



Der Vorsitzende ehrt Herrn Arnulf Hader mit einer Urkunde für 50jährige Mitgliedschaft in der DGSM Foto: Ronald Hopp

Dann begann die Führung durch das beeindruckend engagierte Leitungsteam des Museums. In zwei Gruppen wurden die Mitglieder von Museumsdirektorin Frau Dr. Annette Fimpeler und dem Wissenschaftlichen Mitarbeiter und DGSM Mitglied Markus Todoric M.A. durch die Sammlung geführt.

Das Schiffahrtsmuseum in Düsseldorf (Eigenbezeichnung SchiffahrtsMuseum) ist eines der ältesten Binnenschiffahrtsmuseen Deutschlands. Sein Ausstellungsgebäude, der runde Schlossturm hatte 1551 Richtfest. Er ist das letzte Überbleibsel des Residenz-



Die Direktorin des Schiffahrtsmuseums Dr. Annette Fimpeler erläutert die Lage des Museums auf einer historischen Karte Foto: Ronald Hopp

schlosses der Herzöge von Jülich-Kleve-Berg, das im Jahr 1872 einem Brand zum Opfer fiel.

Heute ist der Schlossturm eines der Wahrzeichen der Landeshauptstadt. Auf sieben Etagen



Geschichte der Köln Düsseldorf Schiffahrtsgesellschaft in der Ausstellung des Schiffahrtsmuseums Foto: Rita Zorba



Modelle von historischen Rheinschiffen im Schiffahrtsmuseum Düsseldorf Foto Rita Zorba

veranschaulichen Exponate die Themen Flussökologie, Schiffbau, Handel und Reisen sowie das Leben an und auf dem Strom – gestern und heute. Außerdem gibt es eine Multimediaschau und historische Bilder, Filme und Archivalien.

Als „roter Faden“ ziehen sich Schiffsmodelle durch das Museum, darunter viele nach aktuellem wissenschaftlichem Kenntnisstand erbaute Segelschiffmodelle. Mitmach- und Erlebnisstationen bis hin zu Schiffssimulatoren eines historischen Raddampfers und eines modernen Containerschiffs machen sowohl neue Technik als auch altes Handwerk im wahrsten Sinne des Wortes begreifbar.

Am Ende der Führung konnten die Teilnehmer bei einem Kaffee aus der obersten Etage des Schlossturms, der sog. Laterne, noch einen Blick auf das Stadtpanorama, die Uferpromenade und den Rhein mit seinem regen Schiffsverkehr werfen.

Zum Abschluss der Tagung wünschte der Vorsitzende allen Teilnehmern eine gute Heimreise.

Annäherung an ein Ostseedrama mit positivem Ausgang 1861. Der preußische Passagier- und Frachtdampfer „ALEXANDER II.“ im Eis vor der russischen Insel Sommers

von Egbert Lemcke

Dieser Artikel entstand auf Grundlage erster Forschungsergebnisse der Kollegen des Zentrums für Unterwasserforschungen der Russischen Geografischen Gesellschaft (ZPI RGO) und gemeinsamer russisch-deutscher Recherchen. Besonderer Dank gilt Dr. Andrey Wassiljewitsch Lukoschkow, dem wissenschaftlichen Konsultanten der Organisation, für seine umfangreiche Unterstützung.

Weitere Informationen zu diesem und anderen im Finnischen Meerbusen gefundenen Wracks unter <https://urc-rgs.ru/>, auf <https://www.youtube.com/c/ЦПИРГО>, sowie in den bereits bisher publizierten vier Registerbände(n) zu Schiffen und Objekten des kulturhistorischen Unterwassererbes der Russischen Föderation².

Am Anfang steht das Wrack

Im Jahre 2007 entdeckten Spezialisten der Firma „Iskatel“ («Искатель»³) während der Untersuchung des Meeresbodens entlang einer der vorgesehenen Trassen der Nordstream-Gaspipeline im Finnischen Meerbusen einen Schiffsrumpf. Mit Hilfe einer Drohne wurde das Objekt zwar mit einem Seitensichtsonar inspiziert, aber nicht identifiziert. Der Bericht vermerkt lediglich ein Segelschiff des frühen zwanzigsten Jahrhunderts. Da die Entscheidung über den endgültigen Verlauf der Gaspipeline dann

auf eine nördlichere Route fiel, erfolgte zu der Zeit keine weitere Untersuchung. Wiederaufgenommen wurden die Untersuchungen des Rumpfes von Spezialisten des damaligen Nationalen Zentrums für Unterwasserforschungen (NZPI)⁴ und des ZPI RGO, und 2018 erfolgte die Aufnahme mit einem Fächerecholot. Durch den Vergleich des Sonagramms mit den Materialien über die Untergangsposition konnte das Schiff

vorläufig als preußischer Dampfer „Alexander II.“ identifiziert werden. (Abb. 1 und 2)

Im Jahr 2020 wurde das Objekt von Tauchern des ZPI RGO teilweise mit Videoaufnahmen des Oberdecks erfasst, Schiffsmechanismen und der zerstörte Aufbau wurden aufgenommen. Bei der Untersuchung des Decks fiel eine halb mit Trümmern übersäte Tafel in den Blick, auf der die

Abb. 1 Lage des Wracks am Meeresgrund nach Auswertung der Videoaufnahmen, Zeichnung: A.W. Lukoschkow

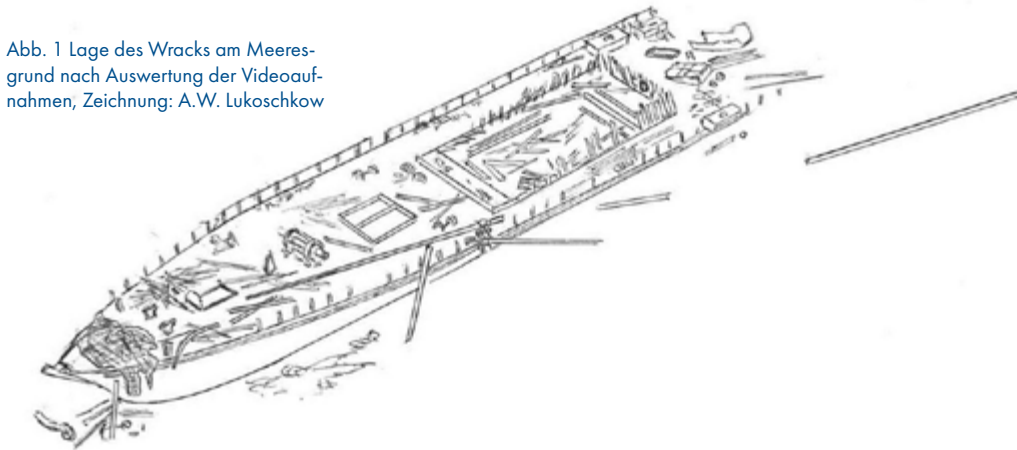


Abb. 2 Sonagramm des Schiffsrumpfes am Meeresgrund, aufgenommen mittels Fächersonar. Autoren: A. Anischtschenko, A. Prichodtschenko, ZPI RGO - Zentrum für Unterwasserforschungen der Russischen Geografischen Gesellschaft (A. Анищенко, А. Приходченко, ЦПИ РГО).

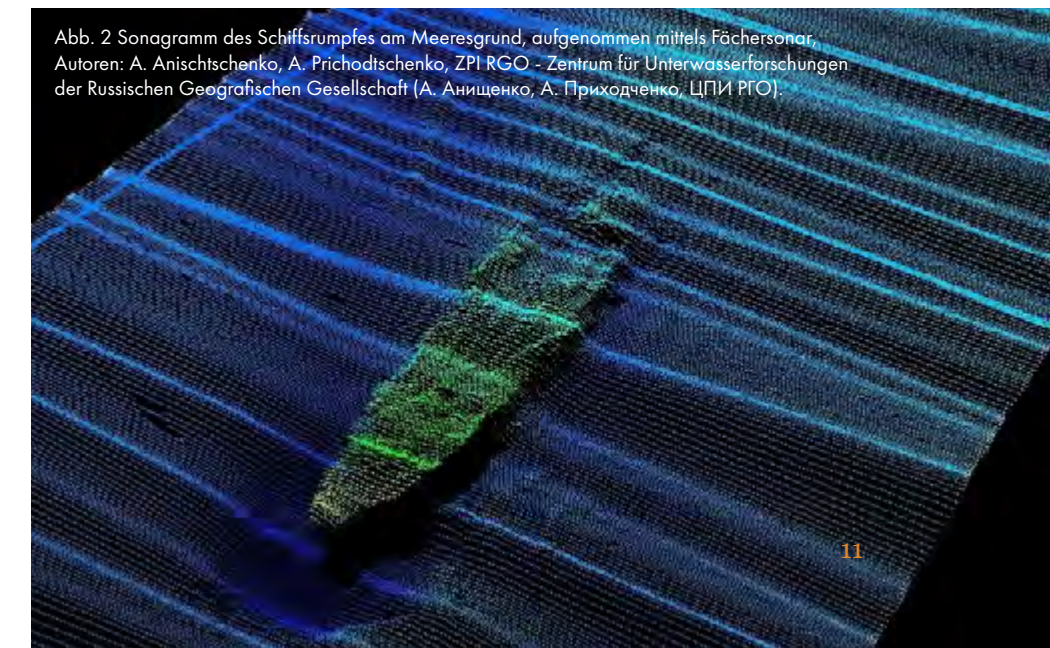




Abb. 3 Teil der geschnitzten Namenstafel des Schiffes mit ersten Buchstaben, Foto: ZPI RGO.



Abb. 4 Im Jahre 2021 vollständig freigelegte Tafel mit dem vergoldeten Schiffsnamen „Alexander II.“, Foto: A. Tarakanowskij (A. Таракановский) ZPI RGO.

Buchstaben „ALEXA...“ zu erkennen waren, was die Vermutung zu bestätigten schien. Nachdem bei einer erneuten Untersuchung im Frühjahr 2021 die Tafel von Trümmern und Ablagerungen gesäubert wurde, konnte der vollständige Name des Schiffes „ALEXANDER II.“ darauf gelesen werden. Damit war die Frage der Identifizierung des Objekts endgültig ausgeräumt. (Abb. 3 und 4)

Beschreibung des Objektes

Der Metallrumpf des Dampfers liegt auf dem Meeresgrund in einer kleinen Vertiefung mit dem Bug in einer Kursrichtung von ca. 80 – 83 Grad. Der Rumpf weist eine leichte Krängung nach Backbord auf und ist stark in Richtung des Hecks geneigt, das über eine Länge von ca. 12 – 15 Metern vollständig im Meeresgrund ver-

schwunden ist. Offenbar sank der Dampfer mit dem Heck voran und grub sich beim Aufprall in die lockere Oberfläche des Grundes ein. Die maximale Höhe im Bugbereich beträgt ca. 2,5 – 2,7 Meter. Das Deck des Schiffes ist von einer Schicht aus Schlick verhüllt (der Decksbelag ist nirgends zu erkennen), wobei die Dicke der Schlickschicht vom Bug bis zum Heck zunimmt. Der gesamte Metallrumpf ist mit einer gleichmäßigen Rostschicht bedeckt. Der Vorsteven hat einen trapezförmigen Querschnitt. Im oberen Teil ist von außen ein etwa 30 Zentimeter breites und etwa 8 Zentimeter dickes Brett daran befestigt, das wahrscheinlich als Grundlage für die Installation einer massiven geschnitzten Bugverzierung in Form einer Girlande aus Blumen und Blättern diente.

Die eigentliche Verzierung wurde von Netzen abgerissen und liegt auf dem Boden unter dem Vorsteven. Ebenfalls auf dem Meeresboden liegt der heruntergefallene Anker mit seinem Metallstock und einem runden Ankerröhrring (möglicherweise ein frühes Modell eines Admiraltätsankers), sowie Teile des Schanzkleides. Der gesamte Bugbereich des Rumpfes ist in mehreren Schichten von Fischernetzen überzogen, unter denen eine Ansammlung von Holzteilen zu erahnen ist – hauptsächlich Bretter und Balken mit quadratischem Querschnitt.

Der Bugspriet fehlt und seine wahrscheinliche ursprüngliche Position ist ebenfalls mit Brettern und Netzen überdeckt. Vermutlich befindet sich unter diesen Brettern und Netzen auch der Mechanismus – dessen Typ noch nicht festgestellt wurde – zum Heben und Ausbringen der Anker. Anscheinend wurden die Anker über das Oberdeck außenbords gebracht, da keine Ankerklüsen im Rumpf gefunden wurden.

Vom Vorsteven aus verlaufen an beiden Bordseiten auf Höhe des Decks zwei hölzerne Scheuerbalken mit halbrundem Querschnitt von etwa 16 – 18 cm. Über den Balken entlang des Decks verläuft das hölzerne Schanzkleid, das aus vertikalen Stützen besteht, die von außen fest mit horizontalen Platten vernäht sind, und auf deren Innenseite dünne vertikale Plättchen aufgesetzt wurden. (Abb. 5)

Im zentralen Teil des Schiffes vor und hinter dem Aufbau befinden sich Öffnungen im Schanzkleid zum Ausbringen der Stelling und für die Aufnahme von Passagieren. Dabei fehlt auf dem Schanzkleid der gesamten Steuerbordseite die abschließende oberste Planke⁵.

Im Bugteil auf der Steuerbordseite ist das Schanzkleid zerstört. Doch in etwa 3 – 3,5 Meter Entfernung vom Vorsteven fanden Taucher auf der Steuerbordseite unter den Trümmern aus Brettern die bereits erwähnte teilweise herausstehende Tafel mit den geschnitzten und vergoldeten Buchstaben „ALEXA...“ sowie eine dekorative Schnitzerei, die wahrscheinlich am Schanzkleid befestigt waren. In der Tauchsaison 2021 konnte auch der noch fehlende Teil der Namenstafel mit den Buchstaben „...NDER II.“ freigelegt werden. Letzteres ist auf Abb. 4 anhand des Farbunterschiedes nach dem Buchstaben A erkennbar. An derselben Position, aber in der diametralen Ebene des Schiffes, ragt aus dem das Oberdeck bedeckenden Schlick das Süll einer langen schmalen Luke mit den Überresten einer Schleuse⁶ hervor – wahrscheinlich war dies der Einstieg in die Vorpiek. Auf dem Schanzkleid an Backbordseite liegt dort ein halbrunder metallischer Davit⁷, der wahrscheinlich zum Ausbringen des Ankers diente.

Weiter zum Heck hin ragen auf beiden Bordseiten zwei massive vertikale Stützen mit quadratischem Querschnitt aus dem Deck heraus und näher an der diametralen Ebene des Schiffes – zwei flache und breite Holzteile mit Ausschnitten an den Seiten, die möglicherweise zum Belegen mit Tauwerk bestimmt waren.

Etwa 7 m vom Vorsteven entfernt ragt aus dem Deck der Stumpf des hölzernen Großmastes heraus. Auf der Steuerbordseite sind hier am Schanzkleid die Metallstreben von Püttingeisen erhalten geblieben, und auf beiden Bordseiten befinden sich auf dem Oberdeck Holzblöcke, in Buchten gelegtes Tauwerk und einzelne Überreste davon. Ebenfalls im Bereich des Mastes wurde an Backbord-



Abb. 5 Steuerbordansicht des mit Fischernetzen überzogenen Vorstevens, Foto: ZPI RGO.

seite auf dem Deck verstreutes Geschirr gefunden – 2 Glasvasen und hölzerne, aus Ruten gefertigte glockenförmige Vogelkäfige. Vogelknochen jedoch fand man darin nicht. Es ist also anzunehmen, dass die Passagiere zumindest einen Teil der Kanarienvögel freilassen konnten.

Gleich hinter dem Großmast in Richtung Heck befinden sich eine Dampfwinde und das Süll einer Ladeluke. Auf der Backbordseite ragen aus dem Schlick die oberen Teile von zwei Metallrädern heraus, die vermutlich durch eine Achse miteinander verbunden sind. Die Achse ist parallel zur Bordseite ausgerichtet, und womöglich handelt es sich bei dieser Vorrichtung um eine mechanische Hilfswinde, die zum Drehen einer Gaffel diente, die während der Be- und Entladevorgänge die

Funktion eines Ladeauslegers erfüllte. Wahrscheinlich befand sich auf der Steuerbordseite derselbe Mechanismus, doch ragen dessen Teile nur knapp aus dem Schlick heraus.

Neben nicht identifizierten Holzteilen liegt längs der Backbordseite zwischen der Schleuse und dem Aufbau ein dünnes Rundholz mit variierendem Durchmesser – vielleicht ist es eine Stenge oder auch eine Gaffel oder der Baum des Großmastes. Ein weiteres solches Rundholz liegt auf der Backbordseite in einem Winkel von etwa 20 Grad zum Rumpf und lagert mit dem einem Ende auf dem Rumpf und dem anderen auf dem Boden. Daneben, aber näher am Bug, ebenfalls auf Rumpf und Boden gelehnt, ragt ein ziemlich langes Fragment des Dollbords aus dem Schlick heraus. (Abb. 6)



Abb. 6 Überreste der zerstörten Decksaufbauten, Foto: ZPI RGO

Im zentralen Teil des Rumpfes befinden sich die Reste des völlig zerstörten Decksaufbaus. Entlang seines Umfangs liegen oder stehen Holzbretter der Außenverkleidung, ausgeführt in einem einfachen Dekor in Lamellenform und mit Bullaugen. Der gesamte Innenraum des Decksaufbaus jedoch ist in einer Höhe von anderthalb bis zwei Metern mit zerfallenen Elementen seiner Konstruktion übersät. Dieser Bereich wurde nicht untersucht. Näher zum Heck hin befinden sich zwischen den Trümmern Küchenutensilien, die Reste von Holzfässern und hölzernen Eimern. Eine teilweise hervorstehende rechteckige Metallkonstruktion verkörpert wahrscheinlich die Überreste eines der Kombüsenherde. Dort liegen auch Tonflaschen mit Griffen verstreut sowie die zerbrochenen Kisten, in denen sie gelagert wurden. Geschirrreste – insbesondere Steingutschalen – liegen auch auf dem Meeresboden an Backbordseite. Hier, hinter dem Decksaufbau, steht auf dem Oberdeck an beiden Bordseiten eine erhöhte Metallabdeckung, in die jeweils ein Bullauge eingesetzt wurde. Vermutlich handelt es sich dabei um die Oberlichter, die auf die Position des Maschinenraums verweisen. Ein Schornstein fehlt, aber weiter auf dem

Boden liegen die halb verrotteten Überreste eines Zylinders, der auf dessen Fragmente hindeutet.

An Backbordseite auf dem Deck in der Nähe des Schanzkleides neben der Metallabdeckung steht eine Kiste mit Feuerlöschsaurüstung: Sand, das Rohr einer Feuer-



Abb. 7 Fragmente einer Holzkiste mit Tonflaschen an Oberdeck, Foto: ZPI RGO

spritze und ein Eimer. Dahinter, seitlich am Heck, befinden sich mehrere andere, stark versandete Kisten und leere „Vogelkäfige“.

Das gesamte Schanzkleid an Backbordseite ist zerstört – erhalten geblieben sind lediglich dessen hölzerne Stützen. Doch wurden dort nahe dem Schanzkleid unter den Trümmern von Brettern des zerstörten Aufbaus Fragmente einer oder mehrerer Holzkisten

mit Tonflaschen (mindestens 15 Stück) gefunden, die die Inschrift EGER FRANZENSBAD⁸ tragen. (Abb. 7)

Das Heck des Schiffes ist vollständig im Schlick versunken. Auf dem Meeresboden an der Backbordseite liegen verschie-

dene Elemente des Mastes und der Takelage des Großmastes verstreut. Dort muss sich vermutlich auch der Großmast selbst befinden. Nach dem Sonagramm zu urteilen – liegen zwei Rundhölzer (eventuell der Groß- und der Besanmast) auf dem Meeresboden an beiden Bordseiten etwa 10 Meter hinter dem Rumpf.

Die Herkunft des Passagier-Frachtdampfers „Alexander II.“

Wie hiesige Recherchen ergaben, wurde das Schiff 1855 bis 1856 in der Werft «Blackwood & Gordon» in Paisley nahe Glasgow (Schottland) gebaut. In „Lloyd`s Register“ von 1857 ist „Alexander II.“ als „Eiserner Schoner mit Hilfsdampfmaschine“ verzeichnet. Als Auftraggeber und einziger Eigentümer fungierte das Handelshaus „R.C. Gribel“ in Stettin (zu der Zeit Hauptstadt der Provinz Pommern im Königreich Preußen). Diese Firma kaufte damals mehrere Dampfer teils in England, teils in Stettin. Im Jahre 1860 besaß „R.C. Gribel“ neben



Abb. 8 Auszug aus Lloyd`s Register 1858, S. 159. 12. Dez. 2021, <https://ia802803.us.archive.org/24/items/HECROS1858/ROS1858.pdf>



Abb. 9 Ausschnitt aus: Iron Ships Report for Alexander II, 19th August 1856. 12. Dez.2021, <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/documents/lrf-pun-iron432-0176-r/search/everywhere:j-bleckert>

che morgen, den 28. d., mit dem Dampfer Alexander II., Capt. A.H. Bleckert, nach St. Petersburg abgehen wird.“³ (Abb. 11)

Den Angaben aus dem Wachjournal zufolge passierte das Schiff nach 4 Tagen Fahrt am 18. (30.) April 1861 die Insel Rodscher¹⁴, und erreichte am 19. April (1. Mai) die Insel Hogland, wo es auf Eis traf. Die Behinderungen waren offenbar so erheblich, dass es erst am 24. April (6. Mai) gelang die Insel Hogland zu passieren. Doch wurde dann am 25. April (7. Mai) durch einen Aufschlag auf das Eis der Propeller beschädigt. Das Schicksal von „Alexander II.“ schien damit besiegelt. Die „Nationalzeitung“ berichtet: „Das Schiff wurde mit zahlreichen anderen plötzlich von treibenden Eisschollen eingeschlossen, welche in der Nacht vom 8. auf den 9. Mai, als der Thermometer auf -12 Grad R¹⁵ fiel, durch 2 Zoll

Angaben des ZPI RGO zum Wrack aus dem Jahre 2021	
Das Objekt	metallischer Rumpf eines Dampfers mit zerstörten Aufbauten, dessen Mechanismen und Fracht jedoch erhalten sind
Die Länge des aus dem Meeresboden aufragenden Teils	34 – 35 m
Breite	7,5 – 8 m
Höhe über dem Grund im Bugbereich	2,5 m
Wassertiefe	62 m
Gebiet	einige km südöstlich der Insel Sommers (Finnischer Meerbusen)
Stand der Untersuchung	Das Objekt wurde mit Hilfe eines Seitensichtsonars und eines Fächerecholotes aufgenommen, um dessen Abmessungen und Ausrichtung auf dem Grund zu ermitteln. Außerdem wurde es anfangs mit Hilfe einer Drohne und dann von Tauchern des ZPI RGO mit teilweisen Videoaufnahmen des Decks untersucht. Es wurden Gegenstände zur Identifizierung geborgen.
Erhaltungszustand	Der Rumpf des Dampfers ist vollständig erhalten, der Aufbau jedoch ist zerstört und die Masten sind gefallen.
Rechtstatus	Das Schiff wurde mit falscher Identifikation (als Segelschiff des frühen zwanzigsten Jahrhunderts bezeichnet) in die Liste der identifizierten Objekte des Kulturerbes des Leningrader Gebiets (Gesetz Nr. 94 / D vom 10.12.2010) aufgenommen.

5 Segelschiffen 6 Dampfer, mit denen der Handel mit England und der Verkehr zwischen den Ostseestädten betrieben wurde. Der Passagier- und Frachtdampfer „Alexander II.“ war von Anfang an für Fahrten auf der Linie Stettin – St. Petersburg vorgesehen. (Abb. 8 und Abb. 9)

Zahl nicht vorhanden waren.“⁴¹ Es handelte sich hier also offenbar um eine von Vermittlungsagenturen organisierte Überführung von deutschen Auswanderern – mit ihren Familien. Eine solche Reise von Stettin nach Petersburg dauerte bei planmäßigem Verlauf etwa 4 bis 6 Tage. (Abb. 10)

Technische Angaben nach Lloyd`s Register 1857	
Länge	50,83 m
Breite	7,50 m
Tiefgang	3,50 m
Tonnage	• Groß Register Tonnage 334 RT ⁹
Segelausstattung	Zweimastgaffelschoner
Hilfsantrieb	Dampfmaschine
Leistung	60 P.S.
Anzahl der Schrauben	1
Besatzung	19 Personen

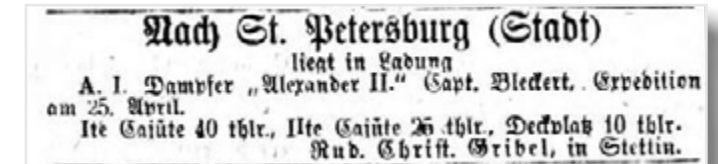


Abb. 10 Ankündigung der Vorbereitung zum Auslaufen des Dampfers „Alexander II“. Quelle: „Nationalzeitung“ aus Stettin vom 13. April (25. April) 1861. Bayerische Staatsbibliothek - Signatur: 2 Eph.pol. 7 s-1861,4/6

Die letzte Reise – eine Chronologie

Zu seiner letzten Reise lief das Schiff am 14. (26.) April¹⁰ 1861 mit 117 an Bord befindlichen Übersiedlern unter dem Kommando von Kapitän A.H. Bleckert von Stettin (Preußen) nach St. Petersburg (Russland) aus. Im Zusammenhang damit berichtet die „Nationalzeitung“ aus Stettin: „[...] Von über 200 Arbeitern, für welche die Ueberfahrt kontrahirt war, blieb ein Theil zurück, da die ihnen von den betreffenden Agenten versprochenen Zwischendeckplätze für eine so große

An Bord befand sich außerdem Fracht, die von mehreren Versicherungsgesellschaften über einen Gesamtbetrag von „... ca. 67,000 Thlr. versichert...“ war. Das Schiff war „...in Hamburg und England gedeckt.“⁴² Ebenfalls als Fracht wurden 170 Hunde und Affen sowie 5000 Kanarienvögel an Bord mitgeführt. Diese scheinbar ungewöhnliche Ladung war jedoch für dieses Schiff keine Ausnahme. Bereits ein Jahr zuvor informiert die „Ostseezeitung“ am 15.(27.) April 1860, es sei in Stettin eine „...Ladung Kanarienvögel, Federvieh und Hunde von Danzig hier angekommen, wel-

dickes Eis fest verbunden wurden.“⁴⁶ Das Schiff geriet in aufgetürmtes Packeis, wodurch am 26. April (8. Mai) um 18.30 Uhr das Bugspriet brach und die Außenhaut im Bereich des Maschinenraums eingedrückt wurde. Wasser drang in den Rumpf ein, und um 23.20 Uhr begann das Schiff allmählich zu sinken.

Der Dampfer „Alexander II.“ ging also am Morgen des 27. April (9. Mai) 1861 durch die Einwirkung von Presseis im Eisfeld vor der russischen Insel Sommers¹⁷ verloren. Wobei sein Untergang von der Mannschaft des Leuchtturms auf der Insel beobachtet wurde.



Abb. 11 „Das kaiserliche Dampfschiff Alexander II. 1887“ („Императорский пароход Александр II. 1887“). Gemälde von L.D. Blinow (1867-1903). Dargestellt wird hier nicht das 1856 von der Firma „R.C. Gribel“ in England erworbene gleichnamige Schiff. Doch zeigt dieses Bild einen Dampfer mit sehr ähnlichen technischen Parametern, den 1855 in den USA für Russland gekauften Dampfer gleichen Namens (ursprünglich „Astoria“). 12. Dez.2021, http://www.art-catalog.ru/picture.php?id_picture=21027

Unter Führung des Leuchtturmwärters Jegor Sadownikow erfuhr Passagiere und Besatzung des sinkenden Schiffes unverzüglich Hilfe. (Abb. 12)

Wie Sadownikow in seinem Rapport vermerkt, wurde am 26. April (8. Mai) um 8 Uhr abends südlich der Insel in 5 Werst¹⁸ Entfernung ein im Eis feststehender Dampfer mit einer preußischen Flagge an der Gaffel gesichtet. Als neben dem Dampfer auf dem Eis eine Menschenansammlung bemerkt wurde, brachte Sadownikow vom Leuchtfeuer aus sofort ein Boot mit Rettungsbrettern zu Wasser, um zwischen den Eischollen zu den Verunglückten zu gelangen. Mit einsetzender Dunkelheit und auch angesichts dessen, dass die Menschen vom Eis wieder auf den Dampfer zurückkehrten, wurde dieser Rettungsversuch jedoch abgebrochen.

Mit einsetzender Morgendämmerung gegen 3 Uhr am 27. April (9. Mai) sahen die Wachhabenden, dass der Dampfer nun durch das Eis um 2 1/2 Werst in südöstlicher Richtung vom Leuchtfeuer versetzt lag.¹⁹ Personen begannen erneut das Schiff zu verlassen und auf das Eis abzustiegen und sich nun in Richtung der Insel

zu bewegen. Einige von ihnen schleppten ein vom Dampfer herabgelassenes Boot über das Eis.

Fünf der sieben Personen der Leuchtturmmannschaft nahmen Bretter und Stangen mit sich und gingen ihnen entgegen, indem sie sich über Schollen und Eispalten vorkämpften. Nachdem



Abb. 12 Leuchtturm (1808 errichtet) auf der Insel Sommers Ende 19. Jahrhundert, Quelle: Музей маячной службы, 12. Dez.2021, https://vk.com/fort_mayak

sie die Verunglückten erreicht hatten, führten sie diese auf die Insel. Die Evakuierung aller 119 Passagiere, darunter 52 Männer, 20 Frauen und 47 Kinder sowie 19 Besatzungsmitglieder, beanspruchte 2 Stunden und 55 Minuten. Notdürftige Aufnahme boten die Räume im Nebengebäude des Leuchtturms.

Der im Eis zurückgelassene Dampfer sank nur kurze Zeit drauf um 7.05 Uhr mit der gesamten Fracht und Ausrüstung.

Am Morgen des 29. April (11. Mai) wurden 17 Besatzungsmitglieder, begleitet von Sadownikow und einigen weiteren Personen der Leuchtturmmannschaft, auf zwei Booten zunächst nach Tammio²⁰ geschickt, wo sie am 30. April (12. Mai) ankamen, und dann nach Friedrichshamn (heute Hamina, Finnland), wo sie am 1. Mai (13. Mai) ankamen.

Der Leuchtturmwärter übergab die Besatzung des Schiffes an die dortigen Behörden, kaufte Proviant für die auf der Insel verbliebenen Passagiere (36 Pud²¹ Brot, 9 Pud Fleisch, 1 Pud Butter, 1 Fass Kartoffeln und 1/4 Fass Graupen, was insgesamt etwa 1 Tonne entsprach) und kehrte mit zwei weiteren angemieteten Booten auf die Insel zurück.

Seine Einkäufe jedoch wurden inzwischen nicht mehr benötigt. Bereits am 1. Mai (13. Mai) konnten die geretteten Passagiere durch zwei von Kronstadt aus vom dortigen Konsul geschickte Dampfer („Tigr“ und „Lawa“, einem Rad- und einem Schraubendampfer) von der Insel geborgen werden. Der Versicherungsagent der Eigentümer in Kronstadt, ein gewisser Herr Smith, mietete diese kurzfristig an, als er die Information über den Untergang des Schiffes vom Kapitän des englischen Dampfers

„Nautilus“ erhielt, der die Katastrophe im Eis am 27. April (9. Mai) beobachtet hatte.

Im Auftrag des Zaren Alexander II. wurden das gesamte Personal des Leuchtturms mit der „Lebensrettungsmedaille“²² in Silber zum Tragen in einer Schleife am Wladimir-Band und mit einer Prämie in Höhe von 85 Rubeln (25 Rubel für Sadownikow, jeweils 10 Rubel für die anderen 6 Personen) ausgezeichnet. Verliehen wurden die Auszeichnungen jedoch erst nach dem Ende der Navigationsperiode im November 1861.

Über das Schicksal der an Bord befindlichen Hunde, Affen und Kanarienvögel gibt es keine Angaben.

Ein Zwischenfazit

Diese nüchterne Chronologie anhand erster Informationen lässt die Dramatik der Ereignisse jener Tage nur erahnen. Wie nicht anders zu erwarten, gibt es widersprüchliche Informationen zu den Details dieser Rettungsoperation in den zeitgenössischen Dokumenten, vor allem den verschiedenen Presseberichten.

Gleichwohl lassen die aus unterschiedlichen Quellen gegenseitig bestätigten Daten bereits jetzt eine Schlussfolgerung zu. Durch das unverzügliche, professionelle und offenbar auch selbstlose Handeln der beteiligten Entscheidungsträger gelang es diese schwierige Situation ohne menschliche Opfer zu bewältigen. Vielleicht war es eine Sternstunde für verantwortungsvolles und effektives internationales Handeln im Seenotfall. Letzteres

scheint aus heutiger Sicht umso beeindruckender angesichts der in jener Zeit verfügbaren technischen und vor allem informatorischen Mittel.

Für den Leuchtturmwärter Jegor Sadownikow war diese Rettungsaktion nicht die einzige in seiner fast 30-jährigen Praxis auf der Insel Sommers. Im Januar des Jahres 1879, also 18 Jahre nach diesem Ereignis, ermöglichte sein energisches Handeln die Rettung von 4 Personen mit Schlitten und Boot vom brüchigen Eis. Weitere 9 Jahre später, im Jahre 1888, rettete er unter Einsatz seines Lebens in einem heftigen Sturm neun norwegische Seeleute der Dreimast-Bark „Sirag“, die vor der Ostspitze der Insel in Seenot geraten waren. Dafür erhielt Sadownikow seine dritte Rettungsmedaille²³.

Für Kapitän Bleckert bedeutete dieser Schiffsverlust nicht das



Abb. 13 „Hogland, Augt 24th 1855“ Admiral Sir Edward Gennys Fanshawe. Quelle: „National Maritime Museum, Greenwich, London“. 12. Dez. 2021, <http://collections.rmg.co.uk/collections/objects/154616>

Ende seiner maritimen Laufbahn. Noch über viele Jahre findet sich sein Name in den Anzeigen der Reederei Rud. Christ. Gribel in Stettin. So 1864 als Kapitän des Dampfers „Alexandra“ auf der Route zwischen Stettin und Hull (über Kopenhagen)²⁴, und ab 1872 kehrt Bleckert als Kapitän des neu erbauten Schraubendampfers „Marietta“ wiederum auf die Linie Petersburg-Stettin²⁵ zurück. Für die Differenz zwischen den als gerettet angegebenen 119 Pas-