

300 Jahre unter Wasser

„DER ENGEL RAPHAEL“ – ein Lübecker Handelsschiff gesunken 1724 im Björkesund vor Kronstadt – gibt sein kriminelles Geheimnis frei

Von Egbert Lemcke

Vorbemerkungen

Dieser Artikel widmet sich **in zwei Teilen** den Untersuchungen der archäologischen Fundstätte „Verkkomatala 1“. Diese Position befindet sich im südlichen Teil des Björkesunds (Finnischer Meerbusen, Bezirk Wyborg, Leningrader Gebiet). Entdeckt wurde das Objekt im Jahre 2002.

Im Mittelpunkt steht die Geschichte der Suche und Identifizierung des Wracks eines eigentlich gewöhnlichen Handelsschiffs. Jedoch eingebettet in den historischen Kontext und belegt durch Archivdokumente führten die Recherchen nach 300 Jahren unerwartet zur Aufdeckung einer organisierten Straftat mit internationaler Dimension. Darüber hinaus eröffnet die Vielzahl der über den Zeitraum von 7 Jahren aus dem Wrack geborgenen und sorgfältig restaurierten Artefakte einen authentischen Blick in den maritimen Alltag des frühen 18. Jahrhunderts in der Ostsee.

Die folgenden Darlegungen stützen sich auf das Material unserer russischen Kollegen vom *Zentrum für Unterwasserforschungen der Russischen Geographischen*



Abbildung 1 Die Verkkomatala-Bank (© ZPI RGO)

*Gesellschaft (ZPI RGO)*¹ Andrey W. Lukoschkow und Roman J. Prochorow. Sie basieren auf ihrer Veröffentlichung im Journal *Hydrocosmos*² von 2023.

Seit vielen Jahren führt das ZPI RGO Untersuchungen des Meeresbodens innerhalb der russischen Hoheitsgewässer im Finnischen Meerbusen durch. Die archäologischen Forschungen erfolgen im Auftrag des Ministeriums für Kultur der Russischen Föderation. Die gewonnenen Daten werden in archäologischen

Berichten erfasst. Sie gehen ein in die offiziellen Verzeichnisse der kulturellen und archäologischen Stätten des Landes. Daneben trifft diese Thematik im heutigen Russland auf vielfältige mediale Resonanz. In gedruckter Form wurden inzwischen sechs Registerbände zu den Objekten des kulturell-geschichtlichen Unterwassererbes publiziert. Der erste dieser Bände erschien 2017 und ist den Funden von Schiffen und Booten des 18. Jh. gewidmet³ und enthält auch die Daten zu diesem Wrack.

¹ <https://urc-rgs.ru/>

² Titel: ИЗУЧЕНИЕ ГЕРМАНСКОГО ТОРГОВОГО СУДНА «АРХАНГЕЛ РАФАИЛ» (1724 г.) https://pdf.hydrocosmos.ru/uploads/Hydrocosmos_1_2_1_1_1_compressed_93a6e4adc4.pdf

³ Лукошников А. В. Реестр кораблей и других объектов подводного историко-культурного наследия Российской Федерации. СПб.: БЛИЦ, 2017. Т. 1: Финский залив. Кн. 1: Корабли и суда XVIII века. Ч. 1. 205 с.

Der nachfolgende erste Teil dieses Artikels widmet sich den Umständen der Fundgeschichte des Wracks, seiner Identifikation und der Aufdeckung einer brisanten kriminellen Beziehungsgeschichte mit renommierten Akteuren jener Zeit.

Ein zweiter Teil wird später den Prozess der langjährig geführten Bergungsarbeiten von diesem Wrack thematisieren. Neben der Vorstellung der Artefakte wird der Blick auf die intensiven und aufwändigen Konservierungs- und Restaurationsarbeiten verschiedener russischer Institutionen an diesem unserem gemeinsamen maritimen Erbe in der Ostsee gerichtet sein.

Zur Geschichte der Entdeckung und Identifizierung des Schiffes

Im Jahr 2002 wurde im südlichen Teil des Björkesunds in der Nähe der Verkkomatalla-Bank der Rumpf eines Holzschiffes entdeckt⁴. Das Objekt wurde mit Side-Scan-Sonar aufgenommen, seine ungefähre Größe und Form ermittelt, und es erhielt den Namen „Verkkomatalla 1“⁵. Unter dieser Bezeichnung gelangte der Fundort in die offiziellen archäologischen Unterlagen⁶.

Archivdokumenten zufolge sank auf dieser Position im November-Dezember 1724 das Handelsschiff „Der Engel Raphael“

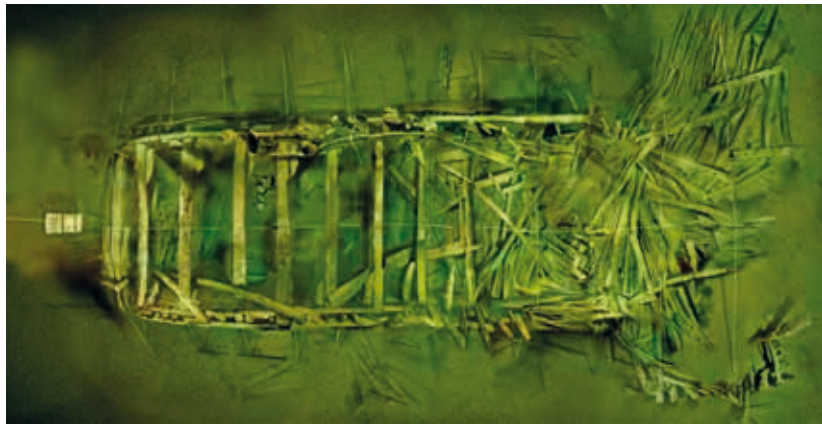


Abbildung 2 Fotoplan des Wracks am Meeresboden (© ZPI RGO)

des niederländischen Kaufmanns Herman Meyer.

Ende Februar 2003 wurde eine spezielle Expedition organisiert, um das Schiff im Detail zu untersuchen. Die Taucherarbeiten erfolgten vom Eis aus. Während dieser Expedition wurde der Rumpf hydroakustisch vermessen und damit die linearen Abmessungen des Wracks geklärt. Taucher führten eine vollständige Inspektion des Rumpfes und seiner Wrackteile sowie eine flächendeckende Video- und Fotovermessung durch. Im Ergebnis konnte ein Fotoplan erstellt werden. In der letzten Phase entnommene Holzproben dienten der Ermittlung des Alters mittels der Radiokarbonmethode und der Identifizierung der zum Bau des Schiffes verwendeten Holzarten.

Darüber hinaus wurden einige Geschirrspuren zur Identifizierung geborgen. Dazu gehörten drei große bemalte Keramikschüsseln,

eine Keramikvase mit Henkeln, zwei kleine polychrom bemalte Keramikschalen, ein kleiner Keramikkrug, drei vollständig erhaltene Tongrapen (Glutkochtöpfe) und eine Vielzahl von Fragmenten. Nach Aussagen des Stralsunder Unterwasserarchäologen Dr. Th. Förster konnte das Geschirr norddeutschen Mustern zugeordnet werden.

Die Identifizierung des Schiffes gab keinen Anlass zu großen Diskussionen, da es das einzige hölzerne Handelsschiff war, das sich in dem Gebiet befand, wo das Wrack von „Der Engel Raphael“ auf dem Grund vermutet wurde und zudem alle strukturellen Merkmale eines Schiffes des späten 17. bis frühen 18. Jh. aufwies. Wie zur Bestätigung dessen fand sich unter dem entdeckten Geschirr auch eine Schale mit dem Bild des Erzengels Raphael und der Jahreszahl 1696.

Es wurden Ziegelsteine aus Backstein geborgen. Sie trugen die markante Schlüsselmarke des seit dem 17. Jh. in Lübeck existie-



Abbildung 3 diverses Keramikgeschirr und Tongrapen als Indikator (© ZPI RGO)

4 Лукошков А. В. Реестр кораблей и других объектов подводного историко-культурного наследия Российской Федерации. СПб.: БЛИЦ, 2017. Т. 1: Финский залив. Кн. 1: Корабли и суда XVIII века. Ч. 1. 205 с.

5 а.а.О., S. 70ff.

6 Ольховский С. В. Отчет о раскопках на ОАН «Верккоматала 1». 2014. [Б. п.]; Ольховский С. В. Отчет о раскопках на ОАН «Верккоматала 1». 2015. [Б. п.]; Прохоров Р. Ю. Отчет о раскопках на ОАН «Верккоматала 1». 2016. [Б. п.]; Прохоров Р. Ю. Отчет о раскопках на ОАН «Верккоматала 1». 2017. [Б. п.]; Прохоров Р. Ю. Отчет о раскопках на ОАН «Верккоматала 1». 2018. [Б. п.]; Прохоров Р. Ю. Отчет о раскопках на ОАН «Верккоматала 1». 2019. [Б. п.]; Прохоров Р. Ю. Отчет о раскопках на ОАН «Верккоматала 1». 2020. [Б. п.]

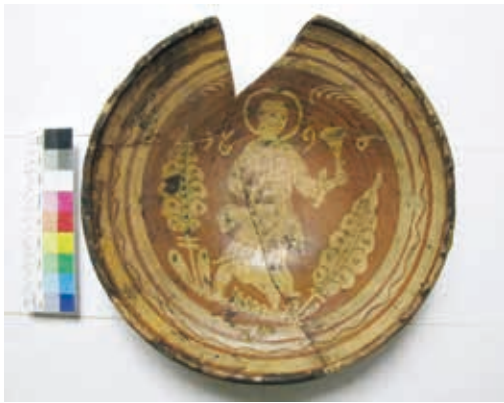


Abbildung 4 Keramikteller von 1696 mit Darstellung des Erzengels Raphael (© ZPI RGO)



Abbildung 5 Ziegelstein mit Stempel der St. Petri-Kirchenziegelei in Lübeck (© ZPI RGO)

renden Ziegelhofs „Haus des heiligen Petrus“ der St.-Petri-Kirche.

Die entnommenen Holzproben wurden im Labor untersucht und ergaben, dass der Schiffsrumpf aus Eiche und die Takelageelemente (Jungfern) aus Esche gefertigt waren, d.h. aus Holzarten, die im norddeutschen Schiffbau traditionell verwendet wurden. Die durchgeführte Radiokohlenstoffanalyse des Holzes ergab ein wahrscheinliches Zeitintervall für den Holzeinschlag im Zeitraum von 1650 bis 1680, was sich unter Berücksichtigung der Trocknungszeit des Holzes mit der Bauzeit von „Der Engel Raphael“ deckt.

Auf Basis deutscher Archivdaten konnte ermittelt werden, dass das Schiff „Der Engel Raphael“ in Lübeck gebaut wurde und mindestens seit 1693 in Fahrt war⁷.

Kurzbeschreibung des Objekts

Aus dem Fotoplan (siehe Abb. 2) geht hervor, dass es sich bei dem Objekt um einen teilweise in den Grund gespülten, zerstörten Holzrumpf handelt. Seine maximale Länge (einschließlich der umliegenden Trümmer) beträgt 28 m, die Breite 7 m. Der Rumpf befindet sich unmittelbar an der Kante der Verkkomatala-Bank. Die Wassertiefe variiert hier zwischen 13,9 m im Bugbereich und 15 m am Heck. Der Rumpf hat im Allgemeinen seine Form beibehalten, obwohl der Heckbereich zerstört ist. Der gerade Achtersteven und die achteren Beplankungen beider Bordseiten sind auf den Grund gestürzt. Dabei liegt das Heck der Backbordseite, das zur Hälfte in den Boden gespült wurde, aufgerichtet und hat seine gewölbte Form bewahrt. Offenbar hatte das Schiff ein rundes Heck. Die Höhe der Bordwand im Heckbereich betrug etwa 5,4 - 5,8 Meter. Im Inneren des Rumpfes befinden sich sechs Decksbalken mit einem Querschnitt von 25 x 20 cm, die zum Teil auf den Planen der Innenverkleidung aufliegen und teilweise von starken vertikalen Knien mit einer Höhe von 1,9 bis 2,0 m gehalten werden. Die Decksbalken sind aus massiven Stämmen gefertigt. Der Abstand zwischen den Decksbalken ist unterschiedlich und variiert zwischen 0,7 und 1,1 m. Zwischen dem - vom Bug her gesehen - gestürzten siebten und achten Decksbalken, befindet sich der Süllrand einer Luke von etwa 1 x 1,3 m, die offensichtlich eine Ladeluke war und zum Laderaum führte.

Im Bugbereich, oberhalb des Niveaus der Decksbalken, waren an den Innenseiten beider Bordwände symmetrisch zwei massive hölzerne Lagerböcke mit runden Löchern angebracht, die zur Aufnahme und Lagerung der Trommel des Bratspills dienten. Die

Trommel selbst, 7 Meter lang und 50 Zentimeter im Durchmesser, wurde außerhalb des Rumpfes unterhalb der Backbordseite gefunden.

Es wurden weder Masten noch Rahen, Bugspriet, Taue oder Segel gefunden. Höchstwahrscheinlich wurden diese im Winter 1724 oder im Frühjahr 1725 während der Eisbewegung abgebrochen und in die Bucht weggetragen.

Die genaue Länge des Schiffsrumpfes lässt sich aufgrund der Beschädigungen nur schwer abschätzen, liegt aber vermutlich zwischen 22 und 24 Metern. Die Breite des Rumpfes betrug, nach der Länge der Decksbalken zu urteilen, 6,8 - 7,0 m. Der Rumpf ist kastenförmig mit abgerundeten Übergängen der Bordwände an der Wasserlinie zum flachen Schiffsboden.

Die Frage des Schiffstyps

Anhand der Untersuchungsergebnisse konnte der Schiffstyp leider nicht endgültig identifiziert werden. Die allgemeinen Konstruktionsmerkmale verweisen auf die niederländische Schiffbautradition, welche die Verwendung von kastenförmigen Flachbodenschiffen mit einem zentralen Laderaum vorsah. Doch war diese Bautradition im 17. Jh. in allen Ländern des Nord- und Ostseeraums vorherrschend. Daher können ihre allgemeinen Merkmale weder als Hinweis auf ein bestimmtes Land noch einen bestimmten Schiffstyp dienen. Es lässt sich jedoch feststellen, dass das Schiff dreimastig war und sehr wahrscheinlich einen achteren Aufbau hatte. Nach der Höhe des Vorstevens zu urteilen, waren die Seitenwände zwischen 4,2 und 4,5 m hoch. Das Bugspriet war oberhalb des Vorstevens befestigt, war schräg und lag wahrscheinlich am Fockmast an, der fast direkt hinter dem Vorsteven stand. Die beträchtliche Überhöhung der

⁷ Staatsarchiv Lübeck, Sign. 21568. Lastadienbuch. 1641–1850.

Enden der oberen Auflager (Top-timber) über die massiven Lagerböcke der Bratspilltrommel, deutet darauf hin, dass das Schiff am Bug über eine Halbback verfügte.

Diese genannten Konstruktionsmerkmale treffen nach Einschätzung von Andrey W. Lukoschkow jedoch auf mehrere Typen von Handelsschiffen des späten 17. bis frühen 18. Jahrhunderts zu:

die Fleute (auch Fluite, Fliete, Vliete), das Bootsschiff, das Kat-schiff (auch Kat, Katboot) und die Galiot⁸. Das Fehlen eines Schegknies (Scheg, Schegg, Knee oft the head)⁹ erlaubt es, die Variante einer Fleute auszuschließen. Für eine weitere Eingrenzung reichten die erhaltenen Daten jedoch nicht aus, so dass die endgültige Schlussfolgerung nicht gezogen wurde. Gleichzeitig ist anzumerken, dass die verfügbaren Statistiken über Handelsschiffe, die nach St. Petersburg kamen, zeigen, dass die häufigsten Ankömmlinge aus Lübeck Galioten waren, und an zweiter Stelle standen die Kraier (Kreyer).

Letztendlich bleibt die Frage nach der Bestimmung des Schiffstyps bislang offen, aber die Galiot ist die wahrscheinlichste Variante.

Die Rahmenbedingungen der letzten Reise

Im Jahr 1724 war der Hafen von St. Petersburg bereits seit drei Jahren¹⁰ das wichtigste maritime Export-Import-Terminal des Russischen Reiches. Und, allein durch Zölle und Abgaben eine sehr bedeutende Einnahmequelle des Staates. Nach den Unterlagen des Hafenzollamtes liefen in der Schifffahrtsperiode von 1724 240 Handelsschiffe aus Europa¹¹ St. Petersburg an.

Eines der ankommenden deutschen Schiffe war das Lübecker Schiff „Der Engel Raphael“, das am 27. September mit Fracht an die Adresse des berühmten Kaufmanns Herman Meyer (Герман Мейер)¹² in Petersburg eintraf. Wer war dieser Herman Meyer?

Herman (in russischen Dokumenten - Jeremey) Meyer jr. gehörte zu einer berühmten deut-

schen Kaufmannsfamilie und lebte in der Nemetskaya Sloboda in Moskau, wo der junge Pjotr Alexejewitsch Romanow (der spätere Zar Peter I.) in das europäische Leben eingeführt wurde. Sein Vater, Herman Meyer Senior, starb früh, und das Kind wurde von seinem Großvater, dem ebenfalls berühmten Kaufmann und Fabrikanten Rudolf (in russischen Dokumenten – Rodion - Родион) Meyer, aufgezogen und erzogen. Mit dem geerbten Kapital und der Unterstützung seines Großvaters gelangte Herman Meyer jr. schnell in den engen Kreis der einflussreichen ausländischen Kaufleute¹³.

Besonders aktiv wurde sein Handel nach Meyers Hochzeit mit der Tochter eines anderen bedeutenden Großhändlers, des wohlhabenden deutschen Kaufmanns Johann (in russischen Dokumenten Iwan) Lüps (russ. Люпс) (auch Lübs). Dieser wiederum war eng mit der größten Gemeinschaft niederländischer Kaufleute verbunden, die seit bereits mehr als 50 Jahren auf dem russischen Markt tätig waren und gute Beziehungen zu den russischen Behörden unterhielten. Mit Hilfe seines Schwiegervaters gelang es Meyer auch, enge Beziehungen zu den Behörden zu knüpfen, und er fungierte oft als Hauptbeauftragter für die Lieferung nach (West-) Europa und den dortigen Verkauf von staatlichen russischen Waren.

Bis zum Jahre 1724 wurde Herman-Jeremey Meyer ein so bedeutender Großhändler, dass er in Handelskreisen den Spitznamen „Der Reiche Meyer“ («Богач Мейер») erhielt. Wie gewaltig sein Geschäftsumfang war, zeigt die Zahl der Handelsschiffe, die unter seinem Namen fuhren. Im

8 Dudsus A., Henriot E., Krumrey F. Das große Buch der Schiffstypen. Berlin: Transpress, 1987. 288 S.

9 Scheg - Verlängerung des Vorstevens, der sich in der Regel aus mehreren ineinander gepassten Hölzern zusammensetzt.

10 Mit dem *Frieden von Nystad* (1721) im Ergebnis des Sieges im Nordischen Krieg verfügte Russland wieder über einen stabilen Zugang zur Ostsee, Schweden verlor den Status einer nordeuropäischen Großmacht.

11 РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 11. Д. 71. Л. 22–39 об.

12 a.a.O., Blatt 23.

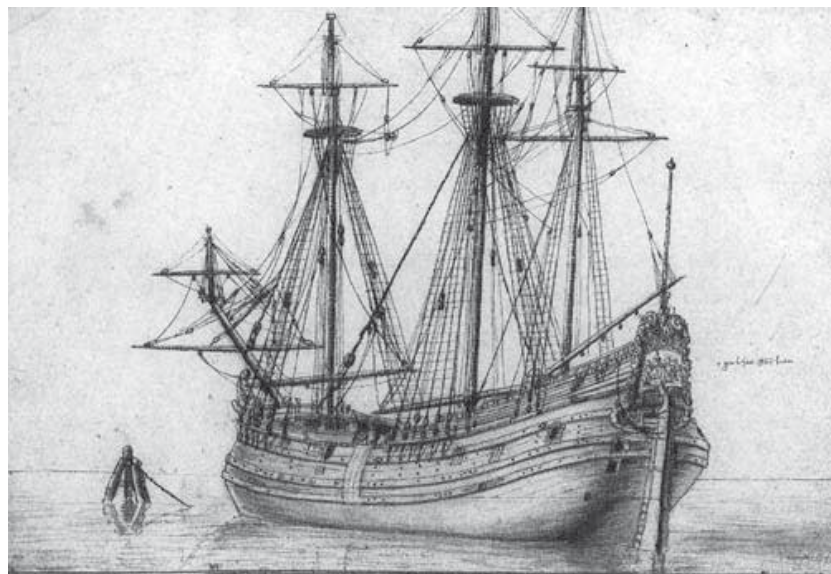


Abbildung 6 niederländische Galjot (Galjoot)
(<https://vaartips.nl/extra/galjoot.htm>)

13 Лукошников А. В. Реестр кораблей и других объектов подводного историко-культурного наследия Российской Федерации. СПб.: БЛИЦ, 2017. Т. 1: Финский залив. Кн. 1: Корабли и суда XVIII века. Ч. 1. 205 с.

Jahr 1724 waren es 31 Schiffe.¹⁴ Insbesondere kamen 10 Schiffe aus den Niederlanden. Weitere 10 kamen aus verschiedenen deutschen Städten und Ländern: 5 aus Preußen, 3 aus Lübeck, 1 aus Hamburg und 1 aus Königsberg. Die übrigen stammten aus Riga, Danzig und aus England.

Was nun die Umstände des Aufenthaltes von „Der Engel Raphael“ in St. Petersburg betrifft, sind diese recht genau nachvollziehbar. Alle ein- und auslaufenden Schiffsbewegungen waren detailliert geregelt durch die am 31. Januar 1724 durch

„Seiner Kaiserlichen Majestät gnädigst erlassenen Verordnung und Statut, nach denen sich alle Personen hohen und niederen Ranges, sowohl Untertanen als auch Ausländer, und besonders Kaufleute und Schiffer, die in diesen Staat ein- und auslaufen, gehorsam zu richten haben“.

Nach diesem Reglement mussten alle ausländischen Schiffe bei der Annäherung an die Insel Kotlin eine vom Brandwachtschiff gesandte Person an Bord nehmen, die sie zum Zollhaus in Kronstadt begleitete. Dort musste der Schiffer

„... unverzüglich den Zöllnern eine Erklärung abgeben über seinen Namen und den Namen des Schiffes und eine Liste aller Ladung - Waren, Ballen, Fässer, Kisten und andere Dinge und welche Stempel und Nummern darauf angebracht waren und wie alle Waren gebunden waren und auch seinen eigenen Proviant oder Vorrat, sowie den Pass und den Vertrag zwischen dem Reeder und dem Kaufmann über die Anmietung des Schiffes, und woher derjenige kam,

*dem das Schiff oder die darin befindlichen Waren zu übergeben sind.“*¹⁵

All diese Informationen wurden notiert und als Begleitschreiben an den „Inspektor“ («досмотрщику») übergeben, der an Bord ging und das Schiff von Kotlin bis zum St. Petersburger Zollhaus begleitete. Dieses befand sich 1724 auf dem *Strelka* (Pfeil) der Wassiljewskij-Insel, an der Einfahrt in einen der Arme des Newa-Deltas - der Malaya Newa. Der Haupthafen von St. Petersburg befand sich seit 1719 gegenüber dem Strelka, am linken Ufer der Großen Newa, direkt gegenüber der Peter-und-Paul-Festung. Dort wurde dann eine Inspektion entsprechend der deklarierten Ladung vorgenommen. Solange die Inspektion nicht abgeschlossen war, durfte niemand das Schiff verlassen oder irgendwelche Ladung von Bord nehmen. Nach der Inspektion wurden die Zollgebühren in silbernen Efimkas (Yohimsthaler) entrichtet, und erst dann konnte mit dem Entladen des Schiffes begonnen werden, wobei die Arbeiten nur in Anwesenheit der Inspektoren und nur tagsüber durchgeführt werden durften.

Auch die Beladung des Schiffes für die Rückfahrt erfolgte nur tagsüber und nur in Anwesenheit eines Inspektors. Nach Abschluss der Beladung wurde erneut ein Ladungsregister erstellt, die Zölle entrichtet und ein Pass ausgestellt, der zur Ausreise berechnete. Dann fuhr das Schiff mit dem Inspektor an Bord nach Kronstadt, wo der Inspektor an Land ging und das Schiff ab diesem Moment offiziell aus Petersburg ausgelaufen war. Der Verkehr von ein- und ausgeführten Gütern wurde also in der Zone zwischen der Insel Kotlin und St. Petersburg streng

kontrolliert, nicht aber außerhalb dieser Zone, wo die „Der Engel Raphael“ unterging.

Die Rekonstruktion des Untergangs

Was ist also im Weiteren mit dem Schiff passiert? Wo ist es untergegangen?

Die weitere Suche nach dem Schiff begann mit der Entdeckung von Archivdokumenten aus den Beständen des Russischen Staatlichen Archivs der Seekriegsflotte.

Die meisten dieser Dokumente bezogen sich nicht auf die Umstände der Überfahrt, sondern auf Streitigkeiten über die Höhe einer Entlohnung für die Bergung der Ladung zwischen den Eigentümern der Schiffsladung und örtlichen Bauern, die das verlassene Schiff gefunden und einen Teil der Waren geborgen hatten.

Da aber die Umstände des Untergangs und der Bergung eine wichtige Rolle in den Argumentationen der Parteien spielten, wurden sie in den Streit einbezogen. Erst deren Analyse ermöglichte es, den Ort des Schiffbruchs genau genug zu lokalisieren, was den Erfolg der Suche sicherte. – Anders hätte man das Schiff wohl nie gefunden.

Mehr noch, das Studium der Zollpapiere, der Dokumente des Admiraltätskollegiums und des Archivs Peters der Ersten wandelte sich zur Untersuchung eines Schmuggelfalls und führte die Historiker zur Aufdeckung eines Verbrechens, das vor fast 300 Jahren begangen wurde.

Begonnen werden muss diese Geschichte mit den Zolldokumenten, aus denen hervorgeht, dass „Der Engel Raphael“ die Zollkontrolle absolviert und die Hauptstadt am 14. Oktober 1724 verlassen hatte. Im Zollbuch findet sich auch ein Eintrag über die

¹⁴ РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 11. Д. 71. Л. 23-24.

¹⁵ Таможенное дело в России, X – нач. XX вв.: (Исторический очерк. Документы. Материалы). СПб.: ПИК, 1995. С. 93–101.

Ausstellung eines Passes mit der Nummer 220 für das Schiff „Der Engel Raphael“ für die Fahrt von St. Petersburg nach Lübeck mit einer Liste der Besatzung und der Auflistung der Ladung an Bord¹⁶.

Darin werden ausgewiesen:

An Bord des Schiffes befinden sich die Waren:

- der Holländer Anani und Daniil Pelew – 39 Fässer Salo vom Rind und 22 Ballen Juchtenleder.
- der Hamburger Bürger Ros und Tames – 10 Ballen Juchtenleder.
- des Holländers Jeremey Meyer – 39 Ballen Juchtenleder und 10 Halbballen Juchtenleder und 1000 grobe doppelt gewebte Leinenmatten.
- des Präsidenten des Hauptmagistrats Ilja Iwanowitsch Glajew – 4 Halbballen Juchtenleder.
- der Moskauer Leinenfabrik des Direktors Iwan Tames mit Partnern – ein Ballen flämisches Leinen.
- des Wyborger Bürgers Michail Tjomsen – zwei Ballen Leinenfaden.
- des Ausländers Christofo Temp – 14 Ballen großes und kleines Juchtenleder.
- der Holländer Botyschko und Fan Dort – 22 Halbballen Juchtenleder.
- des Österreichers Iljas Ulman – 6 Ballen Juchtenleder.
- des Österreichers Adam Getler – 5 Ballen Juchtenleder.

Das Personenregister:

- *Steuermann*
 - Jan Wigre
- *Matrosen*
 - Jakow Mun
 - Jan Kulut
 - Andris Matalon
 - Gabrion Benis
- *Schiffsjungen*
 - Karl Schwen
 - Jakow Schwen

Oktober, den 14. Tag 1724 Original unterzeichnet Oberzöllner Katutschinow.“

Nachdem das Schiff die Auslaufgenehmigung erhalten hatte, ging es sicher in See, und sein weiteres Schicksal hat die Zoll-

beamten schon nicht mehr interessiert.

Am 8. November aber erließ der Zar ein Dekret, das die Küstenbewohner verpflichtete, den an den russischen Küsten in Not geratenen Schiffen Hilfe zu erweisen und Informationen über diese und deren Fracht zu sammeln. Und zu dessen Umsetzung hatte er befohlen, Offiziere zu entsenden, um Daten über die Anzahl der im Jahre 1724 gescheiterten Schiffe, sowie Informationen über deren Zugehörigkeit zu sammeln.

Zum Jahresende lagen diese Daten vor und wurden im Admiraltätskollegium summiert. Es zeigte sich, dass über das gesamte Jahr an den russischen Küsten im Finnischen Meerbusen 14 Schiffe untergegangen waren (5 – russische, 4 – holländische, 3 – deutsche, 2 – englische).

Und als letztes – bereits am 29. Dezember – traf im Admiraltätskollegium ein Rapport aus Wyborg ein, der davon berichtete, dass Anfang Dezember an der südlichen Zufuhr in die Meerenge, die heute den Namen Björkesund trägt, ein unbekanntes Schiff ohne Besatzung vom Eis angetrieben und auf die Steine geworfen

wurde, aus dessen Laderaum die örtlichen Bauern einen „kleinen Teil“ (russ. «малую толику»)¹⁷ der Fracht bergen konnten.

Im Admiraltätskollegium war der Fund dieses Schiffes jedoch bereits bekannt, denn ein gewisser Semjon Nechin, der Verwaltungsbeauftragte des berühmten Admirals Cornelius Cruys¹⁸ berichtete seinem Herrn bereits Mitte Dezember vom Fund des Schiffes und von der von Bord geborgenen Fracht.

Und der Admiral richtete sofort einen Rapport an das Admiraltätskollegium, dessen Vizepräsident und mit den Pflichten des Präsidenten Beauftragter – er selbst war.

Der Text dieses Rapports von Cruys¹⁹ enthält u.a. die beiden folgenden Informationen:

„...Ich fragte den Schipper, wo sein Schiff verloren ging, er ant-

¹⁷ РГА ВМФ. Ф. 212. Оп. 11. Д. 20. Л. 56.

¹⁸ Cornelius Cruys (auch Krøys, Kreutz, Cruys), (1657 - 1727), norwegisch-niederländischer Admiral, seit 1698 in den Diensten des russischen Zaren; wurde u.a. Mitbegründer und erster Kommandeur der Baltischen Flotte. Auf Grundlage seiner Verdienste und eines Dekrets des Imperators vom 26. Mai 1720 hatte er dieses ländliche Anwesen mit 143 Bauernhöfen erhalten.

¹⁹ РГА ВМФ. Ф. 234. Оп. 11. Д. 45. Л. 17-17 об.



Abbildung 7 örtliche Bauern vom Kap Saarenpia tauchen zum Wrack (Skizze © ZPI RGO)

¹⁶ a.a.O., JI. 91806-919. (Übersetzung dieses und der weiteren Dokumente E. Lemcke)

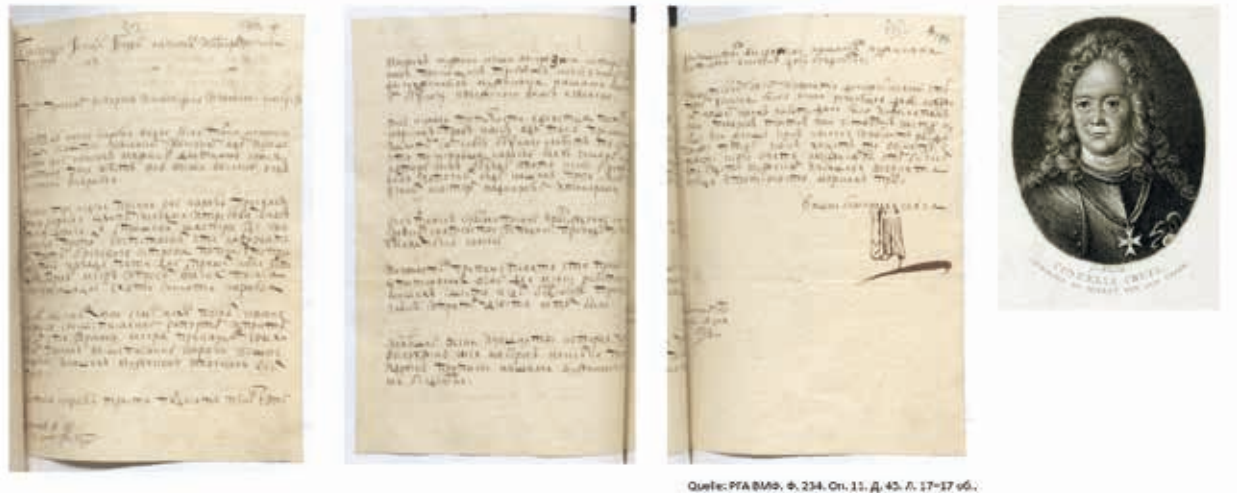


Abbildung 8 Rapport von Admiral Cruys vom 18. Dezember 1724 (Quelle: РГА ВМФ. Ф. 234. Он. 11. Д. 45. Л. 17–17 об.)

wortete, dass es **im Fahrwasser gegenüber der Birkeninsel gesunken sei.**“

„... Von diesem Schiff aber haben die Männer **350 Ballen feuchten Juchtenleders geborgen**, die dieser Beauftragte fordert, ihm zu übergeben.“

Aus den Angaben in diesen Dokumenten geht hervor, dass das Schiff von der Besatzung um den 23. / 24. November verlassen und von den Bauern am 2. / 3. Dezember gefunden wurde.

Die Arbeiten zur Beseitigung des Eises und zum Bergen eines Teils der Ladung wurden vom 4. bis 14. Dezember ausgeführt. Für die Rekonstruktion der Umstände des Untergangs von „Der Engel Raphael“ sind diese Daten wesentlich.

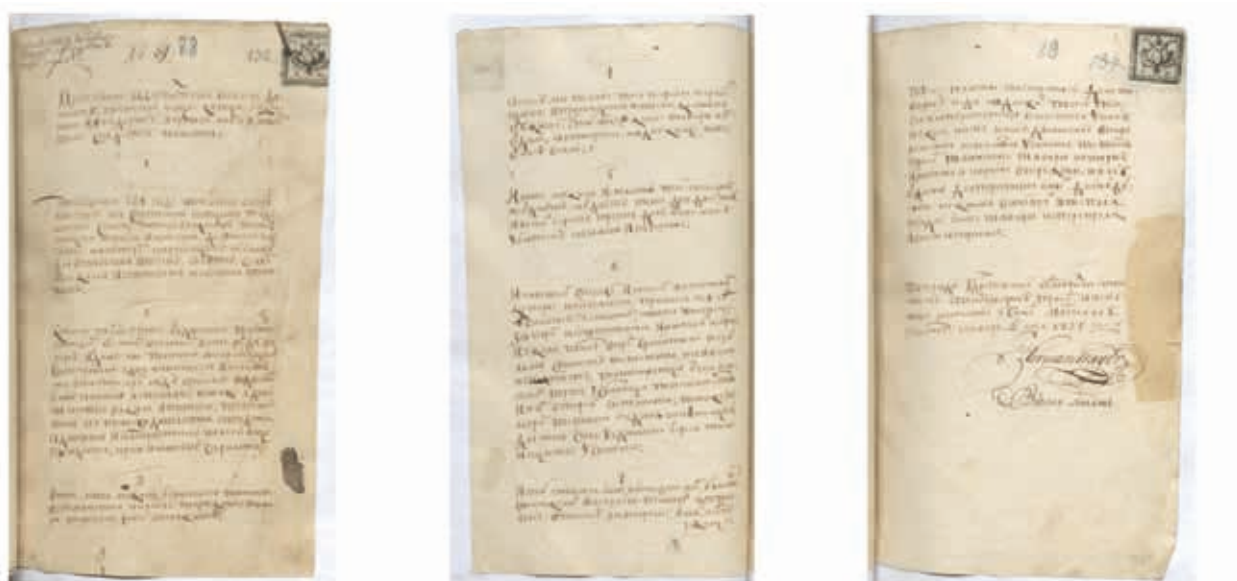
Zwei Wochen später, am 2. Januar 1725, richteten die Kaufleute Herman Meyer, Bodisko²⁰ und van Dort²¹ eine Gegenanzeige an

²⁰ In russischen Dokumenten Butyschko (Бутышко)

²¹ In russischen Dokumenten Fan Dort (Фан Дорт)

das Admiralkollegium, in der sie die Herausgabe der geborgenen Waren, verbunden mit der Verpflichtung, einforderten, den Bauern vom Kap Saarenpia (Сааренпя) für die Arbeiten eine gewisse Entschädigung auszuzahlen.

Sie protestierten gegen die ihrer Meinung nach „räuberischen“ Forderungen von Cruys und erpressten die Behörden mit der Androhung der Senkung des Handelsvolumens, wenn es zur üblichen Praxis werde, dass der-



Quelle: РГА ВМФ, фонд 212. Опись 11, 1724 год – дело 71, листы 88, 88оборот, 89.

Abbildung 9 Die Gegenanzeige der Kaufleute vom 2. Januar 1725 (Quelle: РГА ВМФ, Фонд 212. Опись 11, 1724 год – дело 71, листы 88, 88оборот, 89.)

28 ...wenn Sie mehr lesen wollen, nehmen Sie mit uns Kontakt auf wir schicken Ihnen gerne ein Exemplar zu!