichts versäumten, um in jeder Weise für die Armen zu sorgen. Das erkannten diese auch bald an und waren dankbar dafür.*

Der Untergang der LESSING bewirkte in Deutschland eine Welle der Hilfsbereitschaft. In Bremen wurden Geld und Sachspenden gesammelt, Damen aus allen Ständen hatten tagelang Kleidungsstücke genäht, der König von Preußen steuerte immerhin 500 Taler bei, ein Betrag, dessen Wert sich relativiert, wenn man berücksichtigt, daß eine Passage für einen Erwachsenen 25 bis 30 Taler kostete. Trotz aller Widrigkeiten ließen sich die Schiffbrüchigen der LESSING nicht davon abhalten, sobald wie möglich ihre Reise nach Amerika fortzusetzen, und zwar zum größten Teil mit Segelschiffen.

Die Auswanderung mit Segelschiffen fand nur in einer relativ kleinen Zeitspanne von etwa 50 Jahren statt, fast eine Million Menschen wurden von Weserhäfen nach Übersee, vor allem nach Amerika, befördert, bei nur zwei Katastrophen mit dem Verlust einer großen Zahl von Menschenleben, soweit Bremer Schiffe betroffen waren. Diese Leistung ist unter Berücksichtigung der Umstände - nach heutigen Verhältnissen winzige Schiffe, die heute keine Versicherung, keine Seeberufsgenossenschaft auf die hohe See lassen würde, ohne technische Hilfsmittel, ohne Navigationshilfen wie Funkpeiler, Radar, Satelliten - überhaupt nicht hoch genug einzuschätzen und aus heutiger Sicht auch kaum zu glauben.

Sollte in dem Spruch von eisernen Matrosen auf hölzernen Schiffen, mit dem die große Leistung der Seeleute im 19. Jahrhundert bei einem für die Aufgabe eigentlich unzureichenden Schiffsmaterial gekennzeichnet werden soll, doch ein Kern Wahrheit stecken?

Schließen möchte ich mit einem Auszug aus dem Text eines um 1840, 1850 äußerst populären und weit verbreiteten Auswandererliedes. Ich glaube, daß diese Worte erkennen lassen, was in den Auswanderern vorging und was sie bewog, die Strapazen und Widrigkeiten einer wochenlangen Reise über See auf sich zu nehmen (zitiert nach Rolf Wilhelm Brednich „... und lassen Deutschland Deutschland“, Bemerkungen zu Auswandererliedern, in dem Führer Nr. 4 des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Auswanderung Bremen-USA, Bremerhaven 1976):

***Nun ist die Scheidestunde da,  
wir reisen nach Amerika.  
Die Wagen stehn schon vor der Tür,  
mit Weib und Kind marschieren wir.***

***Die Freunde, die uns sind verwandt,  
Reicht uns zum letzten Mal die Hand:  
„Ihr Freunde, weint nun nicht so sehr,  
Wir sehn uns nun und Nimmermehr!“***

***Und als wir kamen in Bremen an,  
Und schau'n das große Wasser an,  
Wir fürchten keinen Wasserfall,  
Der liebe Gott ist überall.***

***Und als wir kamen nach Baltimore,  
da reckten wir die Hand empor.  
Wir riefen aus: „Viktoria!  
Nun sind wir in Amerika.“***

Literatur:

- Peter-Michael Pawlik, Von der Weser in die Welt, Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893, Band 33 der Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven und Hamburg 1993
- derselbe, Von der Weser in die Welt, Band 2, Die Geschichte der Segelschiffswerften in Brake und Elsfleth und der dort gebauten Schiffe, erscheint voraussichtlich Herbst 2003