Der Schoner "JOHANNE": Lebenslauf eines kleinen Handelsseglers von 1861 bis 1875

Kuhne, Holger

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Deutsches Schiffahrtsarchiv 14, 1991, S. 69–78

DER SCHONER ›JOHANNE‹

Lebenslauf eines kleinen Handelsseglers von 1861 bis 1875

VON HOLGER KUHNE

Über der Faszination, die die Ära der großen Windjammer ausübt, wird meist vergessen, daß ein sehr großer Teil des Warenverkehrs mit kleinen Seglern abgewickelt wurde, und zwar nicht nur im Küstenbereich, sondern auch, obgleich seltener, in der Überseefahrt. Leider ist aus früheren Zeiten nur wenig Material erhalten geblieben; umso wertvoller ist ein Geschäftsjournal wie das des Reeders Adolph Bernhard Cronemeyer aus Neuhaus an der Oste, aus dem zumindest einige Jahre aus dem Leben eines solchen kleinen Frachtseglers rekonstruiert werden können. Es wurde mir dankenswerterweise von Olaf Schlichting aus Neuhaus, einem Nachfahren des Reeders Cronemeyer, zur Auswertung zur Verfügung gestellt.

Es handelt sich hier um den Schoner JOHANNE. Er war in Neuhaus an der Oste, einem linken Nebenfluß der Niederelbe, beheimatet. Von Neuhaus wie auch von anderen Orten an der Oste aus wurde früher rege Schiffahrt betrieben, vor allem Ewerschifferei in der Nord- und Ostsee und auf der Niederelbe. Hauptzielhafen war Hamburg. Einige unternehmungslustige Reeder betrieben auch die Große Fahrt und seit dem Ende des 18. Jahrhunderts sogar für einige Jahre die Grönlandfahrt.[1]

Die JOHANNE war im Jahre 1861 unter dem Namen ST. JEAN BAPTISTE in Auray in der Bretagne als Lugger aus Eichenholz gebaut worden. Bis zum Jahre 1863 war sie bei der französischen Veritas als französischer Lugger mit 5/6 C. 2.1. klassifiziert und mit 113 Registertonnen vermessen worden. Unter seinem alten Namen wurde das Schiff zum letzten Male in Bordeaux repariert. Das weitere Schicksal läßt sich dann sehr viel genauer aus dem erwähnten Geschäftsbericht des Reeders Cronemeyer rekonstruieren.

Die Eintragungen über die JOHANNE beginnen folgendermaßen: *Das Schiff ist von der Mannschaft verlassen in der Nordsee treibend gefunden und durch Captain J.P.N. Frisch von Lotsenschooner No. 2 in Cuxhafen binnen gebracht, dort in öffentlicher Auction am 13ten Februar 1865 durch den öffentlichen und beeidigten Notar Dr. Gottlieb Heinrich Adolph Reinecke an Consul Jürgen Dultz in Cuxhafen verkauft, von welchen es an die jetzigen Eigenthümer und Rheder überging, die solches am 25ten März durch Dampfboot »PONY«, Capt. Bastian nach Neuhaus bugsieren ließen um dasselbe auf der Werfte des Schiffbaumeister M. Tiedemann Söhne*[2] *einer Haupt Reparatur zu unterziehen, wodurch das Schiff zugleich in einen Schooner umgewandelt wurde, der den Namen* JOHANNE *erhielt.* (Geschäftsjournal [im folgenden Gj.], S. 1f.).

Am 20. Oktober 1865 lief die JOHANNE glücklich in Neuhaus zum zweiten Male vom Stapel. *Als Taufpathin des Schiffes ist Johanne Schröder zu verzeichnen und wurde von derselben als Taufgeschenk dem Schiffe ein neuer Standart, welcher den Namen des Schiffes führt, verehrt.* (Gj., S. 2). Die Reparatur, die fast einem Neubau glich, hatte vom 26. März bis zum

20. Oktober 1865 gedauert (Gj., S. 2). Als Buchwert wurden nach der Hauptreparatur 10775 Taler angegeben (Gj., S. 17). Das »Schiffs-Certificat« wurde am 26. Oktober 1865 von der Königlichen Landdrostei Stade ausgestellt (Gj., S. 6). Danach hatte das Schiff eine Tragfähigkeit von 48 Commerzlasten; 1875 war es mit 304,3 m³ Netto-Raumgehalt vermessen.[3] 1865 wurde das Schiff gleich zweimal klassifiziert, und zwar

1. vom Bureau Veritas Universal Lloyd, Paris (Klasse: 5/6 C. 1.1.; Zeitdauer: 5 Jahre; Beschreibung des Schiffes: Schooner, eisenfest, Zinkboden) und
2. vom Germanischen Lloyd, Ausstellungsbehörde: Vorstand des Elbdistriktvereins (Klasse: A 1; Zeitdauer: 3 Jahre; Beschreibung des Schiffes: Schooner, eisenfest, Zinkboden) (Gj., S. 8).

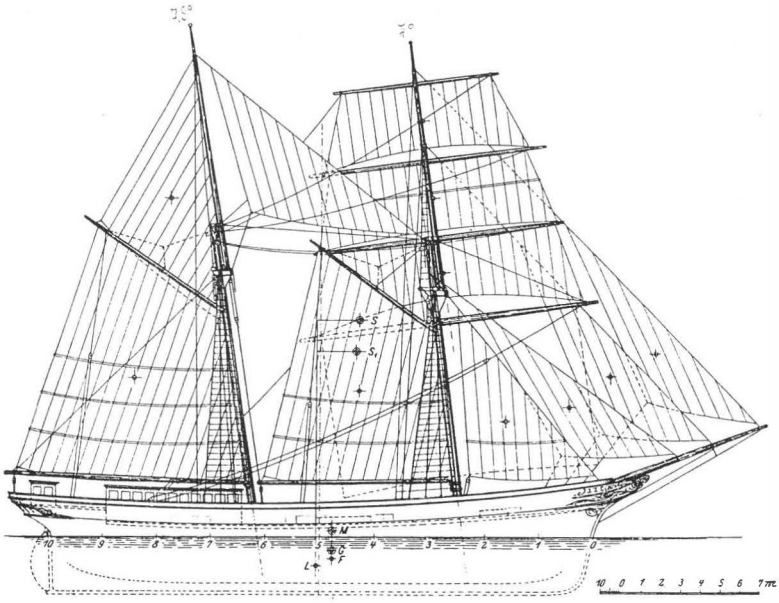
Am 31. Januar 1866 wurde die JOHANNE zum ersten Male im »Verzeichnis der im Jahre 1865 mit neuen Flaggennummern versehenen Seeschiffe des Landdrostei-Bezirks Stade« als hannoversches Schiff erwähnt. Sie hatte die Flaggennummer 2334 erhalten.[4] Nach den Listen des Geschäftsberichtes waren übrigens anfänglich folgende Flaggen an Bord: eine neue und eine alte Nationalflagge, ein neuer Standart und ein neuer Wimpel (Gj., S. 12). Die Nationalflagge zeigte natürlich den Union Jack in Verbindung mit dem weißen braunschweigischen Pferd.[5] Aufgrund der politischen Veränderungen mußte die JOHANNE einige Male ihre Flagge und Unterscheidungssignale ändern. Nachdem im Herbst 1866 das Königreich Hannover Preußen angegliedert worden war, trat am 4. Januar 1867 an die Stelle der hannoverschen die preußische Flagge.[6] Die hannoverschen Papiere reichte der Reeder erst am 20. April 1867 nach Ende der zweiten Reise zum Umtausch gegen preußische ein. Am 27. April desselben Jahres wurden dann unentgeltlich »Certificat« und Meßbrief neu ausgestellt, woraus zu entnehmen war, *das die* JOHANNE *ein preußischer Schooner sei, das Recht die preußische Flagge zu führen und alle Rechte und Privilegien eines Preußischen Schiffes habe.* Sie wurde mit der Nummer 196 ins Schiffsregister eingetragen. Die Flaggennummer 2334 wurde vorerst beibehalten (Gj., S. 53). Am 25. Juni 1869 wurde dem Reeder mitgeteilt, daß alle Schiffe des nunmehrigen Norddeutschen Bundes Unterscheidungssignale erhalten werden, *die durch Flaggen herzustellen* seien. Die JOHANNE erhielt das Unterscheidungssignal KLHN (Gj., S. 123).

Reeder des Schiffes waren als *Correspondent Rheder* A.B. Cronemeyer, als *Schiffsführer und Capitain der Mitrheder* C.H. Meyer und als *Mitrheder* J.H. Schröder (Gj., S. 5). Schon am 21. November 1869 schied J.H. Schröder aus der Reederei wieder aus; seinen Anteil von 1333 1/3 Talern ließ er jedoch zu einem festen Zinssatz von 4,5% im Geschäft stehen. Cronemeyer und Meyer übernahmen den Schröderschen Schiffspart je zur Hälfte und zahlten ihn in den folgenden Jahren nach und nach aus (Gj., S. 133).

Der Segelliste nach zu urteilen, dürfte die JOHANNE den zweimastigen Schonern entsprochen haben, wie sie L. Middendorf beschrieben hat. Zusätzlich konnten am Vormast noch Leesegel gesetzt werden.[7] An Ankern waren an Bord: ein Hauptanker, ein »Taganker« und zwei Warpanker mit den entsprechenden Ketten und Trossen (Gj., S. 11). Das Steuermannsgerät bestand aus: Chronometer, Barometer, zwei Kompassen, Perspektiv, Journal und zwei Dosen mit Seekarten. Besonders aufgeführt wurden eine Nordseekarte, eine *englisch Canal Karte* und ein deutsches Handelsgesetzbuch (Gj., S. 12). Auffällig ist, daß keine Geräte zur astronomischen Beobachtung genannt werden. Entweder waren sie das Privateigentum des Kapitäns oder Steuermanns oder sie waren gar nicht an Bord.

Zum Bootsmannsgerät gehörten u.a. ein großes und ein kleines Boot sowie alle gängigen Geräte und Materialien zur Pflege und Reparatur der Takelage und des Schiffskörpers (Gj., S. 15). Zum Posten *diverse Ausrüstungs Gegenstände* zählten Garniermaterial für die Ladung und auch sechs rückgezogene Gewehre mit Kugelform (Gj., S. 16).

Reeder und Kapitän verfügten wie aus dem Geschäftsjournal hervorgeht über recht ordentliche Nachrichtenverbindungen. In der Hamburger »Börsenhalle« und der Bremer



Zweimastschoner vom Typ der JOHANNE. *Aus Middendorf: Bemastung und Takelung der Schiffe. 1903.*

»Weserzeitung« wurden z.B. Schiffsbewegungen und -positionen gemeldet. Nachrichten und Informationen nach Übersee wurden allerdings hauptsächlich durch Briefe übermittelt, die vier bis acht Wochen unterwegs waren. Der Reeder konnte sie an Makler oder Konsulate in den Zielhäfen adressieren. Innerhalb Europas blieb man ebenfalls durch Briefe, aber auch durch Telegramme in Verbindung. Außerdem gaben auch Kapitäne anderer Schiffe Meldungen weiter; so wurden z.B. bei der Ausreise durch den Ärmelkanal letzte Briefe den kleinen, schnellen Luggern mitgegeben, die vor der englischen Südküste kreuzten.

Die Versicherungen für die JOHANNE wurden in Hamburg über den Versicherungsmakler William Meyer abgeschlossen, und zwar für die Aus- und Heimreise jeweils getrennt. Das Risiko wurde immer neu festgelegt, wie z.B. *von Puerto Cabello +/o. Lagueyra nach einen Hafen Großbrittanniens oder des Continents zwischen Havre und Gothenburg beide inclusive mit Freiheit im Canal f.O. anzugehen mit Ballast +/od. mit Ladung gleichviel welcher Art im durchstehenden Risiko* (Gj., S. 62). Die Versicherungsprämien betrugen zwischen ein und drei Prozent für die einzelnen Reiseabschnitte. In der Casco-Versicherung für das Schiff war die Fracht nicht einbegriffen. Sie mußte extra versichert werden. Die Versicherung erfolgte vor Antritt der Reise (Gj., S. 40). Nur einmal wurde eine Versicherung auf Zeit abgeschlossen, und zwar auf sechs Monate bei einer Prämie von 3¾ Prozent. Die Versicherungsprämien stiegen erstaunlicherweise während des Krieges 1870/71 nicht an (Gj., S. 143). Als die JOHANNE am 23. Mai 1875 strandete, war sie in Hamburg mit 30 000 Mark versichert.[8]

Die Lebensumstände der Mannschaft an Bord waren sehr bescheiden. Das Schiff war nicht für die Tropenfahrt ausgelegt, und dementsprechend waren die Bedingungen sehr hart: Wenn die Mannschaft die Lade- und Löscharbeiten selbst vornahm, brauchte der Schiffer weniger zu zahlen. Die primitiven Verhältnisse lassen sich auch aus den Proviantabrechnungen ablesen, wo nur selten der Posten »Grünes« auftaucht. Allerdings ensprach diese Ausrüstung dem damals Üblichen. Es gab Hülsenfrüchte, Salzfleisch, Brot, Kartoffeln und Kohl, aber wenig Frischproviant. Bei den Getränken war man wählerischer: Rotwein, Weißwein, Port-

wein, Madeira, Cognac, Genever, Branntwein, *fein Bittern, Cajütsbier* und, als letztes aufgeführt, Wasser (Gj., S. 9f.). Arbeitsunfälle und Verluste werden im Journal nicht erwähnt, obwohl das Arbeiten an Bord zumal in den Tropen schwierig gewesen sein dürfte.

Die Reisen

Erste Reise[9]

Am 8. November 1865 schloß Kapitän C.H. Meyer eine *Charter Partie* mit F. Kufke aus Hamburg ab. Der Makler war August Bolten, Wilhelm Milles Nachfolger. Die Reise sollte von Hamburg nach Santos gehen für 200 £. Die Ladetage vom 13. November bis zum 10. Dezember wurden bis zum 19. Dezember (für ca. 100 t Stückgut) überzogen. Für neun Tage wurde Überliegegeld von 36 £ bezahlt. Als Nebenladung kamen noch sechs Kisten Salzsäure an Deck. Am 21. Dezember ging es mit einem Schleppdampfer die Elbe abwärts, und am 26. Dezember wurde vor der Oste geankert. Abgang von der Oste war am 28. Dezember die Elbe abwärts, aber erst am 5. Januar 1866 ging die JOHANNE in See, *retournirte* jedoch am 15. Januar wegen Sturm und *conträrer* Winde und segelte wieder bis zum Flecken Freiburg herauf.

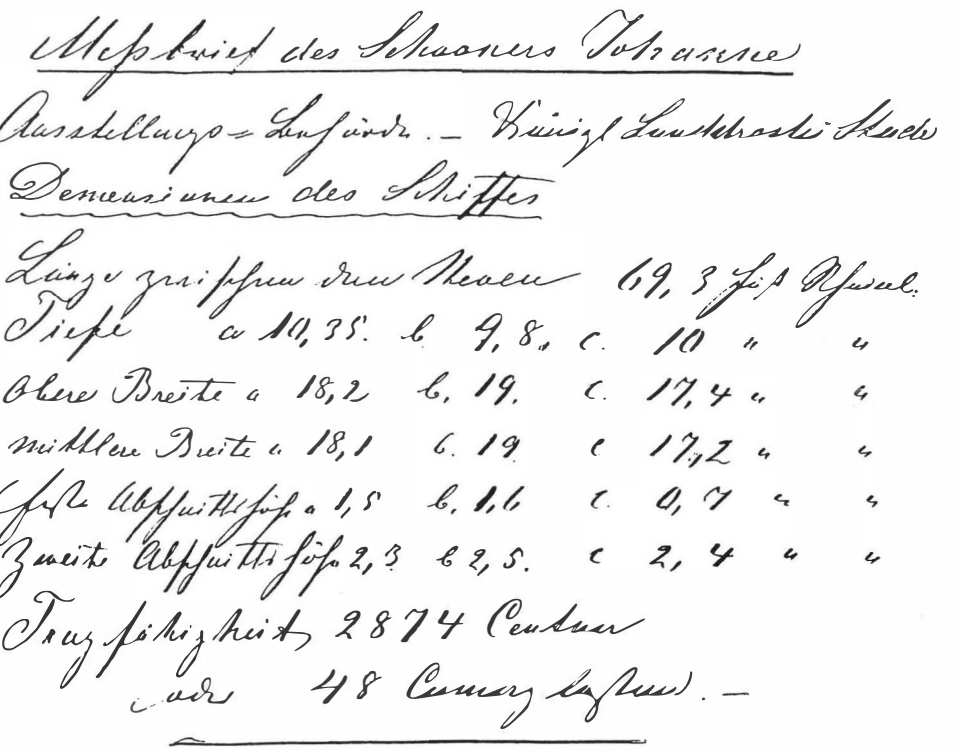
Auf der Reede vor Cuxhaven gab es eine Kollision mit dem englischen Dampfer HARLEQUIN *durch Anseglung*. Der Schaden war gering; nur die *blinde Rah* und der Ankerstock waren gebrochen. Erst am 15. Februar fuhr der Schoner wieder elbabwärts und ging am 16. Februar mit Ostwind in See.

Nach 64 Tagen Seetörn erreichte die JOHANNE am 20. April 1866 ihr Ziel und machte am 22. April in Santos fest. Bis zum 2. Mai dauerten die Löscharbeiten. Die Rückreise ging von Santos mit 2000 Sack Kaffee nach Falmouth *for order* in einen Hafen *Britaniens* oder des Kontinents zwischen Le Havre und Hamburg. Am 16. Mai war das Schiff beladen und verließ Santos. Es kam am 31. Juli wohlbehalten in Falmouth an. Mit Order für Altona segelte es am 1. August weiter, erreichte die Elbe am 6. August und Altona am 7. August. Nachdem die Ladung am 11. August gelöscht war, wurde die Besatzung am 14. August abgemustert. Die gesamte Rundreise hatte neun Monate gedauert. Die Frachteinnahmen betrugen ca. 400 englische £ (Gj., S. 20 24).

Zweite Reise

Kurz darauf schloß der Kapitän mit dem Schiffsmakler Seele & Rettmeyer in Hamburg eine Charter ab, *Stückgüter zu laden nach La Guayra + Puerto Cabello* in Venezuela. Am 23. September 1866 war die Ladung an Bord, und am nächsten Tag wurde das Schiff durch die Dampffähre CONCORDIA[10] bis vor Neuhaus bugsiert. Dort ergänzte der Kapitän die Ausrüstung und ließ auf Reedereirechnung Handelsartikel an Bord bringen. In diesem Fall waren es 200 Flaschen Columbia Bittern, 4/2 Anker Branntwein, 4000 Cuba Zigarren und 14 Himpten Äpfel.[11] Am 29. September *ging der Schooner* JOHANNE *in See*. In einem Brief berichtete Kapitän Meyer, daß er am *3. Dezember also nach 66 tägiger Fahrt glücklich und wohlbehalten angekommen sei*. In einem vom 24. Dezember 1866 datierten weiteren Brief aus Puerto Cabello heißt es: *an Bord ist alles wohl, Handelsartikel gehen preiswürdig ab, habe Fracht abgeschlossen von Puerto Cabello nach Hamburg für 2000 Sack Caffe + den Rest Baumwolle.*

Am 16. Januar 1867 war die JOHANNE beladen und fuhr von Puerto Cabello ab. Sie traf am 19. März auf der Elbe ein und segelte am folgenden Tag nach Hamburg. Die Seereise Puerto Cabello – Hamburg hatte 73 Tage gedauert und wurde am 15. April mit der Abmusterung der Mannschaft beendet. Von der Elbe zur Elbe hatte die JOHANNE sechs Monate gebraucht (Gj., S. 41–53).



Meßbrief des Schoners Johanne

Ausstellungs-Behörde. – Königl. Landdrostei Stade

Dimensionen des Schiffes

Länge zwischen den Steven 69,3 Fuß Rhein.

Tiefe a 10,35. b. 9,8. c. 10 " "

Obere Breite a 18,2 b. 19. c. 17,4 " "

mittlere Breite a 18,1 b. 19 c 17,2 " "

Erste Abschnittshöhe a 1,5 b. 1,6 c. 0,7 " "

Zweite Abschnittshöhe 2,3 b 2,5. c 2,4 " "

Tragfähigkeit 2874 Centner

oder 48 Commerzlasten. –

Dritte Reise

Auch diese Reise schloß Kapitän Meyer mit der Firma Seel & Rettmeyer ab. Wieder sollte es mit Stückgütern direkt von Hamburg nach Puerto Cabello gehen. Außerdem wurden durch Bekanntmachungen Zwischendeckspassagiere gesucht. Es wurden schließlich acht Erwachsene und neun Kinder eingeschifft. Wegen der politischen Ereignisse zog sich die Befrachtung und Beladung vom 15. April bis zum 7. Juni 1867 hin. Diese Zeit wurde für kleine Schiffsreparaturen genutzt. Am 8. Juni morgens legte die JOHANNE in Hamburg ab und war am 12. Juni 1867 auf See. Für die Passagierbeförderung mußte das Schiff zusätzlich ausgerüstet werden; das betraf z.B. Kombüseneinrichtung, Proviant und Wasserfässer, aber es gab kein zusätzliches Rettungsboot. Es wurde aber ein Feldzelt für acht Taler angeschafft (Gj., S. 56), das vermutlich nicht der Mannschaft, sondern den Passagieren als Sonnensegel dienen sollte.

Am 17. Juni passierte die JOHANNE *laut Brief des Capitains* Dungeness und Beachy Head. Am 27. Juli erreichte sie nach 45tägiger Seereise Puerto Cabello. Der Kapitän schrieb: *Hatte gutes Reisewetter setzten im Canal Leesegel + nahmen solche erst nach Ankunft hier wieder weg.* Bei einer Distanz Cuxhaven Puerto Cabello von ca. 4500 Seemeilen hatte das kleine Schiff im Durchschnitt ein Etmal von 100 Seemeilen gemacht. Die Reisedurchschnittsfahrt betrug demnach ca. 4,2 Knoten. Am 8. August war die Ladung gelöscht.

Weil in Puerto Cabello keine Ladung zu erhalten war, segelte die JOHANNE wahrscheinlich am 18. August in Ballast nach der Insel St. Thomas, westlich von Puerto Rico. Dort vercharterte Kapitän Meyer das Schiff für eine Ladung Tabak, Wachs und Salz nach Hamburg, zu laden in *Porto Plata auf Domingo.* Am 18. Oktober versegelte das Schiff von St. Thomas nach

Porto Plata. Die Abfahrt von Porto Plata erfolgte am 1. November 1867. Als besonderes Vorkommnis berichtete der Kapitän aus diesem Hafen: *Weil seit 14 Tagen hier Revolution, habe sämtliche Wertpapiere des preuß. Consulats, sowie eine Masse klingend + Papier Geld zur Aufbewahrung an Bord.*

Am 18. Dezember 1867 morgens um zehn Uhr traf die JOHANNE in Hamburg ein. Die Seereise hatte 48 Tage gedauert. Die Rundreise endete am 28. Dezember nach acht Monaten und zwölf Tagen mit der Entlöschung der Ladung. Die Einnahmen an Frachtgeld betrugen 3548 pr. Mark Banco (Gj., S. 54–77).

Vierte Reise

Im Januar 1868 setzte starker Frost ein. Aus diesem Grunde wurde erst am 15. Februar eine weitere Charter von Hamburg nach La Flotte auf der Insel Ile de Ré, diesmal über den Makler C.B. Hell, abgeschlossen. Die Ladung bestand aus leeren Fässern, die wegen des Ballastes teilweise mit Wasser gefüllt wurden. Diese Fässer wurden in La Flotte mit Wein gefüllt und nach Hamburg zurückgebracht. Am 11. März 1868 ging die JOHANNE in See und erreichte La Flotte wahrscheinlich am 27. März.

Aus einem Brief an die Kapitänsfrau geht hervor, daß das Schiff am 8. April segelfertig war. Wahrscheinlich kam es am 23. April wieder in Hamburg an. Die Reise wurde am 2. Mai nach Abmusterung der Mannschaft beendet. Die Frachteinnahmen betrugen 1236 pr. Mark Banco (Gj., 78 84).

Fünfte Reise

Mit dem Schiffsmakler Carl Heinrich Lehmann wurde eine Reise von Hamburg mit Stückgut nach Vardø, Nordnorwegen, vereinbart und von dort mit Trockenfisch direkt nach Holland oder *for Order* ins Mittelmeer.

Am 16. Mai 1868 fuhr die JOHANNE von Hamburg ab, und am 19. Mai *trat günstiger Wind ein und ging die* JOHANNE *an diesem Tage in See, möge sie eine glückliche und segensreiche Fahrt machen.*

Am 2. Juni kam sie nach 14tägiger Seereise in Vardø an. Das Stückgut war nach zehn Tagen gelöscht, und die Fische sollten nach weiteren vierzehn Tagen geladen sein. Der Kapitän beklagte sich darüber, daß der Stauerlohn sehr hoch sei, weil alle Leute zum Fischen seien. Weiter schrieb er, der Hafen sei sehr schlecht, da er nach allen Seiten offen sei. Die JOHANNE hatte einen Sturm im Hafen aushalten müssen. Dabei hatte sie eine Kollision mit einem norwegischen Schoner gehabt. Der Großbaum war gebrochen.[12] Etwa am 4. Juli 1868 segelte die JOHANNE von Vardø ab und kam am 21. August in Helvoetsluis bei Rotterdam an. Dort erhielt das Schiff Order, nach Venedig weiterzusegeln. Am 31. August ging die JOHANNE von Helvoetsluis ab. Diese Seereise endete nach 58 Tagen am 27. Oktober 1868 in Venedig. Am 3. oder 4. November war der Trockenfisch gelöscht. In Venedig war keine neue Ladung zu bekommen, darum schloß Kapitän Meyer folgende Reise ab: Die JOHANNE sollte eine Ladung weiße Bohnen von Triest nach Dünkirchen, Brest, Nantes oder Antwerpen bringen. Das Schiff wurde nach Triest verholt.

Am 26. November waren 159 200 Kilogramm weiße Bohnen an Bord und das Schiff segelfertig. Am 2. Januar 1869 schickte Kapt. Meyer einen Brief von Cabo de Gata (Südspanien) ab und berichtete, er habe günstigen Wind. Am 17. Januar 1869 kam die JOHANNE in Dünkirchen an. Die Seereise hatte 53 Tage gedauert. Die Ladung war am 28. Januar gelöscht, und am selben Tag begann auch die erneute Beladung mit Mehl für Barrow Liverpool Revier.[13]

Der Abreisetag von Dünkirchen ist nicht bekannt. Die JOHANNE lief aber am 1. März *Stur mes wegen* in Liverpool ein und muß dann nach Barrow zum Löschen weitergefahren sein.

In Liverpool wurde über Reisen zur westafrikanischen Küste und zum Congo Revier verhandelt. Sie kamen aber nicht zum Abschluß (Gj., S. 85–112).

Sechste Reise

Am 22. März fuhr Kapitän Meyer ohne die JOHANNE von Liverpool aus nach Neuhaus und berichtete dort, er habe eine Charter abgeschlossen, eine Reise mit Stückgütern von Liverpool nach *La Gueyra und/oder Porto Cabello* und *Retour Charter* von Maracaibo zu einem Hafen Britanniens oder des Kontinents zwischen Le Havre und Hamburg. Über die Bedingungen heißt es im Geschäftsjournal: Ladetage 30, Sonntage ausgenommen (für max. 150 Tonnen), Ladung frei an und von Bord, Überliegegeld 3 £ pro Tag und Fracht 150 plus 5 £ Gratifikation. Auf der *Retour* Reise sollten Gelbholz, Kaffee und *Divi Divi*[14] geladen werden. Am 30. April ging die JOHANNE von Liverpool aus in See. Die Seereise endete am 12. Juni 1869 in La Guaira, am 20. Juni war die JOHANNE in Puerto Cabello und vom 24. bis 29. Juni unterwegs nach Maracaibo. In Maracaibo wurde hauptsächlich Gelbholz eingenommen. Kaffee war dort wegen einer Revolution und des Niedrigwassers nicht zu bekommen. Am 16. Juli fuhr die JOHANNE in Maracaibo ab und erreichte am 4. Oktober Crookhaven, einen kleinen Hafen an der Südwestecke Irlands, um Order über den Löschhafen zu erhalten. Erst am 18. Oktober wird der Schoner wieder im Geschäftsjournal erwähnt. Die JOHANNE war bei schlechtem Wetter im Ärmelkanal von einer Sturzsee beschädigt worden. Boote und Kombüse mußten in Antwerpen repariert werden, gleichzeitig wurde der Schiffsboden mit neuen Zinkplatten versehen. Die *Herren Assecuradeure* zahlten in Belgien 500 *Francs* für den Schaden aus. So konnte diese Reise erst Ende Oktober 1869 in Antwerpen abgeschlossen werden (Gj., S. 116–124).

Siebte Reise

Anfang November 1869 wurde eine Reisecharter mit Stückgütern nach Montevideo abgeschlossen. Bei 25 Ladetagen und 4 £ Überliegegeld pro Tag sollte diese Partie 240 £ an Einnahmen bringen. Die JOHANNE verließ Antwerpen am 2. Dezember und ging von Vlissingen aus am 5. Dezember 1869 in See. Nach 68tägiger Reise erreichte sie Montevideo.

Über einen Brief vom 18. März 1870 von Kapitän Meyer vermerkt das Geschäftsjournal: *mit Frachten sei es fürchterlich, und er wolle nach Rio Grande segeln, zwei Mann seiner Besatzung seien durchgebrannt, das Boot hoffe er wieder zu bekommen.* Außerdem sei ein Passagier ohne zu zahlen davongegangen. Der Reeder Cronemeyer versuchte über den Bruder des Passagiers, einen Leutnant aus Stockholm, das Passagegeld einzutreiben. Am 1. Juni 1870 schreibt A.B. Cronemeyer in sein Journal: *Nach der Börsenhalle ist die* JOHANNE *endlich am 24. April von Montevideo nach Rio Grande abgegangen, da kein Brief vom Capt. angelangt ist, so schließe ich daraus, daß meine Erwartung der Verdienst dieser Reise falle so gering aus, das kaum die Kosten gedeckt werden, die Zeit aber ganz verloren sei, leider sich bewahrheiten wird.*

Nach dreitägiger Reise erreichte das Schiff Rio Grande am 27. April 1870. Bis zum 17. Mai war noch keine Fracht in Rio Grande beschafft worden. Aber Anfang Juni begann die Beladung des Schiffes für Pernambuco. Die Frachteinnahme betrug 225 £. Die JOHANNE fuhr von Rio Grande am 28. Juli, also nach 91 Liegetagen, ab und erreichte Pernambuco am 20. August 1870. Der Kapitän schrieb von dort am 20. September, er könne wegen Kriegsgefahr nicht auslaufen. Am 27. oder 28. September segelte er nach Assu, Rio Grande du Norte, um dort Salz für Rio de Janeiro zu laden.

Als Frankreich Preußen im Juli 1870 den Krieg erklärte, blieb das für die JOHANNE nicht ganz ohne Folgen: Am 11. November 1870 berichtete ein Kapitän Albers in einem Brief, die JOHANNE sei, von einem französischen Kanonenboot verfolgt, wieder in Pernambuco einge-

laufen, so *daß der Gefahr wegen nicht daran zu denken sei die Reise fortzusetzen.* Die Salzladung wurde deshalb in Pernambuco verkauft.

Kapitän Meyer ließ sich über den Vorfall eine Bescheinigung vom Konsulat des Norddeutschen Bundes ausstellen. Eine Abrechnung über die Verluste wurde im August 1871 an die Reichs-Liquidation-Commission in Berlin gesandt. Die Entschädigungssumme betrug 1022 Taler (Gj., S. 161).

Im Januar erkrankten Kapitän Meyer und seine gesamte Besatzung am gelben Fieber und mußten in einem englischen Hospital behandelt werden. Der Junge, Otto Stawig, starb dort, alle anderen genasen wieder (Gj., S. 151).

Am 11. Februar 1871 konnte dann ein Frachtvertrag über eine Ladung weißen Zucker und Kokosnüsse von Pernambuco nach Santos abgeschlossen werden.

Nach der W.Z. (Weser Zeitung) *ist die* JOHANNE *am 22. Febr. von Pernambuco abgesegelt, möge sie Glück haben.* Am 20. März erreichte die JOHANNE Santos. Der Gesundheitszustand von Kapitän und Besatzung war jedoch noch immer so schlecht, daß die Ladung erst später gelöscht werden konnte. Mit 1390 Sack Kaffee und 287 Ballen Baumwolle beladen, war dann der Schoner am 4. April wieder segelfertig. Mit einer Depesche meldete Kapitän Meyer am 26. Juni 1871 seine glückliche Ankunft auf der Schelde. In Antwerpen wurde die JOHANNE am 13. Juli entlöscht (Gj., S. 135 155).

Achte Reise

Dies war die einzige Reise der JOHANNE, die von ihrer Heimat, der Oste, ausging. Dort traf die JOHANNE am 22. Juli ein und segelte am 27. Juli nach Oberndorf, wo sie auf der Werft H. Gooß repariert wurde.[15]

Am 23. August wurde eine Charter mit J.H. Hagenah aus Stade von Schwarzenhütten, dem Hafen der 1866 in Hemmoor gegründeten Zementfabrik, nach Danzig mit 850 Tonnen (Fässer) Zement abgeschlossen.[16] Die Heimreise sollte mit einer Ladung Schnittholz nach Brunshausen gehen. Am 10. September 1871 ging die JOHANNE mit günstigem Ostwind in See und erreichte Danzig am 20. September. Nach Ankunft in Brunshausen am 10. November wurde das Holz gelöscht und das Schiff am 21. November nach Hamburg bugsiert (Gj., S. 160 162).

Neunte Reise

Am 15. November wurde mit J. Ferd. Nagel in Hamburg eine Charter nach Rio Grande do Sul abgeschlossen. Die Fracht sollte 290 £ einbringen bei 14 eisfreien Ladetagen. Die Reise wurde dann tatsächlich durch Eis verzögert. Der *Correspondenz Rheder* schreibt darüber am 30. Dezember 1871: *Nachdem die Beladung des Schiffes beschafft war, wurde die Expedition durch eingetretenes Frostwetter einige Zeitlang behindert, darauf aber, wie die Witterung wieder milde ward, die Verproviantirung completirt und die Mannschaft angemustert, und wurde die* JOHANNE *nachdem sich der Belader dazu verstanden, den größten Theil des Bug sirlohns zu tragen, an diesem Tage p. Schleppdampfer nach Cuxhafen gebracht, wo selber in den Hafen holte um günstigen Wind zu erwarten.* Am 8. Januar 1872 *reiste der Capt. nach Cuxhafen, und ging die* JOHANNE *einige Tage darauf in See.* Laut den Schiffsnachrichten der Weserzeitung erreichte die JOHANNE Rio Grande do Sul am 30. April.

Kapitän Meyer schrieb aus Rio Grande, er hoffe, am 12. Mai mit dem Löschen fertig zu sein. Weiterhin schrieb er, er habe eine volle bequeme Ladung mit Fleisch nach Pernambuco oder Bahia abgeschlossen. In einem Brief vom 31. Mai 1872 schrieb der Kapitän aus Rio Grande, er habe das Fleisch geladen und wolle am selben oder am nächsten Tag segeln. Tatsächlich segelte er erst am 8. Juni ab und erreichte Bahia am 28. Juni zum Entlöschen.

Im August 1872 erkrankten in Bahia vier Leute am gelben Fieber, von denen der Steuermann, der Koch und ein Leichtmatrose starben. Der Kapitän bekam Gallenfieber, war nach

14 Tagen aber wieder gesund (Gj., S. 171, 172). Die Heuern der Verstorbenen wurden an den dortigen Konsul ausgezahlt, zur Weiterleitung an die Angehörigen.

Ladung war an der brasilianischen Küste so schlecht zu bekommen, daß sich der Kapitän entschloß, eine Reise nach Genua anzunehmen, und zwar mit Jacarandaholz, Zucker in Kisten, Nüssen und 1000 Sack Kaffee. Am 17. September war die JOHANNE beladen und segelfertig. Laut Telegramm an den Korrespondenzreeder kam sie am 7. Dezember 1872 in Genua an.

Die nächste Reise schloß der Kapitän am 28. Dezember ab: Von Genua nach Hamburg direkt mit einer Ladung Landesprodukte, darunter 65 bis 70 Tonnen Marmor zur runden Summe von 210 £ mit 6 £ Gratifikation.

Am 16. Februar 1873 war die JOHANNE wieder segelfertig. Der Kapitän wollte am selben Tag segeln. Es wurde auch ein Passagier mitgenommen, der für die Überfahrt 400 Ital. Lire bezahlte. Im April lief die JOHANNE in die Elbe ein und kam nach Hamburg zum Löschen. Am 14. Mai 1873 wurde die Mannschaft abgemustert. Damit endet diese Reise, und es gibt auch keine weiteren Aufzeichungen im Geschäftsjournal des Korrespondenzreeders (Gj., S. 162–178).

Nachtrag

Leider sind keine weiteren Reiseaufzeichnungen erhalten. In der Inventur des Korrespondenzreeders heißt es am 31. Dezember 1874: *Der Schooner* JOHANNE *113 Tons Register 5/6 A.1.1. franz. Veritas und A 1 Germanischer Lloyd clasificirt gehört mir mit C.H. Meyer gemeinschaftlich; für diese Hälfte und die von mir für die Rhederei vorgeschossenen Gelder, trage meinen Einschuß – Saldo laut Rhederei Abschluß p. 31. December 1874 als Activa von 6321 Taler 20 Gr. = 18965 R.Mark.*[17]

Im Dezember 1875 beträgt der Wert der halben Schiffsparte für Außenstände und gerettete Ausrüstungsgegenstände 500 Mark.[18] In der Aufstellung des Amtes Neuhaus der im Jahre 1875 verunglückten und verschollenen Seeschiffe wird der Schoner zum letzten Mal erwähnt. Am 23. Mai 1875 war die JOHANNE auf einer Bank im La Plata gestrandet. Sie war unterwegs von Pernambuco nach Buenos Aires. Verluste an Menschenleben waren nicht zu beklagen. Es war ein Lotse an Bord. Die Ladung, Rum und Zucker, wurde größtenteils geborgen. Das Schiff wurde abgebracht und als Wrack verkauft. Es war mit 30000 Reichsmark versichert.[19]

Anmerkungen:

1 Vgl. dazu: Lenz, Wilhelm: Grönlandfahrer von der Oste. In: Niederdeutsches Heimatblatt, 1964, Nr. 177.

2 Vgl. auch: Szymanski, Hans: Der Ever der Niederelbe. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Schiffahrt und zur Volkskunde Niedersachsens. (= Quellen und Darstellungen des hansischen Ge schichtsvereins, Band 9). Lübeck 1932, S. 12ff.

3 Alphabetisches Verzeichnis der Deutschen Kauffahrteischiffe für 1875. Berlin 1875.

4 Anzeigen für den Landdrosteibezirk Stade 9/1866.

5 Szymanski (wie Anm. 2), S. 168: *eine rote Flagge, im ersten Viertel ein Unionskreuz mit rotem Quadrat in der Mitte, darauf ein weißes braunschweigisches Pferd.*

6 Ebd., S. 168, aus der Gesetzessammlung für die Königlich Preußischen Staaten 1867, S. 73.

7 Middendorf, F.L.: Bemastung und Takelung der Schiffe. Kassel 1903, S. 178.

8 Deutsche Schiffsverluste 1873 1888. Aus: Statistik des Deutschen Reiches.

9 Die Numerierung wurde durch den Verfasser vorgenommen, weil der Korrespondenzreeder A.B. Cro nemeyer die Reisen nicht konsequent durchnumeriert hatte.

10 Für die CONCORDIA wurde 1866 regelmäßig für die Fährlinie Brunshausen Hamburg in den Stader Anzeigen annonciert.
11 Columbia Bittern, Branntwein und Zigarren produzierte Korrespondenzreeder Cronemeyer selbst. Auskunft von Olaf Schlichting, Neuhaus/Oste.
12 Dittmer, Richard: Das Nordpolarmeer. Nach Tagebüchern und Aufnahmen während der Reise mit Sr. Maj. Schiff OLGA. Leipzig 1901, S. 142ff. Dort wird der Hafen mit einer Mole beschrieben.
13 Gemeint ist Barrow in-Furness. Vgl.: Handbuch der Irischen See (DHI) 1972, S. 219ff.
14 Es war nicht zu ermitteln, um welche Art von Ladung es sich dabei handelt.
15 Szymanski (wie Anm. 2), S. 11ff.
16 Klenck, Walter: Heimatkunde des ehemaligen Kreises Neuhaus a.d. Oste. S. 422ff. über J.H. Hagenah.
17 Inventur des Korrespondenzreeders A.B. Cronemeyer 1874.
18 Ebd., 1875.
19 Verzeichnis der Seeschiffe des Amts-Bezirks Neuhaus a.d. Oste, welche im Jahre 1875 verunglückt oder verschollen sind. Staatsarchiv Stade. Rep. 80, Tit. 83, Nr. 11.