

**1802 -1842 Die Galeass AEOS/ALEXANDER Geschichte eines Lübecker Frachtsegelschiffes**  
von Herbert Schult

*Seite 152 bis Seite 173 mit Tafel IV und V am Schluss des Bandes*

Die Bedeutung der Ostseeschifffahrt für die Versorgung West- und Südeuropas mit lebenswichtigen Rohstoffen und Erzeugnissen aus den Anrainerstaaten und für die Versorgung letzterer mit Gütern des gehobenen Bedarfs aus ersteren und aus deren überseeischen Kolonien ist bekannt. Das dieser Transport fast ausschließlich mit kleinen und mittleren Schiffen abgewickelt werden musste, war durch die Fahrwasserverhältnisse der meisten Ostseehäfen bedingt. Die Schicksale eines dieser braven Lastesel, die nicht nur als Werkzeuge des Reeders und des Kaufmanns Geld zu verdienen hatten, sondern auch Arbeitsplatz und Wohnung der Menschen an Bord waren, sollen hier dargestellt werden. Dabei wird sich zeigen, dass die Ostsee nicht immer der harmlose „Krutschendiek“ (Karauschteich) war, wie sogenannte „Tiefwasserseeleute“ sie gern spöttisch nannten; sie ist es auch heute, im Zeitalter des Radar und der Motorschifffahrt, nicht.

Das Material für diesen Aufsatz ist der von mir in fast 10-jähriger Arbeit aus verschiedenen Beständen des Archivs der Hansestadt Lübeck angelegten Materialsammlung zur Geschichte von Lübecks Schiffbau, Schifffahrt, Seehandel und Hafenverkehr entnommen, die z. Zt. Etwa 40.000 Notizen umfasst. Für die Wahl gerade dieses Schiffes war bestimmend, dass es zwei in Lübeck bisher unbekannte sehr gute bildliche Darstellungen (sog. Kapitänsbilder) der Aeos gibt, was für ein Lübecker Segelschiff dieser Zeit selten ist. Der Kieler Sammler, in dessen Besitz sich beide Bilder jetzt befinden, stellte dankenswerterweise die Fotos für die Veröffentlichung zur Verfügung. Am 23.1.1806 verkauften die Lübecker Kaufleute J.D. Schmidt Wwe & Iven, in Vollmacht von Joch. Gustav Maas in Stettin, dessen Schiff Aeos an-in der betr. Kanzleinotiz nicht genannte Lübecker Kaufleute für 27.300 Mark Courant.

Ob das zumeist als Galeass, auch als Hucker-Galease (Bildunterschriften Taf. IV u. V), im Jahre 1831 einmal sogar als Kreuzhucker bezeichnete <sup>1)</sup>, 1802/03 in Verzeichnis von Lübecks Schiffen, Schiffen und Flaggennummern Anno 1831, offenbar von J. Hasse. <sup>1)</sup> (Archiv der Hansestadt Lübeck (AHL), Hs. 1049), unter der Flaggennummer 76. Daß Schiffe auch von Fachleuten häufig verschiedenen Typen zugeordnet wurden, ist eine häufige Erscheinung, und darin begründet, dass es starre Normen eben nicht gab.)

Das in Ziegenort bei Stettin gebaute Schiff von Anfang an den Namen Aeos (auch die Formen Eos, Aeos kommen vor <sup>2)</sup> geführt hat, wann und unter wessen Führung es nach Lübeck kam, ist nicht bekannt, da der in den Akten zwar erwähnte Stettiner Beil- und Messbrief nicht erhalten ist.

Vielleicht ist das von J. D. Schmidt Wwe & Iven am 9., 13. u. 16. Nov. 1805 in den Lübeckischen Anzeigen angebotene „Gallias-Schiff 2 Jahr alt, 1 10 Last groß“, hier in der Trave liegend, unser Schiff gewesen. Schiffsverkäufe waren damals in Lübeck nicht selten. Infolge der durch die Elblockade verursachten Hochkonjunktur im Lübecker Hafen und Verluste durch Kaperungen und Aufbringungen war Schiffsraum knapp. Allein J. D. Schmidt Wwe & Iven boten in den Lübeckischen Anzeigen v. 22.1.1806, leider ohne Angabe der Schiffsnamen, 13 völlig segelfertige, außerdem noch 6 weitere neue im Bau befindliche Schiffe zum Verkauf. Da die Anzeige nach dem 8.2. nicht mehr erschien, ist anzunehmen, dass dann alle Schiffe bereits verkauft waren.

Niemand in Lübeck rechnete wohl zu diesem Zeitpunkt damit, dass sich die Verhältnisse zum Jahresende so grundlegend ändern würden.

Bereits am 9.4.1806 und dann fortlaufend bis zum 26.4. brachten die Lübeckischen Anzeigen (Rubrik Schiffsnachrichten) die Mitteilung, dass Johann Gabriel Schacht <sup>3)</sup> mit dem Schiff Aeos im Laden liege und „mit dem ersten“ nach St. Petersburg segeln werde. Doch bevor das Schiff in See gehen konnte, musste es neue, d.h. Lübecker Schiffspapiere bekommen und zu diesem Zweck neu vermessen werden. Letzteres geschah am 11.4. Ein Vergleich der Stettiner mit den Lübecker Messwerten ergibt folgendes Bild: Stettin Lübeck Lang über die Steven 82 Fuß 83 Fuß 2 Zoll Breit von Seite zu Seite innerhalb der Garnierung 25 Fuß 24 Fuß 8 Zoll

Tief im Raum von d. Garnierung bis an die gerade Linie des Balkens 10 1/2 Fuß 11 Fuß

Die Ladefähigkeit des Schiffes, in Stettin auf 94 Preuß. Commerz-Lasten oder 164 1/2 Faden 2-füßiges Brennholz festgelegt, wurde jetzt mit 65 ½ Commerzlasten (ä 6 000 Pfund Lüb.) ermittelt.

2) Die in der Bildunterschrift Abb. 1 auftretende Form Aeos findet sich auch bei Walter Vogel, Lübecker Seeschiffer ... (AHL, Hs. 1075). Dieser hat sie aus Lastadienbuch III Nr. 1496 notiert und mit einem Fragezeichen versehen.

3) Näheres über Schiffer Schacht und seinen Nachfolger Schiffer Hans Jost s. S. 136 f.)

Nachdem der Schiffer das Schiff an der Kämmererei freigemacht, d.h. das vorgeschriebene Lastgeld, 8 Schill, je CL für hiesige Schiffe, bezahlt hatte, konnte der Messbrief ausgefertigt werden. (5.5)

Zwei Tage zuvor hatten die Reeder ihr Eigentum an der Aeos beediet, die Erklärung abgegeben, dass sie keine Kriegs-Konterbande gemäß dem 1716 zwischen Frankreich und den Hansestädten geschlossenen Commerztraktat an Bord haben werde, und hatten Seepass und Volksrolle (Besatzungsrolle) in engl. Sprache für die beabsichtigte Reise Lübeck - St. Petersburg und weiter nach Frachtanfall ausstellen lassen 4). Am 29. August war die Aeos mit einer Ladung Hanföl, Talg und Tabak von St. Petersburg wieder in Lübeck. Die Seereise Kronstadt-Travemünder Reede hatte 2 Wochen, vom 11. bis 24.8., gedauert. Reisebericht s. **Anhang 1**.

In der zweiten Oktoberhälfte 1806 ging es wieder nach St. Petersburg (Volksrolle vom 17.10.). Vielleicht hat das Schiff dort überwintert.

Die nächste bekannte Reise, ebenfalls Lübeck - St. Petersburg (Volksrolle und Seebrief v. 4. u. 5.9.1807), leitete eine Kette von Ereignissen ein, über die wir durch einen ausführlichen Bericht - **s. Anhang 2**. - unterrichtet sind. Ende Oktober 1807 lag das Schiff beladen und segelfertig, doch verhinderten die Belader und die Ladungseigner die Ausreise aus Furcht vor englischen Kapern. Erst nach mehr als einem Jahr, am 13.1.1808, durfte die Aeos segeln, musste jedoch nach gefahrvoller Sturmfahrt am 7.12. Danzig als Nothafen anlaufen und dort überwintern. Am 18.4.1809 ging sie wieder in See, musste aber nach 4-tägiger Eis- und Sturmfahrt schwer leck und erheblich beschädigt am 22.4. Swinemünde anlaufen. Dort musste die Ladung gelöscht und das Schiff laut Sachverständigengutachten repariert werden. Auch hatte die Besatzung einmütig erklärt, mit dem schadhafte Schiff nicht weiter gehen zu wollen. Da die Ladungsempfänger über ihre Ware in Swinemünde disponierten, wurde die Reise dort beendet.

Ob die Aeos nach beendeter Reparatur wieder nach Lübeck gesegelt ist, dort unter den Schiffen war, die in den nächsten Jahren in der Trave untätig vor sich hin faulten, oder ob sie in der Zeit in Fahrt war, ist derzeit unbekannt.

Am 22.3.1815 wurde das Schiff in Lübeck neu vermessen, nachdem es von dem hiesigen Schiffszimmermeister Matthias Jacob Langmann verzimmert und vergrößert (erhöht) worden war.

4) Das Mitführen dieser Dokumente in engl. Sprache auch bei Reisen in der Ostsee war damals ratsam, da engl. Kriegsschiffe die Schifffahrt kontrollierten)

Nach den Meßdaten:

Länge zwischen den Steven

83 Fuß 2 Zoll

Breite über den Balken 2 1 1 ul. 1 1 Zoll

Tiefe im Raum 12 Fuß 2 Zoll

wurde seine Größe jetzt mit 71 1/2 Commerzlasten ermittelt.

Unmittelbar darauf ist das Schiff umbenannt und als Alexander unter russische Flagge gebracht worden, ein zu dieser Zeit in Lübeck ungewöhnlicher Vorgang. Die Gründe sind unbekannt. In der Franzosenzeit ist während der Kontinentalsperre auch eine Anzahl Lübecker Schiffe durch Verkauf, zumeist Scheinverkauf an in russischen Häfen ansässige deutsche Kaufleute, ausgeflagt worden, um sie vor den Franzosen in Sicherheit zu bringen und sie in Fahrt zu halten.

Am 27.4.1815 heuerte Schiffer Schacht in Lübeck Mannschaft für die erste Reise des Alexander, nach St. Petersburg, am 6.3.1819 für eine Reise Lübeck - Porto. Über letztere liegt wieder ein Bericht vor - **s. Anhang 3**. Am 20.3. kam das Schiff bei schlechter Sicht und weil die sonst dort liegenden Tonnen noch nicht wieder ausgelegt waren, auch auf ihr Flaggensignal kein Lotse erschien, im Öresund auf dem Steinriff bei Dragör fest und wurde erst nach teilweisem Löschen wieder flott. Erst 2 Tage später, als man bei stiller See auf der Reede von Helsingör ankerte, zeigte sich das Ausmaß der Unterwasserschäden. Die Mannschaft weigerte sich, die Reise fortzusetzen,

worauf man nach Kopenhagen zurücksegelte, wo die Ladung gelöscht und das Schiff repariert wurde. Nachdem die offenbar unbeschädigt gebliebene Weizenladung wieder an Bord war, wurde die Reise nach Porto ohne weitere Unfälle vollendet.

Wann der Alexander zurückkehrte, ist nicht bekannt. Am 15.5.1820 heuerte Schiffer Schacht in Lübeck wieder Mannschaft nach St. Petersburg. Im folgenden Jahr ging er dann von Riga nach La Coruna an der Nordwestecke Spaniens. Auch auf dieser am 20.8.1821 in Riga begonnenen Reise gab es eine Unterbrechung. Durch Stürme erheblich beschädigt und mit völlig erschöpfter Mannschaft wurde am letzten Tag des Jahres der französische Atlantikhafen Nantes erreicht, wo die Ladung gelöscht, das Schiff instandgesetzt und dann im Frühjahr 1822 die Ladung glücklich an den Bestimmungsort gebracht wurde. **Bericht s. Anhang 4.**

1824 wurde aus dem russischen Alexander dann wieder die Aeos unter Lübecker Flagge. Am 5.5. ließen die Reeder, 7 Lübecker und außerdem - vertreten durch den Lübecker Mitreeder W. Ganslandt & Götze - der bekannte Hamburger Senator und Kaufmann Martin Joh. Jenisch als Eigner von 2/15 Part, 5) einen Seebrief und am 12.5. eine Volksrolle für die Reise Lübeck - Bordeaux und weiter nach Frachtanfall, ausstellen 6). Nach Quittungsvermerken im Original des Seebriefes ist am 28.5. und 29.10. Sundzoll gezahlt worden.

Am 12.1.1824 heuerte der Schiffer Mannschaft für eine Reise von Neustadt, wo das Schiff laden sollte, nach einem nicht genannten Hafen, am 27.4.1825 für eine Reise Lübeck - Hull. Der Seebrief vom 30.4. nennt - unrichtig - 65 ½ Commerzlast. Der Lübecker Rat hatte die Vorlage eines Messbriefes gefordert, Schiffer Schacht hat auf den alten Lübecker Meßbrief vom 5.5.1806 verwiesen. Offensichtlich eine Manipulation, um Gebühren zu sparen, vor allem in fremden Häfen. Es war die Zeit der lohnenden Englandfahrt; am 29.9.1825 schlossen die Hansestädte einen Handelsvertrag mit Großbritannien, der die beiderseitigen Schiffe gleichstellte. Diese falsche Lastzahl enthalten auch die Seebriefe der folgenden Jahre.

Anfang Juni 1826 heuerte Schiffer Schacht wieder Mannschaft für eine Reise Lübeck - St. Petersburg. Der Seebrief vom 28.7.1827, für eine Reise Lübeck - Ostsee und weiter nach Frachtanfall lautend, weist aus, dass am 2.10. und 29.12.1827 Sundzoll gezahlt wurde, das Schiff also auch nach Westen gegangen war.

Auch der Seebrief vom 12.7.1828, Lübeck - Hull, nennt noch die falsche Lastzahl. Am 24.7. und 11.10. des Jahres wurde im Öresund klariert.

1829, am 8.5., wurde Mannschaft Lübeck - Riga geheuert. 1830, anlässlich eines Seebriefantrags (20.4.), Lübeck - Riga und weiter nach Frachtanfall, findet sich wieder die richtige Lastzahl 71 1/4 CL, ebenso in einem Attest des Lübecker Seezollschreibers Laakmann v. 22.4., das auch die Nummer der Signalflagge: 76, nennt. Das in Anm.1 angezogene hs. Verzeichnis von 1831 nennt diese Flaggennummer ebenfalls.

Am 12.6.1831 wurde wieder Mannschaft Lübeck - St. Petersburg geheuert. Über die Rückreise gibt eine in Lübeck am 7.12. abgelegte Verklarung genaue Auskunft - **s. Anhang 5.** Der Bericht zeigt die besonderen Schwierigkeiten für die Schifffahrt im Cholerajahr 1831. Wie viele andere Schiffe wurde auch die Aeos zunächst nach der im schwedischen Drottningkär auf der Insel Aspö bei Karlskrona eingerichteten Quarantänestation beordert. Doch zuvor, noch auf der Reede von Kronstadt, hatte es einen tödlichen Unfall gegeben. Beim Losmachen des Kreuzsegels fiel der Kochsjunge Heinrich Hansen aus Neustadt aus der Takelage. Er wurde in Schweden beerdigt.

5) Am 7.5.1824 bezeugen Bürgermeister und Rat zu Hamburg, dass ihr „Mit-Rathmann“ Jenisch persönlich eidlich erklärt hat, dass von dem vorher unter russischer Flagge fahrenden, jetzt zu 13/15 Lübecker Bürgern gehörenden, auf der Trave liegenden Schiff Alexander (Randbem: jetzt Aeos) die restlichen 2/15 ihm gehören.

6) In diesen beiden Dokumenten findet sich der Schiffsname in der griechischen Form Eos. Die rosenfingerige Göttin ist, im Gegensatz zu ihrer römischen Kollegin Aurora, in Deutschland sehr selten als Namengeberin eines Schiffes in Anspruch genommen worden.)

In den folgenden Jahren heuerte der Schiffer Mannschaft am:

14.4.1832 Lübeck - Kronstadt (St. Petersburg)

25.4.1833 Lübeck — St. Petersburg

21.9.1833 desgleichen 7),

17.8.1834 Lübeck - Eckernförde u. St. Petersburg,

19.6.1835 Lübeck - St. Petersburg.

Im Januar 1836 lag das Schiff auf der Reede von Bordeaux. Dort ist Schiffer Schacht verstorben und in Bordeaux bestattet worden. Die Reeder, darunter die Witwe des Verstorbenen, übertrugen Hans Jost die Führung der Aeos als Setzschiffer bis zur Rückkehr nach Lübeck.

Jost hat dann auch weiterhin die Aeos als Schiffer geführt. Am 5.9.1837 heuerte er Mannschaft Lübeck - St. Petersburg. Damals wurde das Schiff neu vermessen und bekam einen neuen Messbrief. Die Lastzahl blieb die gleiche wie 1815.

In einem im Januar 1840 von den Lübecker Schiffsmaklern C.F. Schütt & Co. herausgegebenen gedruckten „Verzeichnis der unter Lübecker Flagge fahrenden Schiffe“, das 64 Schiffe mit zus. 4058 ½ Commerzlasten aufführt, findet sich die Galeass Aeos an 32. Stelle.

Am 17. März 1842 heuerte Jost Mannschaft für die vermutlich letzte Reise des damals immerhin rd. 40 Jahre alten Schiffes, die von Lübeck nach Sannesund und Bordeaux führen sollte <sup>8)</sup>. Damit enden die zur Zeit verfügbaren Nachrichten.

Schiffe werden von Menschen geführt und gehandhabt! Deshalb mögen hier einige Angaben über die Schiffer und ihre Besatzungen folgen.

Johann Gabriel Schacht <sup>9)</sup>, der das Schiff als Aeos, als Alexander und dann wieder als Aeos 30 Jahre lang in teilweise unruhiger und gefahrvoller Zeit geführt hat, war kein Lübecker von Geburt. Er wurde als Sohn des Schneiders Gabriel Jochim Schacht in Wismar 1779 dort geboren. In Lübeck ist er in den Adressbüchern von 1807 bis 1811, dann wieder ab 1821 verzeichnet. Im Dezember 1819, als er sich in Lübeck verheiraten wollte, gab er an, er sei russischer Schiffer, Bürger in Narva, dort wohnhaft und 40 Jahre alt.

*7) In der Notiz des Wasserschout über diese Anmusterung wird das Schiff fälschlich Aeolus genannt*

*8) Nach einer Notiz in den Lübeck. Anzeigen v. 26.3.1842 (Abgegangene Schiffe) ist H. Jost am 24. März nach Norwegen ausgelaufen.*

*9) Die Schreibweise des ersten Vornamens variiert. Die Formen Jochim, Joachim kommen auch in amtlichen Dokumenten vor. In den Lübecker Adreßbüchern 1807/11 fehlt der erste Vorname sogar.*

1820 ehelichte er die 21 Jahre jüngere Lübeckerin Catharina Margaretha Jennerich, die ihn um mehr als 34 Jahre überlebte. Er selbst verstarb am 21.1.1836 im Alter von 57, nach dem französischen Totenschein - wohl nicht ganz richtig - von 58 Jahren. Für seine Eignung zum Schiffsführer spricht, dass seine Reeder ihm ihr Schiff so lange Zeit anvertrauten. Seine Qualität als Menschenführer ist schwer zu beurteilen. Das seine Mannschaft sich in zwei Fällen weigerte, mit dem havarierten Schiff weiter zu segeln, bedeutet nicht, dass er darauf bestanden hätte. Derartige Formulierungen in Verklarungen und Seeprotesten dienten mit dazu, die Notwendigkeit einer Reiseunterbrechung gegenüber Reedern, Ladungsinteressenten und Versicherern zu unterstreichen. Wenn er, als der Alexander 1822 im Nothafen Nantes lag, einen Gendarmen bemühen musste, um 4 desertierte Matrosen, und einen zweiten, um den desertierten Schiffsjungen wieder einzufangen - wofür 33 Francs zu entrichten waren - so kann das ganz einfach bedeuten, dass die Seeleute über den Nantenser Vergnügungen das Wiederanbordgehen vergessen hatten. Allenfalls könnte die Tatsache, dass unter seinen Besatzungen mehr Nichtlübecker waren als sonst auf Lübecker Schiffen üblich, dass auch der Steuermann fast stets von Reise zu Reise wechselte, auf eine gewisse Härte hindeuten.

Auch sein Nachfolger Hans Jost war kein Lübecker Kind. Am 6. Juni 1802 in Flensburg geboren, Sohn des gleichnamigen dortigen Schiffers, war ihm der Seemannsberuf bereits in die Wiege gelegt. Mit 13 Jahren ging er zur See, mit 18 bestand er am 26.8.1820 in Kopenhagen das Steuermannsexamen, wurde nach in Lübeck wiederholter Prüfung am 31.12.1830 als Steuermann auch auf Lübecker Schiffen zugelassen. Nach dem Zeugnis des Lübecker Wasserschouts ist er seit 1831 als Steuermann mit dem hiesigen Schiffer J.N. Möller gefahren. Nachdem er in Bordeaux die Aeos übernommen hatte, bewarb er sich 1837 um das Lübecker Bürgerrecht, das ihm nach vom Rat bewilligtem Dispens am 1.4.1837 erteilt wurde. Er war verheiratet mit Anne Faveraux aus Bordeaux, mit der er 9 Kinder hatte. Nach der Aeos hat er von 1844 bis 1857 die Lübecker Galeass Die Erndte als Schiffer gefahren und war danach vom 21.1.1858 bis zu seinem Tode am 6.10.1872 Zolleinnehmer am Unterwasserbaum.

Das Schiffsvolk, die außer dem Schiffer gefahrene Besatzung, bestand zumeist aus 8, sonst 7 Mann.

Die einige Male genannten geringeren Zahlen (4,5, bzw. 6) bedeuten, dass in Lübeck keine volle Besatzung geheuert wurde, vielleicht aus Mangel an Seeleuten. Diese Fälle wurden in der untenstehenden Tabelle nicht berücksichtigt. Einmal wird statt des Steuermanns ein Bootsmann als Untersteuermann genannt, zur vollen Steuermannsheuer. Dreimal fehlt der Zimmermann. Dann hat vermutlich einer der Matrosen als sog. „Klumpenhauer“ die anfallende Holzarbeit miterledigt. Statt des Kochs ist in 2 Fällen ein sog. „Koch und Junge“ aufgeführt; er erhielt Jungmannsheuer. Vollmatrosen waren immer an Bord, vielfach auch 1 oder 2 Leichtmatrosen, damals Jungmann genannt. Jungen, die Lehrlinge des Seemannsberufes, vervollständigten die Besatzung; in der Regel 2, seltener 1

*Tabelle 1 Zahl und Zusammensetzung der Besatzung.*

Datum	Summe	Steuermann	Zimmermann	Koch	Matrosen	Jungmänn.	Jungen	Bemerkungen
3. 5.06	7	1	1	1	2		2	
17.10.06	7	1	1	1	2		2	
4. 9.07	7	1		1	3		2	
27. 4.15	8	1	1	1	2		2	
1820/21	7	1		1	4		1	
10. 5.24	7	1	1	x	2	1	1	x = Koch u. Junge statt des Kochs
12.11.24	8	1	1	1	2	1	2	
5. 6.26	8	1	1	1	2	1	2	
29. 7.27	7	1		1	2	1	2	
14. 7.28	7	1	1	1	1	2	1	
8. 5.29	8	1	1	1	2	1	2	
17. 4.30	8	1	1	1	2	1	2	
12. 6.31	8	1	1	1	2	1	2	
14. 4.32	8	1	1	x	2	2	1	x = Koch u. Junge statt des Kochs
25. 4.33	8	1	1	1	2	2	1	
21. 9.33	8	1	1	1	3		2	
17. 8.34	8	x	1	1	2	1	2	x = Untersteuermann statt des Steuermanns
19. 6.35	8	1	1	1	1	2	2	
5. 9.37	8	1	1	1	2	1	2	
17. 3.42	8	1	1	1	2	1	2	

Über die gezahlten Löhne, damals Gage genannt, geben die Aufzeichnungen des Wasserschout Auskunft, bezgl. des Schiffers nur für die letzten beiden Jahrzehnte. Dieser erhielt 1824/25 48 Mark, 1827 bis 1842 60 Mark monatlich. Die Gagen des Schiffsvolkes schwankten über den ganzen Zeitraum 1806 – 1842 mehrfach und teilweise stark. Da bei den einzelnen Berufsgruppen die Höhen und Tiefen teilweise zu verschiedenen Zeiten liegen, ist anzunehmen, dass außer der Handelskonjunktur Arbeitskräfteangebot und Person der Bewerber den Lohn entscheidend mitbestimmten. Er lag für den:

- Steuermann zwischen 31 Mark 8 Schill, und 57 Mark
- Zimmermann zwischen 28 Mark und 49 Mark 8 Schill.
- Koch zwischen 18 Mark 12 Schill, und 40 Mark 8 Schill.
- Matrosen zwischen 21 Mark und 28 Mark 8 Schill.
- Jungmann zwischen 10 Mark 8 Schill, und 21 Mark 6 Schill.
- Jungen zwischen 9 Mark 12 Schill, und 15 Mark

Wie schon erwähnt, hat insbesondere Schiffer Schacht in seiner Besatzung mehr als sonst in Lübeck damals üblich fremde Seeleute gehabt. Sie kamen aus sämtlichen Gegenden der Ostsee, aber auch von den Küsten der Nordsee zwischen Bergen in Norwegen und Emden. Im einzelnen werden genannt: Wismar (7), Strelitz, Rostock (2), Graal, Zingst, Pasewalk, Kolberg, Preußen, Elbing (2), Treuburg, Memel, Finnland, Gamlakarleby, Schweden, Gotland, Karlshamn, Göteborg, Kalmar, Holstein (2), Neustadt (4), Dahme (3), Kellenhusen (5), Grömitz (4), Heiligenhafen (3), Fehmarn (6), Krempe, Oldenburg, Eckernförde, Flensburg (3), Bornholm, Hadersleben, Ärö, Ärösköbing, Norwegen (2), Bergen, Stavanger, Mandal, Kristiansand, Drammen, Römö, Sylt (2), Föhr (4), Amrum, Ritzebüttel, Altona, Varel (2), Emden. Insgesamt eine bunte Palette, die keineswegs vollständig ist, da nicht immer die Heimat der Besatzungen genannt ist. Über die Reederei der Aeos, die von Anfang an eine Partenreederei war, und über die Entwicklung der Eigentumsverhältnisse gibt Tabelle 2 Aufschluß.

*Tabelle 2 Die Reeder der Aeos und ihre Parten*

Nr.	Reeder	vertreten durch	3.5. 1806	5.5. 1824	30.4. 1825	28.7. 1827	12.7. 1828	20.4. 1830	15.6. 1831	13.4. 1832	24.4. 1833	2.9. 1837
1	Joh. Christian Deetz		1/16									
2	Joh. David Reddelin	Carl Reddelin	1/16									
2a	J. D. Reddelin & Co			1/15								
2b	dto				1/13							
3	Kipp & Gercken	Joh. Nicol. Gercken	1/16									
4	Joh. Peters & Co	Johann Peters	1/8									
5	Wm. Ganslandt	Joh. Daniel Souchay	1/8									
5a	Wm. Ganslandt & Götze	Röttger Ganslandt		2/15								
5b	dto				2/13	2/13	2/13	2/13	2/13	2/13	2/13	2/13
5c	dto	Wilhelm Ganslandt				2/13						
6	Nicol. Barward Mentze		1/8	3/15	3/13	3/13	3/13	3/13	3/13	3/13		
7	C. Platzmann & Sohn	Conrad Platzmann	1/8									
7a	C. PlatzmannSöhne	dto		3/15		4/13					7/13	8/13
7b	dto				3/13	4/13	4/13	4/13	4/13	4/13		
8	Schmidt & Plessing	Joh. Jeronimus Plessing	1/8									
9	C. L. Kröger & Co	Georg Gustav Wraatz	1/16									
10	Dillmann & Maas	Joh. Christian Haltermann	1/16	1/15		1/13					1/13	1/13
10a	dto				1/13	1/13	1/13	1/13	1/13	1/13		
11	N. J. Keusch & Co	Joh. Hinrich Thöl	1/16									
12	Andreas Friedrich Böse			1/15	1/13	1/13	1/13	1/13	1/13	1/13	1/13	1/13
13	Schiffer J. G. Schacht			2/15	2/13	2/13	2/13	2/13	2/13	2/13	2/13	2/13
14	Senator Martin Joh. Jenisch/Hbg											
15	Schiffer Hans Jost	Wm. Ganslandt & Götze		2/15								1/13

Ergänzend dazu folgende Bemerkungen: Laut Kaufbrief vom 30.9.1809 verkauften die Administratoren der Erbmasse des verstorbenen Mitreeders Johann Christian Deetz dessen 1/16

Part an Nicolaus Barward Mentze. Dieser ist 1831, C. Platzmann Söhne sind 1836 und 1840 als Korrespondentreeder bezeugt.

Für die Zeit, da das Schiff als Alexander unter russischer Flagge fuhr, lassen sich die Reeder bisher nicht nachweisen. Auffallend ist, dass 1824 fünf der Lübecker Eigner dieselben sind, die schon 1806 Mitreeder waren. Auch könnte die Tatsache, dass - wie aus der im *Anhang 4* teilweise wiedergegebenen Dispache ersichtlich - der Lübecker Kaufmann A.F. Böse, der von 1824 bis zum Schluss Mitreeder der Aeos war, 1821 einen Part des Alexander versichern lässt, bedeuten, dass er schon damals Mitreeder war.

Über den Wert des Schiffes gibt es nur wenige Angaben. Beim Ersterwerb des Schiffes 1806 zahlten die Lübecker Käufer für das etwa 3 Jahre alte Schiff 27.300 Mark Courant, ein hoher, wohl konjunkturbedingter Preis. Ende 1808 wurde das havariert in Danzig eingelaufene Schiff zu 12.500, nach der zweiten Havarie in Swinemünde im Frühjahr 1809 zu 11.400, - taxiert. Laut Kaufbrief v. 30.9.1809 wurde 1/16 für 1.205,- verkauft; theoretisch hatte also das Schiff einen Wert von 19.280,-. Im Frühjahr 1819 wurde das havariert gewesene Schiff in Porto mit umgerechnet 7.500,- bewertet. Laut Versicherungspolice vom 12.9.1821 wurden damals 1/15 mit 800,- bewertet, was umgerechnet für das Schiff 12.000,— ergeben würde. Ende 1831 bewertete eine Lübecker Taxation die havarierte Aeos immer noch mit 9.950,-.

## ANHANG

### **1. Verklarungsprotokoll,**

24.9.1806, Konzept (AHL, Kanzlei 10) Actum in Cancellaria Lub. d. 24. Sept. 1806. coram Dno Sen. H. Haartmann et me subscripto.

*Die Schiffssleute des von Schiffer Johann Gabriel Schacht geführten und Aeos genannten Schiffes, als: Steuermann Michel Plate, Zimmermann Jens Müllerström, Koch Detlef Bauert, Matrosen Jürgen Eggers, und Claus Kühl, wollen mit erwähntem ihrem Schiffer eidlich erhärten: Das nachstehender Auszug aus des Steuermanns Journal, ihre Reise in St. Petersburg auf hier betreffend und also lautend:*

*Den 10 ten Julii d. J. fingen wir an, unser dichtes und mit allem zu einer Seereise erforderlichen wohlversehenes Schiff mit Talg und Oehl zu beladen.*

*Den 28 sten bekamen wir etwa eine Kaylast ins schiff und gingen darauf von den Ambarren nach der Neva vor Anker. Das Schiff lag hinten 9 ½ und vorn 9 Fuß tief im Wasser.*

*Den 31 sten bekamen wir einen Leichter an Bord, in den wir so viel aus unserm Schiff löschten, daß es nur 8 ¼ Fuß tief ging, und durch die Baken kommen konnte.*

*Den 1 ten Aug. war der Wind 0. Wir wurden klarirt und gingen Abends 7 Uhr von der Stadt durch die Baaken; und kamen 12 Uhr Nachts zu Cronstadt vor Anker.*

*Den 2 ten wurden wir daselbst bey dem Hafenmeister klarirt. Wir brachten den Raum unsres Schiffes in Ordnung und nahmen aus einem Preussischen Schiffe, geführt von Schiffer Fredersdorff, Talg ein; die Fäßer waren aber alle ramponirt.*

*Den 8 ten kam unser Leichter an Bord und wir fingen an, daraus Oehl, Talg und Toback einzuladen.*

*Den 11 ten bekamen wir unsere ganze Ladung ein. Um 7 Uhr Abends gingen wir aus dem Hafen in See, nachdem wir bey der Brandwache klarirt worden waren Um 11 uhr peilten wir das Feuer bey Tolback OzS. nach Gissung 2 1/2 Meilen von uns.*

*Den 18 ten war der Wind O und SO. mit frischer Kult je und düsiger Luft Um 12 1/2 Uhr Mittags peilten wir die Nordseite von Hogland. Nachts 12 Uhr peilten wir das Feuer von Kuckschar SO 1 / 2 S. auf dem Compaß, nach Gissung 2 1/2 Meilen von uns.*

*Den 13 ten war der Wind S. & SSW. Gewitter-Luft mit Regen. Abends 8 Uhr peilten wir den Feuerthurm auf Dagerort, Südl. auf dem Compaß, nach Gissung 4 Meilen von uns.*

*Vom 13 ten bis den 18 ten kamen wir bey veränderlichen Westl. und Südostl. Winden und bey gutem Wetter bis Gothland; peilten Abends 8 Uhr Hanburg NWzN. nach dem Comp., nach Gissung 4 1/2 Meilen von uns.*

Von letztem dato bis den 21 sten kamen wir bey veränderl. Nordwestl. u. Östlichen Winden bis Bornholm. Mittags 12 Uhr peilten wir dessen nordliche Huk südl. auf dem Compaß nach Gissung 1/8 Meile von uns. Der Wind war 0 & SO. mit gutem Wetter

Den 22 ten war der Wind 0. u. NO. mit Stille u. flauer Kult je. Abends 8 Uhr peilten wir Buckow WzS. auf dem Compaß nach Gissung 4 ½ Meilen von uns.

Von letztem dato bis den 24 sten kamen wir mit verändl. Westl. Winden Abends 8 Uhr auf der Travemünder Rhede vor Anker.

Den 25 sten löschten wir 1 Ballastboth voll.

den 26 sten ein 2 tes Ballast-Both voll; der Wind war südlich. Um 9 Uhr kamen wir zu Travemünde an.

Den 29 sten kamen wir an die Stadt (d.h. Lübeck),

den 13 ten Septbr. machten wir den Anfang, auszuladen.

Den 17 ten wurde das Schiff an den bestimmten Ladungsplatz gelegt und mit dem Löschen fortgefahren.

Den 18 ten machten wir das Schiff leer und theerten es.

Den 19 ten schwärzten wir die Blöcke u. Rundhölzer. -

Der Wahrheit in allen Punkten gemäß sey; mit Ausnahme der angeführten datorum und Windeveränderungen, u.s.w./: nach dem gewöhl. Formular :/

Ferner: Daß die von dem Petersburger Kaufmann Martzfeldt bey Cronstadt eingenommenen 41 Fäßer Talg, gemerkt  $\wedge$  1/41 welche sie aus einem andern Schiffe eingeladen hätten, schon bey der Empfangnahme sehr ramponirt gewesen, so daß 5 Fäßer davon erst durch einen Böttcher (hätten) haltbar gemacht werden müssen, um sie aus dem andern Schiffe in das ihrige bringen zu können.

Dem uhngeachtet aber sey von dem Inhalt dieser Fäßer, so lange sie unter ihren Händen gewesen, nichts entwandt oder abhanden gekommen.

Alles ohne Gefährde. So wahr ihnen, Comparenten, Gott der Allmächtige helfen sollte!

## **2. Bericht über die Ereignisse der Jahre 1807-09.**

(Nach der 1811 in Lübeck aufgemachten Havarie-Grosse-Dispache; AHL, Dispachen)

Lübeck den 12 July 1811.

Aus bey folgenden Protesten welche von dem S.(chiffer) Joh: Gabr. Schacht, das Schiff Aeos, zu St. Petersburg im Oct. & Nov. 1807 und im May & July 1808 eingereicht, erhellt daß derselbe d. 2 7 Oct. 1807 seinen sämmtl. Herren Einladern angezeigt völlig segelfertig zu seyn, worauf ihm am 29. Oct. von d. H. Gülich & Becker in St. Petbg die Antwort geworden daß an Absegeln gar nicht zu denken, da die Engländer gar keine Schiffe mehr passiren laßen würden, & unterm 2 Nov. meldeten ihm gedachte Herren im Namen der sämmtl. Interessenten der Ladg daß Sie der Meinung daß der S. nicht segeln sollte, welches der Protest des S.(chiffers) v. 3 t. Nov. gegen d H(erren) Einlader beweiset.

Weiterhin erhellt aus einem Protest des S. d. d. Cronstadt d 13 May a.(lten) S.(tils) 1808 daß Er in einer gehaltenen Versammlung bey d H(ern) Daniel Kamper bey den sämmtl Herren Ladungs Interessenten um seinen Paß angehalten habe der ihm aber am 1. May a. S. verweigert worden, weil sie die erforderliche Verbindungsschrift zur Erhaltung seines Paßes nicht haben leisten wollen.

Am 31 July 1808 ist nach geschehener Anfrage wegen des Antritts der Reise von einigen Abladern die Antwort ertheilt daß die von ihnen verladenen Waaren zwar neutral, sie aber das Schiff nicht für frey hielten da mehrere unter Lübecker Flagge aufgebracht worden wären pp.

Ferner besagt der zu Danzig d. 16 Feb. 1809 eingereichte Notarial Protest, in Gegenwart von Zeugen & 3 Mann seiner Schiffsbesatzung wesentlich, daß sie den 29 Oct. 1807 zum Absegeln fertig gewesen; sie dennoch wegen der kriegerischen Seeunruhen ihre Reise allererst d. 13 Nov. 1808 antreten können und in See gegangen wären; das stürmische Wetter und die eingetroffene Kälte wodurch sowohl das Schiffsdeck als alle Schoten und Tau werk mit Eis belegt worden, hätten ihnen genötigt wieder umzukehren, da sie nichts in ihrer Fahrt gewinnen können, & wären d. 14. wieder im Cronstadter Hafen zu Anker gegangen.

D. 19. wären sie bey SO. Wind mit mehreren Schiffen wieder in See gegangen & alle Segel beygesetzt um scharf durchs Eis zu segeln. Abends hätten sie das Feuer von Seeschaer mit S. Wind gepeilt. D. 20. Morgens das Feuer von Hoogland gepeilt, in Gemeinschaft mit den übrigen Schiffen nach Asby hingehalten, wo sie dann vom 21 bis 27. mit contr.(airen) Winden gelegen, und mit einem erhaltenen Lootsen in See gegangen; abends hätten sie das Feuer von Eckholm in S.(üden) bey NNO Wind gepeilt, den 28. habe derselbe Wind mit starkem Frost & schwerer Kultje zu genommen, die Schifstakelage auch die Vorschooten beym Spill wären voll mit Eis belegt gewesen. Des Morgens 10 Uhr hätten sie um S.(üd) um die Nahring (Nehrung) in Gesicht zu behalten gewendet, es hätte hart gewehet, und die Kälte immer mehr zugenommen. Das Schiff wäre so gewaltig mit Eis belegt gewesen daß sie es kaum über Stag bekommen, sowie sie auch die Segel nicht vor Eis regieren können. Sie hätten alle Kräfte angestrengt das Schiff vom Eise zu befreyn und es (sei) gänzlich unmöglich gewesen nach der Bestimmung in Baltisport anzugehen.

D. 29. hätten sie die Reise fortgesetzt, & den Thurm von Dagerort gepeilt.

D. 30. wäre das Schiff durch die vielen Seestürzungen & den starken Frost so vorlastig geworden, die Anker & Taue so gewaltig mit Eis belegt gewesen daß sie alles anzuwenden gehabt um das Schiff zu lichten, wobey sie bemerkt, daß es Wasser gezogen & solches stark mit Oly gemischt gewesen. Sie hätten ihre Reise bey unangenehm. Wetter fortgesetzt & ihre ganze Aufmerksamkeit auf die Pumpen richten müssen um das Schiff lenz zu erhalten.

D. 4. Dez. Nachm. ONO. starker Wind. Abends 10 Uhr hätten sie Süd Bornholm gepeilt, & d. 5. Nexoe auf Bornholm.

D. 6. Westl. Wind z. N. das Schiff habe beständig unter Waßer gelegen, sie hätten die Segel gereeft, bey dieser Gelegenheit wären durch die gewaltigen Sturzseen die bey den losen Borde mit einigen laufenden Tauen, Stagfock, Leuwagen & die Sorrings gebrochen, bey dem zunehmenden fliegenden Sturm von Westen z.N. hätten sie alle Kräfte anstrengen müssen, mit beyden Pumpen d. S.(chiff) lenz zu erhalten, und da durch das gewaltige Schlenkern des Schifs das große Anker ihnen von der Bucht abgespielt sey, hätten sie wenden müssen. Bey allen diesen Umständen hätten sie resolvirt einen Hafen zu erhalten; den 7. Dez. W.(est) flauer Wind, um 9 Uhr Vorm. hätten sie die Schiffe vom Danziger Fahrwaßer im Gesicht erhalten & wären mit Hülfe eines Lootsen mittags im Danziger Hafen eingebracht worden pp. Aus einem Protest d. d. Swinemünde 23 Apr. 1809 und der daselbst d. 18 May beeydigten Verklarung erhellt ferner, daß nachdem sie den Winter über zu Danzig gelegen & das Eis sich in der Mitte des April Monats etwas verlaufen gehabt sie sich zur Abreise fertig gemacht & d. 18 Apr. einen Theil ihrer Ladg in Lichter gelöscht auch nachdem das Schiff von den Lootsen über die dortige Fläche (Untiefe) gebracht worden & die gelöschten Güter wieder eingenommen, des Nachmittags wieder in See gegangen wären.

D. 19. hätten sie Rieserhöft 1 1/2 Meil von sich gehabt; auch noch starke Eisbanken getroffen. Mittags habe es stark aus SSW gewehet; auch sey d. S.(chiff) bald mit Eis umgeben worden. Sie hätten übermäßig pressen müssen um nicht im Eise festzukommen, da es sich um d. S.(chiff) so sehr gehäuft habe. Von diesem starken Preßen & dem beständigen forschen Segeln im Eise sey endl. d. S. Sehr leck geworden & 10 Zoll Waßer bey den Pumpen gewesen auch viel Oly mit aufgepumpt die sie soviel mögl. aufgefangen hätten. D. 20. hätten sie noch immer im Eise gesegelt wobey d. S. sehr gelitten & stets gepumpt.

D. 21. NO Wind, das Schiff sey immer mehr leck geworden, in einer Stunde wären 10 Zoll Waßer bey den Pumpen befunden, & immer Ohl gepumpt.

D. 22. habe es aus N. gewehet mit sehr hoher See, der Sturm habe noch mehr zugenommen, um 6 uhr hätten sie Swinemünde gesehen. Da sie bey dem contr. Wind das Schiff noch stärker preßen müssen auch die Reise nicht befördern können, das Schiff in der hohen See übermäßig gewrakt & gearbeitet habe, so hätten sie zur Conservation von Schiff und Ladg sich entschloßen auf der Swinemd Rhede zu Anker zu gehen, welches auch um 8 uhr gesehen sey.

D. 23. wären Sachverständige an Bord gekommen die das Schiff untersucht und so leck befunden, daß es notwendig im Hafen gebracht werden müße, um reparirt zu werden; die Schiffsbesatzung habe auch einmütig erklärt, in dem jetzigen Zustande mit dem Schiff nicht weiter gehen zu wollen pp. ...

*Die Ladung ist zu Svinemünde entlösch und die Reise hiemit beendigt gewesen da d Herr resp. Herren Empfänger der Ladung über ihre Waare daselbst disponirt.*

### **3. Bericht über die Reise Lübeck - Porto im Jahre 1819.**

*(Nach der 1819 in Lübeck aufgemachten Havarie-Grosse-Dispache; AHL, Dispachen).*

*Lübeck den 19 August 1819.*

*Beifolgende Verklarung in Dänischer Sprache welche den 6 ten April 1819 vor dem Seegericht in Copenhagen durch den Schiffer Johann G. Schacht und seine Schiffsleute, als Steuermann Jacob Schröder und die Matrosen Johann Frimodig und Gustav Willöv abgelegt und beeidiget worden, betreffend ihre Reise mit dem Schiffe Alexander mit einer Ladung Weizen von Lübeck nach Porto bestimmt lautet wesentlichen Inhalts wie folgt.*

*Am 19 ten verwichenen März wie sie in ihr dichtes starkes und wohl ausgerüstetes Schiff in Lübeck eine Ladung Weizen eingenommen, segelten sie von da ab.*

*Den 20 sten des Morgens um 5 Uhr bekamen sie Moen zu sehen und hielten nach den Droogten ab. Um 12 Uhr peilten sie den Feuerthurm von Falsterboe im O.t.N: in einer Entfernung von 2 Meilen, der Wind S.S.O: frische Kühle und Schneebuyen. Um 1 Uhr waren sie nach ihrem Bestick 3 Meilen von Dragoe, sie setzten die Flagge bey nach einem Lootsen und machten Anker und Tau fertig um nötigenfalls vor Anker zu gehen, sie loteten und hatten 6 Faden Wasser, steuerten N.O.:, um 2 Uhr loteten sie wieder und hatten nämliche Tiefe, der Wind S.S.O: trübe Luft und flau Kühle, sie bemerkten keine Lootsentonnen auch kam kein Lootse ans Schiff, weshalb sie beschlossen vor Anker zu gehen, wie sie aber eben im Begriff waren vor Anker zu gehen, stieß das Schiff unvermuthet auf den Grund und blieb fest stehen. Die Luft war sehr trübe und sie befestigten die Segel. Um 3 Uhr klarte es etwas auf da sie denn Dragoe sahen und zu ihrer größten Verwunderung bemerkten das sie durch den starken südlichen Strom nach dem Riffe von Dragoe versetzt worden. Nach Verlauf von 20 Minuten kam von Dragoe ein großes Boot mit 20 Mann, welche declarirten daß die Seezeichen oder Tonnen noch nicht aus gelegt wären. Der Capitän schloss mit dieser Mannschaft einen Accord das Schiff vom Grunde zu bringen, es ward hierauf das tägliche Anker und Tau über das Steinriff in tiefes Wasser ausgeführt, das Tau ward bis ans Ende ausgestochen und angefangen darauf zu winden, nach angestrenzter Arbeit während 1 1/2 Stunden, in welcher Zeit das Schiff sehr heftig auf den Steingrund stieß, sähe man ein das es unmöglich wäre das Schiff ohne Löschung der Ladung vom Grunde zu bekommen. Der Capitän fuhr hierauf mit einem Boot nach Dragoe und kam um 7 Uhr mit 60 Mann und 2 Jachten zurück. Während dieser seiner Abwesenheit stieß das Schiff stets sehr stark auf den Steingrund. Sie fingen nun gleich an bey der Löschung der Ladung zu arbeiten und wie sie Abends um 10 1/2 Uhr die eine Jacht beladen hatten, bemerkten sie daß das Schiff anfang ein wenig flott zu werden, sie fingen nun mit aller möglichen Kraft an auf das Tau zu winden und um 11 Uhr glückte es ihnen auch das Schiff vom Grunde und in flottes Wasser zu erhalten. Das Ankertau, eine Pferdeleine und eine Trosche, welche zum Abwinden gebraucht wurden, befanden sich zum Theil schamfielt, zersprengt und spolirt, so theils durch das außerordentliche Winden auf dem Tau, um das Schiff vom Grunde zu bekommen, und theils von dem Steingrunde gekommen, zur nämlichen Zeit fanden sie 15 Zoll Wasser bey den Pumpen und Pumpton das Schiff lenz.*

*Den 21 sten ditto lichteten sie und kamen bey Dragoe wieder vor Anker, wo sie den in die Jacht gelöschten Theil der Ladung wieder einnahmen, die Luken verschalkten und das Schiff lenz pumpten. Um 10 Uhr erhielten sie einen Lootsen an Bord, lichteten den Anker und setzten die Reise fort.*

*Den 22 sten ditto um 10 Uhr kamen sie auf der Rhede von Helsingör vor Anker wo der Capitän ans Land ging und das Schiff clarirte. Inzwischen machte die Mannschaft alles in Ordnung und setzte die Lenzpforten ein. Bei dieser Gelegenheit und weil die See klar und still war, konnten sie den Steven und Kiel des Schiffes sehr genau besehen, wobei sie bemerkten daß das eiserne Kielband nach hinten ganz in Stücken zerbrochen und der Kiel bis an die Kielnathen weggestoßen war, gleichwie auch das Ruder über 1 1/2 Fuß unter den Kiel hing. Bey dem Vorsteven fand man gleichfalls daß große Splinten bey den Kielnathen ausgestoßen waren, zu gleicher Zeit bemerkten*

sie daß der Leck bey den Pumpen zunahm. Des Abends kam der Capitän wieder an Bord und am 23 sten März des Morgens erklärte die sämtliche Schiffsmannschaft an den Capitän daß sie die Reise mit dem Schiffe, in dem Zustande worinn es sich befände, nicht eher fortsetzen wollten bis solches gelöscht und reparirt wäre. Der Capitän sah sich dieser wegen genöthigt nach Copenhagen, als dem nächsten und besten Hafen wo die Reparatur geschehen konnte, zurück zu segeln. Des nämlichen Abends kamen sie auf der Rhede von Copenhagen an und gelangten am 24 sten ditto an die Stadt bey ihrem Löschplatz pp. Das Schiff ist hierauf gelöscht auch den 7 & 19 ten April gehörig besichtigt worden. Nach vollendeter Reparatur hat das Schiff die gelöschte Ladung in

Copenhagen wieder an Bord genommen und ist damit, ohne weitere Unfälle, in Porto als den Bestimmungsort angekommen.

#### **4. Bericht über die Reise Riga - La Coruna 1821 \22.**

(Nach der 1822 in Lübeck aufgemachten Havarie-Particulier-Dispache; AHL,Dispachen).

Lübeck den 13 November 1822.

Der Herr A.F. Böse hat laut angehefteter Police den 12 Septbr. 1821 auf 1/15 Part Casco des russischen Schiffes Alexander, Schiffer J.G. Schacht von Riga nach Ferrol oder Corunna oder Caril allhier versichern lassen.

Nach einer, von dem Schiffer J.G. Schacht und seiner Besatzung in Nantes vor dem Handelsgericht abgelegten und beeidigten Verklarung unterm 2 Jan. 1822 sind sie den 20 Aug. 1821 nach eingemommener Ladung mit einem dichten und wohlversehenen Schiffe von Riga nach Corunna in See gegangen. Den 16. Septb passierten sie Elsenaur. Sie setzten die Reise fort bis den 23 Decb: in welcher Zeit sie durch heftiges Stürmen viele schwere Stürzseen und gezwungenes Kappen von Segel und Tauwerk, auch Ermattung der Besatzung von vielem Arbeiten in die Lage gerieten zur Erhaltung von Schiff und Ladung einen Nothafen zu suchen.

Den 31 sten December kamen sie hierauf in Nantes an wo die Ladung gelöscht und das Schiff repariert wurde. Nachdem das Schiff wieder hergestellt war, nahm es die Ladung ein und kam ohne weitere Unfälle in Corunna an.

Wegen dieser Vorfälle ist durch Herrn Pedro Antonio Moreno in Corunna unterm 6 Juni 1822 eine Havarie große Dispache aufgemacht worden.

#### **5. Bericht über die Reise St. Petersburg - Lübeck im Cholerajahr 1831.**

(Nach dem in der Lübecker Verklarung am 7.12.1831 vorgelegten Auszug aus dem Schiffsjournal; AHL, Kanzlei 13).

Auszug aus dem Journal von dem Schiffe Aeos geführt von Capietain J G Schacht, disponiert von St Petersburg mit eine Laadung Hanf, nach Carlsrona um alda unter Quantitiere zu liegen und damit nach Lübeck zu gehen,

1831. August den 13 ten machten den Anfang zu laden und hatten den 16 ten unser Kaylast ein, und trieben mit das Schiff nach die Brandwache zu und wurden davon Clariert,

19 ten, Morgens lichten unser Ancker gingen unterseegels und kamen den selben Tag abends um 7 Uhr in Cronstadt haven ein und befestigen unser Schiff gut wohl,

20 sten machten unser Raum frey

21 sten. hatten unsern leuchter auf der Seite und entlöschten dem selben, den 22, und hatten unsere bequeme Ladung ein, und be(fe)stigen sie nach

Seemans gestühm (Gebrauch/coutume) mit doppelten Preesennigen, und schalkten sie rund um, und die Maasten mit doppelte Kragen versehen und unser Schiff wahr dicht und gut, und setzten unsere Boot ein, und lagen bis den 26 sten august,

27 ten Höhlten mit dem Schiff in die Mündung von Haven, des Abends kam ein Amerikanisches Schiff auf der Seite zu 10 Uhr wahr der Wind westlich

28 sten Abends fing ein Sturm aus West (an zu wehen), denn unser Schiff lag nahe an ein Pfahl, und daß Schiff welches uns zur seite lag drengte uns da fest an, so kamen wir bey daß hohe wasser mit unser Schiff auf dem Pfahl fest, unser Schiff legte sich ganz auf die seite zum Käntern ab, brachten gleich eine Leine von hinten ab, und hieften mit Hülfe von die Brandwache daß Schiff frey und daß

Schiff wahr dicht und gut wie früher, und lagen für Contr. Wind bis 3 ten, Sept den 4 ten, der Wind Norden & NO. zu Osten, machten uns fertig aus den Haven zu Gehen, Abends 7 Uhr segelten aus Haven Um 8 Uhr wurden von die Brandtwache Clariert, und gingen zu Anker, der Wind NO, Stiebe Kühle,

Sept 5 ten des Morgens 3 Uhr lüchten unser Ancker und gingen unter seegels der wind NO, und setzen unsern Cours, NWtW, beim loßmachen das Kreuzseegel fiel zu Maloer der Kochs Jung Heinrich Hansen von Neustadt von oben auf das verdeck, und zu gleich Todt auf der Stelle ohne ein laut von sich zu geben, bewahren dem selben so lange unter im Boot bis wir in Haven Carlsrona wahren, und ihm zu beerdigen, lassen, seit dem segelten mit verschiedenen Wind und wetter, worin nichts sonderlich vorgefallen,

Sept 11 ten. Mit Tages Anbruch bekamen die Küste von Carlsrona im Gesichte um 10 Uhr bekommen die Lotsen von Carlsrona zu Seite: welcher vorseegelte und kommen zu 11 Uhr in den Quranthienhaven Drodngsheer (Drottningskär auf der Insel Aspö) Ein, ½ Meile von Carlsrona, mit unser Schiff zu Ancker, der Wind ONO Stiebe Kühle

Septembr, 14 ten, Erhielten die Nachricht unser Kochs Junge zu beerdigen, brachten ihm in der Nähe am Klein Kirchehoff zu begraben,

October, 4 ten Erhielten die Order von die Qurantien Schlupe mit unsern Schiff nach den Qurantien Magazien zu legen, lüchten unser Anker und Fierten mit unser Worb Ancker und Kabeltau von Backbord, und mit unser Draggen von Steuerbort Seite mit eine Neue Trosche von 3 Zoll dick, zwischen die andere Qurantien Schiffe durch. Wurden gedrungen um das Kabeltau loß zu feiern (= fieren), und Stoppen das Schiff für den Draggen auf wobey unser Trosche sprang, und dadurch unsern Draggen von 200 £ schwer mit der Trosche verlohren ging, worüber mir viele mahle Nachgesucht haben, und dasselbe nicht wiedergefunden haben, legten uns unser Schiff so nahe wie es möglich wahr an die Brücke, wegen Mangel an Wasser könnten nicht so nahe kommen, daß man die Güter auf die Brücke legen können, Erhielten dadurch von Carlsrona einige Spiern und Bretter wodurch die am Lande gebracht wurden so haben wir von die spieren und Bretter eine Brücke gemacht um zu löschen.

5 ten Octr Machten den Anfang Zum Löschen, Hanpf und Segeltuch zum Garnier

12 ten entlösch. Nachmittag kahn der Quranthien Meister an Schiff um dasselbe aus zu räuchern und zu reinigen,

14 ten Octobr Machten den Anfang zum Laden und hatten die Lahdung den 16 ten Nachmittags den Rest im Schiff

17 ten. Setzten mit dem Schiff von die Quranthien Brücke ab, und gingen mit dem Schiff nach die Quranthien Rhede zu Ancker,

25 sten Erhielten unsere Pratica, und werden von Qurantien freigegeben und lagen die zeit da für wiedrigen winde bis den 6 ten Novembr,

Novembr den 6 ten. Vormittags um 11 ¾ Uhr setzten unsere Flagge zu, der Lots kähm an Schiff, lichten unser Anker und gingen unterseegels der Wind OZO flau, zu 2 ½ Uhr Passierten Aspö Schar W ¾ M(eilen) nach Giessung von uns, und der Lots ging von Schiff Steuern SW t S die Nacht über veränderlich und flau, den 7 ten Morgens 6 ½ Uhr lief der Wind auf SSW, stille Halsen um die Nord, zu nehmende Kühle zu 10 Uhr stachen ein Reef in Marstseegel und Besahn & Klüfock fest, zu 12 Uhr Peilten Bornholm die Nordhuck Süden 1/2 Ost 3 Meyl nach Giessung von uns, des Nachmittags wurde es immer Harter wehen zu 2 Uhr Halsen um die Sud stachen ein Reef in die Klüfock, des Abends 8 Uhr wurde es Handsahmer, Peilten daß feuer von Hammer huß W t S, 3 Meyl nach Giessung, hielten die Nacht für gerefte Seegels ab und zu der W(ind) SW & W tZ.

Novembr 8 ten, Der Wind WSW, & SW wehete sehr hart mit gerefte Marstseegel unser Deck wahr stetig mit See Wasser befül(l)t und müssen öfters Pumpen, Abends um 5 Uhr Halsen um die Sud. Pumpen öfters lenz Pumpe, Es wurde immer Starker wehen, mit Buhige Luft, aus SW,

d 9 ten Der wind SW. & WZW, mit Bühige Luft, zu 4 Uhr halsen Um die Süd Wehet Hart holten unser Großseegel an die Gaffel Nieder, durch den Schweren übergiegen sprang das Hinterlieck von daß Groß Seegel, und Schörte ganz auf, daß es ganz unbrauchbar währe, wie auch das kleine Stachseegel, sahen uns genöhtig weg zu kappen, um andere wieder unter zu schlagen um Schiff und

Ladung von Legerwalle Zu befreyen wobey daß Schiff heftig schlangerte und Arbeit wodurch daß vorderste Hoftau von große Wand (= Haupttau der Großwant) in Stücken sprang, Wir setzten ein Borg von eine Kette auf, und zu gleich eine Gien, des Nachmittag Zu 2 Uhr kommen unter Schwannix (= Svaneke) von Bornholm zu Ancker, liesen 3/4 theil von unser Kette vor welches circa 30 faden wahr, sahen unsere Tackelagie nach so viehl als möglich währe, des Nachts über guttes Wetter der Wind Wes(t)lich den 10 ten Des Abends 5 ¼ Uhr lüchten unser Anker um unsere Reise zu befördern, mit SW, wind, zu 11 ½ Uhr Passierten die Nordhuck von Bornholm, Peilten Selbige Sud 1/2 Meil Nach Giessung von uns, es wurde Immer harter Wehen, der Wind SW & Süden,

den 11 ten, Der Wind ZW t Westen Stiebe Kühle zu 3 Uhr halsen um die Süd mit zu nehmende Kühle zu 7 Uhr. Stachen alle Reffen in die Seegels; es wehete ein Sturm, dick mit Regen, hielten ab und zu unter Bornholm, des Nachmittags hielten mit mehre Schiffe ab, und kommen zu 2 ½ Uhr unter Nexo von Bornholm zu Anker, für unser Backbordt Anker mit einer Kette von 42 Faden lengte von 3 ½ zoll Englisch, worauf die Kette Ein Neues Tau auf gesplits (gespleißt) wahr, und vorgegeben hatten von das Tau mit, davor 40 bis 45 Faden, und unser Schiff lag fest, der (Wind) WSW: Wehete Hart, Abends gegen 7 Uhr Sprung der wind auf einmahl auf Norden & NNOst, mit ein Storm, zu 8 Uhr ließ unser Ancker loß, sahen uns genötigt Schiff und Ladung zu retten und nicht auf die Hinter uns liegen Schiffe frei von zu kommen, (unklare Formulierung!) wo wir uns genötigt sahen unser Tau zu kappen, in dem wir uns unsere Seegels vorher Bereit gemacht hätten, Beim Segels zu setzen, erhielt das Schiff die Grund und bekamen einige Schwere Stöße, nahmen die Besahn Nieder, wodurch das Schiff gleich abfiel und frei von die Grund wahr Peilten so gleich die Pumpe und Befunden daß daß Schiff mehr wasser zu nahm und müssen alle 2 Glaß Pumpen, und Steurten 4 Glasen S.t.O. der wind NNW, nach hero legten unter der wind, des Nachts 12 Uhr wenden um die Ost, Wehete Hart NNW, und müssen alle 2 Glasen Pumpen

Novemb 12 ten Der Wind NNW & NW t N. Wehte ein Sturm mit Starcken Regen, Zu 4 Uhr Halsen um die Sud, Stürmisch, WSW um 12 Uhr Halsen um die Nord, der Wind SW & WtN, mit Regen der Sturm nahm zu zu 4 Uhr wurde so hart daß wir unser Marst Segel auf Gien (= aufgeiten) wodurch es Schürte und ganz unbrauch(bar) wurde sahen uns genötigt zu Cappen, und um ein ander wieder unter zu schlagen, nach dem Lagen wir bey vor unser gerefte Stachfock und großseegel und dicht gerefte Besahn, Sehr Stürmisch Um 9 Uhr Abends Halsen um die Sud, der Wind SW & WNW, die See nahm immer zu daß Schiff Stampfte sehr hart, machen die Besahn fest, & kleine Stachseegel Zu 10 Uhr Abends Bekommen ein Brechse(e) über wodurch das Vorschiff ganz unter Wasser Stampfte beim aufheben der Klüverbaum dichte vor daß Esels hoff weg brach, wobey der Klüwer leider (= Klüverleiter) und beide groß Stengen Stagen sprangen so wie auch daß Loopstach. Da dieses uns alles vor den Bog arbeitete, waren wir genötigt, um (nicht) mehren Schaden an Schiff zu bekommen alles weg Zu Kappen, Ende von Stagen, Klüverbaum, und Klüver mit allen zugehörnden Klüverstamp und Bochstagen und allen zubehorigen Blocken nach dem Brachten wir unser Kabe(l)tau zum Nohtstach auf, und Schlugen unser zweite kleine Stachseegel unter welches vorhero bey den Umständen in zwei gebursten, und unbra(u)chbar wahr, den 13 ten bis 19 ten, Der Wind veränderlich die Zeit alle Tage mit Sturm, worunter wir oft mit kleine Sturmseegels getrieben, und alle 2 Glasen Lenz zu Pumpen,

19/20. Der Wind StO. & SSO, Um 10 Uhr vormittags: Peilten Ertho(l)m, in SWtS, 1 1/4 Meyl nach Giessung von uns der Wind SSO, zu nehmende Kühle Luft mit Hagel, des Nachmittags Passierten die Nordhuck von Bornholm zu 7 Uhr. Peilten das Feuer von Nordhuck in Sud Ost 2 1/2 Meil, setzten unsern Cours, WtS. 1/2 Süden, der Wind um laufend, um 1 Uhr. Hätten Witmund feuer in Gesicht um 1 Uhr Peilten Jasmund in Sud 1/2W, nach Giessung von uns 2 Meyl, und müssen öfters Pumpen der wind N t Westen,

21. bis 23 sten Die zeit der Wind veränderlich NtW & SO, gesegelt und Kähmen den 23 sten Nachmittags 2 ½ Uhr auf der Hiesiegen Rhede zu Ancker und lagen bis den 24 sten des Morgens, und lüchten unser Anker und kamen den 25 sten an die Stadt (d.h. Lübeck) im Baum, und

*be(fe)stigen unser Schiff und Pumpen oft Lenz, Wehren diese Schwere Reise, hat das Schiff sehr gelitten wie alle nach geblie(benen) Segel total sehr gelitten wie auch alles laufendes und stehendes Tauwerck und Blocken, welches die Wahrheit gemäß ist und von mir und meinen Leuten eigenhändig unterschrieben,  
Schiffer J.G. Schacht - Steuermann Martin Martensen - Zimmermann Peter Braren  
Koch Johann Borgerding - Matr. Georg N Müller - Mattrose A. Olafs  
Lübeck, den 25 sten Novembr 1831.*