

Projekt „Johanna“

Der Verein Papenbörger Hus e.V. plant mittelfristig den Nachbau des Papenburger Dreimastschoners „Johanna“.

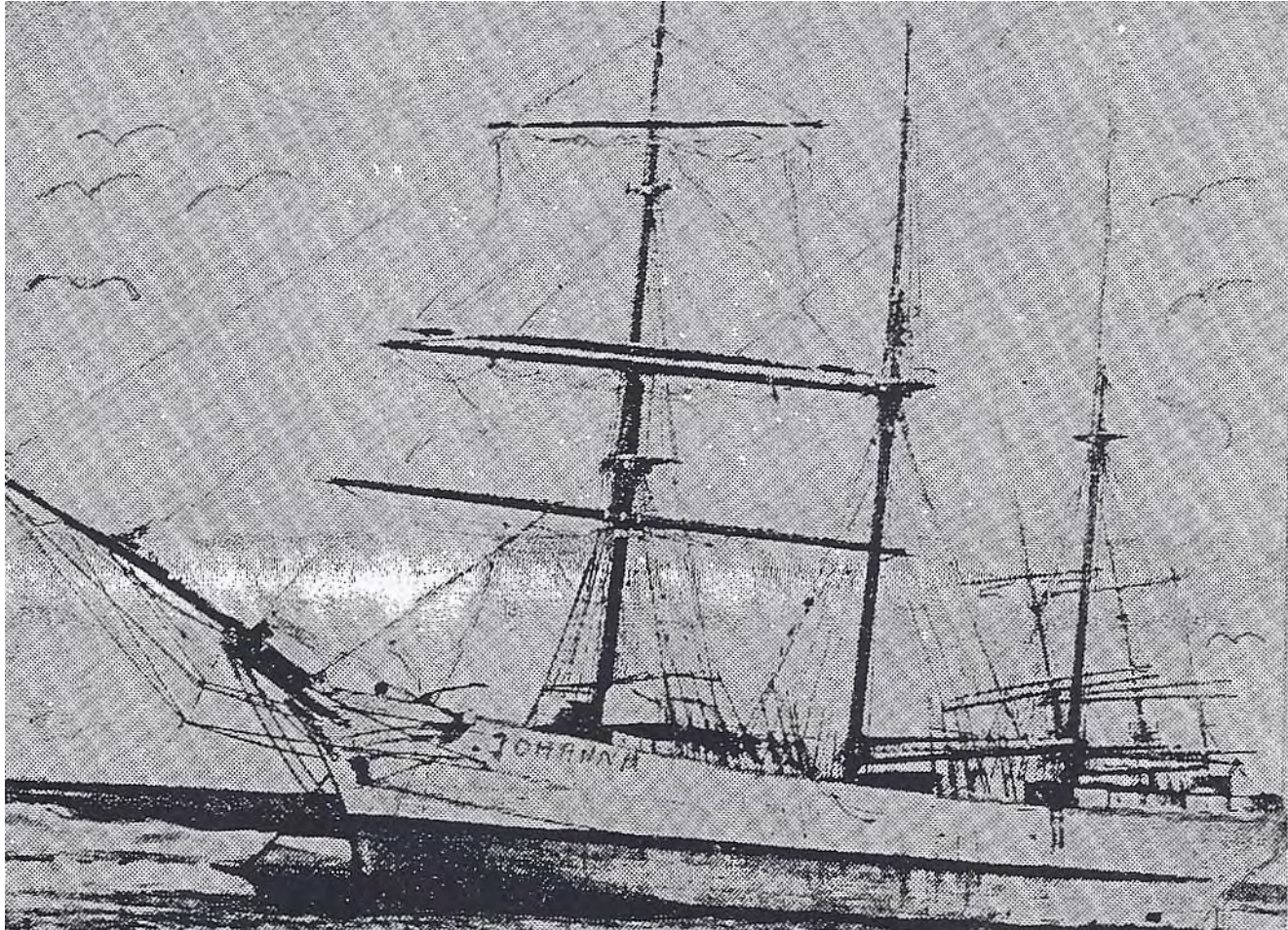
Dieser fuhr im Jahre 1890 unter seinem Kapitän Hermann Meinders von Port Louis - Mauritius - nach Melbourne - Australien -.

Während der Fahrt erkrankte die Besatzung an Gelbfieber. Fünf Seeleute starben. Drei überlebten. So auch Frau Margaretha Meinders und ihr 6 jährige Tochter Susanne. Beide begleiteten als Passagiere die Havariefahrt.

Frau Meinders war neben dem Steuermann Hermann Heyen maßgeblich an der Rettung des Schiffes beteiligt.



Projekt „Johanna“



Fehntjer Kurier 1990



Dreimastschoner »JOHANNA«

Erbaut wurde dieses Schiff 1878 auf der Werft von H. W. Meyer in Papenburg. Die »JOHANNA« war zu 304 BRT vermessen und führte die Nummernflagge 376. Als Kapitäne fuhren auf ihr Fokko Janssen, Abr. Trüggen, Hermann M. Heyen und Hermann Meinders.

Von der »JOHANNA« sind ausführliche Überlieferungen vorhanden; diese würden ein Buch füllen. So hat der Mittelschullehrer Büte aus Osnabrück einen Roman unter dem Titel »Schoner Johanna« herausgegeben.

Die »JOHANNA« hat eine unglaubliche Geschichte, und wäre nicht alles amtlich belegt (so amtliche Verklärung vor dem Kaiserlichen Deutschen Konsul W. A. Brake am 6. August 1890 in Melbourne/Australien), glatt würde man alles als Seemansgarn abtun.

Fehntjer Kurier 1990



Dreimastschoner JOHANNA, Fl. Nr. 376, in der Schleuse.

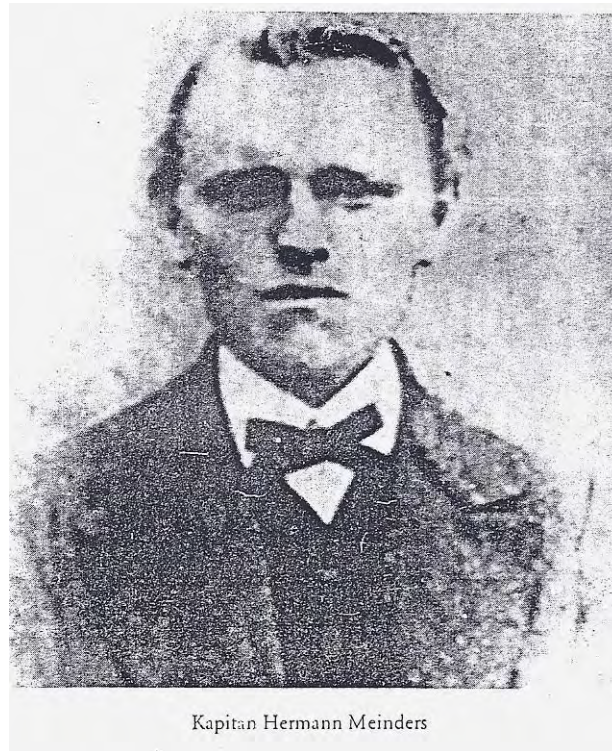


Halbmodell der Johanna



Besitz - Kunst und Antiquitäten Koop,
Papenburg

Kapitän Hermann Meinders 1849-1890



Illustrated Sydney News 1890



Mannschaft (1888 – 1890)

Besatzung:

- Kapitän Hermann Meinders
- Steuermann Hermann Heyen
- Koch Johannes Hövel
- Vollmatrose Hermann Bahnes
- Leichtmatrose Karl Hilgendorf
- Leichtmatrose Leo Klot
- Vollmatrose Hermann Plock
- Decksjunge Heinrich Rüter
- Passagiere:
Margaretha Meinders und Tochter Susanne



Seefahrtsbuch Hermann Plock



Original im Besitz Hermann Plock, Papenburg



Von Mauritius nach Melbourne

Nachweis der Fahrt



16

Inhaber hat sich zum Schiffsdienste auf dem Segel- Dampf- Schiffe

— Heimathshafen —
geführt von
für die Reise

gegen eine Feuer von monatlich
als
verheuert und sich verpflichtet, am
zur Annusterung in zu erscheinen.
den ten 18

Unterschrift des Schiffers: Unterschrift des Verheueren:

Inhaber ist angemustert als *Matroze*
auf dem Segel- Dampf- Schiffe *Johanna*
— Heimathshafen *Papenburg*
geführt von *H. Münder*
gegen eine Feuer von *10 Sch* monatlich
für die Reise *nach Melbourne*

Derselbe ist verpflichtet an Bord zu gehen am
Papenburg, den *6* ten *Mar. Br.* 18*88*

Das Seemannsamt,
Königl. Preuss. Marineverwaltung
München

17

Inhaber hat auf dem Segel- Dampf- Schiffe *Johanna*

während der Reise von *Papenburg nach Antwerpen*
nach *Mauritius, Natal, Port Natal,*
Mauritius, Melbourne, Port Natal
Westindien und zurück nach Liverpool
in der Zeit vom *1. Novbr.* 18*88*
bis zum *23 Juni* 18*91*
[Dienstzeit: *31* Monate *17* Tage]
als *Matroze* gebient.
Liverpool, den *24* ten *Juni* 18*91*

Unterschrift des Schiffers:
Abt. Trüggen

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Ab-
musterung hiermit vermerkt.
Liverpool, den *24* ten *Juni* 18*91*

Das Seemannsamt, in
Kaiserliche Konsulat.
F. A.
J. Bartels
Intendant

KAISERLICH DEUTSCHES CONSULAT
IN LIVERPOOL

2

Original im Besitz Hermann Plock, Papenburg



Havariefahrt Port Louis - Melbourne



Verklärung

Aussage der Überlebenden

Melbourne 06.08.1890

- 03. April 1890: Start in Port Louis – Mauritius –
 - Ladung: 9778 kleine und 421 große Säcke Zucker
- 05. April 1890: Heyen und Rüter erkranken an Gelbfieber
- 10. April 1890: gesamte Mannschaft erkrankt
- 23. April 1890: Vollmatrose Bahnes stirbt
- 26. April 1890: Leichtmatrose Leo Klot stirbt
- 24. – 26. April: schwerer Sturm, Schiff muss gelenzt werden,
Frau Meinders „hilft dabei beständig“
- 01. Mai 1890: Koch Hövel stirbt
- 02. Mai 1890: schwere See, viel Wasser im Schiff,
 - Lenzen wegen Schwäche kaum noch möglich



Tod und schwere See

- 07. Mai 1890: nachts schwerer Sturm, WNW, Gefahr des Kenterns,
 - 9 Uhr morgens: Meinders, Heyen, Plock und Frau Meinders werfen 300 Säcke Zucker über Bord, völlige Ermattung der noch lebenden Besatzungsmitglieder
 - Sturm nimmt an Stärke zu, Ruder wird festgebunden, das Schiff den Wellen überlassen
- 09. Mai 1890: Leichtmatrose Hilgendorf stirbt
- 11. Mai 1890: mit Hilfe von Frau Meinders werden 220 Säcke Zucker über Bord geworfen
- 22. Mai 1890: Wellen zerbrechen das Steuerbordschankkleid und 2 Stützen – schlechtes Wetter bis 1. Juni, Lenzarbeiten



Rettung

- 09. Juni 1890: Schiff ankert 10 Meilen vor Fremantle / Perth
 - Meinders, Plock und Rüter kommen in Quarantänestation, Kleidung der verstorbenen Seeleute wird über Bord geworfen
- 10. Juni 1890: 4 neue Besatzungsmitglieder kommen an Bord, Schiff und Segel werden getrocknet
- 29. Juni 1890: Fortsetzung der Fahrt Richtung Melbourne
- 02. Juli 1890: Kapitän Meinders stirbt
- 03. – 05. Juli 1890: Juli schwerer Sturm
- 21. Juli 1890: Lotse kommt an Bord, Schiff erreicht Port Philipp
- 23. Juli 1890: Port Melbourne wird erreicht



Dreimastschoner „Johanna“

Melbourne 1890



Stalling maritimes, Jahrbuch 1976/1977



Überlebende Besatzungsmitglieder



Ein Teil der Besatzung der JOHANNA. Links Steuermann H. M. Heyen, Mitte Hermann Plock und rechts Heinrich Rüther.



Margaretha Meinders, Tochter Susanna, Hermann Heyen

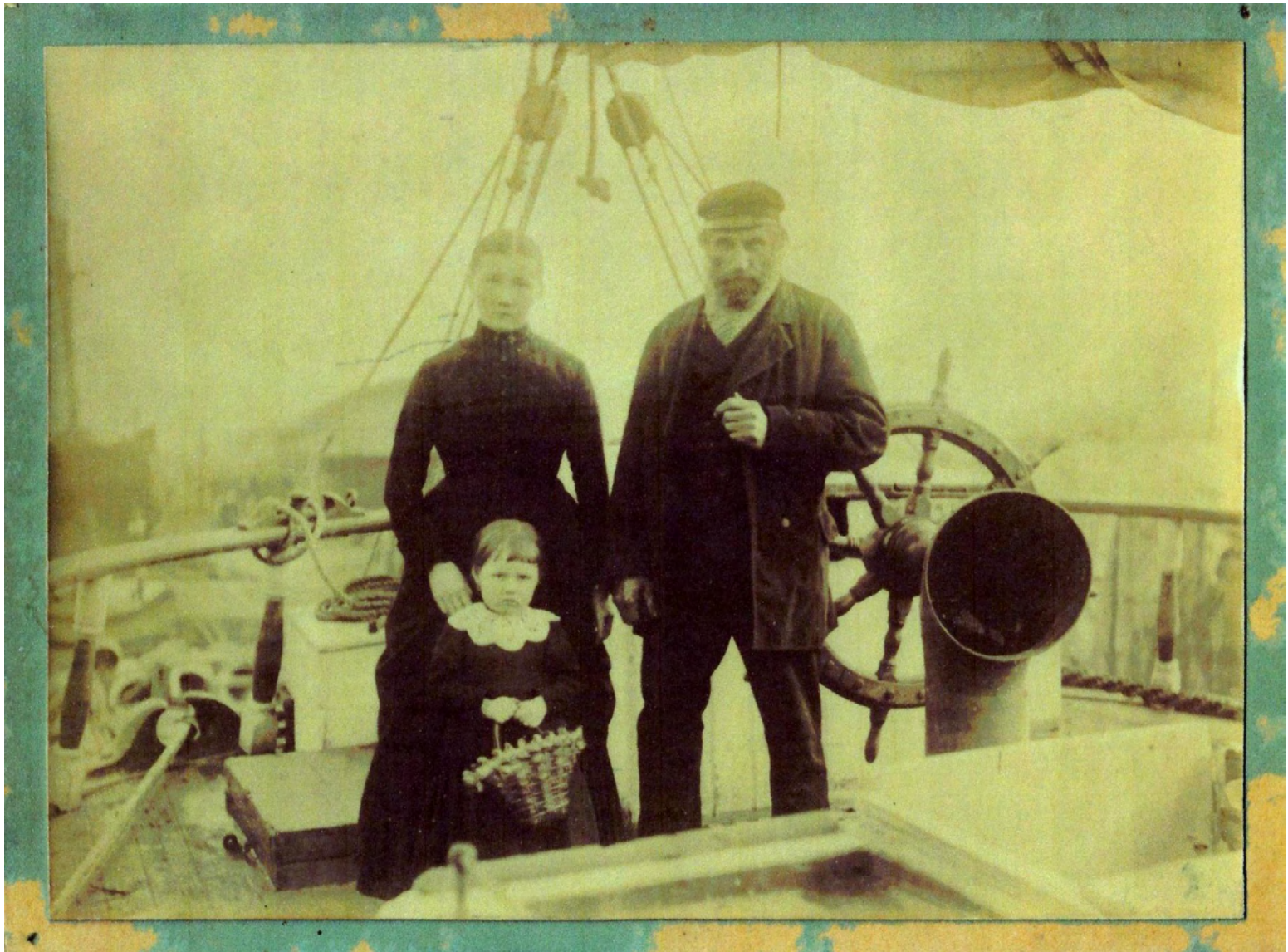


Foto im Besitz von Helmut Schmitz, Papenburg



A True Story of the Sea.

There are degrees of heroism just as there are degrees of courage. There is the heroic dash for death or glory, and the heroic stand of despair when the last forlorn hope has failed, and the hero and death stand calmly face to face; but the heroism which fights day after day a battle against overwhelming odds, which forgets itself completely in the long, weary struggle to attend to a fever-stricken crew, and keep a vessel afloat in bad weather; which can speak words of encouragement when hope has left the heart, and can continue working when despair and loneliness are the only companions of the hours of night and day; this is the heroism which makes us feel that the greatest defeat may be indeed the greatest victory, and that even if success (from a worldly point of view) had not crowned the heroic efforts, they would not have been made in vain.

Now for the story of the sea which called forth these remarks. Captain Meinders commanded the three-masted schooner 'Johanna,' which left Port Louis, Mauritius, last April, carrying a cargo of sugar, and bound for Melbourne. With him sailed his wife and little daughter,



The 'Johanna.'

herself all the more easily," says an old writer, and Mrs. Meinders was not one of those to shirk a duty, under whatever form it appeared. The weather did not improve, and the ship laboured so heavily that unless the cargo could be lightened they would never see land, so the hatches were taken off, and aided by the sick mate she fastened the tackle round each bag of sugar, got them on deck, and then pitched them into the sea. Partial success crowned their efforts, the vessel was able to keep on her course, and at last the Port of Fremantle was sighted. What the first sight of land must have been to those perishing human beings none but themselves can tell. Relief came to the ship, and a crew was shipped to work the vessel on to Melbourne; but for the heroic woman, whose efforts had kept the vessel afloat, and whose courage had brought them into port, the cup of sorrow was not yet full. Another body was to be committed to the deep from the deck of the 'Johanna,' and this time it was the skipper himself; who, after partially recovering, died off Cape Leeuwin after a few hours' illness. Then, at last, the necessity for keeping up being



The Mate Reading Prayers over the Dead.

mate worked at the pumps. But the slope, depended the safety of the few climber had not yet been reached! Day survivors. She must be allowed to tell in and night, on plunged the schooner through her own words one episode that occurred during those weary weeks. "I could hear," howled through the canvas, and she said, "one day my little girl, whom I leaving seas washed the deck from stem had locked up in the cabin, which was a foot deep in water, calling, "Mutter, mutter," almost unconsoling. All I could reply to her was, "Si do man still Sumanna, ki Kumun jo ghaek." She could not hear my voice above the roaring of the wind, but I could not help crying out to her. One time she had ceased to call for so long that I feared something had happened. I could endure it no longer, and I lashed the wheel and ran to the cabin. She had fired herself out, beating at the door and calling for me, and had fallen



Captain Meinders.

Again and again was this pathetic scene asleep on the sofa. I kissed her, and enseted, and three more bodies were com- ras back to my duty." This last word mitted to the deep, but still the brave is evidently the keynote to her whole woman's heart remained steadfast to its conduct. "Do the duty that lies near- duty, for she knew that on her, and on her set to you, the next one will show



'Mutter, Mutter.'

the former a healthy, bright Dutch 'hans-man' who loved the free open-air life on the high seas, and who took such an intel- ligent interest in her husband's work that she had learnt to steer, keep the log and take the sun, and had picked up a very fair knowledge of navigation, besides acquaintance with some of the practical working of a ship, such as shortening sail and working cargo. The crew, all honest Dutchmen likewise, was represented by four men and a lad. When four days out from Port Louis, the lad showed symptoms of sickness; he complained of headache, shivers, and thirst, and Mrs. Meinders administered quinine from the ship's medicine chest, and nursed the lad back into better health. Then the mate took to his bunk, and in his symptoms the nature of the disease became evident—it was the thrice-dreaded Malaria fever! One by one the crew fell sick, and lastly the skipper him- self had to give in to the fever fiend just as his mate was beginning to mend. Mrs. Meinders' hands were full, and her small stock of medical knowledge was taxed to the utmost. But worse days were in store, for a gale had sprung up and the schooner was constantly slipping water. More urgent than attending to the needs of the sick was the taking duty for twelve hours at a time at the wheel, and when the sick boy and the mate were able to stand, the lad stood by the wheel while she and the



Mrs. Meinders at the Wheel.

no longer urgent, the brave spirit gave way, and Mrs. Meinders bowed her head, and felt that the hand of sorrow was heavy on her. We welcome back a Stanley with every honour which a nation can heap on a man who has accomplished a great undertaking; we place the Victoria Cross on the breast of the soldier who has risked his life to save that of another. What reward have we for the loyal woman who, with death staring her for weeks in the face, and every terror of loneliness and sickness around her, has quietly "done her duty?"

W. H. PALING & CO.
Limited.
ESTABLISHED 1863.

"THE VICTOR"



UNEQUALED.
BEST OF SOLE.
AGENTS FOR
STRAITWAY and SOHO,
J. PHOENIX and ENGINEERS,
and other Patent Makers,
Raffles Place, Singapore,
236, GEORGE-STREET, SYDNEY.



Zeitungsbericht
Illustrated Sydney
News
13. September 1890

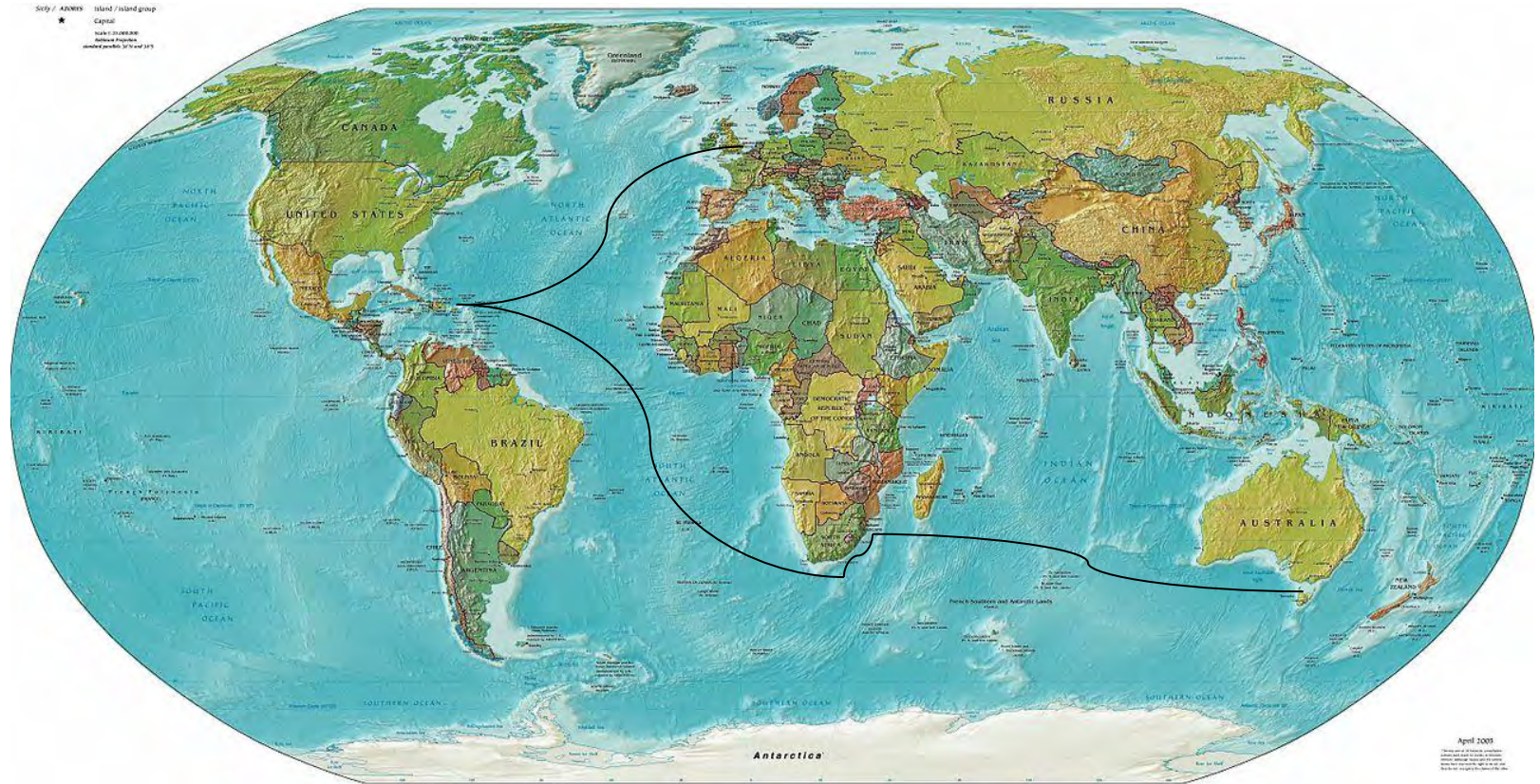
Original im Besitz von Helmut Schmitz,
Papenburg

Geschenke u. Entschädigung

- Schiff - Baukosten: 91200 RM und Ladung: 8130 Pfund Sterling - wurde gerettet.
- Frau Meinders erhielt seitens der Versicherung – Norddt. Lloyd – 300 Pfund Sterling und eine Goldene Uhr. Zudem erhielt sie eine kostenlose Passage nach Hause.
- Hermann Heyen erhielt 50 Pfund Sterling



Rückführung der Johanna Melbourne - Liverpool



Straßennamen im Papenburger Kapitänsviertel





Halbmodell der Johanna
Besitz - Kunst und Antiquitäten Koop, Papenburg

- Margaretha Meinders zog später zu ihrem Sohn nach Bremen
- Hermann Heyen fuhr nach seiner Abmusterung von der Johanna nie wieder zur See
- Hermann Plock fuhr noch einige Jahre zur See und gründete später den Bürgerverein am Obenende
- Der Dreimastschoner Johanna strandete später vor Rio



Geplanter Liegeplatz

Liegeplatz: Splittingkanal - zwischen re. 56 und Splitting Ik. 42



Text und Zusammenstellung:
Ludger Stukenborg
Papenbörger Hus e.V.

Papenburg, 09.10.2017

