Dreimastschoner »Johanna«

Havariefahrt 1890

VON-VELEN-ANLAGE

PAPENBÖRGER HUS

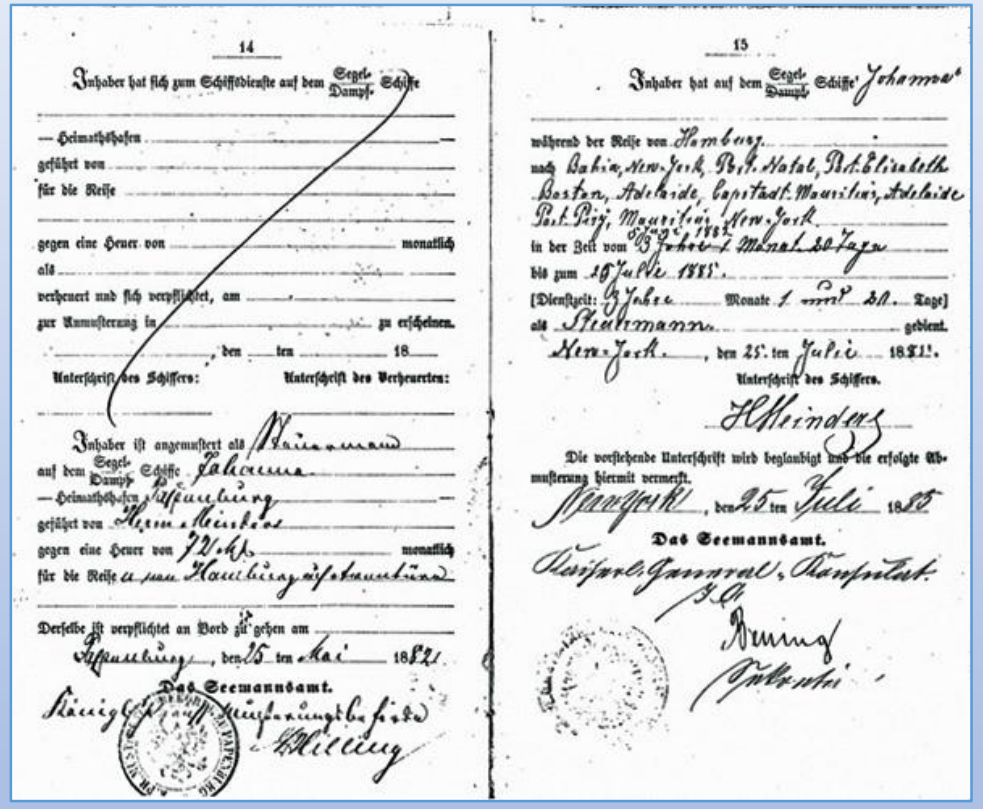
Dreimastschoner »Johanna«

Havariefahrt 1890

VON-VELEN-ANLAGE

PAPENBÖRGER HUS

Wagemutige Papenburger Seeleute waren im 18. und 19. Jh. weltweit mit ihren hölzernen Lastensegelschiffen unterwegs



14

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

— Heimathshafen —

geführt von

für die Reise

gegen eine Heuer von monatlich

als

verheuert und sich verpflichtet, am

zur Anmusterung in zu erscheinen.

, den ten 18

Unterschrift des Schiffers: Unterschrift des Verheuerten:

Inhaber ist angemustert als Steuermann

auf dem Segel-/Dampf- Schiffe Johanna

— Heimathshafen Papenburg —

geführt von Herm. Meinders

gegen eine Heuer von 72 Mk. monatlich

für die Reise zu dem Hamburg abkommandirt

Derselbe ist verpflichtet an Bord zu gehen am

Papenburg, den 25 ten Mai 1882

Das Seemannsamt.

15

Inhaber hat auf dem Segel-/Dampf- Schiffe Johanna

während der Reise von Hamburg

nach Bahia, New-York, Port Natal, Port Elisabeth, Boston, Adelaide, Hauptstadt Mauritius, Adelaide, Port Pirie, Mauritius, New-York.

in der Zeit vom 23 Februar 1882 bis zum 18 Juli 1882.

[Dienstzeit: 2 Jahre Monate 1 Mon. 20 Tage]

als Steuermann gedient.

New-York, den 25. ten Juli 1882.

Unterschrift des Schiffers.

H. Meinders

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

New-York, den 25 ten Juli 1882

Das Seemannsamt.

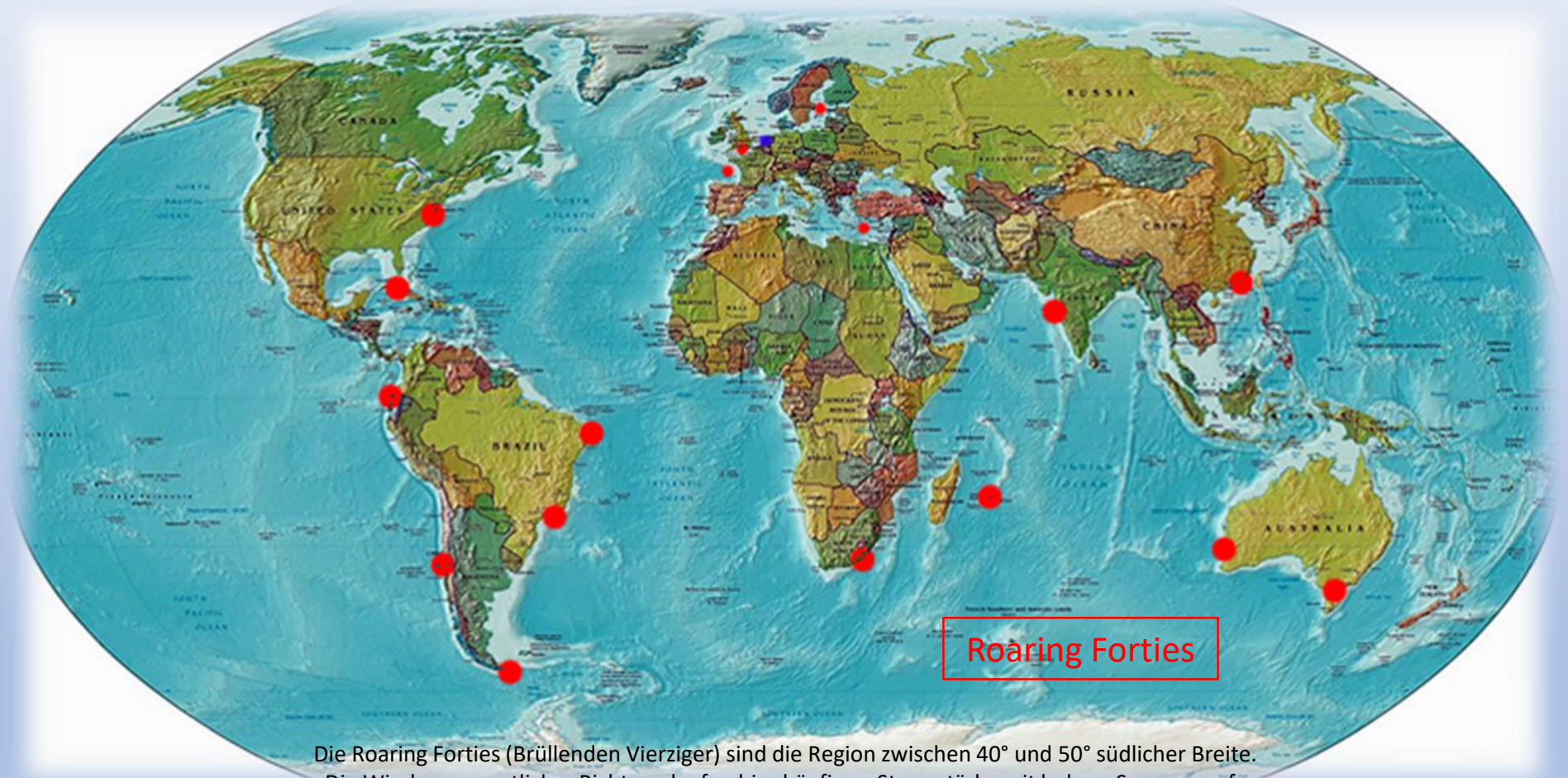
Seefahrts-General-Kanzlei

Seefahrtsbuch Gottfried Jongebloed

Kopie wurde dem Verein Papenbörger Hus e.V. von Shane Jongebloed, Australien, überlassen

Wagemutige Papenburger Seeleute waren im 18. und 19. Jh. weltweit mit ihren hölzernen Lastensegelschiffen unterwegs

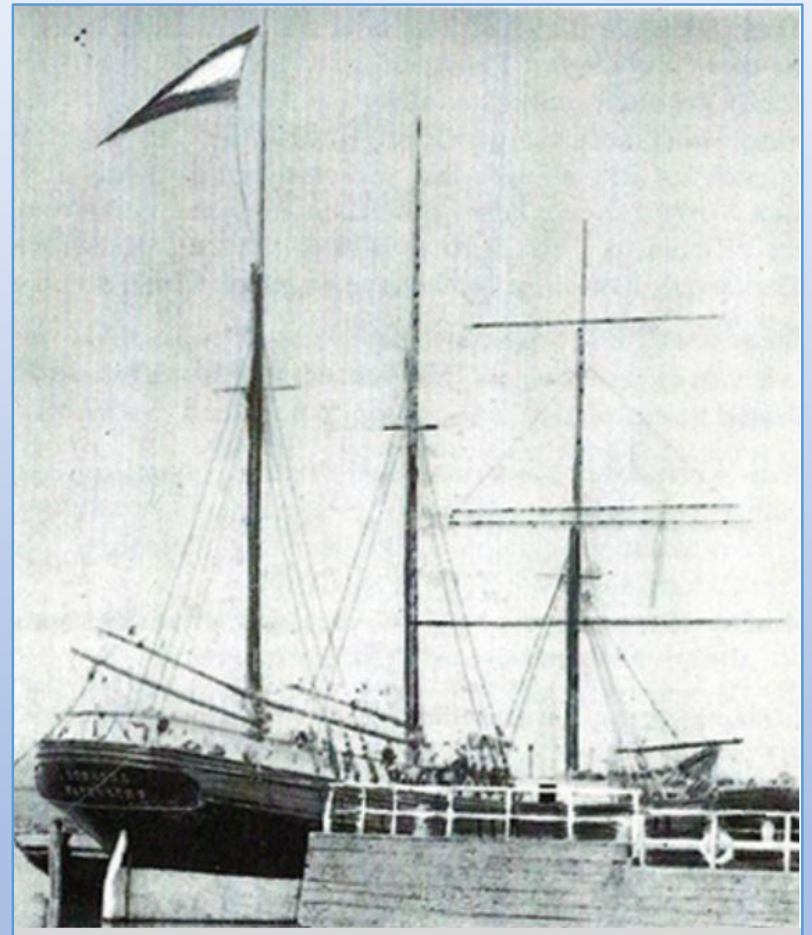
Wagemutige Papenburger Seeleute waren im 18. und 19. Jh. weltweit mit ihren hölzernen Lastensegelschiffen unterwegs



Die Roaring Forties (Brüllenden Vierziger) sind die Region zwischen 40° und 50° südlicher Breite.
Die Winde aus westlicher Richtung laufen hier häufig zu Sturmstärke mit hohem Seegang auf.

Dreimastschoner »Johanna«

Dreimastschoner »Johanna«



Dreimastschoner Johanna, Fl. Nr. 376 in der Schleuse

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.

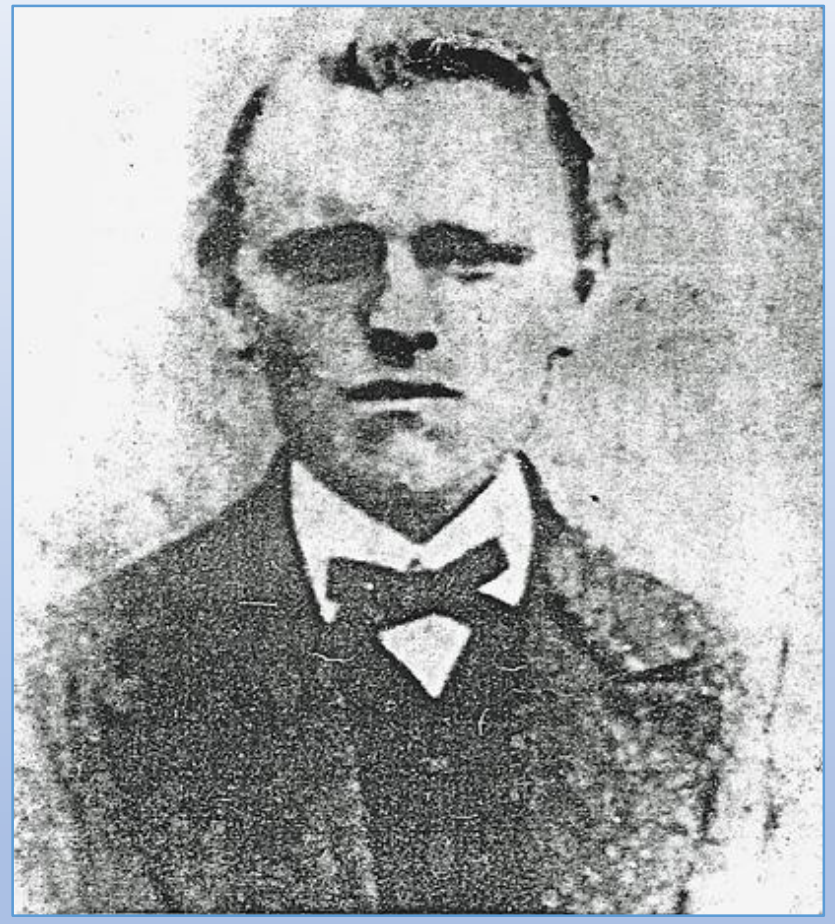
Als Kapitäne fuhren auf ihr Fokko Janssen, Abram Trüggen, Hermann Heyen und **Hermann Meinders.**

Die »JOHANNA« hat eine unglaubliche Geschichte, und wäre nicht alles amtlich belegt, glatt würde man alles als Seemannsgarn abtun*.

*Amtliche Verklarung vor dem Kaiserlichen Deutschen Konsul W. A. Brake am 6. August 1890 in Melbourne/Australien.

Fehntjer Kurier 1990

Kapitän Hermann Meinders 1849-1890



Kapitän Hermann Meinders, Illustrated Sydney News 1890

Margaretha Meinders mit Tochter Susanna

Margarete Meinders, Ehefrau des Papenburger Kapitän Hermann Meinders auf dem Dreimastschoner »Johanna«
vgl. Jürgen Meyer, vom Moor zum Meer, 1976

Fahrten der »Johanna« 1885-1889, Steuermann Heyen

Havariefahrt Port Louis – Melbourne, 1890

Mauritius - Port Louis

Die Mannschaft der »Johanna«, 1888 - 1890

Besatzung:

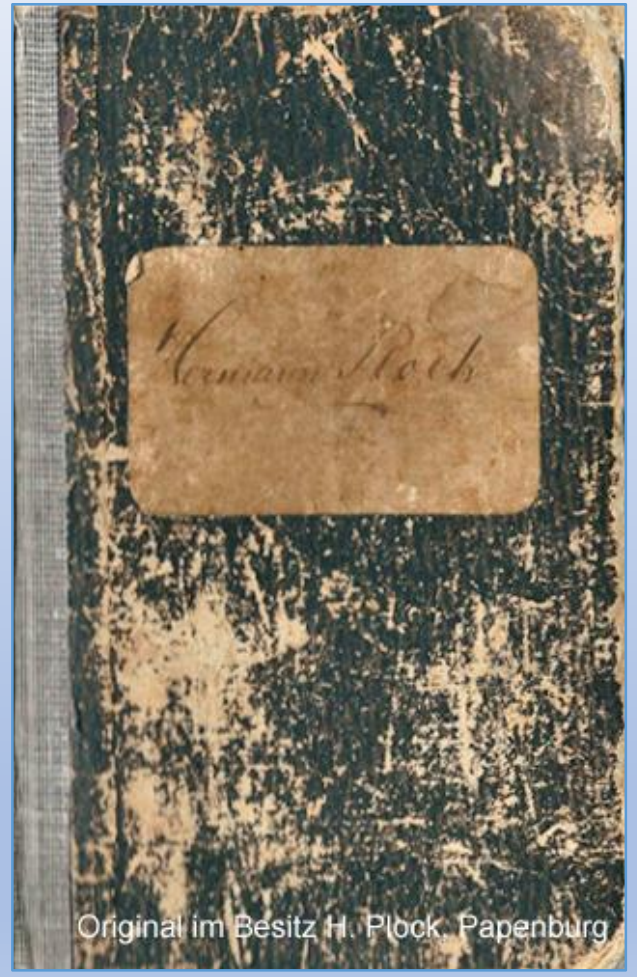
- Kapitän Hermann Meinders
- Steuermann Hermann Heyen
- Koch Johannes Hövel
- Vollmatrose Hermann Plock
- Vollmatrose Hermann Bahnes
- Leichtmatrose Karl Hilgendorf
- Leichtmatrose Leo Klot
- Decksjunge Heinrich Rüther

Passagiere:

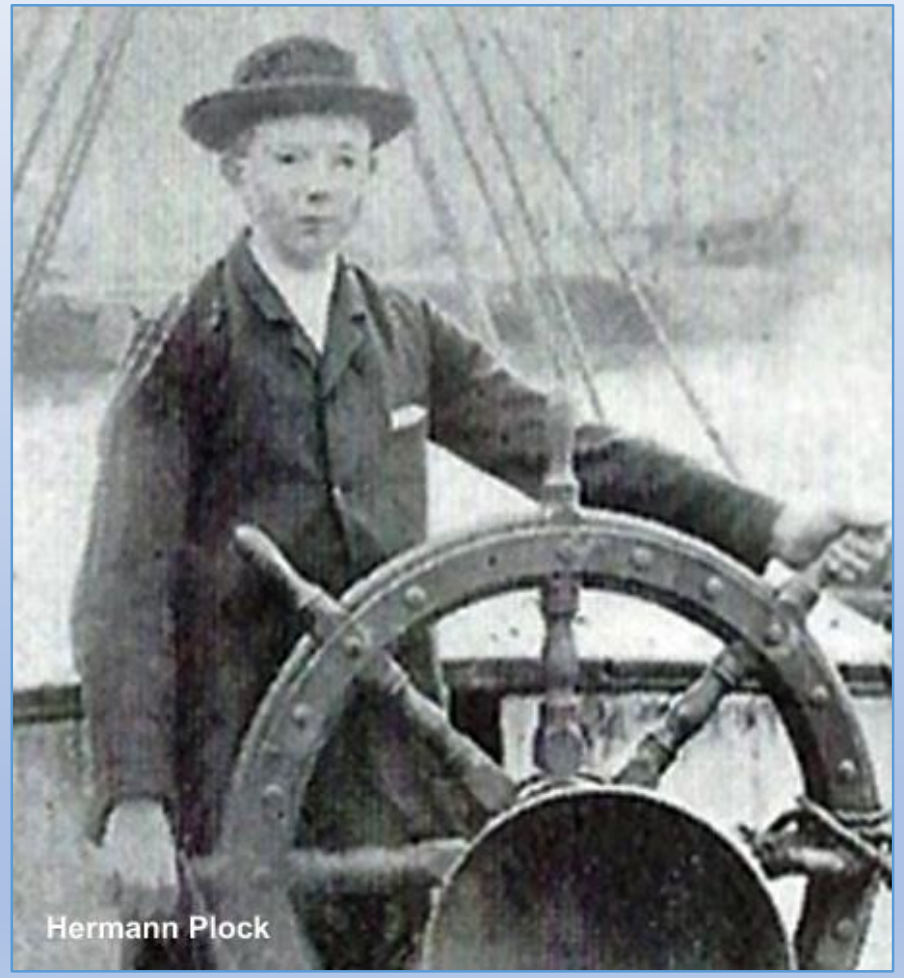
- Kapitänsfrau Margaretha Meinders und Tochter Susanna

Seefahrtsbuch Hermann Plock

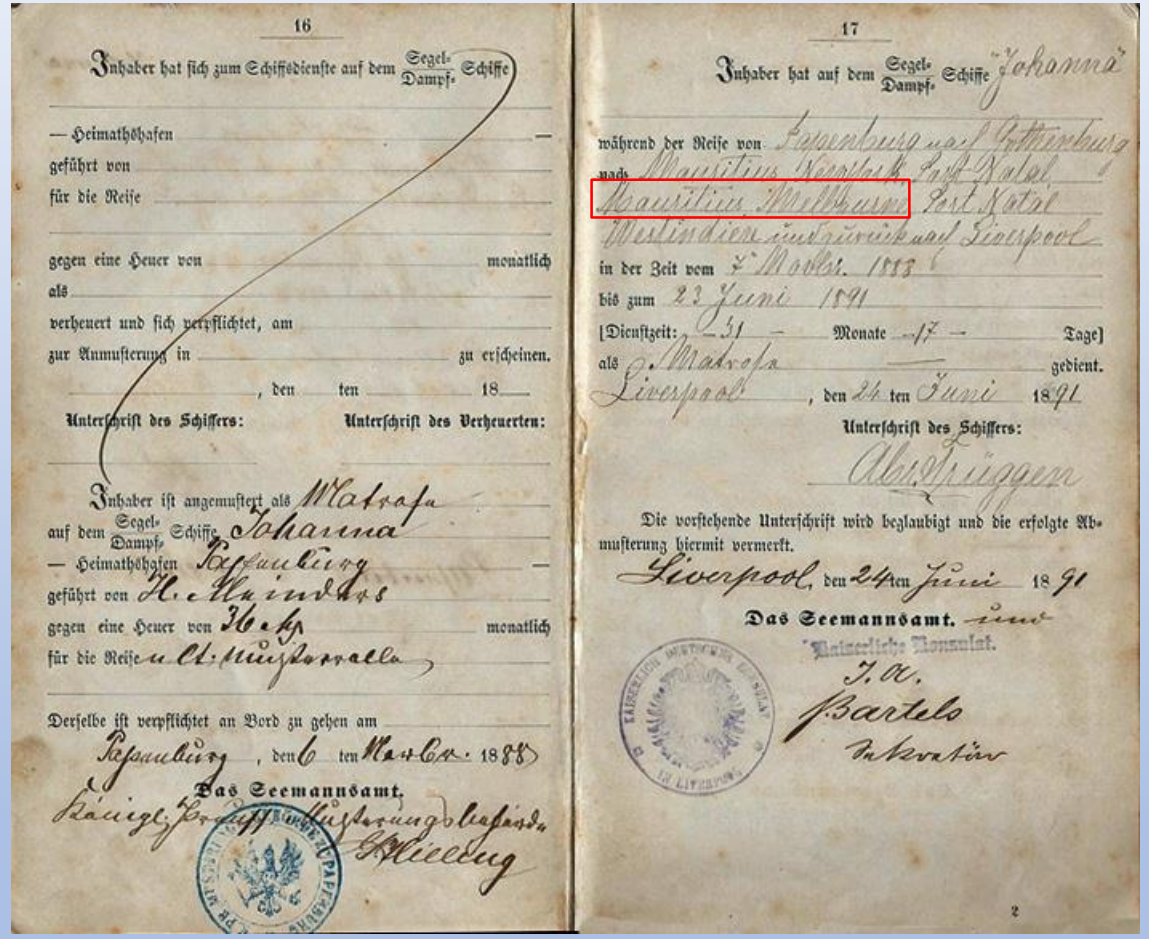
Matrose auf der Johanna 1885 - 1891



Original im Besitz H. Plock, Papenburg


Hermann Plock

Seefahrtsbuch Matrose Plock, »Johanna« 1888 - 1891



16

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

— Heimathshafen —
geführt von
für die Reise

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

Unterschrift des Schiffers: Unterschrift des Verheuerten:

Inhaber ist angemustert als Matrose
auf dem Segel-/Dampf- Schiffe Johanna
— Heimathshafen Papenburg —
geführt von H. Heinders
gegen eine Heuer von 36 M monatlich
für die Reise n. Ost-Australien

Derselbe ist verpflichtet an Bord zu gehen am
Papenburg, den 6 ten Nov. 1888

Das Seemannsamt.
Königl. Preuß. Musterungsbehörde
Schlieding

17

Inhaber hat auf dem Segel-/Dampf- Schiffe Johanna

während der Reise von Papenburg nach Gothenburg
nach Mauritius Newfork Port Natal
Mauritius Melbourne Port Natal
Westindien und zurück nach Liverpool
in der Zeit vom 7 Novbr. 1888
bis zum 23 Juni 1891
[Dienstzeit: 31 Monate 17 Tage]
als Matrose gedient.
Liverpool, den 24 ten Juni 1891

Unterschrift des Schiffers:
Abr. Krüggen

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.
Liverpool, den 24ten Juni 1891

Das Seemannsamt. Kaiserliche Konsulat.
J. A.
J. Bartels
Sekretär

Abschrift der nebenstehenden Seite 17:

Inhaber hat auf dem Segelschiff "Johanna"

während der Reise von
Papenburg nach Gothenburg

nach
Mauritius, Newfork, Port Natal,
***Mauritius, Melbourne**, Port Natal,*
Westindien und zurück nach Liverpool

in der Zeit vom *7. November 1888*
bis zum *23. Juni 1891*
Dienstzeit: *31* **Monate** *17* **Tage**
als *Matrose* **gedient.**

Liverpool, **den** *24.***ten** *Juni* **18***91*

Das Original ist im Besitz von Hermann Plock, Papenburg

Verklarung: Aussage der Überlebenden zum Geschehen

03. April 1890:
Start in Port Louis / Mauritius. Ladung: 9778 kleine und 421 große Säcke Zucker.
05. April 1890:
Steuermann Hermann Heyen und Decksjunge Heinrich Rüther erkranken an Gelbfieber.
10. April 1890:
Die gesamte Mannschaft erkrankt an Gelbfieber.
23. April 1890:
Vollmatrose Bahnes stirbt.
26. April 1890:
Leichtmatrose Leo Klot stirbt.
24. bis 26. April:
Schwerer Sturm, das Schiff muss gelenzt werden. Kapitänsfrau Meinders "hilft dabei beständig".
1. Mai 1890:
Koch Johannes Hövel stirbt.
02. Mai 1890:
Schwere See, viel Wasser im Schiff, Lenzen wegen Schwäche der Mannschaft kaum noch möglich.

vgl. Jürgen Meyer, vom Moor zum Meer, 1976

Tod und schwere See

07. Mai 1890:
Nachts schwerer Sturm, West Nord West, Gefahr des Kenterns.
09.00 Uhr morgens:
Meinders, Heyen, Plock und Margaretha Meinders werfen 300 Säcke Zucker über Bord.
Völlige Ermattung der noch lebenden Besatzungsmitglieder.
Sturm nimmt an Stärke zu, Ruder wird festgebunden, das Schiff wird den Wellen überlassen.

09. Mai 1890:
Leichtmatrose Karl Hilgendorf stirbt.

11. Mai 1890:
Mit Hilfe von Margaretha Meinders werden 220 Säcke Zucker über Bord geworfen.

22. Mai 1890:
Wellen zerbrechen das Steuerbordschanzkleid und zwei Stützen. Schlechtes Wetter bis 1. Juni.
Reparatur der Lenzpumpen.

vgl. Jürgen Meyer, vom Moor zum Meer, 1976

Die Bibel der Margaretha Meinders

Geschichte
des
alten und neuen
Testaments
zur
Belehrung und Erbauung
besonders für
Lehrer, größere Schüler und Hausväter.

Mit der heiligen Schrift gegeben und mit einigen Anmerkungen begleitet
von
Bernard Overberg,
Lehrer der Normalschule.

Erster Theil,
welcher die Geschichte des alten Testaments enthält.

Münster.
Verlag der Aschendorff'schen Buchhandlung.

28. Lektion.

Der Wind und das Meer sind dem Heilande gehorsam. Er treibt die Teufel aus und erlaubt ihnen, in die Schweine zu fahren. Marc. 4, 35. 5, 1. Matth. 8, 18–28. Luc. 8, 22–26.

An demselbigen Tage, da es Abend geworden war, und viel Volkes zu Jesu kam, sprach Er zu Seinen Jüngern: Lasset uns über das Meer fahren. Da trat ein Schriftgelehrter zu Ihm und sprach: Meister, ich werde Dir folgen, wohin Du auch gehst. Jesus: Die Füchse haben ihre Höhlen, und die Vögel haben ihre Nester; aber des Menschen Sohn hat nichts, wo Er Sein Haupt niederlegen kann. Als Er in das Schifflein stieg, folgten Ihm Seine Jünger nach. Und sieh, es erhob sich ein großer Sturm auf dem Meere, daß das Schifflein mit den Wellen bedeckt wurde. Er aber schlief im Hintertheile des Schiffes auf einem Hauptkissen. Da kamen Seine Jünger, weckten Ihn auf, und sprachen: Herr! hilf uns, wir gehen zu Grunde. Jesus: Was seid ihr so furchtsam, ihr Kleingläubigen! Er stand sogleich auf, gebot dem Winde und sprach zum Meere: Schweig, sei still! und es ward eine große Stille. Die Menschen verwunderten sich und sprachen: Wer ist Dieser, denn auch die Winde und das Meer sind Ihm gehorsam.

Als Jesus jenseits des Meeres in die Landschaft der Gerasener kam, liefen Ihm sogleich zwei vom Teufel besessene Menschen entgegen. Diese wohnten in Gräbern, und waren so über-

Die Bibel der Margaretha Meinders

Da es auf hoher See keine Möglichkeit zum Besuch einer Kirche oder Schule gab, übernahm Margaretha Meinders die religiöse Unterweisung der Besatzung und ihrer Familie. Eine wichtige Stütze bildete dabei das Buch von Bernhard Overbeck "Geschichte des alten & neuen Testaments".

Oben links: Die Bibel der Margaretha Meinders, aufbewahrt in der St. Michael Kirche, Papenburg.
Oben rechts: Bibelauszug. Gelesen bei der Seebestattung eines an Bord verstorbenen Besatzungsmitgliedes (28. Lektion, 2. Teil, Neues Testament, Seite 58 bis 60).

Die Rettung

09. Juni 1890:
Die »Johanna« ankert 10 Meilen vor Fremantle - der Hafenstadt für Perth.
Kapitän Hermann Meinders, Vollmatrose Hermann Plock und Decksjunge Heinrich Rüther kommen in eine Quarantänestation, die Kleidung der verstorbenen Seeleute wird über Bord geworfen.

10. Juni 1890:
Vier neue Besatzungsmitglieder kommen an Bord, Schiff und Segel werden getrocknet.

29. Juni 1890:
Fortsetzung der Fahrt in Richtung Melbourne.

vgl. Jürgen Meyer, Vom Moor zum Meer, 1976

Weiterfahrt Fremantle nach Melbourne, 29.6. - 23.7.1890

Tod des Kapitäns der »Johanna«

29. Juni 1890:
Fortsetzung der Fahrt Richtung Melbourne.

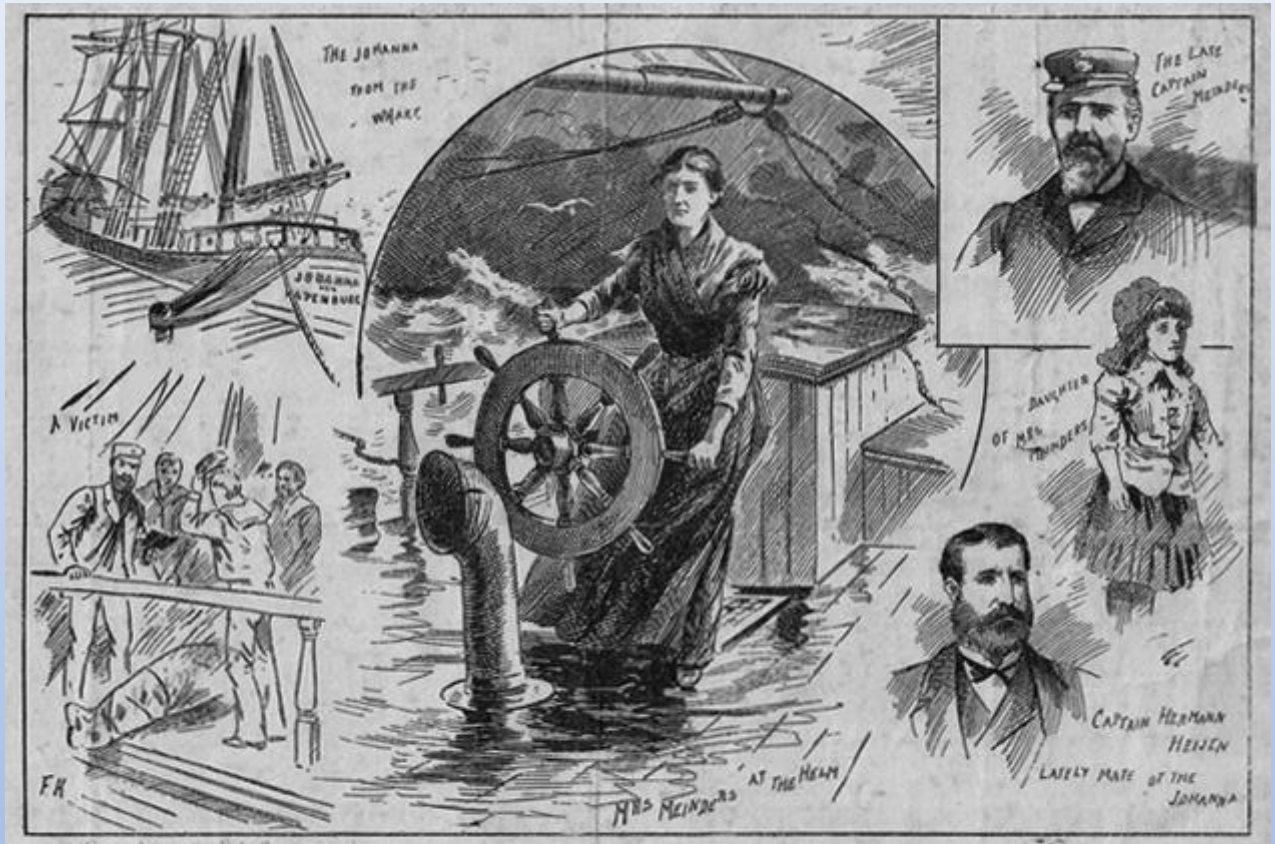
02. Juli 1890:
Kapitän Hermann Meinders stirbt.

03. bis 05. Juli 1890:
Schwerer Sturm.

21. Juli 1890:
Lotse kommt an Bord, Schiff erreicht Port Philipp.

23. Juli 1890:
Port Melbourne wird erreicht.

"The Illustrated Sydney News", 13. Sep. 1890



THE VOYAGE OF THE "JOHANNA"

Across the Indian Ocean, in charge of the Captain's Wife and the Mate, the Captain and the entire Crew dying from fever contracted in Mauritius.

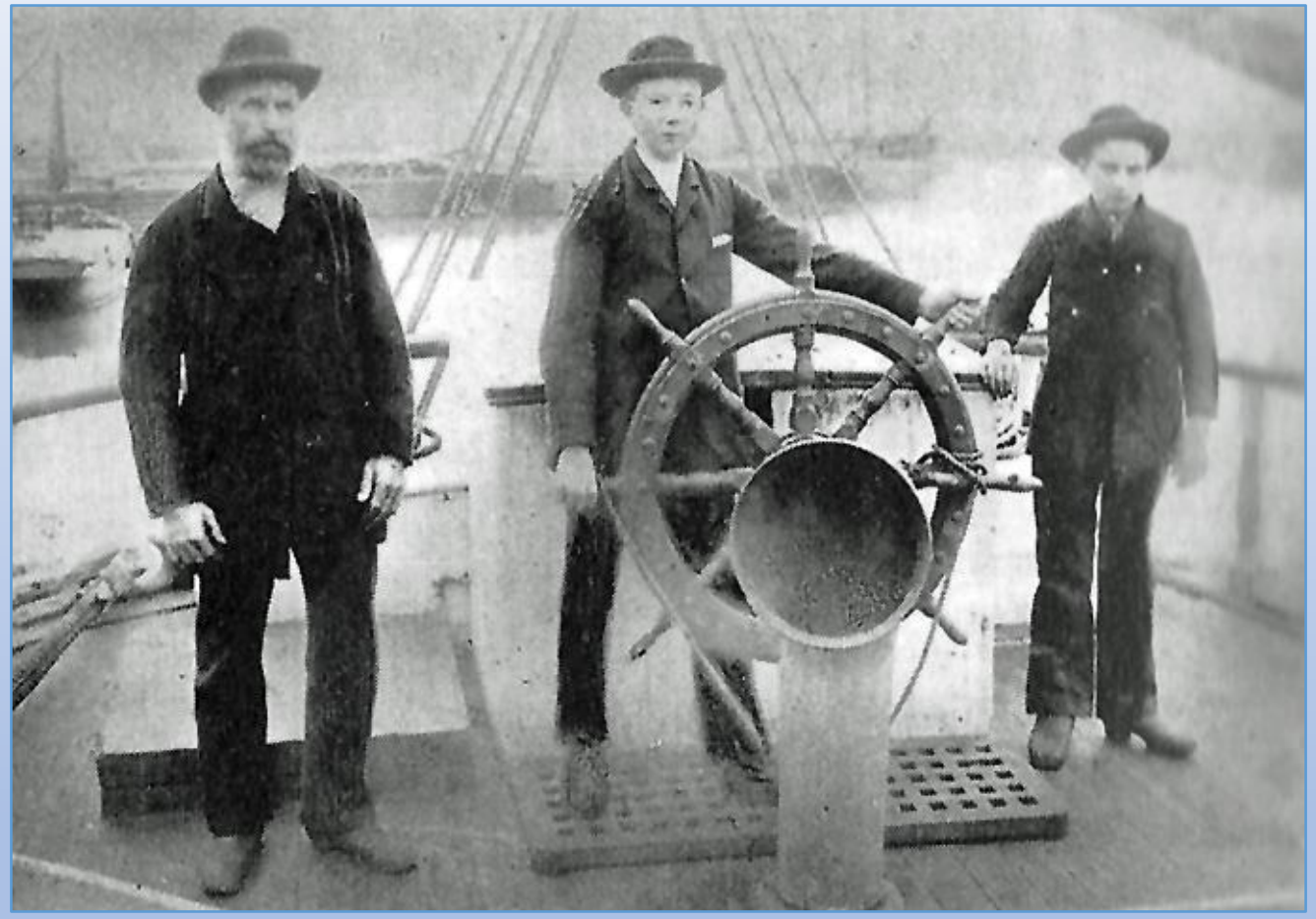
Original im Besitz von Helmut Schmitz, Papenburg

Melbourne um 1890

www.in-australien.com/geschichte-melbourne

Margaretha Meinders, Tochter Susanna, Hermann Heyen

Überlebende Besatzungsmitglieder



Links Steuermann H.M. Heyen, Mitte Hermann Plock, rechts Heinrich Rüther

"The Illustrated Sydney News", 13. Sep. 1890

Eine wahre Geschichte von den Gefahren der See

Im diesem Zeitungsbericht der "Illustrated Sydney News" vom 13.September 1890 werden Mut und seemännische Tüchtigkeit von Margaretha Meinders und der Besatzung geschildert.

Das Original des Zeitungsberichts befindet sich im Besitz von Helmut Schmitz, Papenburg.

The Mate Reading Prayers over

Captain Meinders.

'Mutter, Mutter.'

A True Story of the Sea

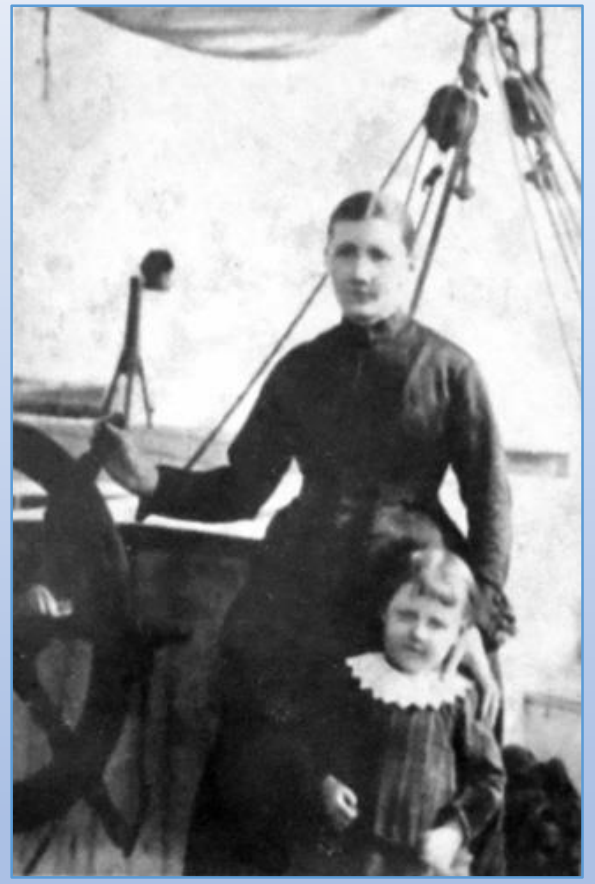
The 'Johanna.'

Mrs. Meinders at the Wheel.

W. H. PALING & CO.

"THE VICTOR"

Margaretha Meinders mit Tochter Susanna



Ehrenurkunde für Margaretha Meinders, verliehen durch den Bürgermeister von Ballarat / Australien 4. Aug 1890

Kopien: Heimatverein Papenburg

Abschrift Ehrenurkunde Stadt Ballarat / Australien

An Frau Margaretha Meinders.

Gnädige Frau,

wir haben in den Zeitungen unseres Landes einen Bericht über das gelesen, was Sie und die Mannschaft des Segelschiffs Johanna, das durch Ihren verstorbenen Gatten geführt wurde, auf der kürzlich stattgefundenen Reise von Mauritius nach Melbourne erduldet haben und unglücklicher Weise dennoch so traurig endete. Wir, die wir die Einwohner von Ballarat vertreten, wollen unsere Anerkennung Ihrer tapferen und guten Führung, die Sie unter solch'schrecklichen Umständen vollbracht haben, hiermit zum Ausdruck bringen. Ihre andauernde und unermüdliche Aufmerksamkeit den Kranken und Sterbenden gegenüber, dann Ihr nie versagender Mut, das Schiff zu retten und es endlich sicher in einen Hafen zu bringen, fordert unsere höchste Bewunderung.

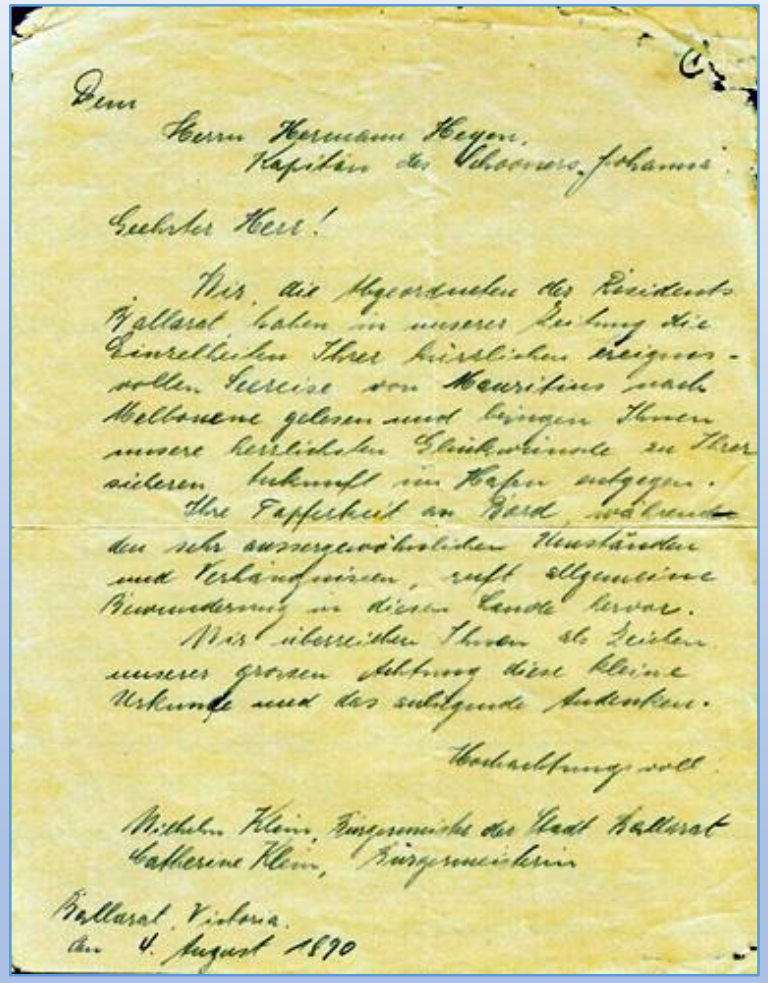
Wir wünschen nur, dass Sie diese kleine Anerkennung, die zugleich unser herzlichstes Mitgefühl zu Ihrem schmerzlichen Verlust bekunden soll, und das beigefügte kleine Geschenk annehmen.

Ergebenst

William Little,
Bürgermeister der
Stadt Ballarat.

NOZ 03.09.2014

Ehrenurkunde Hermann Heyen Stadt Ballarat / Australien 4. Aug 1890



Dem

Herrn Hermann Heyen,
Kapitän des Schoners „Johanna"

Geehrter Herr!

Wir, die Abgeordneten des Bezirkes Ballarat, haben in unserer Zeitung die einzelnen Ihrer kühnen ereignisvollen Reise von Mauritius nach Melbourne gelesen und bringen Ihnen unsere herzlichen Glückwünsche zu Ihrer sicheren Ankunft im Hafen entgegen.

Ihre Tapferkeit an Bord, während den sehr außergewöhnlichen Umständen und Verhältnissen, ruft allgemeine Bewunderung in diesem Lande hervor.

Wir überreichen Ihnen als Zeichen unserer großen Achtung diese kleine Urkunde und das beiliegende Andenken.

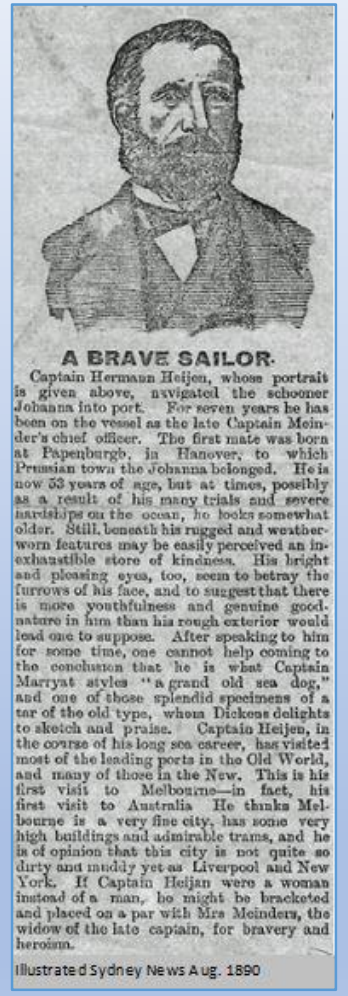
Hochachtungsvoll

Mitchell Klein, Bürgermeister der Stadt Ballarat
Catherine Klein, Bürgermeisterin

Ballarat, Victoria.
den 4. August 1890

Originale im Besitz von Helmut Schmitz, Papenburg

Hermann Heyen Steuermann auf der »Johanna«



A BRAVE SAILOR.

Captain Hermann Heijen, whose portrait is given above, navigated the schooner Johanna into port. For seven years he has been on the vessel as the late Captain Meinder's chief officer. The first mate was born at Papenburgh, in Hanover, to which Prussian town the Johanna belonged. He is now 53 years of age, but at times, possibly as a result of his many trials and severe hardships on the ocean, he looks somewhat older. Still, beneath his rugged and weather-worn features may be easily perceived an inexhaustible store of kindness. His bright and pleasing eyes, too, seem to betray the furrows of his face, and to suggest that there is more youthfulness and genuine good-nature in him than his rough exterior would lead one to suppose. After speaking to him for some time, one cannot help coming to the conclusion that he is what Captain Marryat styles "a grand old sea dog," and one of those splendid specimens of a tar of the old type, whom Dickens delights to sketch and praise. Captain Heijen, in the course of his long sea career, has visited most of the leading ports in the Old World, and many of those in the New. This is his first visit to Melbourne—in fact, his first visit to Australia He thinks Melbourne is a very fine city, has some very high buildings and admirable trams, and he is of opinion that this city is not quite so dirty and muddy yet as Liverpool and New York. If Captain Heijan were a woman instead of a man, he might be bracketed and placed on a par with Mrs Meinders, the widow of the late captain, for bravery and heroism.

Illustrated Sydney News Aug. 1890

Originale im Besitz von
Helmut Schmitz, Papenburg

Geschenke und Entschädigungen

- Gerettet wurden das Schiff und die Ladung.
  Baukosten der Johanna: 91.200 RM.
  Wert Der Ladung: 8.130 Pfund Sterling.
- Margaretha Meinders erhielt als Dank von der Versicherung Norddeutscher Lloyd 300 Pfund Sterling und eine Goldene Uhr.
- Daneben erhielt M. Meinders Gelder aus einer Sammlung der Melbourner Bevölkerung. Davon gab sie an die Besatzungsmitglieder nichts weiter.
- Zudem erhielten sie und ihre Tochter Susanna eine kostenlose Schiffspassage nach Deutschland.
- Hermann Heyen erhielt 50 Pfund Sterling.

Bericht in der EMS Zeitung 20.10.1890

Papenburg, Oct. (Belohnung einer Schifferfrau.) Vor einigen Wochen meldeten australische Blätter, dass auf dem Wege von Mauritius nach Melbourne ein Papenburger Schooner seinen Kapitän Meinders und alle Matrosen verloren und dann von der entschlossenen Witwe und ihren Töchterchen und dem auch an Krankheit (Fieber) befallenen, aber allmählich genesenden Steuermann nach Melbourne heilbinnengemacht sei. Laut „Argus“ hat die heroische Aufopferung der allen Schicksalsschlägen und den winterlichen Sturmwetter Trotz bietenden Frau dahin ihren Lohn gefunden, dass die Versicherer der geretteten Zuckerladung im Werthe von 8130 Pfd.St. der Frau Witwe Meinders eine goldene Uhr nebst 50Pfd. St. Und dem Steuermann Heyen 25 Pfd. St.in Baar geschenkt haben. Die Uhr trägt die Inschrift: „Margaretha Meinders von den Versicherten des deutschen Schoners „Johanna“, geschenkt in Anerkennung ihres heroischen Benehmens auf der Reise von Mauritius nach Melbourne.

EMS-Zeitung Papenburg vom 20.10.1890

Rückführung der Johanna 1890 / 91

Melbourne - Port Natal - Westindien - Liverpool, Kapitän Hermann Heyen

Tod der Margaretha Meinders 12. Januar 1935

Heiligstes Herz Jesu, auf Dich vertraue ich!

Zum frommen Andenken
an die in Gott ruhende

Wwe. Margaretha Meinders

geb. Plock

Geboren zu Papenburg am 28. Dezember 1862, entschlief dieselbe mit Ergebung in Gottes heiligem Willen, mehrfach gestärkt durch den Empfang der heiligen Sakramente am 12. Januar 1935, vormittags 11.30 Uhr, zu Bremen.

Die Seele der Verstorbenen wird der christlichen Fürbitte empfohlen.

Ablaßgebete.

O süßester Jesu! Sei mir nicht Richter sondern Erlöser.

Jesus, Maria, Joseph! Euch schenke ich mein Herz und meine Seele.

Jesus, Maria, Joseph! Steht mir bei im letzten Todeskampfe.

Jesus, Maria, Joseph! Möge meine Seele mit euch im Frieden scheiden.

Mein Jesus, Barmherzigkeit!

Süßes Herz Mariä, sei meine Rettung!

(Diese Ablässe sind den armen Seelen zuwendbar.)

Julius Klein, Bremen

Selig sind die Toten, die im Herrn sterben!
Offenb. 14,13.

Besitz: Kunst & Antiquitäten Koop, Papenburg

Heute morgen 11.30 Uhr entschlief nach kurzer Krankheit sanft und gottergeben unsere liebe Mutter, Großmutter und Schwester,

Witwe Schiffskapitän Hermann Meinders

Marg. geb. Plock

im 73. Lebensjahre, versehen mit den heiligen Sterbesakramenten.

Um ein andächtiges Gebet für die liebe Verstorbene bittet

im Namen der trauernden Hinterbliebenen

Dipl.-Ing. H. Meinders.

Bremen, Papenburg, den 12. Januar 1935.
Schleifmühle 53

Das Requiem ist am Mittwoch, dem 16. Januar 1935, um 7.30 Uhr in der St. Johanniskirche, die Beerdigung um 11.30 Uhr von der Kapelle des Riensberger Friedhofes aus.

Ems-Zeitung

Tod der Margaretha Meinders 12. Januar 1935

Heute morgen 11.30 Uhr entschlief nach kurzer Krankheit sanft und gottergeben unsere liebe Mutter, Großmutter und Schwester,

Witwe Schiffskapitän Hermann Meinders

Marg. geb. Plock

im 73. Lebensjahre, versehen mit den heiligen Sterbesakramenten.

Um ein andächtiges Gebet für die liebe Verstorbene bittet

im Namen der trauernden Hinterbliebenen

Dipl.-Ing. H. Meinders.

Bremen, Papenburg, den 12. Januar 1935.
Schleifmühle 53

Das Requiem ist am Mittwoch, dem 16. Januar 1935, um 7.30 Uhr in der St. Johanniskirche, die Beerdigung um 11.30 Uhr von der Kapelle des Riensberger Friedhofes aus.

Ems-Zeitung

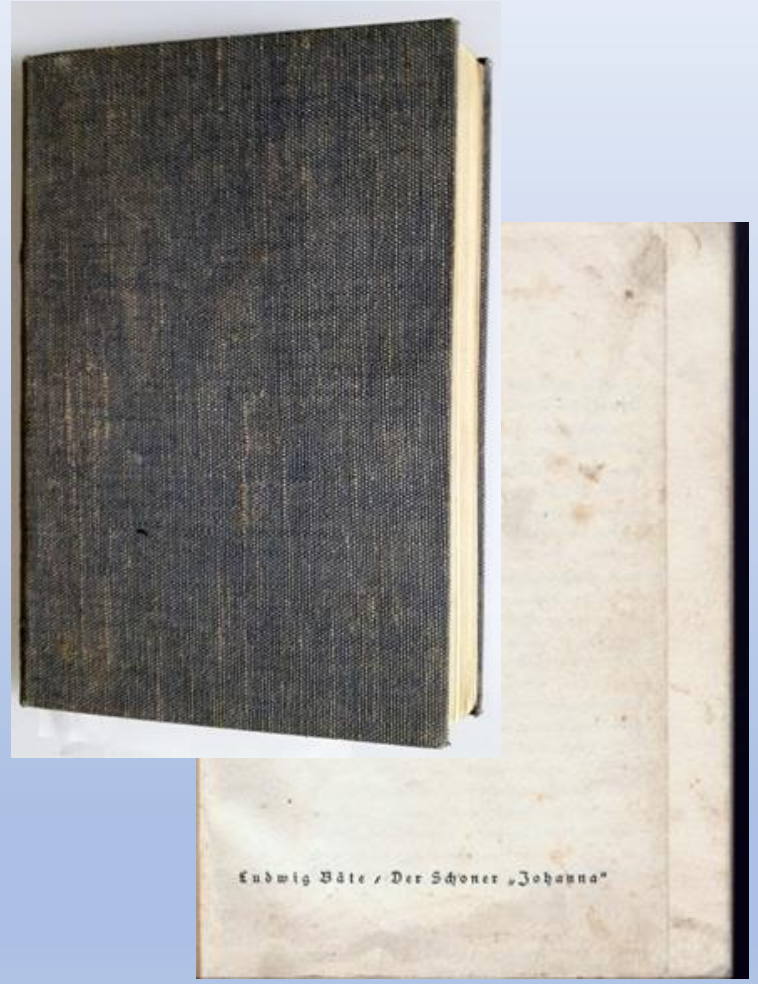
Friedhof Riensberg Nr. BB0188, Bremen
Foto – Ludger Stukenborg, Papenburg

Inschrift Grabstein der Margaretha Meinders

Foto - Ludger Stukenborg

Friedhof Riensberg BB00118, Bremen

Roman "Der Schoner Johanna" Ludwig Bäte, 1936



Ludwig Bäte aus Osnabrück veröffentlicht zur Zeit des Nationalsozialismus im Jahre 1936 den Roman:

Der Dreimastschoner Johanna

Dabei verändert er die Namen der Besatzungsmitglieder und der Passagiere. Das Geschehen an Bord wird dramaturgisch stark überzeichnet, so dass sich die Papenburger Kapitäne davon distanzieren und Bäte als seemännischen Dilettanten bezeichnen.

Seebestattung von Hermann Meinders nach Bäte

Heyen hielten oben Wache. Die Frau war bewußtlos zusammengebrochen.

Reinders lag ruhig, er hatte nicht mehr zu kämpfen brauchen. Das Gesicht war kaum verändert, nur war das Haar an den Schläfen ganz dünn geworden.

Die Kerzen loschen aus. Er zündete die Petroleumlampe an. Es schien Sturm geben zu wollen, das Meer schlug hart an die Planken.

Der Hund kroch aus der Ecke. Er nahm ihn auf den Schoß. Das Tier schaute unverwandt auf seinen Herrn, das Fell zitterte. Veen legte beide Hände darauf.

Als der Kapitän ins Meer gesenkt wurde — Volkerts hatte für ihn einen Sarg zusammengeschlagen, den man mit Bleigewichten ausfüllte — war gerade wieder Sturm aufgebrochen. Es war auch gut so, da man schneller über die Furchtbarkeit des Augenblicks hinwegkam. Die Segel waren gereeft worden, das Steuer lag angebunden wie ein Hund an der Kette. Renate hatte kein Wort gesagt. Heyen, der sie stützte, brachte sie auch wieder in die Kajüte zurück, wo Lumi, der sich schon ganz gut deutsch ausdrücken konnte, die kleine Anja fürsorglich betreute, die nichts von der Stunde erfahren sollte. Als die Mutter kam, ging er verstohlen fort. Das Kind weinte, Renate nahm es auf den Schoß, sie sprachen nichts.

Der Sturm preschte um die Planken, Möwen schrien

von der nahen Küste, das Wasser donnerte. Sie bewegten sich nur wenig fort. Vielleicht stieß jetzt der Sarg an das Schiff, vielleicht hatten sich schon die Haie durch die dünnen Bretter gefressen, gewiß trieb sein Leib ungeschützt in der Tiefe, ihrem heißhungrigen unheimlichen Getier preisgegeben. Es war einerlei, was mit dem Toten, der nichts mehr fühlte, geschah, aber es schauerte sie, wenn sie sich seine guten festen Hände zerrissen und blutig vorstellte, den Mund voll Schaum, das helle dichte Haar von Tang und Quallen verschmiert und verklebt. Auf dem Emshovener Friedhof lag man wohl ruhiger. Glocken gingen über die Hügel, die roten Pechnelken wucherten üppig im Sande, am Abend von Allerseelen brannten Kerzen in den schmiedeeisernen Lampen am Gitter, und man konnte mit dem Vergangenen reden wie mit einem verschlossenen Brief, der kleinen Wiege, in der das Kind geträumt, der Kommode, welche die Logbücher und Abrechnungen barg. Auch das war nun vorbei. Kam sie heim, blieb nur der wilde Wind und das gurgelnde Wasser im Kanal vor dem Haus, das Brausen der hohen Pappeln und der traurige Blick der Kleinen, der die Jugend für immer genommen war.

Sie legte Anja, die eingeschlafen schien, auf das Sofa und ging in den Schlafraum nebenan. Das Bett war schon abgezogen, aber sie konnte noch deutlich den Abdruck des Körpers erkennen. Er war groß gewesen; wenn er sie küßte, hatte er sie wie ein Kind auf den Arm genommen. Sie spürte seinen Atem, er rauchte selten, es

Empfang in Melbourne nach Ludwig Bäte

gen ihre Arme weit und innig um die tiefe Bucht, das Wasser rann wie Bernstein. Sie standen alle auf Deck, auch die Fremden waren nach oben gekommen. Die Schiffe heulten, der „Friedrich Barbarossa" des Norddeutschen Lloyd, der dicht neben St. Kilda ankerte, hatte Flaggengala angelegt.

„Muß wohl irgendein Fest sein", meinte Volkerts bedächtig. „Geburtstag der Königin oder so was ähnliches!"

„Dann würde der Lloyd nicht als einziger flaggen", sagte Veen, „Wilhelm hat doch erst im Januar Geburtstag! Aber wir werden ja gleich das Nötige hören!"

Das Lotsenschiff kam, der Beamte stieg langsam in großer Uniform das Fallreep hinauf. Er ging sofort auf Frau Reinders zu und küßte ihr die Hand: „Ich bin stolz, Sie als Erster im Namen Englands bewillkommnen zu dürfen!" Dann begrüßte er die vier andern.

„Was ist?" fragte Heyen, die Hacken zusammenschlagend. „Sie versehen sich gewiß! Wir sind bloß ein armer havarierter Segler!"

„Eben deswegen! Man hat uns von Fremantle aus das Erforderliche mitgeteilt, Australien wird Helden wie Helden ehren!"

Er übernahm das Steuer, Veen schaute verdutzt auf Volkerts: „Scheint hier schon Maskenball zu sein!"

„Ich weiß auch nicht", entgegnete er mißtrauisch. „Irgend so ein Zeitungsmensch hat sich sicher eine Räubergeschichte aus den Fingern gesogen!"

Von den Schiffen rief man Hurra, der Union Jack

ging überall hoch, auf den Kais schoben sich ungezählte Menschen. Jetzt fingen auch die Glocken an zu läuten, die Sirenen dröhnten wie besessen, man hörte die Kirchen kaum durch.

Als sie anlegten, trat der Lotse an Frau Reinders heran: „Die Stadt wird Ihnen einen festlichen Empfang bereiten, wie Sie es mit Ihren Leuten verdient haben!"

Renate sah ihn zweifelnd an: „Ich glaube immer noch, daß ein Irrtum vorliegen muß! Wir haben uns böse durchgeschlagen und sind endlich angekommen. Andre tun das wohl auch!"

„Im Leben entscheidet gewöhnlich das Wie, nicht das Was", entgegnete er. „Hier fällt beides zusammen!"

Die Landeplanke wurde herabgelassen, die Polizei drängte nur mühsam die Menschen zurück. Man warf mit Blumen und Papier, die Hochrufe tobten wie Sturm.

Der Vertreter des Lordmayors kam an Bord. Er verbeugte sich tief vor Renate: „Die Stadt Melbourne heißt Sie willkommen! Machen Sie uns und Ihrer Mannschaft die Freude, das auch an andrer Stelle ausdrücken zu dürfen!"

Er bot ihr den Arm. Veen, der versucht hatte, sich noch schnell umzuziehen, wurde von dem Lotsen daran gehindert: „No time, my boy! Männer bleiben auch im Wollhemd, was sie sind!"

Zwei Wagen hielten am Pier, jeder vierspännig, mit zwei Kutschern auf dem Bock. Renate nahm mit Anja

Romankritik in der NS-Presse

"Neue Volksblätter", 28. Juni 1936

Artikel zu "Schoner Johanna" von Ludwig Bäte

Bäte begnügte sich nicht mit einer Schilderung der Vorgänge. Ihm kam es darauf an, zugleich die Atmosphäre zu verdeutlichen, in der und aus der die Menschen seines Romans leben. So klingt in ihm die schwermutsvolle Weite des Emslandes auf, das Leben der am Kanal sich dehnenden Stadt Emshoven.* Und diese Landschaft prägt Menschen, einfach und unkompliziert, die entweder der See oder dem Moor verhaftet sind, nicht ohne Aberglauben, aber doch voll tiefer Gläubigkeit, und dann wieder Menschen, die auf See es bitter empfinden, nirgends zu Hause zu sein, die in der Enge der Heimat die Sehnsucht nach der Weite der See ergreift, denen die letzten Dinge zu Fragen werden und die doch wieder hineinfinden in die Geborgenheit des Glaubens.

* (Anmerkung: Autor Bäte ersetzt *Stadt Papenburg* durch *Stadt Emshoven*)

Protest und Stellungnahme der Papenburger Kapitäne

„Schoner Johanna"

Ein „Seeroman" von Ludwig Bäte

Aus Gründen, die mit der Berufskameradschaft in der deutschen Presse im Zusammenhang stehen, haben wir bisher darauf verzichtet, das Buch von Ludwig Bäte „Schoner Johanna" einer Kritik zu unterziehen, obschon wir recht häufig aus den Kreisen der seefahrttreibenden Bevölkerung Papenburgs darum angegangen wurden. Im Nachstehenden bringen wir eine Erklärung von 12 Papenburger Kapitänen i. R., die zum Teil noch selbst jene rühmenswerte Tat der tapferen Kapitänsfrau Johanna Meinders miterlebt haben und zum anderen Teil noch selbst auf dem Schoner Johanna als Seeleute mitgefahren sind. Diese Erklärung wendet sich in scharfer Form gegen den Roman Bätes in Buchform und nicht, wie wir ausdrücklich hier vermerken möchten, gegen den in stark abgeänderter bezw. abgeschwächter Form in einer Zeitung des Gaues Weser-Ems erschienenen Roman gleichen Titels und gleichen Verfassers. Was in dieser Erklärung gegeißelt werden soll und zu Recht schärfstens verurteilt wird, das ist jene Art der Darstellung des Papenburger Seemannes, die ihn als Nichtstuer, Säufer und sittenverkommenden Mädchenjäger in das schwärzeste Licht stellt. Wir machen uns nicht nur zum Sprecher der ob dieses Machwerks maßlos empörten Papenburger Bevölkerung, sondern wir glauben auch im Sinne des nationalsozialistischen Kulturschaffens zu handeln, wenn wir uns dem Inhalt dieser Erklärung vollkommen anschließen und Bätes Werk wegen seiner von keinerlei Sachkenntnis getrübten, absolut verbogenen Wiedergabe der Heldentat jener Papenburger Seemannsfrau den Platz zuweisen, den es verdient: Auf dem Haufen der schrägen Literatur.

Erklärung.

Der Mittelschullehrer L. Bäte aus Osnabrück hat einen Roman unter dem Titel „Schoner Johanna" herausgegeben, in dem das Andenken verstorbener Seeleute aus Papenburg, die z. Z. mit vollem Namen genannt sind, in frivoler Weise entwürdigt wird. Wir, die unterzeichneten Kapitäne, erheben dagegen schärfsten Protest und erklären, daß der Verfasser von den Verhältnissen an Bord eines deutschen Seeschiffes nicht die geringste Ahnung hat, sein „Seeroman" daher nichts ist als ein kindlich-naives Machwerk. Was den eigentlichen Inhalt des Geschreibsels anbetrifft, so schließen wir uns dem voll und ganz an, was „Der Deutsche Seeroman", Schiffahrtszeitschrift der Deutschen Arbeitsfront, in der Oktobernummer darüber sagt. Es heißt dort u. a.: „Ein Blinder soll nicht über Farben reden. Denn so, wie es auf „Johanna" zugeht, ist es auf einem Seeschiff nie gewesen. Man meint, ein Werbeschiff der Komintern sei hier auf die Reise geschickt worden. Keiner hat Lust zum Arbeiten. Es wird auch nichts getan, absolut nichts. Die Leute sind dumm — vertraulich oder unverschämt dem Führer gegenüber. Von ihren Unflätigkeiten will ich lieber ganz schweigen, die dem erstaunten Leser gleich anfangs in unappetitlichster Weise vorgeführt werden. An Bord eines deutschen Schiffes habe ich solche „Scherze", die abscheuliche Ferkeleien vorstellen, nie gesehen! Diese Lumpenwirtschaft, die der Verfasser als Schiffsbetrieb schildern will, die hat mit Seemannstum und Kameradschaft ebenso wenig zu tun, wie die Madrider Zustände mit Freiheit und Menschenrecht. — Der Klöben „Johanna" ist gründlich mißraten. Doch bei dem verwendeten Material war nichts anderes zu erwarten. Das bischen Hefe drin kann kein Leben in diesen toten Brei bringen. Und dies ist keine Kritik an dem Buch. An einer Mißgeburt kann man keine Kritik üben. Nur weinen kann man, daß so was in die Welt gesetzt wurde!"

Es folgen die Namen:

B. Altmeppen, Kap. i. R.
H. Gerdelmann, Kapt. i. R.
H. Goldschweer, Kapt. i. R.
R. Hermanns, Kapt. i. R.
H. Hillebrand, Kapt. i. R.
A. Jongebloed, Kapt. i. R.
R. Meyer, Kapt. i. R.
G. Rehbock, Kapt. i. R.
H. Rieke, Kapt. i. R.
A. Schnieders, Kapt. i. R.
H. Schippmann, Kapt. i. R.
H. Walker, Kapt. i. R.

Ems Zeitung, 21. November 1936

Matrose Hermann Plock

Neffe Reinhard berichtet 1991 über seinen Schul-Aufsatz “Geschichte der Frau Meinders“, Obertertia, ca. 1936

Hier sein Bericht, überlassen von Hermann Plock, Papenburg:
Es begab sich zu jener Zeit, als die Helden hoch im Kurs standen, da suchte auch Papenburg, die Stadt, die Tradition und Helden genug hatte, nach einem "Helden" im Sinne des Führers. Bei der Auswahlliste, die zur Verfügung stand, musste der Grundsatz "Gemeinnutz geht vor Eigennutz" besonders deutlich in Erscheinung treten. Wir Jungen, die wir damals den Begriff des "Helden" im wahrsten Sinne der Bedeutung überhaupt nicht kannten, und für die jene von der Partei diktierte Definition allen recht sein musste, ließen uns auch auf die Glorifizierung einer Seemannsfrau namens Meinders ein. Man verherrlichte sie in einem Roman; man legte einen Platz an, der ihr zur Erinnerung "geweiht" wurde und ließ keine Gelegenheit aus, ihre Heldentat immer wieder im neuen Licht erstrahlen zu lassen.
So weit, so gut. -
Ich war damals Schüler des Papenburger Gymnasiums - ich glaube, es war in der Obertertia - als wir in der Geschichtsstunde als Aufsatzthema die Geschichte der Frau Meinders zur Hausaufgabe bekamen. Vielleicht hat mich damals der Hafer gejuckt oder es war das, was man heute die "APO" nennt, jedenfalls wollte ich diese Arbeit außerordentlich gut machen.
Ich hatte zuvor und ganz nebenbei von meinem Onkel Hermann Plock gehört, er selbst sei bei der Fahrt des Schoners "Johanna", auf der die Heldentaten der Frau Meinders verwirklicht wurden, als Besatzungsmitglied zugegen gewesen. Das war Grund genug, ihn zu besuchen und ihn zu bitten, einmal ausführlich über die Reise und das Geschehen zu berichten. Obgleich er einen angestrengten Arbeitstag hinter sich hatte, war Onkel Harm - wie wir ihn nannten - gern bereit, mir seine Erlebnisse zu schildern. Was er mir an diesem Abend erzählte, stand zunächst nicht im Widerspruch mit dem, was wir bisher von der Frau Meinders gehört hatten. Aber erst, als er mir dann von der letzten Etappe der Fahrt und der Ankunft in Melbourne berichtete, kamen mir Zweifel ob des Gemeinnutzes der Frau Meinders. Sie hatte ihre Leute im Stich gelassen, als ihr auf fremdem Boden Lob und Anerkennung zuteil geworden war. Eigennützig hatte sie das Geld sowohl für die Fracht als auch für das Schiff in die Tasche gesteckt und war auf Kosten der deutschen Botschaft in die Heimat zurückbefördert worden. An die Überlebenden ihres Schiffes hatte sie nicht gedacht. Onkel Harm war ihr deswegen nicht gram und ließ auch keinen Zweifel daran, dass er die Energie der Frau bewundere. Auch er war gesund - allerdings angeheuert auf einem anderen Schiff - nach Hause zurückgekehrt.
Ich hatte mir diese interessante Schilderung meines Onkels notiert und dann einen Aufsatz geschrieben. Vielleicht waren so drei oder vier Seiten dabei heraus gekommen mit dem üblichen Schmus auf die Frau Meinders, da konnte ich nicht umhin, den letzten Absatz in eine Anklage gegen sie zu verfassen. Ich kenne heute meine Worte nicht mehr, die ich damals gebrauchte. Immerhin war es so, dass ich den Aufsatz ablieferte, ohne an eine eventuelle Konsequenz zu denken. Es vergingen ein paar Tage, dann kam der Lehrer mit den Heften in die Klasse und verlas die Zensuren. Ich wartete vergeblich auf die Beurteilung meines Aufsatzes. „Mit einem Schüler werde ich in der Pause zum Direktor gehen müssen,“ ließ der

Matrose Hermann Plock

Neffe Reinhard berichtet 1991 über seinen Schul-Aufsatz “Geschichte der Frau Meinders“, Obertertia, ca. 1936

Lehrer verlauten. Alle Augenpaare richteten sich auf mich, denn das konnte ja nur ich sein, dem dieses Pech oder diese Gunst, zum Direktor zu gehen, widerfahren konnte. Ich überlegte angestrengt den Wortlaut meines Aufsatzes und die Formulierung meiner "Anklage". Ich muss gestehen, dass mir nicht ganz wohl dabei war. Die Stunde wurde mir jedenfalls unheimlich lang.
Als es dann klingelte und alle aus dem Klassenraum stürmten, hielt mich wie erwartet der Lehrer zurück. Erwartungsgemäß fragte er mich zunächst, ob ich den Aufsatz allein geschrieben hätte. Das bejahte ich. Dann wollte er wissen, woher ich denn die Einzelheiten hätte. Ich sagte: „Von meinem Onkel Hermann Plock, Umländerwiek, der das alles selbst erlebt hat.“ „Es gibt keine Überlebenden mehr,“ erwiderte er offensichtlich erstaunt und vielleicht auch schon im Zweifel, ob er - der Pauker - in diesem Falle einem Schüler auf den Leim gegangen sei. Ich wusste jedenfalls zu diesem Zeitpunkt nicht, dass mein Aufsatz bereits Gegenstand einer Besprechung im Lehrerkollegium gewesen war. Dort war einseitig entschieden, dass mein Aufsatz als Opposition aufzufassen und dementsprechend zu verurteilen sei.
Der Weg zum Direktor war für mich lang und schwer. Letzten Endes konnte das Verbleiben an der Schule davon abhängen. Der Direktor ließ uns - den Lehrer und mich - einige Minuten warten.
Dann begann der erste Auftritt meines Lebens als "Mann". Ich war ca. 16 Jahre alt, aber bisher nie ernst genommen worden. Der Direktor war für mich ein "Wesen", dem zu widersprechen keiner wagte. Er ließ sich vom Lehrer das Heft aushändigen und fragte mich: „Hast Du dazu noch etwas zu sagen“? „Ja“, sagte ich, "allerhand ". Ich habe mir die Erlebnisse der Besatzung des Schoners "Johanna" von meinem Onkel Hermann Plock schildern lassen und der war selbst dabei.“ Er wiederholte das, was der Lehrer schon in der Klasse gesagt hatte: „Von der Besatzung lebt keiner mehr.“ Diese Unterstellung brachte mich auf die Palme
„Bitte“, sagte ich, „hören Sie mal meinen Onkel an, was der zu erzählen hat vom Schoner "Johanna" und von der Frau Meinders. Ich habe mich an die Wahrheit gehalten, alles andere, was darüber geschrieben wird, ist nur zum Teil wahr.“
Offensichtlich war er von meinem sicheren Auftreten und meinem Nachweis des Geschriebenen überrascht. Er entließ mich mit dem strengen Befehl, über das Gespräch nichts zu erzählen. Ich hielt mich an diesen "Befehl" soweit es sich um meine Mitschüler handelte. Aber meinen Eltern vertraute ich mich an. Sie waren zunächst bestürzt über den Vorfall, doch sie waren überzeugt davon, dass Onkel Harm die Sache schon ins rechte Licht rücken würde, wenn man nachhaken sollte.
Man hakte tatsächlich nach. Einige Tage später kam der Studienrat Dr. Suerken vom Papenburger Gymnasium zu meinem Onkel Hermann Plock. Was er mit ihm geredet hat, weiß ich nicht, aber mein Aufsatz wurde in der Schule nie wieder erwähnt und ich bekam im nächsten Zeugnis in "Geschichte" eine 2. Und der Glorienschein um Frau Meinders wurde von dem Zeitpunkt an um einige Nuancen blasser. Sie blieb zwar die "Heldin" und mein Onkel wurde kein "Held", aber für mich blieb Onkel Harm ein Mensch, zu dem ich mit größter Verehrung und Liebe zeit seines Lebens aufschaute und an den ich mich noch heute gerne erinnere.

Verbleib der »Johanna«

- Margaretha Meinders zog später zu ihrem Sohn nach Bremen. Sie starb am 12. Januar 1935.
- Hermann Heyen fuhr nach seiner Abmusterung nie wieder zur See. Er starb am 22. März 1906.
- Hermann Plock fuhr noch einige Jahre zur See und gründete am 11. 2. 1907 den Bürgerverein Obenende.
- Der Dreimastschoner Johanna strandete am 26. März 1894 bei Aracaju (Brasilien).

Ehrenmal »Johanna«, Ecke Hauptkanal-Wiek

Foto Ludger Stukenborg, Papenburg

Straßennamen im Papenburger Kapitänsviertel

Margaretha Meinders und Hermann Heyen

Wohnhaus von Hermann Heyen, Umländerwiek

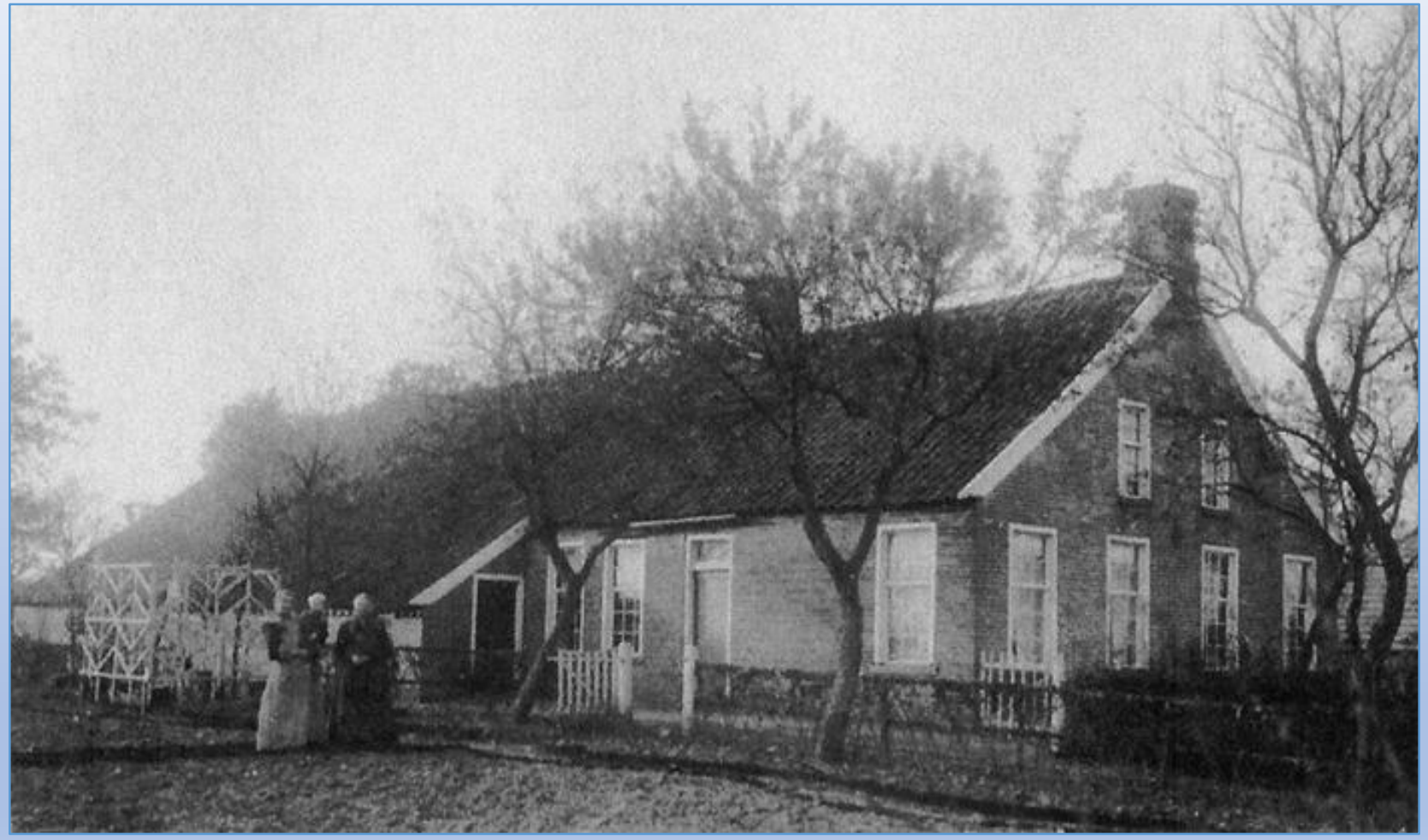
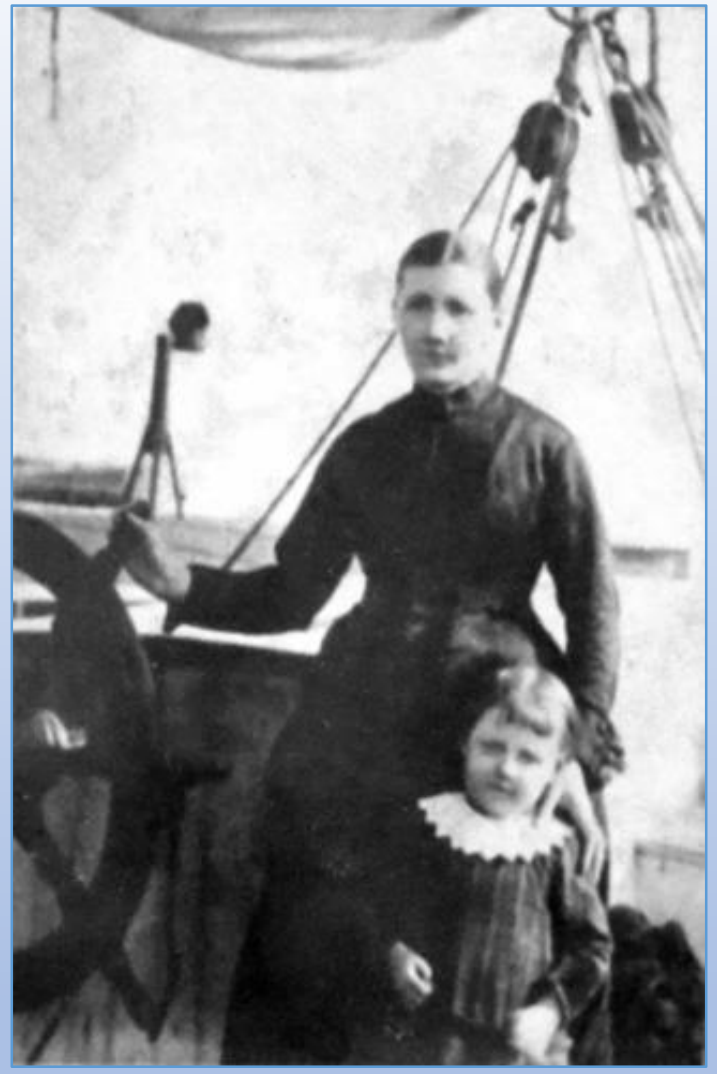
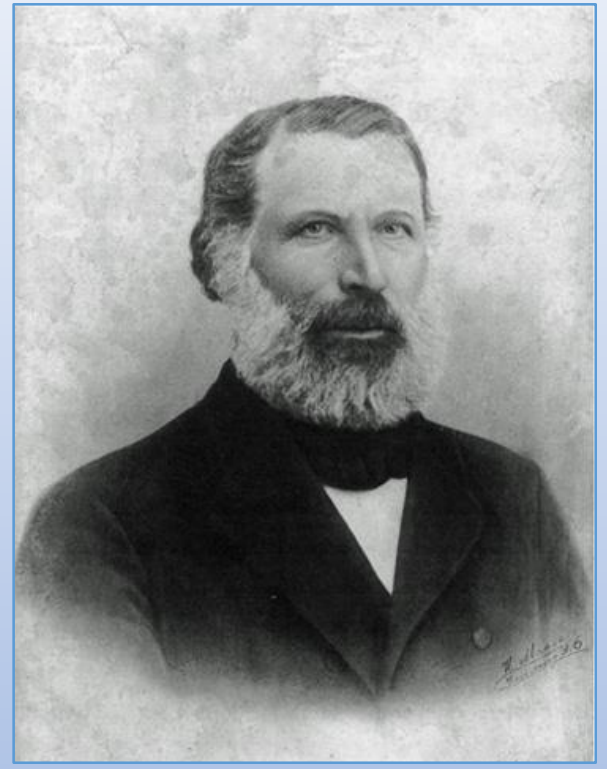


Foto im Besitz von Richard Schmidt, Papenburg

Kapitän Hermann Meinders



Margaretha und Susanna Meinders



Steuermann Hermann Heyen

Eckdaten des Dreimastschoners "Johanna"

Gebaut: 1878 von H.W. Meyer in Papenburg
Schiffsmaße: Länge 35,733 m / Breite 7,715 m / Tiefe 4,263 m
Registertonnen: 304 Brutto- (BRT) bzw. 294 Nettoregistertonnen (NRT)
Nummernflagge: 376
Unterscheidungssignal: KGLD
Baukosten: 91.200,00 Reichsmark
Einsatz: Große Fahrt

August 1878 bis März 1882
New York, Bahia, Porto Seguro, Pernambuco, Marcia, Santos, Punta Arenas, Corinto, La Union, La Libertad, Acajutla, St. José.

November 1887 bis Oktober 1888
Amsterdam, St. Thomas, Laguna, Sundsvall.

November 1888 bis Juni 1891
Gothenburg, Mauritius, New York, Port Natal, Fremantle, Melbourne, Westindien, Liverpool.

Kapitäne
Herrmann Meinders bis zu seinem Tod am 2. Juli 1890 und Hermann Heyen (vormals Steuermann auf der „Johanna“) vom 3. Juli 1890 bis Juni 1891.
1891 übernahm Kapitän Joseph Rolfes von Hermann Heyen die Führung der „Johanna“.

Besatzung
Bis zu 10 Mann, inkl. Kapitän und Steuermann.

Strandung des Dreimastschoners Johanna
Auf einer Südamerikareise im Februar 1894 unter Kapitän Fokke Janssen kam es am 26. März 1894, kurz vor dem Erreichen des Zielhafens Arajacu (Brasilien), zu einem verhängnisvollen Ereignis. Durch Fehlverhalten des Kapitäns fuhr sich die „Johanna“ in Küstennähe fest. Die Mannschaft und ihr Kapitän mussten das Schiff mit dem Rettungsboot verlassen. Die „Johanna“ wurde an den Strand getrieben und lief trocken. Das seeuntüchtig gewordene Schiff wurde von der Firma Machada & Monteiro, Arajuca, erworben.

Dienstende des Dreimastschoners Johanna
Unter dem Namen ARGOS lässt sich der Dreimastschoner noch bis 1897 nachweisen.

Ergebnis der Seeunfalluntersuchung
Der Spruch des Seeamtes Emden vom 3. Oktober 1896 lautet:
Die am 26. März 1894 bei Arajuca erfolgte Strandung des Dreimastschoners „Johanna“ ist darauf zurückzuführen, dass der Kapitän Fokke Janssen ohne Lotsen nach Arajuca einzusegeln versuchte.

01.02.2019

Dreimastschoner »Johanna«

Quellenbearbeitung, Text, Fotos und Zusammenstellung:
Ludger Stukenborg
Papenbörger Hus e.V.

Sprecherin der Einleitung:
Monika Stukenborg

Hörspiel:
Ems-Vechte-Welle
Redakteurin Frau Graver

Übersetzungen Englisch - Deutsch:
Hannelore de Beer

Layout, Design und Vertonung:
Herbert Rohrbach

Papenburg, 30.01.2019