

# Rechtsstreit um die „Victory“

(Text von Heinz Käisinger, Bilder von Wikipedia open Acces)

In England beginnt in diesem Jahr ein Gerichtsprozess um das Wrack eines barocken Kriegsschiffs der Royal Navy. Es geht darum, ob ein professionelles Bergeunternehmen das Wrack für sich beanspruchen und ausbeuten darf, oder ob es sich um ein – auch durch internationale Abkommen – geschütztes Kriegsgrab handelt. Im Klartext: Es geht um Geld.

Am 3. Oktober 1744 fuhr die &bdquo;Victory&ldquo; – nicht Lord Nelsons Flaggschiff, ein früheres – über den Ärmelkanal nach Hause, als sie in einen Sturm geriet. Am nächsten Nachmittag, nachdem sie, vermutlich in der Nähe der Kanalinseln, verschwunden war, wurde sie für verloren erklärt.

Mehr als 250 Jahre lang blieben die &bdquo;Victory&ldquo; und die 1150 Mann Besatzung verschollen. Dann, im Jahr 2008, wurde das Wrack von der in Florida ansässigen Firma Odyssey Marine Exploration gefunden, rund 100 Kilometer weit vom vermuteten Ort der Havarie entfernt. Im folgenden Jahr brachten Mitarbeiter des Unternehmens zwei bronzene Kanonen an die Oberfläche, eine mit dem Portrait Georgs I. und die andere mit dem Portrait Georg II.

Jetzt wird ein Rechtsstreit zwischen denen, die das Wrack bergen wollen, und denen, die wollen, dass es auf dem Meeresboden bleibt, geführt. Die Bergungswilligen argumentieren, dass das Wrack Gefahr läuft, durch Fischernetze, Erosion und illegal tätige Schatzsucher beschädigt und endgültig zerstört zu werden, und dass es durch eine Bergung für zukünftige Generationen erhalten bleiben würde. Die Gegner werfen der anderen Partei vor, dass sie professionelle, profitorientierte Schatzsucher seien, denen es darum ginge, die Funde (und damit englisches Kulturerbe) zu verhökern.

Die &bdquo;Victory&ldquo; stand unter dem Kommando von Admiral Sir John Balchen. Der hatte einen von den Franzosen bei Lissabon blockierten englischen Konvoi von Handelsschiffen befreit. Der Untergang der &bdquo;Victory&ldquo; auf ihrem Heimweg wird deshalb von vielen englischen Historikern als der wichtigste britische Schiffbruch nach der &bdquo;Mary Rose&ldquo; angesehen. Es wurde angenommen, dass das Schiff in der Nähe der Casquets, einer Gruppe von Felsen bei Alderney, gesunken ist. Sie wurde schließlich 62 Meilen entfernt von diesem vermuteten Ort und 75 Meter tief gefunden. Als Kriegsschiff Ersten Ranges mit intakter Bronzekanonierung (die Royal Navy würde später auf billigere Eisenkanonen umsteigen) ist das Wrack auch von großer technischer Bedeutung. Es gibt, darüber hinaus, Gerüchte, dass sie einen Geldschatz trug. Das aber wird von Historikern bestritten (siehe dazu weiter unten, 'die Victory').

Unmittelbar nach dem Wrackfund besorgte sich die Odyssey Marine Exploration vom britischen Verteidigungsministerium die Bergeerlaubnis, allerdings war schon jene rechtlich umstritten. Im Jahr 2012 schenkte der britische Staat das Wrack schließlich der Maritime Heritage Foundation (MHF). Diese schien zunächst unverdächtig, denn sie war von Lord Lingfield, einem direkten Nachfahren des Kommandanten der &bdquo;Victory&ldquo;, Admiral Sir John Balchen, gegründet worden. Zwei Jahre später bekam die Stiftung von Verteidigungsminister Michael Fallon die Erlaubnis, gefährdete Gegenstände aus dem Wrack an Land zu bringen. Erst jetzt aber gab die MHF bekannt, dass zwischenzeitlich ein Deal zwischen ihr und der Odyssey Marine Exploration ausgehandelt worden war: Jene sollte das Wrack verwerten und der Erlös im Verhältnis 80 zu 20 geteilt werden – während 80 Prozent der Erlöse bei Odyssey bleiben sollten, sollten an den britischen Staat nur 20 Prozent fließen.

Dieser nicht ganz saubere Deal weckte den Widerstand von Robert Yorke, dem Vorsitzenden des Joint Nautical Archaeology Policy Committee, das

Gremien mit Interessen in der nautischen Archäologie vertritt. Yorke sagte dazu: &bdquo;Das ist ein Kriegsgrab. Wir haben bereits zwei Schädel an Bord gefunden. Man gräbt ja auch nicht auf Kirchhöfen, in der Hoffnung, dass du Gold unter den Leichen findest.&ldquo;

Im Jahr 2015 hob Fallon, heute Sir Michael Fallon, seine Entscheidung auf, die MHF das Wrack ausheben zu lassen. Robert Yorke hatte damit gedroht, die Entscheidung des Verteidigungsministeriums gerichtlich prüfen zu lassen. Kürzlich verlautbarte das Ministerium, dass die Lage am Fundort des Wracks stabil sei und dieses vor Ort belassen werden sollte.

Dem MHF wurde jedoch eingeräumt, eine gerichtliche Überprüfung zur Entscheidung der Regierung zu beantragen, eine erste Anhörung soll in diesem Jahr stattfinden. Die MHF stellt sich nun auf den Standpunkt, dass die Zusage des Ministeriums rechtsverbindlich gewesen sei, und dass sie (die MHF) sich deshalb ebenso verbindlich zur Bergung verpflichtet habe. Zudem seien schon erhebliche Investorengelder geflossen, was auch bewiesen werden könne. Ein MHF-Sprecher fügte hinzu, dass von etwa 300 Schiffswracks, die von Odyssey entdeckt wurden &bdquo;...nicht ein einziges Artefakt verkauft wurde.&ldquo;

Nach dem Krimi um die Suche und die Identifikation der &bdquo;Victory&ldquo; steht jetzt also ein juristischer Krimi bevor. ATLANTIS

wird Sie auf dem Laufenden halten. (Bild oben:

Admiral Sir John Blachen wird von Marinehistorikern kritisch gesehen. Er soll durch seemännische Fehler den Untergang der &bdquo;Victory&ldquo; zu verantworten gehabt haben)

Die 'Victory'

(Bild: Die &bdquo;Victory&ldquo; in schwerer See. So stellte sich Maler Peter Monamy den Untergang des Schiffes vor)

Vorweg: Oft wird die &bdquo;Victory&ldquo; mit der HMS &bdquo;Victory&ldquo; Lord Nelsons verwechselt. Die britische Marine hatte im Verlauf ihrer Geschichte aber insgesamt fünf Schiffe, die den Namen Victory trugen. Die Buchstaben HMS, was für &bdquo;His/Her Majesties Ship&ldquo; steht, wurden erst Ende des 18. Jahrhunderts als Teil von Schiffsnamen eingeführt, weshalb die &bdquo;Victory&ldquo; Nr. 4 (um die es hier geht) noch schlicht &bdquo;Victory&ldquo; (ohne HMS) heißt.

Das Schiff war ein Neubau eines früheren Schiffes dieses Namens, das in der Werft beim Bau infolge von Kalfaterarbeiten abbrannte. Man verwendete beim Bau der &bdquo;Victory&ldquo; Bauteile vom alten Schiff um Kosten zu sparen. Es handelte sich um einen Dreimaster mit Rahsegeln, nur der Besanmast verfügte über ein kleineres Lateinersegel. Das Schiff war ziemlich groß und der Schwerpunkt lag auch reichlich hoch, weshalb es als schwer zu segeln galt und schon bei mäßigem Seitenwind neigte die &bdquo;Victory&ldquo; dazu, in eine ungünstige Lage nach Lee gedrückt zu werden. Diese mäßigen Segeleigenschaften mochten ihr später im Sturm zum Verhängnis geworden sein.

Die Victory hatte drei Decks und 100 Kanonen Bewaffnung. Sie wurde deshalb in der Royal Navy als Linienschiff Ersten Ranges geführt, wovon es insgesamt nur vier gab. Ihr Kommandant, Admiral Sir John Balchen, war nach Admiral Sir John Norris gar die Nummer zwei in der Royal Navy.

1744 wurde die &bdquo;Victory&ldquo; nach Lissabon geschickt, dort hinderten die Franzosen einen

Konvoi aus englischen Handelsschiffen an der Weiterreise. Balchen fuhr mit einem Geschwader aus insgesamt 33 Schiffen dazwischen und konnte die Handelsschiffe so heraushauen. Auf der Rückfahrt machte er einen Umweg über Gibraltar und nahm dort nachweislich 400 000 Pfund Sterling an Bord. Das dürfte der Anreiz sein, warum das Wrack heute bei der Odyssey Marine Exploration und der Maritime Heritage Foundation so begehrt ist. Historiker aber sagen, dass der Geldbetrag längst an die Niederländer weitergegeben worden sei, für die er bestimmt war.

Im Ärmelkanal

erwischte die Flottille dann einen sehr schweren Sturm. Die Begleitschiffe kamen mit teils schwersten Beschädigungen durch, die "Victory" scheiterte. Erst 250 Jahre später fand man das Wrack.