

MEIN LEBEN

von

Rudolf Fæhlmann

Kapitän 1. Ranges der kaiserlichen russischen Marine
Kommandant des Eisbrechers „Jermak“ 1904–1917

Kiel 1964

Zu Onkel Rudis Memoiren:

Jeder, der noch Onkel Rudi gekannt hat, wird sich an seine brillante Erzählkunst erinnern. Und dass er genug Stoff zum Erzählen hatte, vermag das beiliegende Bändchen nur anzudeuten. Viele der darin vorkommenden Episoden hat mancher von uns bereits viel ausführlicher von ihm persönlich gehört, nur die chronologische Reihenfolge war uns nie so ganz klar. Kein Wunder, dass Onkel Rudi immer wieder gebeten wurde, seine Erinnerungen zu Papier zu bringen. Er soll dieses Ansinnen jedoch immer mit der Bemerkung von sich gewiesen haben, er könne wohl erzählen aber nicht schreiben. Nur dem Umstand, dass eine Frau v. Engelhardt sich bereit erklärt hat, Onkel Rudis "Erzählungen" mitzuschreiben, verdanken wir ein Manuskript, das ungefähr 1935 entstanden ist und von dem nur ein bereits stark vergilbter und verbläster, von Onkel Rudi noch handschriftlich, leider recht unleserlich korrigierter Durchschlag für die vorliegende Drucklegung zur Verfügung stand. Als Herausgeber dieses Bändchens muss ich um Nachsicht für alle Fehler, besonders in den meist russischen Namen bitten, da die Zeit für eine sorgfältige Überprüfung nicht vorhanden war. Stilistisch wurde möglichst wenig geändert, um die Originalität der "Erzählung" nicht zu verfälschen.

Kiel, im Dezember 1964.

Berndt Leibert

PS: Eine Bildseite wird noch nachgeliefert.

Berichtigungen im Manuskript von Georg Faehlmann (Sohn):

- Seite 34 ...da **der Strom** nach Sudan setzte...
- Seite 45 ...gegenüber am **Grossmast** war sein Monogramm...
- Seite 63 ...auf **der ich kommandiert** war...
- Seite 68 ...Algier. **Eines Morgens im Indischen Ozean** kurz vor...
- Seite 81 ...Admiral **Nebagatoff**...
- Seite 84 ...Imperator **Nikolai I**...
- Seite 133 ...so dass es zur **Grundberührung** kam...

Jeder, der noch Onkel Rudi gekannt hat, wird sich an seine brillante

Erzählung
vermag o
wkommt
von ihm
pas nie s
zwischen v
Arztamer
er 17. Juni
eine Frau
"Erzählun
unverfäls
vorgeliebt
recht unkl
Druckleg
muss ich
Namen h
vorhande
Originals

Kiel im J
PS: Frau
Berichtig
Seite 34
Seite 47
Seite 61
Seite 64
Seite 81
Seite 84
Seite 133



MEIN LEBEN

von

Rudolf Fæhlmann

Kapitän 1. Ranges der kaiserlichen russischen Marine

Kommandant des Eisbrechers „Jermak“ 1904–1917

Kiel 1964

Das Manuskript wurde um 1935 in Reval abgeschlossen

MELN-ERAN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
1-11-00657

ESTONICA

1921 1013

Estonskaja Raamatu- ja Kirjandusmuuseumi Raamatu- ja Kirjandusmuuseumi

In der damals noch sehr kleinen estländischen Gouvernementsstadt Reval in einem staatlichen Hafengebäude bin ich am 14./26. Dezember 1864 geboren. Mein Vater, eigentlich Chemiker von Beruf, war Hafenmeister geworden. Von Kindheit an hatte er immer für die See geschwärmt und hielt sich mehrere Boote und Fahrzeuge. Meine Mutter war früh Waise geworden und von den Schwestern, Fräulein von Brevern's, auf dem Graf Stenbock'schen Gut Kolk erzogen worden. Ich war das jüngste Kind von 8 Geschwistern, von denen zwei bereits vor meiner Geburt gestorben waren. Eine Wärterin habe ich nie gehabt und schon als kleiner Bengel, als ich noch kaum gehen konnte, trieb ich mich im Hafen auf den Landungsbrücken herum. Mein Wächter, der mich vor dem sicheren Inswasserfallen beschützte, war ein großer Schäferhund "Louis". Rasch schloß ich Bekanntschaften, besonders mit den Schiffsköchen, die in der sogenannten Schiffsküche gegenüber unserer Hintertreppe, das Schiffessen kochten. Ein schwarzer Schiffskoch von riesiger Gestalt war mein ganz besonderer Freund, der aber leider nur englisch und sonst nur noch irgend eine mir unverständliche Sprache sprach, so daß ich mich nicht mit ihm unterhalten konnte, war aber trotzdem sein ausgesprochener Liebling.

Sehr früh schon begann meine Mutter mich zu unterrichten und mit fünf Jahren mußte ich durchaus das Einmaleins vollkommen beherrschen. Doch diese für mich sehr ungemütlichen Stunden hörten bald auf, denn meine Mutter erkrankte schwer an der Schwindsucht und starb im Frühjahr 1871. Im selben Jahr am Weihnachtsabend starb auch mein Vater. So blieb ich als siebenjähriges Kind elternlos zurück.

Mein einziger Bruder ging im Januar 1872 an die Universität nach Dorpat, meine älteste Schwester heiratete und wir übrigen Kinder wurden von Bekannten an Kindesstatt angenommen. Ich kam zu einem Freund meines Vaters, Herrn Nicolai Hippus, der unverheiratet und in mittleren Jahren war. Von ihm wurde ich zu einer alten Dame, Freundin meiner verstorbenen Mutter, in Pension zur Erziehung gegeben. Im Januar 1872 wurde ich in die Vorschule zu einer alten Dame, Frau Olga Hippus, geschickt und mußte dort ganz von vorn anfangen, denn anderthalb oder fast zwei Jahre hatte ich mich mit Lernen überhaupt nicht mehr befaßt. Bald hatte ich meine Altersgenossen eingeholt und manche auch überholt und im Dezember 1874 wollte meine Lehrerin Frau Hippus mich durch-

aus in die Quinta des Gymnasiums bringen. Ich wurde aber nur in die Septima aufgenommen mit allen übrigen Altersgenossen zusammen. In den unteren Klassen des Gymnasiums war ich entschieden ein guter Schüler, aber immer zu allen möglichen Streichen bereit. Anfangs ein ausgesprochen schwächliches Kind, hatte ich aus eigenem Antrieb durch Turnen an den Geräten unseres Schulhofes, bald meine Kräfte entwickelt. Ich las alles mögliche, was mir gerade in die Hände kam, denn eine Anleitung hatte ich nicht. Bei den alten Damen der Pension war Schmalhans Küchenmeister und ich litt fast immer unter einem Riesenhunger. Außerdem wurde ich so gut wie garnicht erzogen und hielt mich als Kind immer krumm, bis einmal bei einem Freunde, wo ich zum Abendessen war, die Hausfrau ganz leise die Bemerkung machte: "Wie der Rudi sich immer krumm hält!" Diese nicht direkt an mich gerichtete Rüge traf ihr Ziel, so daß es nachher von mir hieß, ich hätte ein Lineal verschluckt.

In der Quinta blieb ich leider sitzen, wurde dann allerdings Primus, kam aber in die Flegeljahre und wurde einfach faul. Durch meine ständig sich wiederholenden Streiche war ich schon berüchtigt und in der Schule ging es schwach vorwärts.

Unterdessen war mein Hang zum Seemannsleben immer stärker und stärker in mir erwacht und ich trieb mich jeden freien Augenblick im Hafen herum, machte auf den Schiffen Bekanntschaften mit Köchen, Steuerleuten und Matrosen, die offenbar an dem lebhaften Bengel Gefallen fanden und mir erlaubten in der Tackelage herumzuklettern. (Damals standen nur Segelschiffe im Hafen!) Dazwischen durfte ich sogar an den verschiedenen Arbeiten an Bord teilnehmen.

Ein Marine-Offizier, Kapitän von Scharenberg, der gleichzeitig Inspektor der Rettungsstation an unserer Küste war, ein alter Freund unseres Hauses, hatte auf meinen späteren Beruf einen entscheidenden Einfluß. Er besaß nacheinander mehrere Yachten, von denen die letzte die Schoneryacht "Dagmar" war. Mit diesem in der ganzen Stadt unter dem Namen "Onkel Pulli" wohlbekannten Herrn, war ich im Sommer meistens auf Fahrten. Im Jahre 1879 und besonders 1880 war ich bei ihm bereits Matrose, durfte Steuern und sonst jede Schiffsarbeit leisten. Im Jahre 1880 hatte er noch einen Knaben bei sich auf der Yacht. Das war der junge Graf Arved Stenbock, für den ich als der um einige Jahre ältere, so zu sagen Mentor wurde.

Mit Beginn der Schule im August 1881 sollte ich wieder aufs Gymnasium.

Meine Altersgenossen hatten mich um über ein Jahr überholt - ich war zweimal sitzengeblieben - und mir war es kränkend, daß ich mit 16 Jahren kaum reif für die Sekunda war. Als Turner wäre ich für die Prima reif gewesen oder hätte sogar schon Abiturient sein können, denn zum 250-jährigen Jubiläum des Gymnasiums fand ein großes Schulfest mit einem anschließenden Ausflug zum Vorort Liiva statt, wo unter anderem ein Schau- und Preisturnen veranstaltet wurde, bei dem ich den I. Preis erhielt.

Im Jahre 1881 kam ich durch die Vermittlung desselben Kapitäns, Herrn von Schrenberg, als Volontär auf das unter der Kriegsflagge fahrende Transportschiff "Samojed", dessen Führer Kapitänleutnant von Nolken war. Dort lernte ich das Steuern und Bootführen nach Marine-Begriffen, auch die Arbeiten in der Takelage.

Schon als Knabe bin ich viel gesegelt und hatte so ziemlich mein ganzes Taschengeld für Segelbootsmieten ausgegeben. Im Jahre 1878 verließ ein bekannter Herr Reval und überließ mir sein neues, in Finnland gebautes, zweimastiges Segelboot, auf dem ich die Revaler Bucht, Wulf und Nargen - zwei vorgelagerte Inseln - unsicher machte. Als Mannschaft dienten mir meine Schulkameraden.

In der Schule blieb ich nicht länger als ein paar Tage des II. Semesters 81. Auf einer Besprechung meines Pflegevaters mit Herrn v. Scharenberg, Baron von Nolken und meines Taufvaters, Rudolf Leibert, wurde beschlossen, mich nach Kronstadt zu einem Offizier zu schicken, der mich zum Eintritt in die Kaiserliche Marineschule in Petersburg vorbereiten sollte, und natürlich, mich sofort aus der Schule zu nehmen.

Das Transportschiff Samojed, offiziell Schoner genannt, war ein Dreimaster, von denen zwei Rahen hatten. Im Laufe des Sommers hatte ich durch die Freundlichkeit des I. Offiziers, Leutnant Wilhelmoff, in allen Stufen der Matrosenarbeit sowohl an Deck, wie auch in der Takelage, mitgearbeitet, war nach einem Monat sogar offizieller Bootsführer, stand meine Wache am Rade auf See unter Segeln und unter Dampf, hatte mir eine gewisse militärische Strammheit angelegt und gelernt, niemals im Schritt über Deck zu gehen, wenn man gerufen wurde. Schnelligkeit und Pünktlichkeit wurden sehr streng verlangt.

Bei einer unserer letzten Fahrten, backstags laufend, mußten wir plötzlich an-
 luven und sofort Brahmsegel bergen. Als ständiger Vorbrahmsegel mußte ich na-
 türlicher hinauf. Beim Festmachen des Segels, der Wind hatte noch zugelegt,
 riß eine der Zeisinge und ich wäre beinahe gefallen, konnte mich aber noch
 zufällig mit einer Hand und einem Bein an den Perten halten. Mein Nachbar,
 ein Matrose, der aus den südrussischen deutschen Kolonien stammte, rief ganz
 erschreckt aus: "Bei Gott Sie fallen" - auf deutsch, sonst sprach er immer rus-
 sisch - und half mir wieder auf die Rahe. Der Wachhabende Offizier überschrie
 den pfeifenden Wind und verlangte rascheres Arbeiten, was uns dann auch bald
 gelang. Außer dem Vorbrahmsegel hatte ich noch auf dem Klüverbaum der
 Mars- und Fockrah gearbeitet.

Durch meine praktischen Übungen auf kleinen Kaufarteschiffen hatte ich schon
 früher ziemlich alle nötigen Handgriffe gelernt.

Das Scheiden von der "Samojed" fiel mir bitter schwer. Bis zu meiner be-
 vorstehenden Abreise nach Kronstadt im September blieben mir noch einige
 Wochen und in dieser Zeit hatte ich noch Gelegenheit, ein paar Fahrten mit
 Herrn von Scharenberg auf seinem Schoner "Dagmar", schon als sein richtiger
 Gehilfe, zu machen.

Vor meiner Abreise wurde ich von meinen Kameraden und vielen Familien
 gefeiert. Den letzten Abend fand noch mir zu Ehren ein Kommers statt und
 den Tag darauf versammelten sich alle auf dem Bahnhof. Ich fühlte, daß ich
 in einen neuen Abschnitt meines Lebens treten sollte und der Abschied von der
 Heimat, allen Freunden, Kameraden und Bekannten fiel mir nicht leicht, hieß
 es doch in eine mir völlig unbekannte neue Welt hinausziehen.

An einem trüben regnerischen Herbstmorgen kamen wir in Kronstadt an. Der Offizier, der mich vorbereiten sollte, empfing mich sehr freundlich, aber das ganze Milieu machte einen wenig vertrauenerweckenden Eindruck. Er war verheiratet und seine Frau nichts weniger als sympatisch. Herr von Scharenberg, der mich hingebacht hatte, fuhr am selben Abend fort und ich blieb allein zurück. Einige Tage darauf kam der alte "Samojed" aus Reval nach Kronstadt um zu docken, und ich hatte die Freude, alle lieben bekannten Gesichter wiederzusehen. Doch bald hatte auch diese Freude ein Ende und die Präparationen zur Marineschule sollten beginnen.

Die russische Sprache beherrschte ich sehr mangelhaft und mußte den ganzen Kursus von sechs Klassen im russischen durchnehmen. Mein Lehrer war keineswegs dazu geeignet, mich irgendwie vorwärts zu bringen und ich versuchte selbst, so viel wie möglich auch selbständig zu arbeiten, aber bei meinem mangelhaften russisch ging es sehr schwer und langsam vorwärts. Im Oktober kam noch ein Schüler hinzu, der Bruder meiner Wirtin, kein angenehmer Kamerad.

Zu Weihnachten fuhr ich auf zwei Wochen nach Reval und versuchte meinem Pflegevater begreiflich zu machen, daß die Vorbereitung bei meinem bisherigen Lehrer keine genügende sei und schwerlich von einem Erfolg gekrönt sein könnte, aber irgend eine Änderung war zur Zeit nicht möglich. Am 5. Januar 1882 fuhr ich wieder nach Kronstadt zurück.

In Petersburg hatte ich eine verheiratete Schwester und in Peterhof eine Tante; letztere hatte ich im Laufe des Winters zweimal besucht. Bei meinem Lehrer war die Verpflegung sehr mangelhaft und, da in dem Hofe des großen Hauses, in dem wir wohnten, sich eine größere Werkstatt eines gewissen Meisters Hardesti befand, benutzte ich meine nicht sehr reichlichen Mußstunden, um dort in der Schmiede erstens meine Kräfte zu stählen, zweitens aber auch, um mir etwas Geld zu verdienen, mit dem ich meinen ständigen Hunger stillte. Bei größeren Arbeiten wurde ich als Zuschläger beschäftigt und nach meinen Begriffen fürstlich bezahlt; 70 Kopeken bekam ich an solchen Tagen. Dampfhammer gab es noch nicht und wir waren fünf Zuschläger, wenn größere Schmiedearbeiten verlangt wurden. Durch das unaufhörliche Hämmern hatte ich mir anfangs die Achselhöhle blutig gerieben und war einmal so müde, daß ich nicht den vom Schmied vorgezeigten Punkt treffen konnte, wobei er mir aus Wut beinahe seinen Handhammer an den Kopf

geworfen hätte, obwohl wir sonst gute Freunde waren.

Im März entschloß ich mich schließlich, Herrn von Scharenberg zu schreiben und ihn zu bitten, nach Kronstadt zu kommen, um persönlich mit mir Rücksprache zu nehmen. Er kam. Ich setzte ihm meine ganze Lage klar auseinander, erklärte ihm, daß es so nicht weiter ginge und bat ihn, meinem Pflegevater vorzuschlagen, mich zusammen mit einem Offizier der "Samojed" wohnen zu lassen und als Lehrer den Leutnant Bubnoff zu nehmen, der mich mit mehr Erfolg zum Examen in die Marineschule vorbereiten würde und mit dem ich schon alles besprochen hatte. Dieser Plan war entschieden annehmbar, da er mich von meinem früheren Lehrer erlöste, mehr Chancen zum Eintritt in die Marineschule bot und auch nicht wesentlich teurer war.

Nach einer Besprechung mit Herrn Hippus in Reval, dem ich auch geschrieben hatte, kam Herr v. Scharenberg wieder nach Kronstadt, bezahlte meinem früheren Lehrer das noch schuldige Honorar und ich zog in die Junggesellenwohnung zu meinem Freunde, zu dem auch noch sein Bruder sich zugesellte. Mein früherer Lehrer war wütend, aber es half ihm nichts.

Vom 1. April 1882 an begann mein Unterricht bei Herrn Leutnant Bubnoff (viele Jahre später war er Gehilfe des Marineministers). Ich stand jeden Tag um 5 Uhr auf, arbeitete den ganzen Tag mit einer Zwischenpause von zwei Stunden bis 9 auch 10 Uhr abends. Während dieser zwei freien Stunden aß ich Mittag und ging baden. So verging der Sommer 82 in strammer Arbeit. Im Juli fuhr ich in die Marineschule und reichte die nötigen Bittschriften und Dokumente ein. Dabei machte ich auch die Bekanntschaft des sogenannten "roten Heilands", der Spitznahme eines sehr wichtigen Schreibers in der Klassenkanzlei der Marineschule. Durch diesen Mann, nicht ganz ohne die nötigen Geldscheine, erhielt ich eine Menge Aufgaben, die den Examinanten meistens vorgelegt werden.

Bald darauf hatte ich mir den Finger verletzt, in den ein Kupfersplitter der Kaffeekanne geraten war. Der Finger schwoll an, ich hatte Kopfschmerzen und am Arm zeigten sich rote Streifen. Schließlich wurde ich zu einem Arzt ins Hospital gebracht, der mich sofort operierte. Zu meiner Schande muß ich gestehen, daß ich trotz starken Zusammennehmens und Zusammenbeißen meiner Zähne in Ohnmacht fiel.

Am 20. August hatten wir unser Pensum beendet, allerdings hatte Herr Bubnoff es nicht übernommen, mich im Französischen zu unterrichten; auch im kirchlich Slavonischen haperte es. Trotzdem fuhr ich voll freudiger Hoff-

nung am 21. August nach Petersburg, wo ich zu meiner Schwester zog, die leider sehr weit von der Marineschule wohnte. Am 27. August sollten alle Aspiranten antreten. Für die älteren Klassen waren 84 Knaben angemeldet bei nur 12 Vakanzen, in die unteren Klassen etwas über 100. Wie ich in die große Wartehalle eintrat, war der Saal schon ziemlich voll. Damen, höhere Offiziere mit Orden und Sternen und eine Menge junger Leute, kein einziges mir bekanntes Gesicht. Mit einemmal durchzuckte es mich; da war doch eine vertraute Erscheinung! Ich ging zu dem jungen Mann und fragte: "Puppi, willst Du auch Examen machen?" Er sah mich verdutzt an und sagte verächtlich: "Wer sind Sie?" Wie ich meinen Namen nannte, begrüßte er mich sehr herzlich. Wir waren zusammen in Reval in die Vorschule gegangen.

Am ersten Tage fand zunächst eine medizinische Untersuchung statt, die ich glänzend bestand. Einer der Ärzte fragte, ob ich auch meine Muskeln spannen könnte, worauf ich meine Bizeps spielen ließ, was ihn sehr befriedigte. Am zweiten Tage begannen die schriftlichen Examina, die mir auch zur Zufriedenheit gelangten. Beim Algebraexamen wurde ich an die Tafel gerufen und bekam von einem Offizier, den ich später sehr lieben lernte, eine Kubikwurzel aus einer sehr großen Formel zu ziehen. Ich fing an zu schreiben, doch reichte die Tafel nicht und wie er mich fragte, warum ich stehe, sagte ich ihm, die Tafel reiche nicht und außerdem falle diese Aufgabe aus dem Rahmen des Programms, worauf er mich auf meinen Platz schickte und mir eine gute Nummer stellte. Eines der letzten Examen war das Russische. Zum Unglück für mich, war von den drei Examinatoren nur ein alter Herr, ein Zivillist, nachgeblieben, der mich im kirchlich slavonischen prüfte. Ich laß ganz forsch, auch einige Fragen der Grammatik beantwortete ich richtig. Da fragte er mich etwas aus der Syntax und ich antwortete ganz rasch, es sei gleich dem Ablativus absolutus im lateinischen. Mit dieser Antwort war er sehr unzufrieden und aus mir unbekanntem Gründen stellte er mir für Slavonisch eine runde Null. Meine Durchschnittsnummer im Russischen war wohl genügend, aber die Null für Slavonisch war doch stehen geblieben, also quasi ein Durchfall. Das letzte Examen am 13. September war Französisch, dabei ging es mir ganz eigenartig. Ich saß neben einem früheren Realschüler aus Kronstadt und während des Diktats schielte ich öfters zu ihm hinüber. Er bekam eine sehr ungenügende Nummer und ich kam glänzend durch. Zum mündlichen Examen mußte ich ein Stück lesen, was gut ging. Ich bat die Herren Examinatoren, nicht ins Russische übersetzen zu müssen, sondern ins Deutsche, da ich eine deutsche Schule besucht hatte, was gnädigst gestattet wurde. So kam ich auch dabei durch. Am 15./27. September sollte die Aufnahme sein. Es

waren schon während der Examina einige abgefallen, die doch keine Aussicht hatten durchzukommen, so waren die Chancen zur Aufnahme größer. Am 15. früh versammelten sich die Schüler mit ihren Eltern und Verwandten im großen Saal und der Chef des Marine-Korps hielt eine Ansprache und teilte mit, daß in Anbetracht der bevorstehenden Vergrößerung der russischen Marine, die Zahl der Vakanzen erhöht sei, und zwar von 12 auf 18, und daß alle Waisen dabei besonders berücksichtigt werden sollen. Als er darauf die Namen der Angenommenen verlaß, ich war der 16. laut ausgehängter Examensliste, war mein Name ausgelassen, wohl aber verschiedene genannt, die weit unter mir waren. Ich war also nicht aufgenommen! Das war ein harter Schlag. Ein Knabe, Michael Filipoff, mit dem ich mich während der drei Wochen der Examenzeit angefreundet hatte, war unter mir, er war der 17., wurde aber aufgenommen.

Mit schwerem Herzen ging ich nach Hause zu meiner Schwester. Am nächsten Tage hatte ich mir offizielle Listen der Examinanten und deren Nummern verschafft und hoffte, irgendwie meine Aufnahme möglich zu machen. Mehrere mal war ich persönlich beim Marineminister, der mir schließlich mitteilte, daß nur die höchste Obrigkeit in dieser Frage entscheiden könne. Das war der Generaladmiral Großfürst Alexei Aleksandrowitsch.

Ich machte mich nach Peterhof zu meiner Tante auf, deren Mann dort Oberarzt am Kriegshospital war. Von dort beschloß ich zum Leibarzt des Kaisers, Geheimrat Dr. Hirsch, zu gehen und ihn zu bitten, wenn möglich eine Bittschrift mit den nötigen Papieren der Marineschule dem Generaladmiral zu übermitteln. Ich hatte erfahren, daß Dr. Hirsch ein Schulkamerad meines verstorbenen Vaters gewesen war.

Vorher hatte ich versucht, persönlich in das Palais des Großfürsten einzudringen, war aber nicht in die Nähe gelassen worden. So ging ich denn zum Geheimrat Dr. Hirsch, der mich sehr freundlich empfing; er erinnerte sich der Kameradschaft mit meinem Vater. Wie ich ihm meine Bitte vortrug, sagte er sehr erfreut: "Das trifft sich ja ausgezeichnet, der Großfürst ist gerade nebenan im Haus." Er ging aus dem Zimmer, kam bald wieder und erzählte, es sei ihm gelungen, die Bittschrift zu übergeben, und der Großfürst hätte versprochen sie zu beachten.

Ich wohnte in dieser Zeit bei meiner Tante in Peterhof. Nachdem ich eine Woche gewartet hatte und immer noch keine Antwort eingetroffen war, erhielt ich durch die Vermittlung meines Onkels einen Brief des Kommandanten von Peterhof, Generalleutnant von Freygang, eines alten Kaukasiers, an den Chef des damaligen Marine-Inspektionsdepartments (Marinestab). Ich machte

mich sofort nach Petersburg auf. Aus Geldmangel fuhr ich ca. die Hälfte der Strecke als blinder Passagier. Im Marineministerium im Empfangssaal fragte mich der diensttuende Beamte, was ich wünsche. Ich zeigte den Brief; er wollte ihn selbst übergeben. Ich antwortete, daß ich ihn persönlich abgeben muß. Er meldete mich bei Sr. Excellenz Vice Admiral Pereleschin, der mich bald rufen ließ. Ich trat ein und sah vor mir einen alten Herrn mit einem grauen Bart, unterhalb mittlerer Größe mit freundlichen Augen. Nach einer vorschriftsmäßigen Verbeugung überreichte ich meinen Brief, den er gleich öffnete und las. Darauf klingelte er nach dem diensttuenden Beamten und erkundigte sich, wo meine Angelegenheit sich befinde. Der verschwand, kam nach einigen Minuten zurück und meldete die Nummer der Abteilung, wonach ich mich dankend verabschiedete. Ich wollte zurück nach Peterhof, fuhr aber wieder nur bis Ligowo, von wo ich zu Fuß bis Peterhof weiter ging.

Tag um Tag verging ohne irgendwelche Nachricht. So kam der 2/14. Oktober heran. Nach dem Mittagessen wurde Familienrat gehalten. Nach längerem hin und her wurde entschieden, ich solle den nächsten Tag, einem Sonntag, frühzeitig nach Gatschina fahren und, wenn der Kaiser am Morgen aus der Kirche kommt, ihm persönlich eine Bittschrift überreichen, die von einem Schreiber des Hospitals geschrieben und von mir unterzeichnet worden war. Wir saßen beim Abendbrot zusammen, ich in mehr wie gedrückter Stimmung. Hier will ich noch erwähnen, daß ich einige Tage vorher in Kronstadt gewesen war und mich dort mit einem englischen Kapitän in Verbindung gesetzt hatte, der sich bereit erklärt hatte, mich mitzunehmen. Er wollte am 5. Oktober in See gehen. Ich hatte vor Verlassen Revals gesagt, daß ich entweder in der Uniform des Marinekadetten wiederkommen würde oder garnicht. Wenn also die letzte Chance einer Bittschrift an Seine Majestät nicht helfen sollte, würde ich auskneifen.

Doch es kam anders. Während wir noch zu Tisch saßen, kam ein Telegramm meiner Schwester aus Petersburg, in dem es hieß, daß ich als Kadett aufgenommen sei und am Montag um 8 Uhr früh antreten müsse. Ich sprang auf und wollte sofort nach Petersburg, aber meine Tante sagte, es sei sicher ein Mißverständnis, ich solle bis zum Morgen warten. Diese Nacht habe ich wenig geschlafen. Am Morgen fuhr ich los. Von meiner Tante hatte ich das nötige Reisegeld erhalten. In Petersburg wurde ich von meiner Schwester und ihrem Mann freudig empfangen, die mir sofort das für mich so wichtige Papier übergaben. Gleichzeitig war eine Transferte gekommen von meinem Pflegevater aus Reval, mit einer für mich sehr großen Summe und einem Brief, in dem er mir riet, alles stehen und liegen zu lassen und wieder nach Reval zurückzukehren.

Auf diesen Brief antwortete ich mit einem Freudentelegramm. Im Familienkreise meiner Schwester wurde das glückliche Ereignis gründlich gefeiert.

Am 4/16. Oktober 1882 wanderte ich zu Fuß durch die noch dunklen Straßen bis zur Marineschule, die ich lange vor 8 Uhr erreichte. Wie ich im Wartesaal der kommenden Dinge harrete, erschienen allmählich noch mehrere meiner Koexaminanten, die auch am 15/27. September nicht aufgenommen worden waren. Es stellte sich heraus, daß meine Bittschrift noch mehreren anderen zur Aufnahme verholten hatte. Einige Minuten vor 8 kam ein alter hagerer Kapitän zur See, mit einem langen weißen Bart. Er hielt eine kleine Liste in der Hand und rief uns namentlich auf, befahl uns zu folgen und verteilte uns in die entsprechenden Klassen. (Jede Stufe hatte drei Parallelklassen.) So hatte ich mein Ziel erreicht. Als Neueingetretener drei Wochen nach der Aufnahme, wurde ich natürlich auf die letzte Bank gesetzt und nahm an der ersten Stunde noch in Zivil teil. Mein Anzug war schon recht schäbig. In der großen Pause wurden wir Neulinge neu eingekleidet.

Die erste Woche verging in schärfster Arbeit. Das eifrige Nachholen, die lange Wartezeit vor der Entscheidung und die innere Aufregung hatten mich gesundheitlich mitgenommen und nach einer Turnstunde in der zweiten Woche wurde ich ins Lazarett gebracht. Nach kurzer Zeit hatte ich mich aber erholt und wurde dann auf meinen richtigen Platz in der Klasse gesetzt, denn meine Leistungen brachten mich in die Reihen der besseren Schüler. Bei den militärischen Übungen mit Gewehren etc. gehörte ich entschieden zu den Besten und wurde sogar, für den Fall einer größeren Parade Sr. Majestät dem Kaiser als Begleitung und für besondere Wünsche Ordinaretz im russischen ausersehen. Zu einer solchen Parade ist es leider nie gekommen.

Daß ich schließlich doch Marinekadett geworden war, gefiel mir im Grunde genommen nicht ganz, denn ich hatte von jeher den Wunsch gehabt, auf einem Handelsschiff (natürlich Segler) zu lernen und große Weltreisen zu machen. Aber bald hatte ich mich an mein neues Leben gewöhnt und mich mit vielen meiner Kameraden befreundet. Besonders mit M. Filipoff und W. Petruschewsky. Wir drei hielten sehr zusammen und beschäftigten uns in unseren Mußestunden viel mit Marinefragen. Deshalb wurde unserem Triumvirat auch bald ein entsprechender Spitzname gegeben. Die Zeit bis zum November verging rasch,

wir hatten gelernt, uns in Uniform zu bewegen und vorschriftsmäßig zu grüßen. Am letzten Sonnabend vor dem großen Schulfest, dem 6/19. November durften wir in voller Uniform auf Urlaub gehen. Die Knöpfe und Schnallen wurden geputzt, die Uniform und der Mantel eifrig gebürstet und der Pallasch mußte natürlich hübsch lakiert sein. Das Schulfest war eigentlich das Kirchenfest der Schule und begann mit einem längeren Gottesdienst, dem eine Parade der gesamten Kadetten in Gegenwart der höchsten Chargen der Marine und einer Menge Admirale folgte. Unter der Fahne des Marinekorps defilierten wir an allen hohen Herren vorbei. Nach der Parade fand ein großes Mittagessen in dem riesigen Saal der Marineschule statt, mit der traditionellen Gans. Jeder von uns hatte auf seinem Besteck auch noch ein halbes Pfund Konfekt. Die höheren Chargen der Marine saßen an einem Extratisch. Dieser große Saal, ganz ohne Kolonnen faßte 58 Tische, verschiedene Turngeräte der Kadetten, das Modell einer hölzernen Fregatte auf dem Stapel und das Modell einer alten Kriegsbrigg, welche zu diesem Fest immer getakelt wurde und mit gesetzten Segeln, Wimpeln und Heckflagge mit paradierte. Zwischen den Tischen vor der Brigg an dem einen Ende bis zu den Turngeräten am anderen Ende war genügend Raum für alle Kadetten. Etwa 400 Mann konnten sich dort aufstellen und paradiieren. Der große Festtag wurde mit einem kolossalen Ball beschlossen. Dieser Ball eröffnete die Wintersaison in Petersburg und es waren gewöhnlich gegen 3000 Personen geladen.

Dieses erste große Fest meines Lebens war für mich ein Ereignis. Getanzt habe ich damals noch nicht, aber die Augen habe ich mir ausgeschaut nach all den schönen Toiletten, Uniformen usw. Den nächsten Tag durften wir bis 12 Uhr schlafen - denn das Fest dauerte bis in den Morgen hinein - und Stunden wurden nicht gegeben.

Zu Weihnachten fuhr ich auf zwei Wochen nach Reval. Dort angekommen stürzte ich zu meinem Pflegevater, der noch schlief (der Zug kam gegen 8 Uhr an). Seine Freude war nicht gering, doch die Begrüßung kurz, denn er mußte ins Geschäft und ich natürlich zu meinen Geschwistern und Freunden. Gerade wie ich durch die Langstraße in den Börsengang gehen wollte, sah ich eine Gruppe meiner früheren Lehrer aus dem Gymnasium kommen. Ich blieb stehen und grüßte sehr stolz und militärisch. Alle bis auf einen, kamen sofort auf mich zu und wir begrüßten uns; sie gratulierten mir sehr herzlich zu meinen Erfolgen.

Am 5. Januar mußte ich wieder zurück in die Marineschule. Da ich Zeit bis zum 6. abends hatte, fuhr ich noch nach Peterhof zu meiner Tante, der ich

doch so viel zu verdanken hatte. Die Zeit in der Schule bis zur sogenannten Sommerkampagne, d. h. die praktischen Seefahrten, verging schnell und ich bestand auch die Examen zur Versetzung. Ende Mai sollten wir an Bord gebracht werden.

Als ich das erste Mal in Uniform auf Urlaub ging, besuchte ich einen Pflegebruder meines Pflegevaters, einen freundlichen älteren Herrn, der verheiratet war und drei Kinder hatte. Gleich am ersten Tage fühlte ich mich dort wohl und heimisch und blieb es auch bis in die spätesten Jahre hinein. Von diesem ersten Besuch an war das Haus Malmgren mein beständiges Urlaubsziel in Petersburg, da meine Schwester nicht immer dort wohnte. Nach Schluß der Schule und vor der Einschiffung hatten wir eine Woche Ferien. Malmgrens zogen im Frühjahr immer auf die "Datsche" (der Ausdruck für Sommervilla) in einen nah gelegenen Ort an einem finnischen See. Herr Malmgren hatte dort ein sehr schönes Segelboot, das er mir ganz zur Verfügung stellte, was von mir selbstverständlich voll ausgenutzt wurde.

Endlich kam der Tag unserer Einschiffung. Die meisten meiner Kameraden kamen zum ersten Mal aufs Wasser. Ich fühlte mich in meinem Element. Das erste Jahr fuhren wir auf einer kleinen Korvette. Weil es hauptsächlich Neulinge waren, mußten zuerst die verschiedenen Schiffsarbeiten gelehrt werden. Auf den Rahen arbeiteten wir Kadetten mit den Matrosen zusammen. Sehr viel Wert wurde auf das Bootsegeln gelegt. Zu diesem Zweck hatte die Korvette sieben sechsrudrige Schiffsboote, außer einer Barkasse und zwei Kuttern. Das Schulgeschwader bestand aus vier Korvetten, einem alten Kanonenboot und der zweimastigen kaiserlichen Segelyacht "Sabawa", die ganz nach dem Riß des berühmten Schoners "Amerika" gebaut worden war. Außerdem waren noch zwei kleine Kutter vorhanden, denn die Korvette von uns Jüngsten war nicht genügend groß, um alle gleichzeitig unterzubringen. Deshalb fuhren ein Teil der Kadetten abwechselnd auf einem der Kutter oder auf der Yacht "Sabawa". Unsere Korvette lag den größten Teil des Sommers auf einer abgelegenen Reede in den finnischen Schären, wo wir mit Segelmanövern und Bootsegeln beschäftigt wurden. Unsere Boote mußten wöchentlich von den Kadetten selbst gewaschen werden. Zu jeder Bootsübung wurde einer der Kadettenmannschaft als Führer ernannt. Nach einem Signal von der Korvette mußten wir einmal in einer Wasserstraße zwischen den Schären vor dem Winde hinlaufen und zurück zur Korvette durch die Enge kreuzen, was leider fast niemandem gelang. Unser ernannter Bootsführer verstand garnicht zu kreuzen und auf allgemeinen Wunsch der Mannschaft setzte ich mich ans Steuer und wir waren das einzige Boot, das in der Enge nicht an den Strand geworfen wurde, sondern mit richtigem Schlag an die Korvette herankamen.

Der Erste Offizier hatte den Führerwechsel mit dem Fernglas beobachten können und, wie wir an Bord kamen, erhielt ich nicht nur einen Verweis, sondern zur Strafe wurde mir für die ganze übrige Zeit das Recht der Führerschaft genommen.

Im Juli kam meine Abteilung auf die "Sabawa". Um diese Zeit hatte sich das ganze Schulgeschwader auf einer Reede in Finnland versammelt und es wurden Bootsregatten für alle Schiffe angeordnet. Da auf der "Sabawa" kein Boot für die Regatta vorhanden war, so wurde unserer Abteilung der Kutter Nr. 1 von unserer Korvette zur Verfügung gestellt. Als Führer für die erste Regatta wurde ich von den Kameraden gewählt. Einige Tage hatten wir Zeit mit dem Kutter zu trainieren, so daß ich die Eigenschaften des Boots kennen lernen konnte. Dieser Kutter hatte in den letzten Jahren keinen einzigen Preis gewonnen, aber durch die kameradschaftliche Disziplin, die während der Arbeit herrschte und dank des ständig guten Windes, gelang es mir als erster durchs Ziel zu gehen, trotzdem die Kutter von den anderen Schiffen des Geschwaders, die mit uns in einer Klasse segelten, größer waren und auch die besseren Segler hatten. Der Preis war kein sehr großer - eine silberne Uhr -, um so größer war aber mein Stolz. An der zweiten Regatta durfte ich als Preisträger nicht mehr teilnehmen und sie verlief für unser Boot nicht so günstig.

Im Laufe des Sommers besuchten wir einige Häfen des Finnischen Meerbusens und auf der "Sabawa" liefen wir in den Schären von Abo bis Trangsund, wo wir wieder an Bord unserer Korvette gingen.

Die zwei Wochen nach Schluß der Fahrzeit verbrachte ich in Reval. In der Nacht vom 9. auf den 10. September a. St. wütete ein furchtbarer Sturm in der Ostsee und im Finnischen Meerbusen. Ich erwachte sehr früh, zog mich schnell an und ging hinaus, um zu sehen, wie es auf der Reede aussah.

Der Sturm hatte einen Teil des Olaikirchendaches abgedeckt und sonst an den Häusern und Anlagen verschiedenen Schaden angerichtet. Als ich die Reede sehen konnte, bemerkte ich, wie die italienische Brigg "Katharina" von den Ankern gerissen wurde und auf die Untiefen zutrieb. Ich eilte zum "Fischgraben", wo sich die Rettungsstation befand. Das einzige Rettungsfahrzeug war ein Raketenapparat. Das Schiff lag aber zu weit vom Ufer. Mit mehreren Leuten nahmen wir ein Fischerboot und gingen hinaus, um die Mannschaft der scharf überliegenden Brigg zu bergen, was uns nach vielem gefährlichen Hin und Her und dreimaligen Versuchen, in die Nähe zu kommen, schließlich auch gelang.

Zu Hause fragte mich mein Pflegevater, wo ich gewesen wäre. Ich erzählte ihm kurz mein Erlebnis, was ihn furchtbar entsetzte. Er war ein Mensch der alten Schule und hatte für solche Extravaganzen nichts übrig, sie waren ihm ein Horror. Ein anständiger junger Mensch mußte nach seinen Begriffen immer nett gekleidet sein und sich zierlich und gesetzt benehmen, was bei mir keineswegs immer der Fall war.

Bald darauf fuhr ich zurück in die Marineschule. Wir fingen an Navigation und andere nautische Wissenschaften zu treiben. Ich wurde zum Gehilfen des Leiters gewählt, der die Modellbrigg vor dem Fest takeln mußte. Außerdem wurde ich mit einigen Kameraden dazu ernannt, abwechselnd die Portionen unserer Kompanie vor den Mahlzeiten auf ihre Zahl hin zu prüfen.

In einer der Turnstunden kam der Gehilfe des Direktors unerwartet zu uns herein, ging geradewegs auf mich zu und fragte mich, ob das was er in der Hand hielt, über mich geschrieben worden sei. In aller Unschuld meldete ich sofort, daß ich nichts getan hätte. Er lächelte und sagte dann nur, es betreffe eine Rettungsangelegenheit. Mit diesen Worten ging er hinaus. Nach einiger Zeit wurde ich in die Hauptkanzlei beordert, wo mir ein Tagesbefehl des General Admirals zum Lesen vorgelegt wurde. Darin wurde mir ein besonderer Dank Sr. Kaiserlichen Hoheit ausgesprochen für das forsche Benehmen während der Rettung im September.

Im zweiten Sommer fuhren wir auf einer anderen Korvette unter der Führung des Fregattenkapitäns Wladimer Messer - ein Seemann durch und durch. Ein strenger aber gerechter Führer für uns. Er führte seine Korvette wie ein kleines Boot und verlangte von seinen Kadetten rasches Arbeiten und von den Offizieren Pünktlichkeit. Wir kreuzten den Sommer über viel herum und die Fahrten in den Schären bei herrlichem Wetter waren eher eine Vergnügungstour. Weil die Korvette nicht genug Raum für alle hatte, wurde auch in diesem Jahr eine Abteilung abwechselnd auf einem alten Kanonenboot untergebracht, auf welchem wir Bekanntschaft mit der Maschine, dem Kessel und praktischer Navigation machten. Wir gingen auch Wachen als wachhabende Offiziere.

Nach Schluß dieser Fahrzeit konnte ich leider nicht auf Urlaub gehen, weil ich ein Nachexamen in analytischer Geometrie machen mußte. Während der Examen im Frühjahr war ich krank gewesen und hatte die Schlußarbeit nicht mit-schreiben können.

Das dritte Schuljahr stellte an uns schon größere Forderungen in den Spezial-fächern: Deviationstheorie, Schiffbau, Astronomie usw.

Zu Weihnachten fuhr ich nach Hause und verbrachte einige Tage auf Schloß Kolk bei meinem Freunde Graf Arved Stenbock, der im Herbst auch in die Marineschule eingetreten war.

Den kurzen Urlaub vor den sommerlichen Übungsfahrten verbrachte ich bei Malmgren's in der Villa in Finnland. Eines Tages fuhr ich in die Marineschule, wo ich dem dejourierenden Offizier begegnete. Er sah mich an und sagte kurz, ich sei nicht vorschriftsmäßig gekleidet. Ganz verdutzt befühlte ich mich von allen Seiten, fand aber nichts Unordentliches. Zu 2 Uhr sollte ich mich beim Direktor melden. Ich ging in meine Kompanie, wo ich mit Hallo empfangen wurde. Allmählich gingen die meisten fort und ich mußte allein dort sitzen und warten. Punkt 2 Uhr erschien ich beim Direktor. Er empfing mich wohlwollend und sagte, Seine Majestät der Kaiser habe mir für die Teilnahme an der Rettung der Mannschaft der italienischen Brigg "Katharina" im Jahre 1883 die silberne Rettungsmedaille verliehen. Ich war so verblüfft, daß ich kaum den notwendigen Dank hervorstottern konnte. In größter Eile lief ich zu unserem Korpsschneider und ließ mir das silberne Ding an meine Uniform anbringen. Auf dem Wege zum Finnischen Bahnhof traf ich ein paar gute Kameraden und forderte sie auf, mit mir zu Malmgren's zu kommen, wo die Medaille mit einem solennen Abendessen und einem guten Trunk gefeiert wurde. Nachher segelten wir noch die halbe Nacht durch.

Bald ging es an Bord einer Korvette, die auch eine Maschine besaß. Unser ganzer Zötus war in zwei Abteilungen geteilt, von denen die eine auf der Korvette fuhr, während die andere in den Schären auf einer Hulk lebte und unter Anleitung von Offizieren sich mit praktischen Küstenvermessungen und Zusammenstellung von Karten befaßte. Der Sommer 1885 war wunderschön und sehr trocken. Wir genossen unser Leben während der Küstenvermessung in vollen Zügen, obgleich wir sehr früh heraus mußten und oft den ganzen Tag auf den verschiedenen Inseln mit Instrumentenarbeit zubrachten. Außerdem wurden täglich Sonnenhöhen im künstlichen Horizont genommen, ein Chronometerjournal geführt und die verschiedensten Berechnungen gemacht. Die Besseren von uns, ungefähr fünf Mann, bekamen den Auftrag ganz im Geheimen und unbemerkt den Plan einer Küstenbatterie aufzunehmen, was uns ausgezeichnet gelang. Oft wurden wir, wenn wir dort, scheinbar spazierend, heimlich die Entfernungen in Schritten maßen, von den Wachen angerannt und weggeschickt aber - wie gesagt - wir schafften es doch.

Während unseres Aufenthalts auf der Hulk wurde viel gebadet, manche brachten es bis auf 20 mal am Tage. Auf der Korvette machten wir die

gewöhnlichen Touren im Finnischen Meerbusen und in einem Teil der Ostsee.

Nach unserer Rückkehr in die Marineschule wurden wir zu Gardemarins (Seekadetten) befördert. Unser äußeres Abzeichen war ein unklarer goldener Anker auf weißen Achselstücken.

Als Gardemarine waren wir sehr beschäftigt, wir hatten damals täglich von 8 - 11 Uhr Stunden; von 1/2 12 - 1/2 1 Uhr irgend welche praktische Arbeiten; Chronometer, Sonnenhöhen mit dem Sextanten usw. Um 1 Uhr war Mittag und Pause bis 3 Uhr, dann bis 6 Uhr wieder Stunden, um 6 Uhr Abendbrot, von 1/2 7 - 1/2 8 Uhr Turnen oder praktische Arbeiten in der Chemie oder Artillerie-Exerzieren, um 9 Uhr Tee und nachher noch zweimal wöchentlich ein Geschichtsvortrag von einem Professor über die neuere Geschichte. Auf diese Art hatten wir kaum Zeit, uns für den nächsten Tag vorzubereiten. Zu Ostern begannen wir mit den Schlußexamen, welche bis in den Mai hinein dauerten. Von meinem Zötus bestanden alle.

Unsere letzte Seefahrt als Zöglinge der Marineschule machten wir mit der Korvette "Askjold". Zu unserer allgemeinen Freude wieder unter dem Befehl unseres so beliebten Kapitän Messer's.

Diese letzte Fahrt war durchaus ernst zu nehmen, wir kreuzten in der Ostsee und, nachdem das übrige Geschwader schon seine Fahrzeit beendet hatte, blieben wir bis in den September hinein auf See.

Vor Abschluß unserer Fahrzeit mußten wir ein praktisches Examen ablegen, das alle mehr oder weniger gut bestanden. Unser sonst so strenger Kapitän Messer hatte uns einmal erlaubt, in Helsingfors einen Ball an Bord zu geben. Wir waren alle begeistert, aber es fehlte uns an bekannten Damen. Einige von uns erhielten Urlaub an Land, um in der Festung Sweaborg die Offiziersfamilien zu dem Ball aufzufordern, während andere bei verschiedenen Adressen in Helsingfors versuchten, einige Damen einzuladen. Am Festtage arbeiteten wir vom frühen Morgen an. Ein Zelt wurde errichtet, unter dem Heck über dem Schraubenbrummen ein lauschiger Winkel gebaut, wo die einzige Beleuchtung einige Positions-Laternen bildeten. Flaggen wurden zur Dekoration benutzt und aus Kojen wurden Divane und Sitzgelegenheiten geschaffen. Das Fest durfte von 2 Uhr mittags bis 8 Uhr abends dauern. Kapitän Messer hatte seine Kajüte als Damenzimmer abgetreten. Zu unserem großen Schreck fing es um Punkt 12 Uhr an zu regnen. Trotzdem trafen gegen 2 Uhr die Gäste ein. Getanzt wurde viel und das Fest hatte einen guten Schwung. Um 8 Uhr mußten die Gäste scheiden. Beiden Teilen tat es leid. Kapitän Messer, der sich die ganze Zeit irgendwo verborgen gehalten hatte, wurde auf allgemeinen

Wunsch der Gäste an Deck gebeten und alle bedankten sich bei dem freundlichen Hausherrn. Er fühlte sich bedrückt, denn Bälle und Gäste waren nicht gerade seine Passion, trotzdem begleitete er alle bis zum Fallreep. Uns war erlaubt worden, die Damen noch bis an Land zu begleiten, was von vielen ausgenutzt wurde.

In Kronstadt angekommen mußten wir noch beim Abtakeln fest Hand anlegen und wurden dann ins Marinekorps geschickt, wo der Unterricht bereits begonnen hatte. Wir kehrten nicht mehr in unser Kompanie-Lokal zurück, welches vom nächsten Zötus besetzt war, sondern diejenigen, die keine Angehörigen in Petersburg hatten, lebten bis zur Beförderung in einem Abteil des Hospitals. Die Zeit bis zur Beförderung kam uns sehr lang vor. Die Kadettenuniform war abgetragen, die Offiziersuniform lag bereit, es fehlte nur der allerhöchste Befehl.

Eines Tages, es war am 2. Oktober, machte ich mich in die Marineschule auf. Wie ich über den Platz bei der Nikolaibrücke gehe, sehe ich eine Menge junger Offiziere, die in voller Uniform irgendwohin führen. Ich grüßte vorschriftsmäßig und wunderte mich sehr, daß ich von den jungen Herren mit Händewinken begrüßt wurde. Es waren meine Kameraden, denn der allerhöchste Befehl war diesen Morgen gekommen. Ich kehrte sofort um, lief zu Malmgrens, zog meine neue Uniform an und konnte gerade noch meine Kameraden zur Zeit einholen. Von meinem Pflegevater hatte ich zur Beförderung einen ansehnlichen Zuschuß erhalten und dadurch meine Ausrüstung sehr komplett besorgen können. Im ganzen war mein Zötus kein wohlhabender. Nach vier Tagen wurden wir alle in die Marineschule zitiert. Ein feierlicher Entlassungsaktus und die Vereidigung fanden statt. Damals wurde man erst als Offizier vereidigt. Zugegen waren alle Spitzen des Marineressorts, alle Verwandten und Bekannten der neugebackenen Offiziere. Die Gardemarine-Kompanie mit der Fahne hatte die Ehrenwache und alle Kadetten standen im Karré im Saal. Von einem erhöhten Podium hielt der Direktor eine Ansprache, wonach er jeden einzelnen aufrief und ihm sein Diplom überreichte.

Am nächsten Tage führen wir alle nach Gatschina, um uns Sr. Majestät dem Kaiser vorzustellen. Wir mußten lange warten, bis Ihre Majestäten, der Kaiser und die Kaiserin, erschienen, gefolgt von einer Suite. Aleksander III. hielt eine kurze Ansprache und ließ sich jeden einzeln vorstellen, den er dann scharf ansah. Darauf wurden wir entlassen und in einem separaten Saal wurde uns ein kaiserliches Frühstück serviert.

Den Tag darauf traten wir alle einen zweimonatigen Urlaub an, den ich in Reval verbrachte.

In meiner Heimatstadt wurde ich mit offenen Armen empfangen. Überall machte ich Besuche, Visiten, nahm an Tanzabenden teil und verbrachte einen angenehmen Urlaub.

Ich sehnte mich jetzt nach einer größeren Reise. Im Dezember sollte ein in Norwegen gebautes Schiff, die "Aleut", nach Wladiwostok gehen. Durch Vermittlung mehrerer höher gestellter Herren wäre es mir beinahe gelungen, auf die "Aleut" kommandiert zu werden. Aber es hat nicht sollen sein.

Am 20. Dezember war unser Urlaub um. Vorher schon war ich einmal mit meinem Freunde, Filipoff, in Kronstadt gewesen und hatte für uns drei (Petruschewsky zog auch zu uns) eine kleine Wohnung gemietet. Eine alte Köchin war auch bald aufgetrieben, Holz gekauft und alte Möbel von Bekannten und Verwandten geliehen, so daß wir uns gut einrichten konnten. Das Meer war schon gefroren, aber das Eis noch zu schwach und für Menschen und Fuhrwerke noch unpassierbar. Zwei kleine Eisbrecher, die ersten Schraubeneisbrecher, unterhielten eine sehr unregelmäßige Verbindung. Die paar Meilen von Kronstadt nach Oranienbaum wurden von 2 Uhr bis 10 Uhr abends zurückgelegt, wobei, um vorwärts zu kommen, oft alle Passagiere von einer Bordseite zur anderen Bordseite laufen mußten, um durch Schwanken das kleine Schiffchen wieder in Fahrt zu bringen.

Den ersten Morgen nach unserem Urlaub traten wir drei in voller Uniform in der dritten Matrosendivision, der wir zugeteilt waren, an. Wir stellten uns unserem Chef vor und machten die Bekanntschaft der älteren Offiziere. Bald begann auch der Dienst. Wir mußten mit den Matrosen verschiedene Frontübungen machen und ihnen Schreiben und Lesen beibringen (60 % ungefähr waren Analphabeten), Wachposten beziehen usw.

Um Neujahr herum konnte ich nach Petersburg, mußte aber zum Jordanfest am 6/19. Januar wieder zurück sein. Ich hatte den Auftrag, mit zwei Kompanien Matrosen den Zugang zur Wasserheiligung, Jordan genannt, beim sogenannten Petersburger Tor, abzusperren. Die Prozession der Geistlichen und alle offiziellen Persönlichkeiten wurden durchgelassen, das Volk aber, das immer zu solchen kirchlichen Festlichkeiten heranströmt und am Jordantage im eben geheiligten Eiswasser zu baden liebte, sollte von uns abgehalten werden.

Kaum hatte die Prozession meine Reihen passiert, kommandierte ich "Kehrt!", schloß den Durchgang und stand dem Volk mit gefällten Bajonetten gegenüber. Die Wut des Mobs war groß und die Bajonette fingen Pelzmützen und andere kleine Gegenstände auf, die auf meine Leute geworfen wurden.

Etwa zwei Wochen später erhielt unsere Division den Befehl, einen in der Fabrik Britneff gebauten Eisbrecher bis zum Hafen und aufs Eis zu ziehen. Die Fabrik hatte schon einen Versuch mit Liniensoldaten und Artilleristen gemacht. Aber umsonst. Unser Divisionschef ließ mich rufen und fragte, ob ich es übernehmen würde. Ich ging natürlich mit Freuden darauf ein und war den nächsten Tag schon beim Morgengrauen mit meinen Leuten auf der Fabrik, wo das kleine Fahrzeug auf einem riesigen Stapellaufschlitten stand. Ich verteilte meine 300 Mann und gab auf jedes Tau einen Unteroffizier. Ich hatte meinen Matrosen gesagt, ich würde so kommandieren, als ob sie eine Barkasse zu heißen hätten. Ich stellte mich vorn auf und begann. Wider alles Erwarten des Eigentümers ging es mit sausender Fahrt los, so daß wir bei einer Biegung das neugebaute Schiff fast umgeworfen hätten. Es dauerte keine Stunde, so war der Eisbrecher vom Stapel gelassen, aber nicht ins Wasser, sondern aufs Eis.

Den Winter über kam unsreiner nur selten aus Kronstadt fort, man hatte bald dieses, bald jenes dienstlich zu tun. Die Analphabeten waren zwischen uns jüngere Offiziere in Gruppen verteilt. Ich konnte sie nur buchstabieren lehren, während andere sich an das Lautsystem hielten, das mir unbekannt war. Zum Frühjahr hatte ich die Genugtuung, daß meine Leute ziemlich richtig schreiben konnten, denn durch das Buchstabieren waren ihnen die einzelnen Silben sowohl gedruckt, als auch geschrieben bekannt, wogegen bei den anderen Gruppen, in denen nach der Lautlehre unterrichtet worden war, es mit dem Schreiben haperte.

Im Februar kamen die neuen Rekruten an und ich wurde mit mehreren anderen Kameraden zu deren Einexerzieren abkommandiert. Der russische Bauer, und wir hatten meist nur Leute vom Pfluge, ist sehr gelehrig und bis auf einige sehr vereinzelt Ausnahmen, die extra vorgenommen werden mußten, konnten wir zu Ostern schon die Neulinge der Obrigkeit vorstellen. Sie waren fertig einexerziert, wurden zu Matrosen ernannt und vereidigt.

Im Frühjahr wurde das bevorstehende Programm der Fahrzeit sowohl für lange wie auch für kurze Fahrten in den inneren Gewässern vom Marineministerium ausgearbeitet und bestätigt. Jetzt versuchte jeder, irgendwie zu einem bekannten Kommandeur an Bord zu kommen und womöglich auf weitere Fahr-

ten, was aber leider immer nur wenigen gelang. Unser Dreiblatt, welches schon im Laufe des Winters unseren lieben Kapitän Messer öfters besucht hatte, wurde von ihm auf sein Schiff genommen. Er führte die alte Fregatte "Knjas Pojarsky" (Fürst Pojarsky) und war dem praktischen Geschwader zum Sommer zugeteilt worden. Damals überwinterten die Schiffe ganz abgetakelt mit auseinandergenommener Maschine, so daß die notwendige Zu- und Ausrüstung im Frühjahr jedesmal neu begonnen werden mußte. Da gab es nicht wenig Arbeit. Früh um 1/2 6 Uhr mußten wir schon auf dem Kasernenhof sein, die Mannschaft überzählen und an Bord führen, wo unter Leitung des I. Offiziers und der übrigen älteren Offiziere, die Arbeiten für den Tag verteilt wurden.

Im Mai wurde das praktische Geschwader in Dienst gestellt. Es besuchte die russischen Häfen des Finnischen Meerbusens und des baltischen Meeres. Es wurden Evolutionen des ganzen Geschwaders, Schießübungen etc. veranstaltet. Vor Schluß der Navigation wurden alle Schiffe zu verschiedenen Manövern in zwei Geschwader geteilt. Unter anderem sollte unsere Abteilung auf der Reede von Trangsund liegend mit Dampfkuttern, Torpedos, Schnellfeuerkanonen und anderen Waffen armiert, einen Torpedoboot-Scheinangriff abschlagen. Bei dieser Gelegenheit hatte ich das Unglück, daß unser Dampfkutter von einem Torpedoboot überrannt und ich dabei am Rücken verwundet wurde. Der Dampfkutter ging unter, unsere ganze Mannschaft konnte aber gerettet werden. Meine Wunde, obgleich ganz nah am Kreuz, war bald geheilt und ich wieder dienstfähig.

Nach dreimonatiger praktischer Fahrzeit ging es wieder nach Kronstadt zurück. In diesem Jahr beendeten mehrere unserer jüngeren Kameraden die Marineschule, mit denen wir uns zusammen taten und eine große Kommune bildeten. Petruschewsky, mein Freund, zog es vor, mit anderen zu wohnen. Wir hatten uns eine schöne Wohnung genommen, sogar mit Parkett-Fußböden, die der Hauswirt anfangs nicht vermieten wollte, als er hörte, wir würden sechs Mann hoch dort einziehen. Er ließ sich aber schließlich doch dazu überreden, und wie wir im Frühjahr die Wohnung liquidieren mußten, tat es ihm sehr leid, uns scheiden zu sehen.

Im Winter 1887/88 besuchte ich Navigationskurse, um mich als Navigationsoffizier zu spezialisieren. Wir besuchten oft das Marinekasino und die dort stattfindenden Tanzabende. Ich verkehrte viel in Petersburg im Hause des Kaiserlichen Leibarztes Dr. Hirsch, wo ich immer eine freundliche Aufnahme fand.

Im Sommer 88 blieb ich ohne Schiff. Im Juli kam ich durch die Vermittlung von Dr. Hirsch in die Marineabteilung der Kaiserlichen Schutztruppe in Peterhof auf einen kleinen Dampfer "Possylnoy". Das war nur in gewisser Beziehung vorteilhaft, denn einerseits wurden verhältnismäßig hohe Diäten gezahlt, andererseits zählten jedoch die Fahrten fast garnicht für den Seefahrtszensus, Jeder Offizier jeden Ranges mußte eine bestimmte Fahrzeit hinter sich haben, ohne die er nicht weiter avancieren konnte. Es wurden jährlich wenig Schiffe in Dienst gestellt und die Zahl der Offiziere, besonders der jüngeren, war verhältnismäßig groß. Bei Kommandierung auf längere Fahrten wurden diejenigen Offiziere begünstigt, die für ihre Anciennität wenig Fahrzeit hatten. Der Sommer war kalt und feucht, bot aber trotzdem viel Interessantes. Kaiser Wilhelm II. kam mit einem Geschwader nach Kronstadt zu Kaiser Aleksander III. Zum Namenstag der Kaiserin am 22. Juli/3. August waren der Kaiserliche Park und die Fontänen fantastisch illuminiert und auf dem Meer wurde ein Feuerwerk abgebrannt. Es sah aus, als ob ein erleuchtetes Schiff mit Masten, Rahen, etc. Salutschüsse abgab. Wir von der Schutztruppe hatten zu allen Festlichkeiten im Park freien Zutritt.

Im Herbst war ich in Kronstadt in der Matrosendivision stellvertretender Adjutant, als ich die Trauerbotschaft erhielt, daß mein Pflegevater im Sterben liege. Ich erhielt sofort Urlaub, fand ihn aber nicht mehr lebend vor. Jetzt stand ich ganz allein in der Welt ohne jegliche Unterstützung. Mein lieber Pflegevater hatte mir allerdings eine kleine Summe vererbt, die ich aber nicht antasten wollte.

Im Herbst hatte auch mein junger Freund, Arved Graf Stenbock, die Marineschule beendet und wir wohnten bis zum Frühling 89 zusammen. Mein alter Gönner, Kapitän zur See Messer, hatte mir vorgeschlagen, im Sommer eine Schonerbrigg im Schulgeschwader zu führen, aber ich mußte es schweren Herzens ausschlagen, weil mir eine Kommandierung auf die Fregatte "Wladimer Monomach" bevorstand, die nach Ostasien sollte.

Der Kommandant der Fregatte war der sehr bekannte Kapitän zur See Dubassoff. Im Juni begann die Zurüstung des Schiffes, es war noch ohne Masten und sollte verschiedene Verbesserungen erhalten, so auch zwei besonders schnelle Dampfkutter, sogenannte Torpedokutter. Es gab alle Hände voll zu tun, beim Wechseln der beiden Propeller erhielt ich den Befehl, dieselben aus dem Dock in eins der Magazine zu schaffen. Es mußte alles mit Menschenkräften geschehen und eigentümlicherweise wurde ich immer zu Arbeiten ernannt, bei denen man die Leute besonders anfeuern mußte. Kaum waren wir ausgedockt, begann das Einsetzen der Masten. Da wir viele Offiziere an Bord

hatten, wurden die jüngeren zu Marsältesten ernannt. Ich erhielt den Vortop und habe den ganzen Mast, vom Einsetzen angefangen bis zur Bramstenge getakelt. Die Mannschaft wurde vom Kapitän extra gewählt, auch die Offiziere, von denen wir mehrere außeretmäßige an Bord hatten.

Erst im Oktober wurde der Tag des Auslaufens bestimmt. Es sollte am 3. November n. St. 1889 losgehen. Das war ein unangenehmer feuchter richtiger nördlicher Herbsttag, mit kleinen Böen und Sprühregen. Trotzdem waren eine Menge Menschen zum Abschiedsfrühstück erschienen, welches bis in den späten Nachmittag hinein dauerte. Bevor wir Kronstadt verließen, nahmen wir noch Munition auf, und wenige nahe Bekannte, nur Offiziere, kamen noch, um sich von uns zu verabschieden. Zu mir kam Graf Arved Stenbock. Wir fühlten beide, daß wir uns nicht so bald wiedersehen werden. So kam es auch, denn erst im Jahre 1911 trafen wir uns wieder. Doch davon später.

Auf dem Wege nach Kiel liefen wir noch auf einige Stunden Reval an. Ich hatte die Möglichkeit an Land zu gehen und mich von den Meinigen zu verabschieden. Bei meiner ältesten Schwester fand ich ihren Sohn in den letzten Zügen. Er war schwindsüchtig.

Unser erster ausländischer Hafen war Kiel, wo wir mit den dort stationierten deutschen Kriegsschiffen eifrig verkehrten. Ein Mittag bei uns, ein Mittag an Bord des Wachschiffes, ein Diner bei unserem Konsul Herrn v. Bremen, ein Abend im Kasino ließen die Zeit rasch vergehen.

Von dort ging es nach Plymouth, von wo einige von uns Gelegenheit hatten nach London zu fahren. Ich war leider dienstlich verhindert, auch fehlte mir das nötige Kleingeld. Aus Plymouth ging es nach Cherbourg, wo wir auch einige Tage verbrachten. Während wir dort die Anker lichteten, brach bei uns an Bord eine Influenza Epidemie aus und im Laufe einer Stunde erkrankten gegen 200 Mann. Die Biscaya brachte wie immer schweres Wetter. Unsere Fregatte hielt sich großartig. In diese Zeit fiel das Fest des St. Georg Ordens, und da unser Kommandant und der Bootsmann beide Georgsritter waren, wurde das Fest kräftig gefeiert. Während des Essens in der Offiziersmesse holte die Fregatte ein paar mal tüchtig über und es war interessant zu beobachten, wer wonach griff. Unser Tisch, hauptsächlich Subs, griffen nach den Weinflaschen.



K. M. 1900

Als wir St. Vinzent passierten war die Influenza Epidemie überstanden. Wir liefen Kadix an, wo unsere Weinvorräte mit gutem Cherry vervollkommnet wurden. An Bord wurden wir von Einheimischen besucht und manche Aufnahmen wurden gemacht. Ein Ball fand bei unserem Generalkonsul statt, an dem eine Menge andalusischer Schönheiten teilnahmen. Uns mutete die Sitte komisch an, daß eine Braut nicht mit anderen Herren außer ihrem Bräutigam tanzen durfte, doch irgendwie übergingen wir diese Sitte und eine gewisse Mercedes schwang sich bald in den Armen verschiedener Offiziere,

Aus Kadix gingen wir nach Gibraltar, wo wir auf der äußeren Reede vor Anker gingen. Da die Reede stark variierende Tiefen aufwies, war zu wenig Kette vorbereitet worden und statt auf 30 Faden ging der Anker auf 60 Faden in die Tiefe. Natürlich brach die Kette und 3 Tage suchten wir unseren verlorenen Anker, bis wir ihn fanden. Dadurch hatte ich nicht die Möglichkeit an Land zu gehen. Ich suchte vom Morgen bis zum Abend auf der Barkasse sitzend unseren Anker. So habe ich die große Festung nur durch das Fernglas von der Reede aus bewundern können. Über Malta (Chitaveccia wurde hoch zu Roß besucht) ging es nach Neapel. Gleich am ersten Abend ging ich mit einigen Kameraden an Land. Wir fuhren nach St. Carlo, wo wir die Oper Aida hörten, von dort in ein Restaurant, in dem wir ein gemeinsames Abendbrot zu uns nahmen. Risotto con frutti di mare war aber für die meisten Nordländer ein unmögliches Essen und einer mußte sich sogar schleunigst entfernen. Der Chianti dagegen war ganz nach unserem Geschmack. Wir lagen drei Tage vor Neapel, leider konnte ich nicht mehr an Land gehen. Die Frau unseres Kommandanten kam dort auch an Bord und blieb einige Monate.

Der nächste Hafen war Piräus, wo wir auch das russische Weihnachtsfest feierten. Mehrere Mal hatten wir die königliche Familie an Bord, machten Bekanntschaften in Athen und erhielten viele Einladungen. Eines Tages lag ich mit dem Kutter an der Landungsbrücke gegenüber dem Bahnhof und war nicht wenig erstaunt, Ihre Majestät die Königin Olga, ganz ohne Begleitung auf meinen Kutter zukommen zu sehen. Sie wollte an Bord gebracht werden. Sie versteckte sich in der kleinen Kajüte. Nun war es Sitte, wenn eine Majestät an Bord kommt, alle Offiziere und die ganze Mannschaft antreten zu lassen. Ich wußte nicht, wie ich dem wachhabenden Offizier das richtige Zeichen geben sollte. Das einzige was ich machen konnte, war eine kreisende Bewegung über meinem Kopf und mit dem Finger wiederholt auf die Kajüte zu zeigen. Die Bewegung sollte Krone bedeuten, wurde aber natürlich nicht verstanden. Die Königin flüsterte mir zu: "Ich komme heimlich, möglich, daß der ungebetene Gast schlimmer wie ein Tatar ist." (Ein altes russisches

Spruchwort). Sie war die Tochter des russischen Großfürsten, dem früheren Generaladmiral Konstantin Nikolaewitsch.

Der wachhabende Offizier wunderte sich, daß der Kutter nicht wie gewöhnlich an Backbord, sondern am Steuerbordfallreep anlegte. Als die Königin aus der Kajüte trat, wurden noch im letzten Moment Offiziere und Mannschaften an Deck gerufen und der Kommandant erschien am Fallreep. Solche unvorhergesehenen Besuche der allgemein sehr beliebten Königin, waren keine Seltenheit.

Zwischen Weihnachten und Neujahr wurde ein großes Bordfest gegeben. Das ganze Oberdeck wurde in ein riesiges Zelt verwandelt, mit Flaggen und Grünzeug geschmückt und mit elektrischen Lampen erleuchtet. Auf der Steuerbordschanze war das Modell einer russischen Bauernhütte errichtet und ein Artillerie-Unteroffizier (als Muschik) in der Nationaltracht und ein sehr jugendlicher Musikant als Bäuerin ausstaffiert. Bei dem Eintreffen der Königlichen Familie standen sie vor der Hütte und überreichten Salz und Brot nach alter russischer Sitte. Unter den beiden Aufgängen auf das erhöhte Achterdeck waren zwei Weinschenken gebaut, in denen mein Kajütenflausch Timroth und ich als Mundschenke fungierten. Leider interessierten sich wenige für unseren Marsala, von dem jeder ein Fäßchen hatte, und wir vertrieben uns die Zeit damit, uns gegenseitig zuzutrinken, und bemerkten nicht, daß wir uns zuviel des Guten taten. Als der Abend sich dem Ende näherte, ging ich heimlich zum I. Offizier und flüsterte ihm zu, daß es gefährlich wäre, Timroth mit dem Kutter der Königin an Land zu schicken. Nach einiger Zeit tat Timroth dasselbe und warnte den I. Offizier vor mir. Wie es dann dazu kam, daß ich doch zu dieser Fahrt kommandiert wurde, weiß ich nicht. Am nächsten Morgen hatte ich keinerlei Erinnerung. Die Leute des Kutters, ein wunderschönes White'sches Boot, das seine 13 Meilen lief, erzählten mir, was passiert war. Der Maschinist meinte, ich hätte den Kutter zerbrechen können. Ich war nach ihren Worten mit voller Fahrt zur Granittreppe herangesaust, hatte das Ruder hart übergelegt und dann volle Fahrt zurück gegeben. Die Landung soll mir tadellos gelungen sein.

Im Frühjahr gingen wir auf die Reede Poros, wo wir täglich mit Zielschießen, Torpedouübungen usw. beschäftigt wurden. Es gab immer wieder kleine Reibereien zwischen dem Kommandanten und den Offizieren. Eines Tages wollte der Artillerie-Offizier Übungen nach Backbord ausführen, der Kommandant aber machte eine Kurve nach Steuerbord. Ich stand mit einem Meldeapparat auf der Brücke und nannte die Grade, wie sich das Schiff der Schußlinie näherte. Weil zwei größere Geschütze gerade unter der Brücke waren, wollte ich zurücktreten, als nur ein Grad noch nachgeblieben war, durfte aber meinen Platz auf Befehl

Teppan
1891



des Kommandanten nicht verlassen. Der Schuß ging los, die Breitseite krachte und unter meinen Füßen wurden mehrere Bretter aus der Brücke herausgerissen. Ich flog rückwärts, dem Kommandant gerade vor die Füße, der mit kräftigen Ausdrücken seinem Zorn Luft machte. Im selben Augenblick erschien seine Frau und meinte, solch ein Scheibenschießen sei doch recht interessant. Mein Hinterkopf war anderer Meinung.

In Poros standen mehrere griechische Torpedoboote. Eins wurde vom Prinzen Georg befehligt, der unser häufiger Gast war. Einmal war er in die Messe mit zwei Kameraden zum Mittag gekommen. Es ging hoch her. Wir hatten mehrere tüchtige Musikanten, die uns verschiedene Lieder und Tänze vorspielten. Einer der Griechen, der augenscheinlich an den russischen Wodka nicht gewöhnt war, wurde rasch lebhaft und versuchte, als ein Kasatschock gespielt wurde und einer meiner Freunde ihn tanzte, die Bewegungen nachzumachen. Dabei wäre er gestürzt, wenn unser Offizier nicht hastig nach ihm gegriffen hätte. Er bekam ihn an einer gewissen Partie seiner Beinkleider zu fassen, wobei ihm die halbe Hose in der Hand blieb. Als wir Seine Hoheit Prinz Georg in unserem Kutter nach Hause brachten, stieg einer meiner Kameraden, der auch nicht wenig ins Glas geguckt hatte, aus dem Kutter nicht auf die Seite der Landungsbrücke, sondern auf die Seeseite, und wir hatten tüchtig zu tun, ihn dort aus der Kälte wieder zu retten.

Schon im Januar hatten wir erfahren, daß wir in diesem Jahr nicht nach Ostasien weiter gehen würden, sondern laut Befehl des Marineministeriums bis zum Herbst im Mittelmeer verbleiben sollten. Nach diesem Programm sollten wir alle mehr oder weniger interessanten Häfen und Inseln des östlichen Mittelmeeres anlaufen.

Vom Kommandanten hatten die jüngeren Offiziere den Befehl erhalten, alle Orte näher zu beschreiben und dabei besonders ihre praktische oder strategische Bedeutung zu berücksichtigen. Bevor wir diese Tour beginnen sollten, begleiteten wir noch die Königin Olga, die sich auf der Yacht "Spakteria" nach der Krim begab, bis zu den Dardanellen. Dann kehrten wir um und gingen vor der Insel Lemnos vor Anker.

Wir hatten erfahren, daß im Zentrum dieser Insel ein alter Grieche lebte, der noch unter Katharina der II. in der Seeschlacht bei Tschesma mitgefochten hatte. Der Kommandant rüstete eine Expedition für die Offiziere aus, die diesen Veteranen des 18. Jahrhunderts besuchen sollten. Auf Pferden und Muleseln machten wir uns auf den Weg. Der alte Mann wollte sich anfangs nicht zeigen, als ihm aber gesagt wurde, es seien russische Offiziere, trat er

doch aus seiner Hütte. Man sah ihm sein Alter eigentlich nicht an, obgleich er mindestens 115 Jahre alt sein mußte. Einige behaupteten sogar 135. Ich bin bescheidener. Sein Gesicht war vollkommen gelb und von tausend Fältchen und Runzeln durchzogen. Eine Menge aus der umliegenden Bevölkerung hatte sich um seine Hütte versammelt und die Wahrheit des Rufes "Lemnosser Schönheit" sahen wir in Natura bestätigt. Es soll eine Rassenmischung von Türken und Griechen sein, die diesen besonders schönen Menschenschlag geschaffen hat. Die Männer waren weniger anziehend. Die Unterhaltung mit dem Alten war schwierig. Russisch hatte er verlernt und beantwortete daher kaum unsere Fragen.

Von Lemnos gingen wir nach Kleinasien in die Bucht der alten Stadt Troja. Wir lagen dort nur einige Stunden und hatten aber Gelegenheit, einen kleinen Eindruck von den spärlichen Ruinen dieser klassischen Stadt zu erhalten. Ich konnte leider nicht an Land. Von dort besuchten wir Naxos, Mythilene, Smyrna, Cypern etc., ziemlich alle Inseln des Ägäischen Meeres außer Kreta.

Zu Ostern sollten wir Jerusalem besuchen. Unsere Fregatte lag am Gründonnerstag Morgen vor Jaffa. Noch bevor das Land zu sehen war, brachte ein leichter östlicher Hauch uns den herrlichen Fleure d'orange, den Duft aus den Apfelsingärten dieser Stadt. Vor Jaffa liegen alle Schiffe im offenen Meer vor Anker. Wir trafen dort einige Dampfer der russischen Schwarzmeer-Gesellschaft an, welche mit Pilgern aus Rußland gekommen waren und auf deren Rückkehr aus Jerusalem warteten. Unsere Offiziere und Mannschaften wurden in zwei Gruppen geteilt, so daß eine Hälfte nach Jerusalem gehen konnte, während die andere den Dienst an Bord versah. Ich kam in die erste Abteilung. Von der Mannschaft nahmen ca. 300 Mann teil, von denen die meisten zu Fuß gehen wollten, trotzdem eine Reihe Fuhrwerke gemietet worden war. Die Offiziere hatten extra bestellte Wagen. Der Unternehmer dieses Transportes war ein Deutscher namens Reske. Er sah eher wie ein Beduine aus und trug auch deren kleidsame Tracht. Ich war der Adjutant dieser Expedition und hatte mir durch unseren Konsul ein ganz gutes Pferd verschafft, leider mit einem für Europäer unbequemen arabischen Sattel. Die Verbindung mit dem Lande ist bei Seegang dort recht schwierig. Vor der fast gradlinigen Küste liegen einige niedrige Felsen, zwischen denen es nur eine schmale Durchfahrt gibt. Die Pilger werden in großen arabischen Booten an Land gebracht. Wir benutzten unsere Schiffsboote. Obgleich stille See war, war die Brandung stark und man mußte geschickt steuern, um nicht irgendwie auf einen der Felsen geworfen zu werden. Die Ausschiffung unserer Leute dauerte bis in den späten Nachmittag hinein und erst gegen 8 Uhr abends konnte sich unser Zug in Bewegung setzen. Der abnehmende Mond begleitete uns und beleuchtete mit magischem Licht die Landschaft, die am Tage sonst einen traurigen und öden Eindruck macht.

Zwischen Jaffa und Jerusalem gab es damals drei Stationen, die von Württembergern gehalten wurden und die wir in der Nacht passierten und dort etwas rasteten, um auf die müde gewordenen Nachzügler zu warten. Beim Aufbruch bot das Gewühle und Gewimmel von Menschen und Pferden ein malerisches Bild. Mein Pferd trat bei der Gelegenheit einmal zurück und überschlug sich rückwärts in eine Grube hinein, wobei mein linkes Bein unter dem Pferde blieb. Zum Glück saß ich auf einem arabischen Sattel, dem ich es verdanke, daß mein Bein heil blieb. Die arabischen Sättel sind für Europäer sehr un bequem; sie sind fast viereckig und haben kurze Steigbügel, die auch nicht den Unseren ähneln; die Fußsohle liegt hier auf einer viereckigen Platte, deren innere hintere Seite auch zugleich als Sporn dient. Eine Trense kennen sie dort auch nicht, sondern nur eine Kandarre.

Je mehr wir uns Jerusalem näherten, umso langsamer gingen unsere Leute und schließlich mußten wir trotz des Karfreitags Marschlieder anstimmen lassen, um die Fußgänger munter zu erhalten. Sie hatten auch ein Recht, müde zu sein, denn geschlafen hatte niemand. Am Nachmittag umschritten wir einen kleinen Berg und sahen plötzlich Jerusalem vor uns liegen. Außerhalb der Tore wurden wir schon von einer Menge russischer Juden begrüßt. Bevor wir in die Stadt einmarschierten, wurden die Mannschaften in Reih und Glied aufgestellt und wir zogen dann zu Fuß durch das westliche Tor in die alte heilige Stadt ein. Ein Kawaß leitete uns durch die engen Straßen zu einem Gebäudekomplex der Russisch-Palästinänsischen Gesellschaft. Dieser Komplex bestand aus mehreren lang gestreckten Kasernen, die einen quadratischen Hof bildeten. Die Offiziere erhielten Zimmer, während die Mannschaft in großen Sälen untergebracht wurde. Nach einer kurzen Ruhepause, die wir alle sehr nötig hatten, gingen wir in die "Kirche des Heiligen Grabes" zu einem Nachmittags-Gottesdienst. Einige sehr gläubige Matrosen blieben dort die ganze Nacht bis zum nächsten Morgen. Die meisten fanden sich aber zu einem Fastenabendbrot in der Russisch-Palästinänsischen Gesellschaft ein. Am Sonnabend Morgen vor 9 Uhr war ein Besuch der Offiziere beim Patriarchen vorgesehen. Diese Visite dauerte nicht lange. Er hielt eine kurze Ansprache, wir bekamen Scherbet mit Wasser (eine Art Marmelade mit Rosenwasser) und sein Bildnis.

Ich hatte mir mit einigen Kameraden Pferde bestellt, um die Zeit bis zum Nachmittag auszunutzen und Bethlehem zu besuchen. Ich hatte mein Pferd aus Jaffa zurückgegeben und Reske hatte mir für die ganze Zeit sein eigenes arabisches Roß zur Verfügung gestellt, natürlich gegen eine genügende Anzahl Franken.

Kaum hatten wir Jerusalem durch das Südtor verlassen, bot sich uns ein scheußlicher Anblick. Aus verschiedenen herumliegenden Höhlen strömten Aussätzige auf uns zu und baten um Almosen. Wir warfen ihnen einige Münzen zu und sprengten davon.

Auf halbem Wege nach Bethlehem lag das griechische Kloster des Heiligen Elias. Die Mönche hatten uns schon von weitem gesehen und baten uns, anzuhalten und wenigstens einen Augenblick bei ihnen zu rasten. Sofort wurde ein kurzer Gottesdienst zelebriert und uns bei dieser Gelegenheit auch die nötigen Franken abgeknöpft. Die Griechen sind scheußlich habgierig und immer auf einen Erwerb erpicht. In Bethlehem ritten wir durch enge Gäßchen bis zu einem Marktplatz, in dessen Mitte ein altertümlicher Brunnen stand. Unwillkürlich hielten wir unsere Pferde an, denn es bot sich uns ein richtig antikes Bild. Junge Frauen und Mädchen schöpften Wasser und trugen die gefüllten Krüge auf ihren Schultern zu ihren Häusern, wie man es auf alten Bildern dargestellt sieht. Von all den Frauen, die wir dort sahen, war keine einzige alt und häßlich. Diese Mädchen waren nicht nur hübsch, sondern auch schön und prachtvoll gewachsen. Die Einwohner Bethlehems sind oder waren alle Christen und infolgedessen glücklicherweise nicht verschleiert.

Von dort ritten wir zur Geburtskirche, wo sich das Volk immer mehr und mehr ansammelte und das heilige Feuer erwartete, das laut Ansagen des Patriarchen um 3 Uhr in der Grabeskirche in Jerusalem fallen sollte. Wir hielten uns hier nicht lange auf und eilten nach Jerusalem zurück; trotzdem kamen wir mit einer kleinen Verspätung in der Grabeskirche an. Das Feuer war bereits erschienen und lief an Zündschnüren durch die ganze Kirche die Kronleuchter anzündend.

Das Gedränge in der Kirche war unbeschreiblich. Unsere Mannschaften und die Offiziere standen um das Grab, ein mit Gold, Heiligenbildern und Lampen geschmückter Felsen in der Kirche. In diesem Felsen ist eine Grotte eingebaut mit einer Steinbank.

Die Mohammedaner glauben auch an das Heilige Feuer. Während der ganzen Feiertagszeit hielt die Türkische Regierung eine Kompanie Soldaten in der Kirche, um die Ordnung einigermaßen aufrecht zu erhalten.

Am Karfreitag, 24 Stunden vor dem das Heilige Feuer fallen soll, so wurde mir wenigstens erzählt, wird ein griechischer Mönch in das Grab eingeschlossen und zu der festgesetzten Stunde muß er das Feuer mit einem Wartebausch, mit dem er über die Steinbank streicht, durch eine kleine Öffnung in der Tür,

herausgereicht haben. Durch diesen Wattebausch wurden die Zündschnüre entzündet und man hatte den Eindruck, als würde das Feuer durch den ganzen Raum herauf und herunter fliegen.

Aus allen Kirchen der Umgegend waren Leute gekommen, die ihre Laternen an diesem Feuer anzündeten und damit zu ihren eigenen Altären eilten, um auch dort die Lichter und Lampen mit diesem Feuer zum Brennen zu bringen.

Die russischen Pilger hatten vielfach ganze Bündel Lichter mit, die sie dort anzündeten und dann Gesicht und Brust mit diesem Feuer "wuschen", wobei nicht selten die leichten Gewänder aufbrannten. Im Eingangstor war das Gedränge so stark, daß eine alte Pilgerin zu Tode gedrückt wurde. Einheimische Christen hingen an den Wänden und der Raum war gefüllt von ihrem Gemurmel der Lieder und Gebete, die sich zu einem Ton verschmolzen.

Amerikaner und Engländer hatten sich Plätze auf erhöhten Chören bestellt, von denen aus sie alle Zeremonien gut übersehen konnten.

Nach dem Erscheinen des Feuers hielten die verschiedenen Konfessionen abwechselnd ihre Dankgebete, vor dem Grabeseingang stehend. Die Griechen mit ihrem näselnden Gesang, Kyrie eleyson, die Russen mit einem sehr geübten und wohlgeschulten Gesang und die Syrier mit Gesang und einem heiligen Tanz, anders kann man es nicht nennen.

Nach Schluß des Gottesdienstes machten wir einen kleinen Bummel durch die Straßen, kauften alle möglichen Sachen ein, Heiligenbilder auf Perlmutter, Muscheln und Holz, Postkarten mit aufgeklebten Gräsern Palästinas und ähnliche Kleinigkeiten.

Das Betteln auf den Straßen war geradezu unerträglich. Es bettelten nicht nur arme Leute, sondern auch feiste Einheimische, von denen einer sogar auf einem Esel reitend es für seine Pflicht hielt, sobald er russische Offiziere sah, ihnen seine Hand hinzuhalten.

Um 11 Uhr abends waren wir wieder in der Grabeskirche, wo der Auferstehungsgottesdienst begann. Um 12 Uhr erklang von allen Konfessionen das "Christ ist erstanden". Alle hielten Lichter in den Händen. Wir Offiziere und auch ein Teil der Mannschaft begaben uns von dort in eine andere Kirche, die von Kaiser Alexander III. erbaut worden war. Die Nacht war herrlich, das letzte Viertel des Mondes schien vom wolkenlosen Himmel, kein Hauch rührte sich und unsere Lichter, die wir in den Händen hielten, flackerten kaum. In der Kirche wurde schon "Christ ist erstanden" gesungen und wir

traten, dasselbe singend, ein. Die Kirche war geschmackvoll mit künstlerischen Heiligenbildern geschmückt.

Gegen Morgen fanden sich alle wieder in der Russisch-Palästinänsischen Gesellschaft ein, wo ein gemeinsames Ostermahl stattfand. Mit verschiedenen Lutheranern der Mannschaft war ich in die kleine evangelische Kirche gegangen. Sie war in einer alten Mauer eingebaut, stilvoll und hübsch. Arabische Mädchen eines örtlichen Instituts sangen im Chor. Wir nahmen dort das Abendmahl.

Am Ostersonntag um 1 Uhr sollte der Rückzug angetreten werden, und zwar diesmal alle in Wagen. Es dauerte fast zwei Stunden, bis wir unsere Leute wieder zusammen hatten, die unter den paar tausend Pilgern manche Landsleute und Landsmänninen getroffen hatten und sich ungern so rasch von ihnen trennen wollten. Gegen 3 Uhr setzte sich der 80 Wagen lange Zug in Bewegung. Kutscher waren hauptsächlich Juden. Ich ritt wieder Herrn Reskes Araber.

Der Zug bildete eine riesige Schlange, die durch kleine Intervalle unterbrochen wurde. Der Kopf der Kolonne war bereits bei der zweiten Station und die letzten 25 Wagen garnicht zu sehen. Der älteste Offizier unserer Abteilung bat mich, zurückzureiten, und den Grund dieser Verzögerung in Erfahrung zu bringen. Nach ca. 8 km traf ich sie alle und stellte fest, daß sie Wagenreparaturen zu machen hatten. Sie bewegten sich nur langsam vorwärts und ich trieb sie zur Eile an. Selbst ritt ich rasch wieder zur Station, um noch etwas dort essen zu können. Der Weg war ausgezeichnet, auf einer Strecke, die recht steil bergab ging, sah ich von weitem ein Feuer leuchten, um das sich Pferde und Menschen versammelt hatten. Gemächlich ritt ich den abschüssigen Weg hinunter. In der Nähe des Feuers angekommen, traten plötzlich einige Araber auf mich zu, von denen einer nach dem Zaum meines Pferdes griff. Ein wohlgezielter Hieb ins Gesicht ließ ihn rasch zurückfahren. Diesen Augenblick benutzte ich, um meinen Araber mit meinen Hacken anzuspornen, und jagte in Windeseile den Bergabhang hinunter. Hinter mir hörte ich das Geschrei einiger Stimmen und Pferdegetrappel, aber Reskes guter Gaul war nicht einzuholen.

In Jaffa kamen wir den nächsten Morgen an und nun ging es ans Ausbooten der II. Abteilung. Die Zurückgebliebenen hatten an Bord auch nicht schlecht Ostern gefeiert. Von den anderen dort vor Anker liegenden Schiffen waren Offiziere zu Gast gekommen, der Agent der russischen Schwarzmeergesellschaft und andere mehr.

Die II. Abteilung kehrte am Donnerstag in der Osterwoche wieder und hatte die Tour hin und zurück in Wagen gemacht, ohne unterwegs besonderen Aufenthalt genommen zu haben.

Das lange Kreuzen im Ägäischen Meer hatte unseren Kohlenvorrat stark angegriffen und wir gingen nach Port Said, um zu bunkern. Damals war es eine kleine Stadt. Das einzige waren ein paar kleine Kaffees und ein größeres Lokal, "Eldorado", in dem eine Wiener Damenkapelle die Gäste unterhielt. Der Clou war ein Roulettetisch, an dem so mancher Seemann seinen letzten Groschen verspielt hat. Dort ging man nur an Land, um eben an Land zu sein. Das sogenannte Arabische Dorf lag zu der Zeit weit außerhalb der Stadt in der Wüste. Aus Langeweile hatten wir einmal einen Leierkasten gemietet, der von einem Araber getragen und von einem Griechen gedreht wurde. So zogen wir durch die Wüste, um uns das Arabische Dorf anzusehen, wurden aber dort durch das "angenehme Aroma" rasch vertrieben.

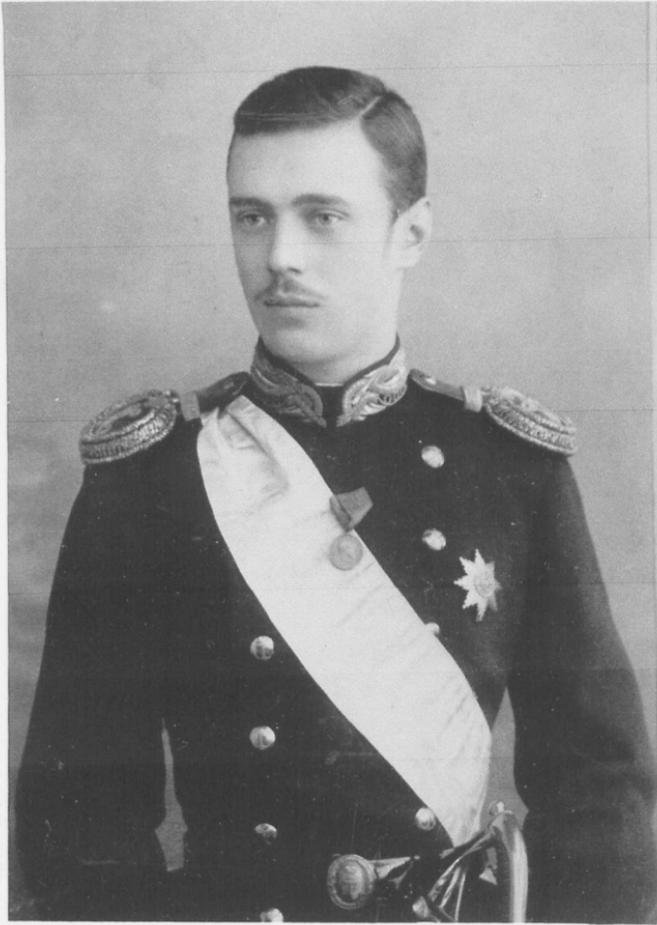
Von Port Said machten wir noch eine kurze Tour nach Zypern und einigen anderen kleinen Inseln und kehrten im April nach Piräus zurück. In der Reede Poros machten wir Schießübungen, Landungsmanöver und segelten. Im Mai gingen wir nach Triest, wo wir Remonten vor hatten und eine direkt aus England bestellte Dampfwinde zum Heben der großen Dampfkutter montieren sollten.

Die Arbeiten wurden dem Österreichisch-Ungarischen Lloyd übergeben. Ich hatte die Arbeiten an Bord zu überwachen und als Dolmetscher zwischen der Administration, den Ingenieuren und Arbeitern zu dienen. Mein Kajütenflausch Timroth hatte die Arbeiten an Land in der Werkstatt zu kontrollieren und täglich dem Kommandanten Meldungen zu erstatten. Wir beide hatten nach Feierabend viel Zeit und waren meistens an Land. Wir versuchten auch Reitstunden zu nehmen aber gaben es bald auf, denn ich hatte es nicht nötig und Timroth fand überhaupt keinen Gefallen daran.

Von den Offizieren war das Kaffee "Specchi" auf dem großen Stadtplatz als Stammlokal erwähnt worden und man traf dort fast immer Bekannte. Triest war nicht mit Athen, Piräus oder den griechischen Inseln zu vergleichen. Wir machten viel Bekanntschaften. Unter anderem auch die zwei Familien Precioso und Jeanrenau, die mehrere sehr nette anziehende Töchter hatten.

Eines Sonntags arrangierten die Offiziere einen Ausflug mit unserem Dampfkutter nach Miramare zu dem die Familie Precioso aufgefordert worden war. Das jüngste Fräulein Precioso, die immer sehr entgegenkommend gewesen

Die II. Abteilung kehrte am Donnerstag in der Osterwoche wieder und hatte die Tour für mich zurück in Wagen gemacht, ohne unterwegs besonderen Aufenthalt genommen zu haben.



Das ganze K
gillen und
kleine Stad
kel, Bilden
Cion war ei
schen verp
Das eigent
der Wome
der von ein
sogen wie d
aber doch de
Von von de
anderen viel
Forts mach
gingen wie
land bewalt
kollan.

Die Arbeiter
habe die Al
Administ
Jansch Tim
und richtig
nach Feiert
festzubee
tig und Tim
Vor den Off

Stammlos) ...
war nicht mit Athen, Paris oder den griechischen Inseln zu vergleichen.
Wir machten viel Bekanntschaften, unter anderem auch die zwei Familien
Fracton und Resnikov, die mehrere sehr nette ansehende Töchter hatten.
Eines Sonntags arrangierten die Offiziere einen Ausflug mit unserem Dampf-
busse nach Mirtskan, so dass die Familie Fracton eingeladen worden war.
Das jüngste Fräulein Fracton, die immer sehr engbegünstigt gewesen

war, wurde plötzlich schnippisch. Der erste Offizier hatte den Kutter mir anvertraut und, obgleich ich nicht der älteste in der Gesellschaft war, mußte ich die ganze Fahrzeit am Steuerrad stehen ohne die Damen beachten zu können. In Miramare angekommen, hatte ich noch Kesselwasser für den Kutter zu besorgen, während die anderen schon in den schönen Park wanderten. Bald konnte auch ich ihnen nacheilen. Fräulein Adela Precioso war etwas zurückgeblieben und ich holte sie bei einem der vielen kleinen Teiche ein. Sie wandte sich an mich mit den Worten: "Können Sie mir bitte eine der Wasserlilien bringen!"

Ich sah sie sehr verdutzt an, warf meinen Rock ohne ein Wort zu sagen ab, sprang ins Wasser und kam mit einer Lilie wieder zu ihr. Gottseidank war das Wasser nicht tief gewesen, ich sah aber schön aus wie ich herauskam. Meine weißen Schuhe, weißen Hosen und meine weiße Weste sahen einem Smaragd nicht unähnlich.

Unterdessen hatte die Frau Mama ihre Tochter vermißt, war umgekehrt, um sie zu suchen, und hatte aus der Entfernung diese Szene mit ansehen können. Mit einer Flut italienischer Scheltworte fiel sie über die unglückliche Tochter her, die fast in Tränen ausgebrochen wäre. Seitdem sah mich Signora Adela immer sehr schmachkend an.

Nachdem wir das hübsche Schloß des Erzherzogs Maximilian in Augenschein genommen hatten, in dem ein Zimmer nach dem Modell einer Admiralskajüte eines Linienschiffes gebaut worden war, fuhren wir wieder nach Triest zurück.

Im Juni waren wir mit unseren Arbeiten fertig und, um die etwas gelockerte Disziplin wieder herzustellen, gingen wir nach Korfu, wo wir in der Meerenge zwischen Korfu und der Insel Lido sechs Wochen lang fast nichts anderes taten, als immer nur Torpedoschießen, dazwischen einige Landungsmanöver mit Ausschwärmen der Schützen, Marschieren, Scheibenschießen usw. usw. Korfu bot uns wenig Anziehendes und wir verbrachten unsere freie Zeit mit Picknicks auf Lido und mit Segeln.

Im August gingen wir nach Piräus, wo wir uns längere Zeit aufhielten. Wir hatten die Nachricht bekommen, daß Seine Kaiserliche Hoheit, der Großfürst Thronfolger Nikolai Alexandrowitsch im Herbst mit der "Pamjat Asowa" eine Reise in den fernen Osten antreten sollte und daß wir als erstes Begleitschiff mitgehen würden.

Im Herbst kam die "Pamjat Asowa" nach Piräus. Auf ihr befanden sich eine Reihe unserer guten Freunde, unter anderem auch der zweite Sohn des Kaisers, Großfürst Georgi Alexandrowitsch, der als Unterleutnant auf diesem Schiff



M. S. S. S. S.

1891

seine große Reise machen sollte. Er war ein selten lieber und guter Kamerad, strich nie seine hohe Stellung heraus. Beim ersten Frühstück bei uns an Bord kam ich neben ihn zu sitzen und, da sie auch Plymouth angelaufen hatten, brachte er mir von dort Grüße von einer gewissen Betsy, die ihm auch gut gefallen hatte.

Im Oktober gingen beide Schiffe nach Triest, wo Seine Hoheit der Thronfolger mit seiner Suite an Bord kommen sollte. Zehn Tage lagen wir im Hafen und warteten. In dieser Zeit gaben wir ein Fest an Bord, zu dem auch unsere lieben Bekannten vom Sommer eingeladen waren. Der Großfürst Georgi Alexandrowitsch machte alles mit. Ein Fräulein Jeanrenau hatte auf ihn einen besonderen Eindruck gemacht, und wie sie ein Fest bei sich in Triest gaben, gingen eine Reihe Einladungen auf beide Schiffe. Der Großfürst war den Damen nie anders als als Unterleutnant Romanoff vorgestellt worden, obgleich es für niemand ein Geheimnis war, wer er wirklich war. Da die Einladungen nicht namentlich waren, und Seine Hoheit an diesem Abend frei vom Dienst war, ließ er es sich nicht nehmen, mit den anderen Bordkameraden dieser Aufforderung Folge zu leisten. Leider war ich dienstlich verhindert, hörte aber von den anderen Besuchern dieses Balles, daß es sehr nett gewesen sein soll und daß Seine Kaiserliche Hoheit viel mit Fräulein Jeanrenau getanzt hatte.

Einige Tage darauf kam Seine Kaiserliche Hoheit, der Thronfolger Nikolai Alexandrowitsch, in Triest mit seiner Suite an, und begab sich sofort auf die "Pamjat Asowa", wo seine Standarte im Großtop gehißt wurde. Aus der Suite des Thronfolgers wohnte bei uns Kontre Admiral Bassargin, der bei uns seine Flagge hißte. Den nächsten Morgen besuchte der Thronfolger unsere "Wladimer Monomach", wonach beide Schiffe mit dem Ziel Piräus die Anker lichteten. Dort waren Ihre Kaiserliche Hoheiten nicht immer an Bord, sondern Gäste der Königlichen Familie in Athen, wo eine Reihe Festlichkeiten stattfand.

Im November ging das Geschwader, bestehend aus "Pamjat Asowa", "Wladimer Nonomach" und dem in Piräus stationierten Kanonenboot "Saporojez", nach Port Said. Die anderen gingen direkt durch den Kanal nach Suez, während wir in Port Said bunkerten. Die Überfahrt nach Port Said war recht stürmisch und die "Pamjat Asowa", ein langes schmales Schiff, rollte gewaltig, infolgedessen die Suite etwas Gelegenheit hatte, sich an das Schwanken zu gewöhnen, was allerdings nicht ganz ohne den obligaten Tribut an Poseidon möglich war.

Als wir uns Suez näherten - es war gerade der Georgstag und der Namenstag des Großfürsten - , machte unser Kommandant ein unglückliches Manöver beim Vertauen. Er ließ vorne einholen und, da die "Asow" nach Süden setzte, brachen die Achterverholtrossen, so daß das Schiff dwars gestellt wurde. Der Lotse wollte die Achtertrossen erst anholen, aber Kapitän Dubassoff war dagegen. So dauerte es bis in den späten Abend, bis wir richtig vertaut waren. Es kam immer wieder zu Reibereien mit dem Kommandanten; im ersten Jahr unserer Reise waren drei erste Offiziere gewechselt worden und auch viele andere waren in die Heimat zurückgeschickt. / der Strom

In Suez lagen wir etwa zwei Wochen. Die Großfürsten und die Suite waren nach Kairo und Oberägypten gefahren. (Damals gab es noch eine direkte Bahn von Suez nach Kairo durch die Wüste; heute existiert diese Bahn nicht mehr.) Eine Gruppe von Offizieren der "Pamjat Asowa" hatte die Tour auf Kamelen unternommen, was nach ihren Erzählungen zu urteilen ihnen viel Spaß gemacht hatte. Von unserem Schiff erhielten wir auch einen mehrtägigen Urlaub, fuhren aber alle mit der Bahn. Natürlich besuchten wir auch die Pyramiden, kletterten auf die Cheopspyramide, was ich unvorsichtigerweise ohne arabische Hilfe tat. Die große Sphinx besahen wir uns auch; von ihr sah aber nur der Kopf aus dem Sand hervor. (Jetzt ist sie ganz ausgegraben.) Es war gerade der Ramadan, die mohammedanische Fastenzeit, in der die Leute am Tage fasten und in der Nacht ein fröhliches Leben führen. Im Museum hielten wir uns einen ganzen Tag auf. Am Abend besuchten wir eine Moschee, in der gerade ein Derwischentanz aufgeführt wurde, der auf uns jedoch keinen besonderen Eindruck machte. Die fünf Tage in Kairo vergingen allzu rasch und es ging wieder an Bord, wo wir mit leeren Taschen anlangten.

Die Stimmung an Bord zwischen den Offizieren und dem Kommandanten war immer noch sehr gereizt und man konnte jeden Augenblick einen größeren Krach erwarten. Der kleinste Anlaß dazu wurde ängstlich vermieden. Unsere Disharmonien waren sogar schon an Bord der "Pamjat Asowa" bekannt.

Nach Rückkehr Ihrer Kaiserlichen Hoheiten aus dem Inneren Ägyptens ging es ins Rote Meer. Die Fahrt bis Aden, unserer nächsten Kohlenstation, wo wir auch mit dem Kreuzer "Admiral Korniloff", dem zweiten Begleitschiff Seiner Kaiserlichen Hoheit des Thronfolgers, zusammentreffen sollten, war bald erreicht. Kaum waren wir vor Anker gegangen, wurde unser I. Offizier

an Bord der "Pamjat Asowa" zitiert. Wie wir später erfuhren, wurde er gefragt, ob zwischen uns und dem Kommandanten noch Streitigkeiten vorgefallen wären, was der I. Offizier verneinte. Hätte er diese Frage bejahend beantwortet, wäre unser Kommandant nach Petersburg zurückversetzt worden und wir hätten einen anderen auf unser Schiff bekommen, der sich auch schon bereits auf dem Wege nach Aden befand. Dieser, ein Kapitän zur See Bauer, wurde dann in den Stab des Thronfolgers aufgenommen und bei uns blieb alles beim alten. Unser armer Thronfolger wurde auf dieser Reise von viel Unglück verfolgt. Als erstes erschoss sich in Aden der I. Offizier der "Admiral Korniloff", aus welchem Grunde war niemand bekannt. Das Bunkern in Aden war bei der dort herrschenden Hitze für alle eine Tortur, aber dafür ging es rasch und bald konnten wir wieder Anker lichten.

Wir fuhren direkt nach Bombay. Der Indische Ozean in den Wintermonaten ist herrlich still und die Temperatur mäßig und erträglich. Der Namenstag des Thronfolgers wurde auf dieser Überfahrt gefeiert. Am Abend lag das Meer vollkommen still, der Mond schien und die drei Schiffe, die in Dreiecksformation liefen, waren hell erleuchtet. Zwischen den Masten hing der Namenszug des Thronfolgers, der aus kleinen Glühbirnen gebildet worden war. Für die wenigen, unseren Weg kreuzenden Segler, muß es ein wunderschöner Anblick gewesen sein. In Bombay gingen die drei Schiffe auf der riesengroßen Reede in einer Linie vor Anker, ungefähr gegenüber dem Apollo-Bunker.

Der Thronfolger, sein Bruder Großfürst Georgi Alexandrowitsch, Prinz Georg von Griechenland, der auch auf der "Pamjat Asowa" seinen Vetter begleitete, und die dem Thronfolger zugeteilten höheren Chargen fuhren in das Innere Indiens, wo sie viel gefeiert wurden. Auch wir hatten in dieser Zeit viel Urlaub. Gewöhnlich taten wir uns in Gruppen zusammen und fuhren auch in das Innere des Landes. Die Gruppe, mit der ich fuhr, machte eine mehrtägige Tour nach Berida, Surat und Achmedabad, wo wir viele schöne Tempel, Paläste und Pagoden bewundern konnten. In Bombay selbst hatte ich mich mit einer angesehenen Parsis-Familie befreundet und durch deren Vermittlung Gelegenheit, eine prunkhafte Hochzeit mitzumachen, den Oberpriester der Feueranbeter kennen zu lernen, und die Türme des Schweigens, den Begräbnisplatz der Parsis, und schließlich auch eine Mädchenschule zu besuchen. Diese Schule hatte 15 Klassen. Ein Kursus jeder Klasse dauerte ein halbes Jahr. Die Schülerinnen trugen die Trachten ihres Stammes, was das ganze Bild belebte. In einer Klasse, in der gerade eine Sanskrit-Stunde gegeben wurde, rief die Lehrerin ein kleines Mädchen auf, die in einer mir unverständlichen Sprache ein Gedicht aufsagte. Der Direktor erklärte mir später, es sei

die Übersetzung der russischen Nationalhymne gewesen. Auch an einer Hinduhochzeit nahm ich teil. Die kleine Braut war ca. sieben Jahre alt und der Brautigam höchstens neun. Einige schöne indische Tänzerinnen, Bajaderen, traten auf, die sich in bunten schillernden Kostümen hin und her wiegten.

Da wir in Indien waren, wollten wir natürlich auch eine Tigerjagd mitmachen. Der Kommandant bewilligte uns einen längeren Urlaub, und wie er erfuhr, daß wir eine so interessante Jagd planten, schloß er sich uns an. Wir fuhren ins Innere, stiegen in einem kleinen Inn (Herberge) ab, das ein einfaches Lokal war, aber doch mit dem unerläßlichen Komfort ausgestattet war, und nahmen dort 120 Treiber an. Wir waren anfangs zehn Schützen, zum Schluß etwa zwölf. Trotzdem wir eine Woche dort verweilten und behauptet wurde, der Tiger halte sich in den nahe gelegenen Dschungeln auf, wurde fast nichts geschossen, geschweige denn ein Tiger gesehen. Eines Tages stand unsere Schützenkette an einer Schlucht, die abschüssig in einer großen Ebene endete. Ich stand unten, etwa 50 m über der Ebene. An beiden Seiten der Schützen stand ein dichter Wald mit viel Unterholz. Das Schreien der Treiber auf der anderen Seite der Schlucht kam immer näher und näher; ich erwartete bald ihr Erscheinen, da sah ich plötzlich einen Eber über die Schlucht rasen; ein Schuß fiel und das getroffene Tier rollte zur Ebene hinunter. Fast gleichzeitig traten drei Gestalten aus dem Busch heraus, ein Mann, ein Knabe und eine Frau, die nicht zu unseren Treibern gehörten. Nachdem die Treiber auch auf die Schlucht herausgetreten waren und ich nichts mehr auf meinem Stand zu erwarten hatte, ging ich zu dem toten Eber hinunter und traf dort mit den drei Fremden zusammen. Es schien ein Ehepaar zu sein mit einem etwa dreizehnjährigen Sohn. Alle drei waren mit Pfeil und Bogen bewaffnet. Der Inder tippte mir mit seinem Finger auf die Schulter, zeigte auf seinen Pfeil, das tote Tier und dann auf sich. Damit wollte er mir wohl klar machen, daß er den Eber geschossen habe. Allmählich kamen auch die anderen Offiziere heran und der Inder gestikulierte immer noch weiter. Schließlich stellte es sich heraus, daß doch er den Eber erlegt hatte. Er nahm seinen Pfeil und steckte ihn in die Wunde. Wir besahen die Stelle und mußten dann alle zugeben, daß es keine Schußwunde sei, denn sie ging auch breit durch das Tier durch. Um zu zeigen, was er mit seinem Pfeil und Bogen leisten könne, schoß er noch einmal auf das tote Tier und der Pfeil ging tatsächlich durch den Eber durch. Einige von uns versuchten seine Bogen zu spannen, was uns aber nur gelang, wenn wir zwei Finger um die Sehne hakten. Der alte Inder zeigte uns auch seinen Zeige- und Mittelfinger, die beide mit einer harten Hornhaut bedeckt waren. Um den Mann zu beruhigen, kauften wir ihm den Eber für

einige Rupien ab. Eines morgens, wie wir zur Jagd ritten, kamen wir über ein kleines Plateau, das von niedrigen Gebüschchen bedeckt war; plötzlich flog ein wilder Pfau vor uns auf. Ein Offizier sprengte dem schwerfällig fliegenden Vogel nach, bekam ihn beim Schwanz zu packen, konnte ihn aber nicht halten und das große Tier entkam, er behielt nur einige Federn in der Hand.

Am letzten Tage machten wir noch einen Ausflug ohne Jagd. Wir besuchten eine alte Ruinenstadt, die hoch oben auf einem Felsen erbaut worden war. Während des großen indischen Aufstandes in der Mitte des vorigen Jahrhunderts soll sich diese Stadt viele Jahre gehalten haben, denn es war garnicht möglich, die senkrechten Felsen zu stürmen. Schließlich wurde diese natürliche Festung durch Verrat genommen. Das wurde uns erzählt, wie weit es historisch ist, kann ich nicht beurteilen.

Obgleich wir jagdlich in dieser Zeit weniger erlebt hatten als wir es ursprünglich hofften, waren diese Tage, in der herrlichen Natur verbracht, eine wunderschöne Abwechslung nach dem einförmigen Bordleben; eine der schönsten Erinnerungen fürs Leben.

Während unseres Aufenthaltes in Bombay hatten sich beim Großfürsten Georgi Alexandrowitsch Anzeichen von Tuberkulose gezeigt und ein Konzilium aller Ärzte des Geschwaders drang sehr darauf, daß Seine Kaiserliche Hoheit nicht weiter in den Tropen bleiben, sondern so schnell wie möglich wieder zurück in ein gemäßigteres Klima reisen sollte. Der Großfürst war allgemein beliebt, so daß der Abschied von ihm allen recht schwer fiel. Nach einem Abschiedsmahl an Bord der Monomach, an dem fast alle Offiziere des Geschwaders teilnahmen, wurde der Großfürst anstatt von Matrosen von uns Offizieren an Bord der "Pamjat Asowa" gerudert. Den nächsten Tag fuhr er mit der "Admiral Korniloff" nach dem Mittelmeer und dann nach Rußland zurück.

Bald danach fuhren auch unsere beiden Fregatten nach Tuticorin, wo wir den Thronfolger erwarteten, der dorthin über Land gefahren war. Gleich nach seinem Eintreffen lichteten wir Anker und gingen nach Colombo, wo der Empfang des Kaiserlichen Gastes großartig war. Auf der Landungsbrücke war eine Ehrenpforte aus lebendem Laub gebaut, die zwei Elefanten darstellte, und an die sich eine ganze neu gepflanzte Allee anschloß. Der Thronfolger mit Suite machte Fahrten ins Innere von Ceylon, nach Kandy, dem Adamspick etc. Auch war für ihn eine große Elefantenjagd arrangiert. Auch mehrere Bordoffiziere, leider nicht ich, hatten Gelegenheit, Touren ins Innere zu machen.

Von Colombo ging es weiter nach Singapur, wo sich unserem Geschwader noch der Kreuzer "Admiral Nachimoff" anschloß. Der Thronfolger machte kurze Besuche bei Mayhardshis in der Umgegend. Das nächste Ziel war Batavia. Auf dieser Überfahrt wurde auch das Passieren der Linie (d. h. des Äquators) an Bord unserer Fregatte gefeiert. Die Zahl der Ungetauften war recht große. Schon einige Tage vorher hatte der Neptundarsteller seine Rede, die von einem der Offiziere in drastischen Versen für diesen Fall geschrieben war, auswendig lernen müssen. Vor der Zeremonie versteckte Neptun sich mit seiner ganzen, gleichfalls kostümierten Suite unter der langen erhöhten Back. Als erstes trat ein fürchterlich bemalter Triton als Abgesandter Neptuns durch eine Stückpforte von außenbords auf die Kommandantenbrücke und fragte den wachhabenden Offizier, ob Seine wasserliche Majestät Neptun an Bord kommen könne, um alte Bekannte zu begrüßen und sich mit den Neulingen bekannt zu machen. Der Wachhabende sandte einen jüngeren Offizier zum Admiral und zum Kommandanten, die beide die Erlaubnis erteilten. Es wurden alle Mann an Deck gerufen. Die Zeremonie konnte aber nicht beginnen, weil ein tropischer Wolkenbruch Mannschaft und Offiziere auseinandertrieb und alle sich nach einem Versteck umsehen ließ. Auf der Backbordschance war aus einem großen Segel ein Wasserbassin errichtet, in dem ein erwachsener Mensch bis zu den Schultern im Wasser stehen konnte. Neben dem Bassin standen eine Bank und zwei Farbentöpfe, ein schwarzer und ein gelber. Der Regenschauer dauerte nicht lange, und Neptun setzte sich mit seinem Gefolge in Bewegung. Voraus schritten die Musikanten, die jeder eine eigene Melodie spielten und einen entsetzlichen Lärm verursachten. Auf der Schanz angelangt, wandte sich Neptun mit seiner Rede an den Admiral und an den Kommandanten, dann sprach er zu denjenigen, die ihm schon von früheren Fahrten her bekannt waren. Nach Schluß seiner Ansprache befahl er seinem Advokaten, die Namen der Neulinge aufzurufen.

Sein Gefolge bestand erstens aus seiner Gemahlin, die auf einem von Tritonen gezogenen Wagen, der mit Muscheln und allem möglichen Grünzeug geschmückt war, saß, einem Astronom mit einem etwa drei Meter großen Stern, einem Navigator mit einem hölzernen Sextanten und einem Barbier mit einem zwei Meter langen hölzernen Rasiermesser, seinem Advokat, im Frack und Vatermörder, die Liste der Neulinge in der Hand haltend und eine ganze Menge bunt bemalter Tritonen. Die Neulinge-Offiziere hatten sich schon vor dem Beginn der Zeremonie möglichst leicht gekleidet und traten der Reihe nach von selbst vor. Ohne erst rasiert zu werden, sprangen sie mit Hilfe dienstbereiter Tritonen in das Bassin und schwammen an das andere Ende.

Die Mannschaft kam nicht so gimpflich davon. Sie mußten sich erst auf die Bank setzen, wurden mit Ocker und schwarzer Farbe eingeseift, mit dem hölzernen Rasiermesser rasiert und dann ins Bassin geworfen, dessen Wasser bald eine undefinierbare Farbe annahm. So wurden alle ohne Ausnahme behandelt. Einer von unseren Offizieren fehlte; wir durchsuchten das ganze Schiff, fanden ihn aber nicht. Schließlich verriet ein Signalgast, daß er sich im Kreuzsegel versteckt hatte. Sofort enterten mehrere von uns den Kreuzmast hinauf und holten den, vom Tropenguß schon stark durchnäßten jungen Mann herunter, seiften ihn ein und warfen ihn in das schon recht schmutzige Wasser des Bassins. Damit hatte das Fest ein Ende und das Bassin wurde abmontiert. Kaum war einigermaßen klar Deck gemacht, so ertönte auch schon das Signal "Klar zum Gefecht" und gleich danach Feualarm. Das wurde wegen der etwas gelockerten Disziplin nach dem Fest für nötig befunden.

Den nächsten Tag erreichten wir Batavia. Die Reede war furchtbar langweilig und der Hafentort hatte auch nichts Anziehendes zu bieten. Der Thronfolger fuhr sofort ins Innere mit seiner Suite. Bald danach erhielt auch ich Urlaub und fuhr nach der Stadt Batavia, wo ich im "Hotel der Neederlanden" noch ein freies Zimmer erhielt. Das Leben in den tropischen Hotels kam uns anfangs recht sonderbar vor. Zum Morgenfrühstück gab es überhaupt keine Toiletten, dafür mußte man aber zum Dinner trotz der Hitze im Frack erscheinen. Während meines Aufenthaltes dort wurde ein großer Ball zu Ehren des Thronfolgers gegeben, zu dem auch alle Offiziere Einladungen erhalten hatten. Es war eine Tortur, denn wir mußten bei der Hitze in voller Uniform erscheinen und auch noch tanzen. Unter den Damen fanden sich einige, die in Petersburg gewesen waren, und es wurde eine aus mehreren Paaren bestehende Masurka à quatre coin getanzt. Seine Kaiserliche Hoheit der Thronfolger war in der Uniform der Gardehusaren und hatte es so warm, daß er sich bald zurückzog. Wir unternahmen nicht viel in dieser Zeit, denn für uns Nordländer war die Temperatur fast unerträglich. Einige von uns hatten Gelegenheit, an einer Aligatorenjagd teilzunehmen. Nur wenigen gelang es, nach dem herrlichen, in den Bergen gelegenen Buitenzorg zu fahren.

Von Batavia gingen wir nach Bangkok, wo wir vor der Flußmündung ankerten. Dort vergrößerte sich unser Geschwader um zwei sibirische Kanonenboote, die in der Flußmündung auf uns gewartet hatten. Auf der Reede wurden wir von mehreren siamesischen Kriegsfahrzeugen empfangen. Außerdem kam je ein Fahrzeug mit allen nur denkbar schönen Eßwaren und Getränken, Sekt, Weine, Liqueure, Früchte, Zigarren und Zigaretten als Geschenke des Königs für die Offiziere und Mannschaften auf jeden unserer Kreuzer. In Bangkok selbst war

ein großes Hotel im Namen des Königs für die Offiziere gemietet worden. Bezahlungen brauchte man nicht, man konnte verlangen was man wollte, es war alles umsonst. Man gab nur Chips mit der Unterschrift "russian officer" und dem Namen des Schiffs. Leider mußte ich in Bangkok von allen Festen fern bleiben, weil ich dienstlich an Bord beschäftigt war, so erfuhr ich z. B. über ein großes mittelalterliches Turnier nur von Kameraden. Zu Ehren des Thronfolgers und seines Gefolges wurde in der Wildnis, etwa 24 Stunden stromauf mit dem Dampfer, eine Elefantenjagd arrangiert. Einige von den Offizieren, unter denen ich mich auch befand, hatten die Möglichkeit, daran teilzunehmen.

In bequemen Flußdampfern ging es den Strom hinauf durch prächtigen tropischen Urwald. Vor einem kleinen Dorf warfen wir Anker und in einheimischen Booten wurden wir an Land gebracht. Der König von Siam, der Thronfolger und dessen Gefolge fuhren in einer Staatsbarke an Land. Dieses Fahrzeug war mit orientalischer Pracht geschmückt und die Ruderleute, 60 an Zahl, in roten mit Gold verzierten Uniformen gekleidet. Sie ruderten stehend, 30 von jeder Seite, in ruhigem gut eingeübten Takt.

Etwa einen halben Kilometer vom Dorf entfernt, war auf einer Lichtung ein Pavillon mit einer Gallerie gebaut worden, vor dem ein großer Platz mit riesigen Teakstämmen eingezäunt war, in welchem im Laufe von sechs Monaten, wie uns erzählt wurde, weit über 100 Elefanten hereingetrieben worden waren. Auf der Gallerie nahmen der König von Siam, unser Thronfolger und alle Herren der beiden Gefolge Platz. Wir kleinen Leute standen hinter ihnen und ich hatte das Glück, dicht hinter dem Stuhl des Thronfolgers und des Königs von Siam zu stehen, und konnte mir dadurch alles aus nächster Nähe anschauen. Der Zaun hatte eine Öffnung, in die gerade ein Elefant paßte. An beiden Enden dieses Tores hingen Teakstämme, die man auseinanderschieben oder schließen konnte.

In die Masse der wilden Elefanten ritten nun einige Treiber auf zahmen Elefanten hinein und trieben sehr geschickt das zum Fang bestimmte Tier in die enge Pforte, die dann sofort mit den hängenden Teakstämmen geschlossen wurde. Das Tier war eingeeengt, versuchte natürlich sich frei zu machen. Zahme berittene Elefanten kamen von außen an den Torweg, streichelten den armen Gefangenen, gaben ihm Leckerbissen und versuchten, ihn auf jegliche Weise zu beschwichtigen. Unterdessen waren verschiedene Leute damit beschäftigt, das gefangene Tier so an die beiden Berittenen zu fesseln, daß es von ihnen nicht mehr fort konnte. Dieser Vorgang dauerte etwa eine halbe Stunde. Nachdem dieser Fang geglückt war, wurde der große freie Platz zwischen

Fluß und Tribüne von 28 berittenen Elefanten umstellt, zwischen denen sich Jäger mit Lanzen aufstellten und dann wurde die ganze Herde aus der Einzäunung auf diesen Platz herausgelassen. Auf diesem Platz waren dicke Pfosten eingegraben, und zwar so tief, daß nur etwa zwei Fuß über dem Erdboden herausragten. Mehrere der Elefantenreiter hatten an langen Bambusstäben geflochtene Schlingen, mit denen sie in die Herde hineinreiten, die auserwählten Tiere an den Hinterfüßen fingen und nach Hinwerfen dieser Leinen wurde die ganze Herde langsam vorwärts getrieben. Von den Speerträgern wurden dann die lang nachschleifenden Riemenseile an zwei von den eingegrabenen Pfosten festgemacht, so daß das auf diese Weise gefangene Tier zurückbleiben mußte und fürchterlich trompetete. Sowie die Herde weiter weg war, kamen auch schon berittene Elefanten, die das wilde Tier streichelten und beruhigten. Auf diese Art wurden eine ganze Reihe Elefanten gefangen. Unterdessen wurde die wilde Herde in den Fluß getrieben, denn sie war sehr aufgereggt geworden. Im Wasser fühlten die Tiere sich bald wohl und saugten Wasser ein, um sich den Rücken zu bespritzen. Allerdings ging auch ein Teil der Herde durch, unter anderem auch ein junger Bulle, der zuerst um die Herde kreiste und dann plötzlich laut trompetend die Kette der Lanzenträger und berittenen Elefanten durchbrach, direkt aufs Dorf lief und dort durch Häuser und Zäune hindurch im Urwald verschwand. Dieses großartige Schauspiel hatte mehrere Stunden gedauert und wir waren nicht wenig erfreut, als wir in den Pavillon gebeten wurden, wo Tische mit einem königlichen Lunch uns erwarteten.

Nach dem Essen ging es wieder in Dampfern zurück nach Bangkok und an Bord unserer Schiffe.

Der König von Siam hatte unserem Thronfolger eine Reihe von Geschenken verehrt, die schließlich auf der "Pamjat Asowa" nicht mehr ausreichend Platz fanden. Tiere, Vögel, ein alter Thronstuhl der Vorfahren des Königs, der aber ebenso wie ein altes sehr kostbares Schwert zurückgeschickt wurde, denn der königliche Gastgeber ließ jeden Gegenstand, der bewundert wurde sofort an Bord bringen. Bei uns an Bord hatten wir unter anderem zwei schwarze Panther, verschiedene Vögel und auch diverse Gegenstände. Von den lebendigen Geschenken erreichten aber die wenigsten Wladiwostok, denn in den gemäßigten Breiten gingen die meisten ein.

Unser nächstes Ziel war die französische Kolonie Saigon. Mit der Flut ging das Geschwader stromauf, wo die Schiffe umgedreht wurden, um sich mit dem Bug nach See zu vertäuen. Das Umdrehen geschah, indem man mit

dem Bug direkt an Land stieß und sich dann von der Flut umdrehen ließ. Seit Batavia war ein Befehl ergangen, laut dem die Offiziere zu Festlichkeiten in den Tropen nicht mehr in voller Uniform zu erscheinen brauchten, sondern in weißen Kitteln, was von uns allen mit Freude begrüßt wurde und den Aufenthalt in den Tropen wesentlich angenehmer gestaltete. In Saigon wurde unter anderen Festlichkeiten auch eine Truppenrevue abgehalten, an der ich auch teilnehmen konnte; das war auch der einzige Tag, an dem ich Landurlaub hatte.

Von dort ging es nach Hongkong, von wo der Thronfolger nach Kanton fuhr. Hongkong machte auf uns einen tiefen Eindruck, eine Großstadt mit schönen Straßen, Gebäuden, großen Geschäften und vor allen Dingen der Viktoria Peak, dessen Abhänge mit Villen, von herrlichem Grün umgeben, bedeckt sind.

Unser Geschwader bestand außer den drei großen Kreuzern (alle Fregatten, Korvetten usw. wurden in dieser Zeit in Kreuzer I, II, III. Klasse umbenannt) noch aus den vorhergenannten sibirischen Kanonenbooten, welche aber bald das Geschwader verließen und direkt nach Nagasaki abdampften, und noch aus zwei uns von China mitgegebenen Panzerkreuzern. Wir fuhren nach den Saddle Islands; unterwegs hatten wir starken Nebel, so daß wir uns mit der Ankunft verspäteten. Bei den Inseln wartete der Dampfer der Freiwilligen-Flotte, "Wladiwostok", auf dem der Thronfolger mit seinem Gefolge den Jangtse hinauf bis Hankau fuhr. Die "Pamjat Asowa" wartete die Rückkehr des Thronfolgers ab, wir wurden nach Nagasaki weitergeschickt. Die Einfahrt von Nagasaki ist eine der schönsten in der Welt, von vielen beschrieben und besungen. Die hohen grünen Berge, die weite Bucht, das herrliche Klima machten auf uns Neulinge den tiefsten Eindruck. Gleich am ersten Tag gingen alle, die Urlaub erhalten konnten, an Land, und zwar in das Dorf Inasa auf der Nordseite der Bucht. Dort war man gleich zu Hause, die meisten Einwohner sprachen russisch und die beiden Restaurants "Omatsusan" und "Oiasan" waren den älteren Offizieren längst wohlbekannt. Da wurde man mit russischer Küche bewirtet und bekam auch echte Smirnowka (Schnaps). Dort schlossen wir auch Bekanntschaften mit den einheimischen Schönheiten und die meisten traten für die Zeit des Aufenthaltes in Nagasaki in ein engeres Verhältnis zu dem ausgewählten Mädchen.

Bald kam auch die "Pamjat Asowa" von den Saddle Islands mit dem Thronfolger an Bord nach Nagasaki, wo man gleich anfang, die Schiffe des Geschwaders zu waschen und neu zu bemalen, um das bevorstehende Osterfest blitzblank zu empfangen.

Am Ostersonntag besuchte Seine Kaiserliche Hoheit der Thronfolger alle Schiffe seines Geschwaders und begrüßte sich mit jedem Offizier mit dem üblichen dreifachen Osterkuß. Dieses Glück wurde auch einigen der Mannschaft zuteil.

Einige Tage nach Ostern lichteten wir Anker, um nach Kobe zu gehen. Wir fuhren durch die Inlandseen. Eine unbeschreiblich schöne Fahrt; die grünen Ufer der Inseln, das stille Wasser und die Segel der Dschunken, oder Funeh, wie sie meistens genannt werden, hinterließen ein unvergeßliches Bild. Unser Lotse war ein Deutscher, der die Dampfer des Norddeutschen Lloyd und Schiffe größerer Reedereien bediente. Die Reede von Kobe ist nach Süden offen und kann unter Umständen bei starken südlichen Winden sehr unangenehm werden. Das Wetter war aber die ganze Zeit, während das Geschwader dort lag, sehr günstig.

Von Kobe aus machte der Thronfolger mit seinem Gefolge, zu dem sich auch noch der russische Gesandte aus Tokio zugesellt hatte, eine Reise ins Innere. Wir Offiziere hatten viel Urlaub und machten kleine Exkursionen ins Land. Eines Tages kam eine schreckliche Alarmnachricht, der Thronfolger sei in Otsu von zwei Männern in der Uniform von Polizisten überfallen und schwer verwundet worden. Auf der "Pamjat Asowa" wurden sofort alle Offiziere an Bord gerufen und durften den Kreuzer nicht verlassen. Unser Kommandant rief dagegen Freiwillige unter den Offizieren auf, die in Zivil, aber heimlich gut bewaffnet per Bahn gleich nach Otsu abfuhren.

Wie sich später herausstellte, war die ganze Gesellschaft in Rikschahs zu irgend einem Tempel gefahren. Der Thronfolger voraus, im nächsten Rikschah Prinz Georg von Griechenland und dann das übrige Gefolge. Keiner von den hohen Herrschaften war bewaffnet, sondern alle trugen nur kleine Spazierstöckchen. Der Menschauflauf war natürlich groß und die Polizei mußte freie Bahn für die hohen Gäste schaffen.

Plötzlich waren zwei Polizisten vorgespungen und wollten mit ihren japanischen Säbeln dem Thronfolger über den Kopf schlagen. Prinz Georg bemerkte als erster die verdächtigen Bewegungen, sprang aus seiner Rikschah und fing mit seinem dicken, schweren Schwarzebenholzstock die wohlgezielten Hiebe auf, die dadurch bedeutend abgeschwächt wurden. Der Stock des Prinzen Georg war erstens der einzige wirkliche Spazierstock der Gesellschaft und auch die einzige Waffe. Wäre er nicht rechtzeitig dazwischengesprungen, hätten die Polizisten den Schädel unseres Thronfolgers einfach gespalten. Ihm zur Hilfe kamen noch die beiden Rikschah-Männer, die gleichfalls den Polizisten in die Arme fielen und damit auch die Härte der Schläge milderten.

Der stark am Hinterkopf blutende Thronfolger wurde in eine kleine offene Handlung gebracht und unser älterer Bordarzt von der "Monomach", M. W. Smirnoff, der dort gerade auf Urlaub weilte, hatte die Möglichkeit, sofort die Wunde zu nähen und zu verbinden, denn nach lobenswerter Ärztesitte hatte er in seiner Tasche ein kleines Besteck bei sich.

Unsere Offiziere wurden von dem Gefolge mit großer Zufriedenheit empfangen. Sie teilten sich sofort in den Wachtdienst der Villa, in der der Thronfolger mit dem Gefolge wohnte.

Auf die Nachricht vom Attentat hatte sich der Mikado sofort persönlich nach Otsu begeben und begleitete seinen kaiserlichen Gast per Bahn bis nach Kobe und in seinem Hofwagen bis zum Landungsplatz. In Kobe zurückgeblieben waren wir alle auf den Bahnhof entgegengegangen, auch in Zivil und bewaffnet, denn man fürchtete ein zweites Attentat. Die beiden Polizisten waren selbstverständlich inhaftiert worden; die beiden Rikschahleute wurden mit goldenen Medaillen und einer größeren Summe Geldes belohnt. An Bord waren nur die Wachhabenden geblieben.

Aus welchem Grunde dieses Attentat begangen worden war, konnte keiner aufklären. Man nahm aber an, es sei eine europäerfeindliche Kundgebung gewesen. Jedenfalls sind die Grundmotive der Öffentlichkeit nicht bekannt gegeben worden.

Laut Reiseprogramm sollte Seine Kaiserliche Hoheit erst am 20. Mai 1891 in Wladiwostok eintreffen. Deshalb blieb das Geschwader noch einige Tage in Kobe liegen. Trotz dieser Verzögerung langten wir doch bereits am 10. Mai in Wladiwostok an. Auf der Landungsbrücke war ein großer steinerner Triumphbogen gebaut worden. Der Stuck war noch garnicht trocken geworden, weil man uns noch nicht erwartet hatte.

Der Generalgouverneur des Amurgebietes, der lokale Gouverneur, alle Spitzen der Gesellschaft und alle Schulen hatten auf der Landungsbrücke Aufstellung genommen, um Seine Kaiserliche Hoheit, den Thronfolger Nikolai Alexandrowitsch zu erwarten. Wie ein Boot von der "Pamjat Asowa" an Land fuhr, sah man eine Bewegung durch die Menge gehen, die sich aber gleich legte, als man den Kammerdiener des Thronfolgers erkannte. Er war nur nach frischer Milch geschickt worden.

Der offizielle Empfang fand erst viel später statt. Der Thronfolger wohnte die zehn Tage in Wladiwostok an Bord der "Pamjat Asowa" und ging nur zu besondern Festlichkeiten an Land. Es wurde die Grundsteinlegung des ersten großen

Trockendocks gefeiert und die Einweihung der ersten drei Kilometer des östlichen Endes der Sibirischen Bahn. Außerdem fand in dieser Zeit noch eine Parade sämtlicher dort stationierter Truppen statt.

Aus Wladiwostok sollte der Thronfolger durch ganz Sibirien in einer Troika (Dreigespann) nach St. Petersburg fahren. Das Gefolge hinterher und der ganze Zug von Kosaken eskortiert.

Am 19. Mai gaben die Offiziere des ganzen Geschwaders Seiner Kaiserlichen Hoheit ein Abschiedsfrühstück an Bord der "Wladimir Monomach". Da kein Raum an Bord die Menge Menschen fassen konnte, hatten wir das Maschinenskylight als Tisch umbauen lassen. Der Thronfolger saß am Achterende, ihm gegenüber am großen Mast war sein Monogramm mit der Krone angebracht, in der kleine elektrische Lampen die Edelsteine markierten. Vor jedem gedeckten Tisch lag ein Sträußchen Maiglöckchen, mit denen wir auch sonst den Raum und den Tisch geschmückt hatten. Es war die einzige Blume, die wir in Wladiwostok zu dieser Jahreszeit auftreiben konnten.

Die erste Rede hielt der Geschwaderchef Ostasiens, Admiral Tyrtoff, dann unser Kommandant Dubassoff, der glänzend sprach und in kurzen Zügen die ganze gemeinsame Reise an uns vorbeiziehen ließ, die Trauer der Offiziere über die baldige Trennung zum Ausdruck brachte und dem Thronfolger weitere glückliche Reise auf dem Landwege wünschte.

Am 20. Mai 1891 machten wir uns hoch zu Roß auf den Weg zur ersten Poststation etwa 20 km von der Stadt, wo wir den Zug des Thronfolgers erwarten wollten. Die Offiziere der "Pamjat Asowa" hatten sich beim 9. km aufgestellt, wo der Thronfolger sich von ihnen endgültig verabschiedete. Auf der ersten Station, wo wir warteten, wurden die Pferde gewechselt und ohne Aufenthalt ging es weiter. Wir ritten von dort an etwa acht Mann zu beiden Seiten des Wagens, in dem der Thronfolger saß. Nach einigen Kilometern ließ Seine Kaiserliche Hoheit halten und befahl uns, zurückzureiten, um die Pferde zu schonen. Jedem von uns reichte er zum Abschied noch die Hand und ich war der letzte unseres Geschwaders, der seinen Händedruck erhielt.

In gemächlichem Tempo kehrten wir zur Station zurück, wo ein reges Leben herrschte. Viele Familien der Kaufmannschaft und anderer Stände hatten sich versammelt, und da der Tag schön war, wurde unter freiem Himmel ein gemeinsames Frühstück eingenommen und auch den verschiedenen Weinen nicht knapp zugesprochen. Wir wurden rasch bekannt und auf dem Rückwege begleiteten wir mehrere Damen, die teils in Wagen, teils reitend gekommen waren.

Kommerzienrat Schewelev, ein sehr angenehmer echter sibirischer Kaufmann, der die erste russische Reederei im Osten gegründet hatte, forderte uns auf, noch am selben Tage bei ihm ein Essen mitzumachen, da die meisten von uns begleiteten Damen zu seinem Hausstand gehörten. Herr Schewelev war nicht nur ein sehr intelligenter Mensch, sondern auch Kenner der chinesischen Sprache und Literatur, die er im Zentrum des chinesischen Teehandels in Hankau gelernt hatte.

Diese zufällige Bekanntschaft führte zu einem regen Verkehr in seinem Wladiwostoker Hause und die Stunden, die man unter seinem Dach verbrachte bewiesen immer wieder von neuem die sprichwörtlich gewordene sibirische Gastfreundschaft.

In Wladiwostok wurde die "Wladimer Monomach" verschiedenen Remonten unterzogen und wiederholt diverse Exerzitien ausgeführt. In der freien Zeit segelte ich viel mit einer kleinen Yacht, die ich von einem Herrn des Wladiwostoker Kriegshafens zur Benutzung erhalten hatte. Ich tat mich mit einem Kameraden zusammen und wir besuchten die verschiedenen kleinen Buchten der Umgegend, doch gewöhnlich kreuzten wir im sogenannten Goldenen Horn.

In der Mitte des Sommers wurde ein französisches Geschwader, bestehend aus der "Triumphante" und der "Algis", erwartet. Beim Ansegeln von Wladiwostok lief das französische Flaggschiff, die "Triumphante" - ein alter Panzerkreuzer - auf eine Untiefe der "Russischen Insel". Zur Bergung war außer Prähamen und eines Schwimmkrans, auch die "Monomach" kommandiert. Nach 24stündiger Arbeit war die "Triumphante" wieder flott. Während des Besuches wurden verschiedene Festlichkeiten veranstaltet. Admiral Nasimoff wollte die französischen Schiffe vor ihrem Auslaufen besuchen und verlangte von unserem Kreuzer den Admiralskutter, dessen Offizier ich war. Vor diesem Befehl hatte unser erster Offizier angeordnet, die Bootsmasten, Segel, Riemen etc. herauszunehmen, um dem Kutter am nächsten Tage einen neuen Anstrich zu geben, ohne sich vorher erst die Genehmigung des Stabs einzuholen. Der Admiral hatte die Arbeiten an dem Kutter bemerkt und verlangte deshalb gerade diesen. Meine Leute waren gut gedrillt, aber dennoch konnte ich seinem Befehl nicht in der gehörigen Schnelligkeit Folge leisten. Ich fuhr zur "Pamjat Asowa" und brachte den Admiral unter Segeln bei steifer Brise zur "Triumphante". Wie wir uns in voller Fahrt dem Fallreep der "Triumphante" näherten, wurde dort gerade ein Dampfkutter gehißt, dessen Achtersteven dicht vor der Fallreepstreppe passierte. Unser Admiral befahl mir, unter allen

Segeln anzulegen. Dabei schien es ihm aber plötzlich, daß ich zu viel riskierte, und er griff nach der Pinne, dem ich mich widersetzte. Das Manöver gelang mir trotz der Strömung gut, der Kutter blieb einen halben Meter vom gehißten französischen Kutter stehen. Der Admiral ging an Bord und wir nahmen auf seinen Befehl Segel und Masten herunter, weil wir das nächste Schiff unter Rie-men besuchen sollten. Langseits eines Schiffes liegend, von dem die Mannschaften und Offiziere jede unserer Bewegungen beobachteten, mußte das Kap-pen der Masten schnell und vor allem vollkommen geräuschlos erfolgen, was uns auch glücklich gelang. Als wir zum Flaggschiff zurückkehrten, fragte mich der Admiral nach dem Grund meiner anfänglichen Verspätung. Ich gab offen den Grund zu, er war nicht weiter ungehalten, sondern dankte mir noch für mein gutes Manöver.

Einer meiner Kameraden aus meinem Zötus und auch aus Reval stammend, wurde auf die Robbeninseln bei Sachalin geschickt. Er war verschiedener Undiszipliniertheiten angeschuldigt worden. Aber nach einer sehr scharf ge-führten Untersuchung erwiesen sich diese Anschuldigungen als vollkommen grundlos. Die Verschickung nach der Robbeninsel sollte keine Strafe sein, sondern der Kommandant wollte ihn nur für einige Zeit vom Schiff entfernen. Zudem erhielten die Offiziere dort ein höheres Gehalt. Bald nach diesem Er-eynis kam der ältere Flaggoftizier des Admirals zu uns an Bord und teilte jedem Offizier einzeln in dessen Kammer mit, daß unser Kommandant Dubassoff von Kapitän zur See Stark abgelöst werden würde. Dieser Wechsel wurde uns deshalb so geheimnisvoll mitgeteilt weil die Obrigkeit einen demonstrativen Freudenausbruch der Offiziere befürchtete.

Am nächsten Morgen erschien Kapitän Stark an Bord und hatte nach einigen Stunden den Kreuzer übernommen. Kapitän Dubassoff verließ das Schiff, welches er über zwei Jahre kommandiert hatte, am Abend gegen 10 Uhr, ohne sich von den Offizieren zu verabschieden. Er wurde nur vom I. Offi-zier und dem Wachhabenden Offizier zum Fallreep begleitet.

Schon den nächsten Tag fühlte man einen ganz anderen Zug an Bord und die vorher sehr gedrückte Stimmung war einem kameradschaftlichen Ton gewichen, obgleich Kapitän Stark stramme Disziplin verlangte. Im Laufe dieses Sommers erhielt das Schiff eine neue Vorstenge und es wurden auch verschiedene andere Reparaturen ausgeführt. Alle Übungen und Manöver

fanden regelmäßig statt, so daß man seinen Urlaub und seine Arbeitszeit kannte und sich in der Freizeit einrichten konnte wie man wollte. Ich persönlich hatte viel Gelegenheit, mit der kleinen, mir zur Verfügung gestellten, Yacht Ausflüge zu machen; auch war ich viel an Land, wo wir mit Damen Reitpartien arrangierten, auf die Jagd gingen und uns über Langeweile nicht beklagen konnten.

Von unserem Geschwader gingen der Kreuzer "Admiral Nachimoff" und der Klipper "Dschigitt" nach Europa. Einige von unseren Offizieren hatten mit Kameraden von den abgehenden Schiffen getauscht, so daß man in der Messe jetzt mehrere neue Gesichter sah. Einer unserer Offiziere ließ sich in die sibirische Flotte überführen und heiratete noch im Laufe dieses Sommers.

Mitte Oktober wurde die "Monomach" ins Japanische Meer geschickt, wo sie Schnelligkeit sowie Manövrierfähigkeit unter Segeln noch einmal erproben sollte. In dieser Zeit, zehn Tage, durften wir nirgends vor Anker gehen und die Maschinen nicht gebrauchen. Diese Fahrt sollte zeigen, daß die große kostspielige Takelage nicht mehr zweckentsprechend sei und nach ihrem Entfernen das gewonnene Displacement zur Erhöhung des Gefechtswertes ausgenutzt werden könnte. Zu dieser Zeit war ich stellvertretender Navigationsoffizier und hatte unter anderem die Aufgabe, alle vier Stunden beim Ablösen der Wache die Schiffslage zu kontrollieren und den Punkt auf der Karte dem ablösenden Wachoffizier zu übergeben. Außerdem überwachte ich die meteorologischen Beobachtungen, welche von jüngeren Offizieren ausgeführt wurden. Vor Ablösung und nach derselben hatten wir in der Messe einen kleinen Imbiß mit obligatem heißen Tee, wobei ich selbstverständlich nicht fehlte. Bei leichtem Winde machten wir nur wenig Fahrt; 1 1/2 bis 2 Knoten, trotz der losgekoppelten Propeller. Bei 3 1/2 Knoten begannen sich die Propeller zu drehen und die Fahrt vergrößerte sich je nach der Windstärke auf 5 und auch 7 Knoten. Das meiste waren knapp 9 Knoten. Am fünften Tage frischte der Wind auf und erreichte volle elf Ball. Wir lagen unter dicht gerefften Vor- und Großmarssegeln, Sturmstagesegeln und gereffter Besan. Kurz vor Mitternacht wurde das Vormarssegel aus den Lieken geblasen. Der Sturm raßte und an den Rahen erschienen St. Elmsfeuer. Meine Vormarsgasten, besonders die jungen, zeppten. Ich bat den Kommandanten, mir zu erlauben, selbst hinaufentern zu dürfen, was sofort genehmigt wurde. Mehrere Stunden dauerte das Bergen der alten Fetzen, das Aufbringen des neuen Segels, das Beschlagen und Reffen des neuen. Aber es gelang verhältnismäßig schnell in Anbetracht des Sturmes bei -1° C und der Dunkelheit. Nach zehntägigem Kreuzen nahmen wir Kurs auf Wladiwostok, wo wir unter Dampf einliefen. Das Resultat

war: Segeleigenschaften schwach, dafür aber sehr gute Seeigenschaften. Als nach Rückkehr nach Kronstadt die stolze volle Takelage durch drei kleine Pfahlmasten ersetzt wurden, hat das Schiff die guten Seeigenschaften eingebüßt, es schlingerte stark und in der Messe waren Schlingertische an der Tagesordnung.

Im September hatte ich Gelegenheit, auf einem kleinen Schoner - einem alten Walfischfänger - eine größere Tour längs der Küste zu machen. Wir liefen verschiedene Buchten an und gingen viel auf die Jagd, hauptsächlich auf Fasane. Die wilde Gegend, meist gänzlich unbewohnt, gefiel mir und ich fing an, mich mit dem Gedanken zu tragen, mich gleichfalls in die sibirische Flotte überführen zu lassen. Mit einem Freunde von der "Pamjat Asowa", Graf Heinrich Keyserling, faßten wir den Plan, Walfischfang im Fernen Osten zu betreiben. Für mich blieb dieses Unternehmen ein Luftschloß, Keyserling hat es später durchgeführt.

Das Geschwader blieb bis Mitte November in Wladiwostok. Einige Tage vor unserem Auslaufen sank die Temperatur unter -0° und wie wir am Morgen aufstanden, war das Schiff schneebedeckt. Zwei Jahre hatten wir keinen Schnee gesehen und es entwickelte sich bald eine kindliche Schneeballschlacht. Bald war aber rein Schiff und der Schnee über Bord gegangen.

Das nächste Ziel war Yokohama. Die Reede dieser schönen Hafenstadt ist wenig geschützt und wir bewunderten die Japaner, die in ihren großen Booten auch bei schlechtestem Wetter die Verbindung mit dem Land unterhielten. Gewöhnlich hatten die Boote sechs Mann, welche nicht wie wir Europäer ruderten, sondern wriggten, sowohl übers Achter als auch an der Seite.

An Land gab es viel zu sehen und viel zu kaufen, doch die Freude dauerte nicht lange, denn in Yokoschuko, wohin wir geschickt wurden um zu docken, war das Wetter sehr kalt. Der dort ansässige Dockmeister kam mit mehreren seiner Leute an Bord und dirigierte das Einlaufen ins Dock. Um irgend einen Befehl an Land zu übergeben, ließ er einfach einen seiner Arbeiter in das eiskalte Wasser springen und bis zur Landungsbrücke schwimmen. Für uns alle war es so unerwartet, daß wir unwillkürlich "Mann über Bord" riefen und ein Boot aussetzen wollten. Der Dockmeister lächelte nur und sagte: "Ich habe ihn etwas an Land geschickt". Merkwürdigerweise schadete es dem Eingeborenen auch nicht und er kam frisch und wohlbehalten zurück.

Es waren einige Reparaturen an den Propellern nötig und auch der Kupferüberzug mußte an einigen Stellen ausgebessert werden. Der erste Offizier

nutzte die Zeit aus, um überall gründlich malen zu lassen. Ein junger Matrose, der bis dahin in der Messe bedient hatte, war zur Mannschaft zurückgeschickt worden und hatte vom Bootsmann den Auftrag erhalten, der inneren Bordwand Farbe zu geben, gerade an der Stelle, wo die Hebel zum "Fallen Anker" sich befanden. Der gute Mann wollte seine Arbeit gut und sauber machen und, weil der Hebel ihn störte und er unter ihm nicht malen konnte, warf er ihn einfach zurück und der 6 t schwere Anker sauste ins Dock. Glücklicherweise war die Ankerkette ausgeschäkelt, so daß dem Schiff weiter nichts passierte, aber unterhalb des Ankers hingen in einigen Bootsmannstühlen ein paar Japaner, welche die Kupferhaut gerade reparierten. Der niedersausende Anker verfehlte die Leute um Haaresbreite. Diese Männer lächelten jedoch freundlich und wie sie unsere sehr erschreckten Gesichter sahen, grinsten sie breit über diesen "Scherz".

Als wir noch im Dock waren, erwachte ich in einer Nacht durch ein eigenartliches Zittern und stellte bald fest, daß es von einem Erdbeben herrührte. Ich lag ganz still und gab keinen Laut von mir. Mein Kajütenflausch Timroth erwachte gleichfalls und rührte sich auch nicht. Am nächsten Morgen fragten wir uns gegenseitig, ob wir nicht was besonderes in der Nacht gemerkt hätten. So stellte es sich heraus, daß wir alle aufgewacht waren, aber es nicht eingestehen wollten.

Von Yokoschuko aus machten wir in der Freizeit verschiedene Ausflüge: nach Kamakura zum Yuritomo Tempel, zur weltberühmten Statue des Daibuzza u. a. mehr. Im Yuritomo Tempel stand in einem dunklen Raum hinter einem Vorhang die riesige, wunderschöne Statue einer Göttin, die wir aber nur sehr kurze Zeit besehen durften. Ferner befand sich nicht weit vom Tempel ein kubischer Stein, der früher, soviel ich hörte, beim Tempel gestanden hatte, auf Wunsch englischer und amerikanischer Touristinnen aber dorthin gebracht und von einem Zaun umgeben worden war. Diesem Stein sprach man die Kraft zu, Jünglinge bei Frauen beliebt zu machen. Sie rieben ihre Lenden an ihm und versprachen sich dadurch mehr Erfolg beim schwachen Geschlecht.

Nachdem wir ausgedockt hatten, lagen wir noch einige Tage in Yokohama und gingen dann mit dem Geschwader über Kobe durch die Inlandsee nach Nagasaki, wo wir auch Weihnachten feierten. In Nagasaki wurden wir viel mit Bootsübungen beschäftigt und durch das Training hatten unsere Leute ihre Leistungen um vieles erhöht. Jeden Tag wurde nach der Flaggenhissung um das ganze Geschwader herum gerudert und zuweilen auch aus der Reede heraus um den Papenberg, einen einsamen Felsen am Eingang der Nagasakibucht. Das ist schon eine Strecke von einigen Meilen, die aber unsere Leute schafften,

ohne wirklich zu ermüden. Wir Offiziere hatten uns einen besonderen Sport ausgedacht: wir lernten wriggen "à la Japan". Anfangs hielten wir es kaum einige Minuten aus, aber nach eifrigem Trainieren konnten wir eine halbe Stunde und länger pullen.

Ich entschloß mich in dieser Zeit endgültig zu einem Übertritt in die sibirische Flotte und hatte eine diesbezügliche Bittschrift eingereicht. Auf dem Kanonenboot "Mandschur" wollte der Zahlmeister, ein Marineleutnant, nach Rußland zurück und reichte seinerseits auch einen diesbezüglichen Rapport ein. Ende Februar 1892 erhielten wir den nötigen Befehl des Geschwaderchefs über den Wechsel. So sehr ich mich auch danach gesehnt hatte, so fiel mir doch der Abschied von der guten alten, liebgewonnenen "Wladimer Monomach" sehr schwer. Wie üblich wurde mir ein Abschiedessen gegeben. Noch am selben Tage fuhr ich mit dem P. & O. Dampfer "Verona" nach Hongkong, wo das Kanonenboot "Mandschur" sich aufhielt. In Nagasaki wurde ich von den Kameraden zur "Verona" gerudert, die höchste Ehre, die einem von den Kameraden erteilt werden konnte.

Während der Überfahrt nach Hongkong hatten wir einen steifen Nordost-Monsum und die alte "Verona", ein Viermaster mit Rahsegeln, nutzte den Wind gründlich aus. In Hongkong angekommen, fuhr ich in einem chinesischen Sampan auf die "Mandschur". Kommandant und Offiziere waren mir von früheren Begegnungen her bekannt. Der Torpedo-Offizier war Fürst Lieven, ein polyglotter Herr und eine sehr gute Erscheinung. Der Navigationsoffizier war Unterleutnant Bahireff, der später als Admiral während der Revolution im Jahre 1918 von den Bolschewiken in Moskau erschossen wurde. Ein tüchtiger Offizier. Der Kommandant, auch wieder deutscher Abstammung, war Kapitän Brandt. Die Messe war eine angenehme und der Geist kameradschaftlich. Die "Mandschur" war in Kopenhagen gebaut worden und jeder Raum bestens ausgenutzt. Die Mannschaft hatte ein richtiges russisches Bad (Banja bzw. Sauna) an Bord, der Bootsmann und einige Unteroffizierschargen unter der langen Back extra Kajüten; auch unsere Kajüten waren verhältnismäßig geräumig und hatten genügend Platz für Kleider und Wäsche.

Lange hielten wir uns nicht in Hongkong auf; wir gingen nach Makao und dann Kanton. Diese Stadt imponierte mir sehr. Der Fluß wimmelte von Fahrzeugen aller Art. Da gab es Fährboote, die bis 300 Passagiere aufnehmen konnten und von Segeln und Rädern getrieben wurden. Diese Räder waren

aus Holz und achtern angebracht. Jedes Rad wurde von einer Art Tretmühle in Bewegung gebracht, von ca. 40 Mann. Dann gab es Übersetzboote, die von Ufer zu Ufer sausten. Sie wurden mit zwei langen Riemen getrieben, und zwar von zwei Chinesen, die stehend arbeiteten und außerdem noch von einem, der auf dem Rücken lag und mit den Füßen die übereinander gekreuzten Riemen von sich stieß. Bemerkenswert waren auch die sogenannten Flowerboots. Das sind große flachschwimmende Boote, die ein mehrstöckiges Haus tragen, die chinesischen Freudenhäuser. Sie sind in der Nacht hell erleuchtet und an den Ufern fest verankert. Europäern ist der Eintritt nicht geraten. Am Tage konnte man sie sich ansehen. Einen furchtbaren Anblick boten die Aussätzigen, die in großer Menge auf ihren kleinen Booten lebten und an die Schiffe heranruderten, oft ihre Riemen mit von Fleisch entblößten Händen hielten und an die Ausgußrohre der Schiffe kamen, um die Abfälle aufzufangen, von denen sie sich nährten. Ein Anblick, den ich nie vergessen werde, und der weit schlimmer war, als der vor den Toren Jerusalems. Zweimal fuhr ich mit Fürst Lieven in die Chinesenstadt, in die wir uns aber auch nur in geschlossenen Sänften wagten. Die Träger hatten wir schon vor dem Einsteigen verständigt. Wir hielten an einigen Seidengeschäften und kauften uns wunderschöne Stoffe und Taschentücher, die man nicht im Dutzend verkaufte, sondern immer zu zehn Stück. Von Kanton ging es über Takau und Taivanfu (auf Formosa) auf die größte Insel der Liutschiu Inselgruppe, wo wir in der Bucht Hangkogbay ankereten. Die hohen Felsen fallen fast senkrecht ins Meer und wir konnten uns achtern direkt an Land vertäuen. Auf den Bergen rundherum wuchsen Sagopalmen. Die Eingeborenen sind hell, eine Mischung von Südseeinsulanern und Japanern. Sie sprechen japanisch, aber unser Dolmetscher konnte sich mit ihnen nur schwer verständigen. Wir wollten dort frisches Fleisch kaufen. Als sie endlich unseren Wunsch begriffen hatten, zeigten sie lachend auf einen kleinen Bullen, der in einer Koppel graste. Der Preis war gering, aber die Leute verlangten, daß wir ihn selbst einfangen und schlachten sollten. Ein Matrose, ein Westsibirier, behauptete, es sei eine Kleinigkeit. Als er mit sicheren langen Schritten sich der Einfriedigung näherte, sammelten sich die Eingeborenen voller Interesse und Spannung, eifrig redend und gestikulierend um den Zaun, um sich nichts vom Stierkampf entgehen zu lassen. Der Matrose ging auf den kleinen Bullen zu, der anfang unruhig zu werden, packte ihn an den Hörnern und mit großer Kraft warf er ihn auf die Seite und zu Boden, zog rasch sein Messer heraus und schnitt dem Tier die Kehle durch. Die Insulaner brüllten vor Freude und klatschten in die Hände.

Die Bucht von Hangkogbay hat herrlichen Ankergrund, ist groß genug, um mehrere Flotten zu beherbergen und ist von allen Seiten geschützt.

Nach ca. drei Tagen gingen wir nach Nagasaki, wo wir den Befehl erhielten, sofort nach Wladiwostok zu gehen, Kreditbriefe zu erneuern und Materialien und Proviant einzunehmen, denn zum Sommer sollte die "Mandschur" nach Hankau als Stationsschiff. Anfang Mai fuhren wir den Jangtsekiang hinauf nach Hankau (heute Wuhan), das etwa 600 Meilen von der Mündung dieses gewaltigen Stromes liegt. Im Sommer, wenn in den Gebirgen der Schnee schmilzt, steigt das Flußniveau um ca. 17 Meter und erreicht seinen höchsten Wasserstand im August. Der Quai ist um diese Zeit dazwischen nur etwa 20 cm über dem Flußspiegel. Das Wasser ist nicht nur trübe, sondern sieht einfach wie Kaffee mit wenig Sahne aus, es taugt nicht mal zum Deckwaschen. Ohne Deckwaschen geht es aber nun mal nicht an Bord und so wurden große irdene Töpfe gemietet, mit diesem gelben Wasser gefüllt und dann Alaun hineingeworfen. Dadurch setzte sich der Schlamm und man konnte das Wasser eher benutzen. Der Strom läuft an manchen Stellen bis sieben Knoten, so daß ein schwächeres Schiff sich nur langsam in der Nähe des Ufers stromaufwärts bewegen kann. Im Mai sahen wir noch die Ufer, im August glich die Gegend aber eher einem Meer mit vereinzelt Inseln, Dörfern und Städten.

Außer unserem Kanonenboot lagen dort noch zwei andere Stationäre, ein kleiner englischer Kreuzer und ein amerikanisches Schiff - ein Raddampfer - "Monakosi", vor Anker. Letzteres war schon ca. 30 Jahre in den chinesischen Gewässern stationiert und wurde selten nach Häfen außerhalb des Jangtsekiang geschickt.

Der Sommer ist die Zeit des großen Teehandels. Die Frachtdampfer kommen um diese Zeit den Jangtsekiang hinauf und laden dort. Wegen der starken Strömung und der Strudel liegen die Schiffe mit einem Anker gegen den Strom und einem anderen Anker rechtwinklig zum Ufer.

Während der Teesaison 1892 wurden Unruhen in Zentralchina befürchtet und deshalb trafen auch bald Kriegsschiffe ein. Die europäische Ansiedlung in Hankau war nicht groß, hatte aber einige sehr schöne Häuser, einen Rennplatz und Tennis- und Golfplätze. Am Jangtsekiang liegen außer Hankau noch Wutschanfu und Hanjau. Diese drei Städte zusammen, die nur durch den Fluß und einige Kanäle voneinander getrennt liegen, sollen damals über zwei Millionen Einwohner gehabt haben.

Eine große russische Teefirma, K. S. Popoff und Co., hatte ein großes Kontor und ein Wohnhaus am Quai, welches den Offizieren unseres Schiffes zur Verfügung gestellt wurde. Zwei andere große russische Teefirmen waren Takmakoff-Malakoff und Co. und Moltschanoff Petschatnoff. Die Angestellten dieser Firmen stammten fast alle aus Moskau, wohnten im Hause der Firma und aßen auch mit dem Chef am selben Tisch.

Bei der großen Hitze wurden wenig Übungen gemacht, nur am Morgen früh und in den späteren Abendstunden. Jeden Freitag fanden Scheinwerferübungen statt, die die Einwohner sehr interessierten und der Quai stand gewöhnlich voller Menschen. Die Damen ahnten nicht, daß das sehr starke Licht durch ihre leichten Kleider schien und ihre Körper als Schattenbilder zeigte.

Viel verkehrten wir im Hause des englischen Konsuls Mr. Gardner, dessen siebzehnjährige Tochter eine Tennisliebhaberin war. Der russische Konsul, mit dem ich dienstlich viel zu tun hatte, bot mir ein Pferd zum Reiten an. Eines Tages wurde mir ein Gaul vorgeführt, der äußerst merkwürdig aussah; ganz weiß mit einem rotbraunen Kopf. Der chinesische Reitknecht, dort Mafu genannt, schien etwas ängstlich mit dem Tier zu sein. Unbefangen, wie ich war, klopfte ich es auf den Hals und sprang in den Sattel, bald aber merkte ich, daß das Tier sehr bockig war; wollte ich links, lief das Pferd rechts, wollte ich auf der Rennbahn mit der Sonne reiten, stemmte es sich dagegen und strebte in die Richtung gegen die Sonne. Sonst ging das Tier gut und angenehm und ich beschloß, den folgenden Tag auch wieder zu reiten. Nach einiger Zeit waren wir Offiziere zu Mittag von der Firma Takmakoff eingeladen. Während der Tischunterhaltung erwähnte ich das freundliche Anerbieten des Konsuls und daß ich mit dem "Roten Kopf", seinem Reitpferde, sehr zufrieden sei. Da wurde mir erzählt, daß der Rote Kopf bereits einen Mafu tödlich gebissen und einen Kosaken-Unteroffizier abgeworfen und dann fast zu Tode getrampelt hätte. Nachdem ich das erfuhr, bin ich nie wieder mit ihm geritten, sondern bekam vom jungen Takmakoff ein anderes Pferd mit Namen "Marquis".

Im Mai fingen einige Leute unserer Mannschaft an zu kränkeln und auch ich magerte durch die ungewohnte Hitze ab, litt an gastritischem Fieber und fühlte mich sehr schwach.

Im August erhielten wir den Befehl, Hankau zu verlassen und über Schanghai und Nagasaki nach Wladiwostok zurückzukehren, wo das Schiff außer Dienst gestellt werden sollte. Nachdem ich in Wladiwostok alle Abrechnungen er-

ledigt hatte, bezog ich ein Zimmer bei meinem Freunde und späteren Schwager Baron von Rahden, der schon verheiratet war. Ich fühlte mich so elend und schlecht, daß ich mich von mehreren Ärzten untersuchen ließ. Der älteste Geschwaderarzt riet mir, nach Nagasaki und von dort in die Berge zur Erholung zu fahren. Später erfuhr ich, daß die Herren meinen Zustand für recht ernst hielten und, da ich alleinstehend war, wollten sie das letzte noch versuchen. In Nagasaki ging ich zu einem japanischen Arzt, der mich sehr gründlich und sachverständig untersuchte und mir Bäder verschrieb. Ich fuhr zu den heißen Quellen von Unsen, wo ich nicht nur täglich ein Bad nahm, sondern in 24 Stunden bis fünf Wannen. Außerdem mußte ich noch ein (dortiges) natürliches Mineralwasser trinken. Es schmeckte schrecklich und roch nach verfaulten Eiern. Ich mußte ein bis zwei Flaschen täglich davon trinken. Nach 14 Tagen konnte ich schon spazieren gehen und nach fünf Wochen ging ich zu Fuß von Unsen nach Nagasaki, begleitet von meinem Koch und Diener in einer Person. Mit einem kleinen japanischen Dampfer fuhr ich nach Wladiwostok zurück.

Ab 1. Dezember wurde ich dem Hafenkommendanten Kontre-Admiral Ermolajew als älterer Flaggoffizier zugeteilt. Im Frühjahr kam der Kontre-Admiral Enjelm aus Rußland, der schon früher in Ostasien gedient hatte, um Kontre-Admiral Ermolajew abzulösen. Mit seiner Ankunft - seine Familie war noch in Rußland geblieben - begann für mich ein schwerer Dienst. Der alte Herr wußte nichts mit seiner Zeit anzufangen, litt zuweilen an Schlaflosigkeit, und, da ich im Stabsgebäude wohnte, wurde ich oft zu sehr später Stunde zu ihm zitiert, gewöhnlich um ihn zu unterhalten, dazwischen aber auch, um Befehle für den nächsten Tag zu empfangen.

Eine angenehme Unterbrechung im täglichen Einerlei war ein Gartenfest im Admiralsgarten für das Rote Kreuz. Die Frau des Gouverneurs, Frau Unterberger, leitete die Vorbereitungen und ich war ihr als Gehilfe zuattachiert. Ich verkehrte viel in ihrem Hause und sie wurde von uns nicht anders als "Tante Emma" genannt. Sie stammte aus Dorpat in Estland und sprach schlecht russisch. Zum Fest gab es viel Arbeit, die aber durch einen Reingewinn von 7000 Rubel belohnt wurde. Die Chinesen gaben eine Menge Geld für die verschiedenen Lotterien aus. Die Firmen hatten die meisten Gewinne gespendet, u. a. sogar einen Arbeitswagen mit Pferd und eine Kuh.

Im Herbst 1893 heiratete ich die Nichte des schon früher erwähnten Kommerzienrats Schewejeff. Im April 1894 wurde ich zum Navigationsoffizier des Kanonenbootes "Karejets" ernannt. Die "Karejets" wurde im Mai in Dienst gestellt und sollte zwei Monate in den inneren Gewässern operieren.

Der Kommandant, Korvettenkapitän Jenisch, war ein großer Liebhaber von Segelmanövern. Wir machten sogar Schießübungen unter Segeln. Die Mannschaft wurde viel im Rudern trainiert. Eines Tages - wir lagen in einer kleinen Bucht - tauchte plötzlich ein Dampfkutter am Horizont auf, kam mit direktem Kurs auf uns zu und überbrachte uns den Befehl, sofort nach Wladiwostok zurückzukehren, um am nächsten Morgen nach Tschemulpo zu gehen. Im dichten Nebel kamen wir in Wladiwostok an und nun mußte in aller Eile Proviant und Material aufgenommen werden. Ich holte meine Chronometer aus dem Depot und erhielt auch ihren Stand. Wieder im Nebel lichteten wir am Morgen um 6 Uhr Anker und stachen in See. Erst 24 Stunden später wurde es klar und ich konnte die Meridianhöhe nehmen. Um 3 Uhr wollte ich die Länge nehmen, stellte aber fest, daß wir den Messungen nach nicht im Meer, sondern mitten in Korea herumschwammen. Der Fehler war leicht zu erklären. Man hatte mir im Depot den Chronometerstand falsch angegeben. Ich meldete dem Kommandanten nichts, sondern als wir etwa um 5 Uhr die Insel Dagelette passierten, bestimmte ich meinen Ort durch genaue Peilung, nahm gleichzeitig einige Sonnenhöhen und berechnete so, allerdings nur ungefähr, den wahren Stand meines Chronometers.

Tschemulpo, an der Westküste von Korea gelegen, ist etwa 60 Meilen vom offenen Meer entfernt, von dem letzteren durch Inseln getrennt. Der Wechsel von Ebbe und Flut gibt einen Niveauunterschied von 30 - 33 Fuß und erzeugt dadurch eine starke Strömung zwischen den Inseln. Von unseren Offizieren und Mannschaften war früher kein einziger in diesem Hafen gewesen, aber die englischen Karten waren so gut, daß wir ohne Schwierigkeit Tschemulpo erreichten. Als wir die ersten Inseln passierten, sahen wir plötzlich vor uns zwei Masten aus dem Wasser hervorragen. Es waren, wie wir später erfuhren, die Masten des englischen Dampfers "Kanshing", der eine Menge chinesischer Soldaten an Bord gehabt hatte und von den Japanern versenkt worden war. Das war der eigentliche Ausbruch des japanisch-chinesischen Krieges gewesen. In Tschemulpo lagen wir auf der äußeren Reede. Zu uns gesellten sich bald Schiffe anderer Nationen, das französische Kanonenboot "Inconstant", das deutsche Kanonenboot "Iltis" und später der Engländer "Porpois". Als die "Iltis" einlief, mußte ich an Bord gehen und die Neuangekommenen begrüßen. Am Fallreep wurde ich von einem jungen Leutnant empfangen. Überrascht bleiben wir beide stehen. Leutnant Löhlein war als Seekadett im Jahre 1889 in Kiel auf der "Wladimer Monomach" in meiner Kabine gewesen. Nach einer kurzen Unterhaltung über das freudige Wiedersehen, machte ich dem Kommandanten, Graf Baudissen, meine Aufwartung. Dessen Kajüte war originell und interessant dekoriert. Er selbst malte viel und gern und hatte die ganze Tafelung der Wände mit selbstgemalten Bildern ausgeschmückt.

Wir vier Vertreter verschiedener Nationen harmonierten gut untereinander. Der Krieg zwischen Japan und China war endgültig ausgebrochen. Die Japaner schickten ihr Militär nach Tschemulpo und von dort aus über Land in die Mandchurei. Unser Kommandant erhielt den Befehl, einen seiner Offiziere mit 45 Mann nach Seoul zum Schutze der russischen Gesandtschaft abzukommandieren. Ich wurde gewählt und erhielt Carte blanche, mir meine Leute selbst auszusuchen. Bevor wir nach der Koreanischen Hauptstadt abzogen, kam noch ein anderes russisches Kanonenboot nach Tschemulpo, die "Bobr". Von ihr wurde noch ein Offizier auf die "Korejets" abkommandiert, Nebolssin, ein Zeitgenosse von mir und aus meinem Zötus. (Später ein bekannter Admiral und bei Ausbruch der Revolution von der Mannschaft erschossen.) Nach Tschemulpo ging es auf einem kleinen Flußdampfer unter englischer Flagge. Wir hatten eine Barkasse im Schleppe, weil der Dampfer für uns alle nicht genügend Raum hatte. Gegen Mittag kamen wir vor Seoul an. Vom Fluß hatten wir noch ca. 3 km bis zur Stadt selbst. Einige von meinen Leuten waren mit dem Sekretär der Gesandtschaft über Land geritten, die wir am Flußufer trafen. Die Gesandtschaft ist auf einem Hügel, der die Stadt überragt, sehr hübsch gelegen. Sofort wurde dort als erstes für die Unterkunft der Mannschaft gesorgt. Alte Fansen, einheimische Hütten, bildeten einen Hof, in dessen Mitte wir auf vier Pfählen ein Dach errichteten, unter welchem die Küche aufgestellt wurde. Ein wunderschöner, in der Nähe gelegener artesischer Brunnen lieferte das Wasser. Ich erhielt zwei Zimmer in einem Nebenhause der Gesandtschaft. Nachdem ich unsere Mannschaft untergebracht hatte, stellte ich mich dem Gesandten vor. Noch vor Sonnenuntergang ließ ich meine Leute vor dem Hauptgebäude zur Begrüßung aufmarschieren. Gleich danach verteilte ich die Posten und mußte zum Überfluß auch noch zwei Leute der französischen Gesandtschaft stellen. Die Engländer, Deutschen und Amerikaner sandten von sich aus auch Abteilungen, so daß wir immerhin eine kleine militärische Macht bildeten. Verpflegt wurde ich von der Gesandtschaft. Der Gesandte, Herr von Weber, und seine Gemahlin, eine aus den baltischen Provinzen stammende Dame, nahmen mich sehr freundlich auf. Zu ihrem Hausstand gehörte noch eine alte Elsässerin, ein Fräulein Sonntag. Sie war etwas naïv, immer aufgeregter und wirkte in ihrer Art zuweilen recht komisch.

Ein alter Herr aus Seoul hatte uns eine Reihe alter Zeitschriften gestiftet, so daß meine Leute sich nicht zu langweilen brauchten. Außerdem sangen sie sehr hübsch russische Lieder und hatten einen richtigen Chor gebildet, der später von den verschiedenen Konsulaten und Gesandtschaften oft gebeten wurde, denn ein Orchester gab es nicht in Seoul. So hatten wir einen gem

gesehenen Ersatz für die Tafelmusik immer zur Verfügung.

Mit dem Offizier der englischen Truppe hatte ich mich bald befreundet. Der deutsche Leutnant Schmidt von Schwind, von uns kurz "Schmidt verschwind" genannt, zog sehr bald mit seiner Truppe ab, so daß der Engländer und ich eigentlich nur auf einander angewiesen waren. Proviantlieferungen waren erschwert, aber als auf meine Veranlassung die Waren aus Tschemulpo durch die japanische Militärverwaltung geschickt wurden, erhielten wir sie immer regelmäßig. Am Anfang unseres Aufenthaltes in Seoul fehlte es an Brot auf der Gesandtschaft. Meine Leute aber traten einen Teil ihrer Ration dem Gesandten ab, so daß alle Russen versorgt waren.

Im Laufe von über zwei Monaten, trotz der großen Hitze und der vielfach auftretenden epidemischen Erkrankungen in der Stadt, waren alle meine Leute gesund geblieben, worauf ich sehr stolz war. Hin und wieder wurden wir von meinen Kameraden von der "Korejetz" besucht und nach ca. drei Monaten von einer Abteilung des "Bobr" abgelöst. Der kleine englische Flußdampfer verkehrte nicht mehr und so fuhren wir in Schiffsbooten der "Korejets".

Nach unserer Rückkehr konnten wir beobachten, daß die japanischen Landungen häufiger und die Mannschaften zahlreicher wurden. Eines Tages erschienen 30 Transportschiffe auf einmal. Obgleich Tschemulpo keine Landungsbrücke hatte, sondern ein flach in das Meer verlaufender Felsen dazu benutzt wurde, wurde die Ausschiffung der japanischen Truppen, mit Pferden, Artillerie und Pontons im Laufe von drei Tagen bewerkstelligt. Große koreanische Barken kamen längs der Schiffe angerudert, wurden vollgeladen und ohne Aufenthalt in den inneren Hafen geschleppt. Mein Freund Nebolssin und ich interessierten uns für die Organisation dieser Landung, standen, soweit es möglich war, auf Deck und beobachteten den Vorgang. Die Ordnung war musterhaft. Ein Japaner in einem runden Hut, Kimono und einem kleinen Stöckchen in der Hand dirigierte das Ausladen der Barken. Kaum berührte eine Barke das Land, sprangen die Leute paarweise heraus und ohne Aufenthalt marschierten sie auf einen großen Platz, auf dem sie sich rangierten. Vor diesem Platz war ein Dach auf vier Pfählen aufgestellt worden, unter dem sich mehrere Korridore aus Butterbarrieren befanden. Auf diese Weise konnte nur ein Soldat zur Zeit durchgehen. Neben jedem der Korridore standen japanische Frauen oder auch Mädchen, die in großen Körben fertig abgewogene Reisportionen mit Fleisch, in japanisches Papier sauber eingewickelt, dem durchgehenden Militär zuwarfen; so ging es den ganzen Tag ohne Störung oder Stockung. Genau beobachteten wir die Landung einer Pontonabteilung, bestehend aus 120 Solda-

ten, 500 Kulis, 28 auseinander genommenen Pontons und der nötigen Anzahl Pferde. Das Ausschiffen dieser Abteilung dauerte nur 20 Minuten und in einer weiteren halben Stunde waren die Pontonteile auf die Pferde aufgeladen und der Trupp entschwand gleich darauf unseren Blicken. Ebenso schnell ging es auch mit der Feldartillerie und den Munitionswagen.

Mit meinem Freunde machte ich auch noch eine Fahrt nach Seoul. Unterwegs fuhren wir an einem Marketenderlager vorbei, wo die beständig ankommenden und weiter ziehenden Truppen rasteten und Erfrischungen ausgeteilt bekamen. Auch wir nahmen einen Imbiß zu uns und tranken eine Flasche Bier. Zu unserem Erstaunen stellten wir fest, daß die Preise nur 10 % höher waren als in Nagasaki. Wohin wir auch sahen, es war alles vorbildlich organisiert. Zwischen dem Fluß und der Hauptstadt Seoul beobachteten wir einmal japanisches Militär mit Kulis und schwer beladenen Pferden, die an einem Abhang anhielten und die Lasten von den Pferden herunternahmen. Wir ließen uns in der Nähe nieder und folgten gespannt ihrer Tätigkeit. Nach ca. zwei Stunden stand ein fertig eingerichtetes Hospital vor uns. D. h. ein Dach auf Pfählen, statt Betten dicke Matten, statt eines Nachttischchens ein Kasten, der Schreibutensilien und ein Glas enthielt. Dieses Hospital war für Dissenteriekranken eingerichtet worden. Die Lage war auch günstig gewählt. Oben auf dem Berge befanden sich keinerlei Wohnhäuser und folglich auch keine Schmutzwasserkanäle, sondern in der Nähe floß ein reiner klarer Bach mit schönem Wasser.

Im Oktober erhielten wir den Befehl nach Tschifu zu gehen, dort von einem anderen Kanonenboot Mannschaften zu uns an Bord zu übernehmen und diese nach Tschemulpo zu bringen, dann aber sofort nach Wladiwostok abzudampfen, wo wir nach ziemlich stürmischer Reise in der Nacht eintrafen. Dort erhielten wir die Nachricht vom Tode Kaiser Alexander III. Gleich den nächsten Morgen wurden Offiziere und Mannschaften vereidigt. Die "Korejets" wurde eine Woche später außer Dienst gestellt.

Im Februar 1895 erhielten die "Mandschur" und "Korejets" den Befehl, so schnell wie möglich nach Nagasaki zu gehen. Unser Kommandant Jenisch war nach dem Europäischen Rußland abberufen worden und der neu ernannte Kommandant, Kapitän Lindeström, sollte in Nagasaki an Bord kommen. Nach Nagasaki führte der erste Offizier die "Korejetz". Die Reede dort lag voller Schiffe und unser I. Offizier Lebedeff schlängelte sich im eleganten Manöver innen vorbei und ging neben dem Admiralsschiff vor Anker. Dann erschien auch unser neuer Kommandant Lindeström. In Nagasaki lagen die "Pamjat

Asowa", die Kreuzer "Admiral Nachimoff", "Rynda", "Admiral Korniloff" und noch einige kleinere Fahrzeuge. Das Osterfest konnten wir leider nicht in Nagasaki verbringen. Wir erhielten den Befehl, unverzüglich nach Kobe zu gehen. Wie wir dort ankamen, riet ich dem Kommandanten, die beiden Anker Nord Süd zu legen, er bestand aber darauf, sie Ostwest auszulegen. In der Osternacht kam ein starker Nordwind auf; die Anker hielten natürlich nicht und wir trieben auf einen amerikanischen Viermaster, der ohne Besatzung nicht weit von uns lag. Ich hatte die Wache, meldete sofort den Tatbestand dem Kommandanten und dem I. Offizier, gleichzeitig ließ ich den Kutter zu Wasser und wollte eine Stahltrasse auf die nicht fern von uns liegende Boje der P. & O. bringen. Kommandant Lindeström erschien an Deck und machte mir bittere Vorwürfe, ich hätte seemännisch nicht richtig gehandelt. Der I. Offizier kam auch an Deck, fand aber meine Handlungsweise richtig, worauf sich zwischen den beiden Herren ein lautstarker, nicht gerade freundlicher Wortwechsel entspann. Zum Glück ließ der Wind bald nach und wir kamen ohne Havarie durch.

Nach einigen Tagen erhielten wir den geheimen Befehl, alle evtl. an Bord dienenden Japaner zu entlassen, aber möglichst unauffällig in der letzten Minute, vor dem wir Kobe verlassen sollten. Wohin, war nur dem Kommandanten bekannt. Die Kreuzer "Admiral Nachimoff", "Rynda" und wir gingen durch die Inlandsee; die letzten Japaner wurden in Simonaseki an Land gesetzt. Durch Signal der "Admiral Nachimoff" wurde unser weiterer Kurs bestimmt. Scheinbar gingen wir entweder nach Korea oder Cheefu. Am zweiten Tage ließ uns Kapitän Lindeström durch den I. Offizier mitteilen, daß evtl. ein Krieg mit Japan bevorstehe und unsere drei Schiffe, "Admiral Nachimoff", "Korejets" und "Rynda", den Auftrag hätten, nach Taljenvan, das spätere Dalnyi, zu gehen, sich der Bucht zu nähern, wo eine japanische Transportflotte liegen sollte, und im Falle eines Schusses von Land in die Bucht zu laufen und die Transportflotte nach Möglichkeit zu vernichten. Beim Ansegeln von Taljevan wurde, der "Admiral Nachimoff" folgend, "Klar zum Gefecht" geblasen. Die Geschütze wurden aber wegen der harten See noch nicht freigelegt. Ich stand als Navigationsoffizier auf der Brücke und hielt mich in der Nähe des Steuerrades. Kapitän Lindeström trat zu mir und sagte: "Wenn es zum Gefecht kommt, werden wir auf der Brücke als erste weggefeht!" Die Leute am Ruder hatten diesen Ausspruch gehört und fingen an unruhig zu werden, so daß ich sie durch Reserveleute ablösen mußte. Aber wider Erwarten verlief alles ruhig. Kein Schuß fiel und japanische Transportschiffe waren nirgends zu sehen. Wir drehten, der "Admiral Nachimoff" folgend,

nach See und nahmen Kurs auf Cheefu, wo wir am Morgen des nächsten Tages eintrafen.

Dort trafen wir schon das russische ostasiatische Geschwader, das unter Admiral Tyrtoffs Kommando stand, an, außerdem das Mittelmeergeschwader unter Kontreadmiral Makaroff. Auch Admiral Alexejeff war anwesend und der später so bekannt gewordene Kommandant Roschdestwensky. Er war Führer der alten "Wladimer Monomach". Als erstes wurden alle Schiffe mit einer grauen, ins gelbliche spielenden Farbe angestrichen. Stengen und Rahen, soweit sie noch vorhanden waren, wurden herunter genommen und an Land gebracht. Es sah sehr nach Krieg aus; dieser Eindruck wurde noch durch das Eintreffen des russischen Gesandten aus Tokio verstärkt. Die Geschwaderübungen, die jeden Tag stattfanden, fielen kläglich aus, denn die Schiffe waren ihrem Typ nach zu verschieden. Es klappte eigentlich gar nichts.

Wir erfuhren auf den kleineren Schiffen nicht, was sich in der hohen Politik abspielte, Gerüchte schwirren umher, wurden aber selten bestätigt. Eines Tages hieß es, ein japanisches Geschwader liege in Weihaiwei, der nächsten östlichen Bucht von Cheefu. Unsere Torpedoboote machten eine Rekognoszierungsfahrt nach Weihaiwei und stellten fest, daß tatsächlich die japanische Flotte dort lag. Nach knappen 24 Stunden kamen drei japanische Torpedoboote, schneller und weit moderner als unsere, umkreisten unser ganzes Geschwader und verschwanden wieder in der Richtung nach Weihaiwei.

Kurz nach unserem Einlaufen in Cheefu, erschien das deutsche Geschwader, deren Admiral sich bei Admiral Tyrtoff meldete und mitteilte, daß er mit seinen Schiffen auf Kaiserlichen Befehl Rußland zur Verfügung stehe und sich dem Oberbefehl Admiral Tyrtoffs unterstelle.

Es vergingen eintönige Wochen, an Land kam man nur selten. Endlich erhielten wir die Nachricht, daß die Spannung zwischen Japan und Rußland sich gelöst hätte. Die Geschwader fuhren wieder auseinander.

Ich hatte um meine Versetzung nach Wladiwostok gebeten und fuhr auf der "Rynda" nach Hause. Meine Frau war sehr erstaunt, mich zu sehen, denn jegliche Verbindung war in dieser Zeit unmöglich gewesen. Meine Schwägerin Baronin Rahden, erwartete gerade ihr drittes Kind. Um nicht störend im Hause zu sein, - wir wohnten alle zusammen - übersiedelten wir beide in eine ca. 18 km entfernt gelegene Villa einer Verwandten meiner Frau. Schon nach zwei Tagen kamen beängstigende Nachrichten, wir eilten zurück, fanden meine Schwägerin aber nicht mehr lebend vor. Meine Frau

erwartete zu der Zeit gerade ihr erstes Kind. Dieser Todesfall regte sie deshalb furchtbar auf. Ich besaß ein eigenes Haus, in das wir umzogen, um ihr eine andere Umgebung zu schaffen. Im September 1895 kam meine Frau mit einem Knaben nieder und bald darauf wollte sie wieder in die Rahdensche Wohnung zu ihrer Mutter, die mit den zwei Rahdenschen Töchtern dort lebte, umziehen, was wir dann auch taten. Ich hatte die Möglichkeit, gleich wieder auf eine längere Fahrt zu gehen, tat es aber unter den gegebenen Umständen nicht. Im Juli 1895 kam mein alter Freund Graf Heinrich Keyserling mit zwei Walfischdampfern aus Europa in Wladiwostok an. Ich ging sofort an Bord und übernahm nach einigen Besprechungen seine Prokura. Er hatte von der Regierung die frühere Walstation eines Leutnants Dydynoff, der im Herbst 1890 in einem schweren Sturm mit seinem Schiff untergegangen war, gepachtet. Es war dort alles recht verfallen, aber bald hatten wir uns einigermaßen eingerichtet und auch verschiedene Neubauten ausgeführt; den Flenzplan erneuert, Trankessel aufgestellt usw. Ich besorgte alle Geschäfte in Wladiwostok und löste auch einen Gildenschein. So war ich denn Kaufmann der Gilde Leutnant R. Faehlmann, eine sonderbare Titelzusammensetzung. Keyserling selbst mit seinen beiden Schiffen ging, nachdem er einige Wale geschossen hatte, nach Süden an die Küste von Korea, um dort im Winter den Walfang fortzusetzen.

Um diese Zeit erhielt ich die Kommandierung auf die "Silatsch", ein Dampfer von 700 t. Displacement mit starker Maschine, der als Bergungsdampfer und auch als Eisbrecher diente. Der Wladiwostoker Hafen hat den großen Vorzug, daß der östliche Bosphorus, der Eingang zum Hafen, nach Südosten offen ist, so daß die im Winter vorherrschenden Nordwestwinde das Eis, wenn es rechtzeitig gebrochen wurde, ins offene Meer trieben. Solange das Eis dünn war, kamen wir zur Nacht in den Hafen, wie es aber über 30 cm dick wurde, gingen wir zur Nacht in die Bucht Ulysses, die am SO-Eingang des Bosphorus gelegen ist. Jeden Tag in aller Frühe begannen wir mit unserer Arbeit, die hauptsächlich darin bestand, den Bosphorus und den Eingang zur inneren Bucht klar zu halten, d. h. das Eis zu brechen. Nur sehr vereinzelt Schiffe besuchten damals Wladiwostok im Winter und unsere Leistungen waren mehr ein Versuch, auf welche Weise man am besten die Schifffahrt im Winter aufrecht erhalten könnte.

Mitten im Winter 1895/96 wurde die Ankunft eines großen Dampfers der Freiwilligen Flotte angezeigt. Am Tage des Einlaufens hatten wir die Möglichkeit, trotz der minus 30 ° Celsius, dank dem scharfen NW-Winde den

Bosporus und die Einfahrt bis zur Landungsbrücke für die Freiwillige Flotte freizumachen. Die Kommandanten und Offiziere auf der "Silatsch" wechselten oft. Die Offiziere waren alle älter; aber trotzdem ich der jüngste war, lag die Führung des Schiffes, laut speziellem Befehl des Admirals, im Eise nur in der Hand des Kommandanten oder in meiner Hand. Ende des Winters nahm ich einen längeren Urlaub, um mich mehr um die Keyserlingschen Angelegenheiten zu kümmern. Im Mai 1896 kam es zu schärferen Auseinandersetzungen zwischen mir und Graf Keyserling und ich gab meine Arbeit bei ihm auf. Im Winter fuhr ich wieder auf der "Silatsch". Im Frühling 1897, als das Meer eisfrei geworden war, stellten wir noch mit der "Silatsch" die Seezeichen auf. Nach Eintreffen des in Dänemark gebauten richtigen Eisbrechers "Nadeschny" wurde die "Silatsch" außer Dienst gestellt.

Ich war schon acht Jahre nicht in Europa gewesen und sehnte mich sehr nach meiner Heimat. Außerdem waren die Aussichten auf Beförderung für meinen Zötus sehr schlecht; so entschloß ich mich denn, in die Reserve überzutreten und meldete mich zum Eintritt in die Freiwillige Flotte. Diese war 1878 gegründet worden, ein nationales Unternehmen, dessen Grundkapital durch freiwillige Spenden in ganz Rußland gesammelt worden war. Daher auch der Name "Freiwillige Flotte". Sie fing mit drei in Deutschland gekauften Dampfern an. Das ganze Unternehmen stand unter Regierungskontrolle. Im Kriegsfall sollte die Freiwillige Flotte Transportdienste leisten; die schnelleren Dampfer sollten dann als Hilfskreuzer benutzt werden. Im Frieden unterhielten sie die Verbindung zwischen dem europäischen Rußland und den ostasiatischen Häfen. Mit der Zeit war die Zahl der Schiffe auf etwa 16 gestiegen, die jährlich ca. 20 Reisen nach Wladiwostok und den chinesischen Häfen machten. Meine Aufnahme erfolgte im November, bis dahin war ich privatim Gehilfe des Agenten der Freiwilligen Flotte in Wladiwostok. Der Dampfer "Jekatarinoslaw", auf dem ich Kommandant war, lief im Dezember ein und am selben Tage meldete ich mich beim Kapitän Trojan, einem angenehmen sehr gebildeten Mann, den ich schon von früher her kannte und mit dem ich mich während der Fahrt noch mehr anfreundete. Aus Wladiwostok hatten wir ungefähr 60 Passagiere nach Odessa. In Nagasaki bunkerten wir und in Shanghai, Singapore und Colombo luden wir Tee und Kopra. Durch die Dardanellen fuhren wir in der Nacht und mußten dort vor Anker gehen, um den Ferman zu erhalten (Ferman ist die Erlaubnis, die Dardanellen und Konstantinopel zu passieren). In den Dardanellen lagen mehrere Schiffe u. a. ein türkisches Vollschiff (Segler). Wahrscheinlich war das Stagfeuer ausgegangen, denn trotzdem wir dicht an ihm vorbeiliefen, sahen

wir es nicht. Ich war auf der Back beim Ankergeschirr und ließ auf Befehl den Anker fallen. Unser Dampfer schwoite in den Wind und kam dabei in Kollision mit dem Türken. Erst in den späteren Morgenstunden konnten wir uns wieder freimachen. Konstantinopel erreichten wir bei starkem Schneefall und hatten die sehr seltene Gelegenheit, diese Stadt unter Schnee zu sehen. In Odessa nahm ich einen zweiwöchigen Urlaub und fuhr nach Sewastopol und dann mit der Bahn über Moskau nach Petersburg, wo ich mich bei der Freiwilligen Flotte vorstellte. Von Petersburg ging es dann direkt nach Reval. Dort wurde ich von meinen Verwandten nach fast neunjähriger Abwesenheit mit offenen Armen aufgenommen.

Als ich nach Petersburg zurückgekehrt war, bot man mir in der Direktion der Freiwilligen Flotte den eben neu kreierte Posten eines Gehilfen ihres Agenten in Wladiwostok an. Ich sagte vorbehaltlich zu. Da ich den recht schwierigen Charakter dieses Agenten, Kapitän zur See a. D. Terenteff, kannte, fragte ich bei ihm telegraphisch an. Terenteff antwortete, er habe nichts persönlich gegen mich einzuwenden, finde aber, ich sollte lieber Kapitän werden und außerdem brauche er nicht einen so gebildeten Gehilfen. Trotz dieser Antwort, die ich der Direktion zeigte, wurde ich in dem Amt bestätigt; ich erhielt noch Instruktionen und fuhr noch einmal nach Reval. Dann wurde ich Superkargo an Bord eines gecharterten französischen Dampfers "Massilia", der gegen Anfang Mai mit 1200 Rekruten nach Wladiwostok gehen sollte. Die Verpflegung dieser 1200 Mann war meine Obliegenheit. Ein Aprentice und ein Botelier waren mir beigegeben. Als Passagiere hatten wir einige Offiziere, einen Arzt und einen Geistlichen. Unterwegs starb ein Rekrut, der gleich am Anfang der Reise an Typhus erkrankt war. Beim Passieren der Straße von Babelmandeb steckte er seinen Kopf aus dem Bulleye heraus, um mehr Luft zu kriegen. Es herrschte aber eine fürchterliche Hitze, der Soldat bekam einen Hitzschlag und war auf der Stelle tot. In Wladiwostok war der Tag unserer Ankunft nicht genau bekannt, so daß niemand mich im Hafen empfing. Als ich mit meiner Arbeit an Bord fertig war, eilte ich nach Hause. Nicht weit von unserer Wohnung sah ich meinen kleinen dreijährigen Sohn mit seiner Wärterin spazieren gehen. Wie er mich sah, erkannte er, der kleine Knirps mich sofort und lief mir beinahe unter das Gefährt. Ich sprang aus dem Wagen, nahm ihn auf den Arm und trug ihn nach Hause. Meinen beiden Rahdenschen Nichten und meinem Sohn hatte ich aus Odessa einen echten deutschen Vorsteher mitgebracht, über den sich die Kinder sehr freuten. Sie wurden auch bald ein Herz und eine Seele mit "Normann".

Zehn Tage nach meiner Ankunft mußte ich mit einem englischen, gleichfalls von der Freiwilligen Flotte gecharterten Dampfer nach Port Artur gehen. Terenteff hatte vor unserem Auslaufen uns telegraphiert, daß der Dampfer "Windsor" schwerlich zur rechten Zeit in Port Artur werde löschen können, weil die in der Charter vorgesehenen Löschtage nicht ausreichten. Ich erhielt meine Instruktionen und eines Nachmittags bei dichtem Nebel wurden die Taue losgeworfen und wir sollten abfahren. Da trat der Kapitän zu mir und meldete, er könne nicht auslaufen, da er keinen Mann am Ruder habe. Ich übernahm diese Arbeit und wir fuhren ab. Kaum waren wir in den Bosphorus eingebogen, als der Kapitän Anker fallen ließ mit der Begründung, es sei zu neblig und wir könnten nicht weiterfahren. Ich bestand auf Weiterfahrt, übernahm das Kommando und brachte den Dampfer ins offene japanische Meer. Auf der Reede von Port Artur kam vom Flaggschiff ein Offizier an Bord und brachte mir den Befehl des Admirals, in den inneren Hafen zu gehen, da es eben noch Ebbe sei, bei einlaufender Flut das Einlaufen aber gefährlich werden könne. Unser Kapitän zeppte zweimal vor der engen Einfahrt, da aber keine Zeit zu verlieren war, teilte ich ihm kurz mit, daß ich im Namen der Freiwilligen Flotte das Schiff in den Hafen bringen würde, aber nur unter der Bedingung, daß er sich nicht in meine Anordnungen einmischen dürfe. Durch eine äußerst enge Einfahrt mußte man im rechten Winkel in das innere Bassin einbiegen. Ich gab der Maschine langsame Fahrt, legte dann das Ruder hart über, gab voll voraus und kam glatt an den Kai. Der Wind war südlich und das gestoppte Schiff trieb langsam an den Kai. Das Löschen ging in größter Eile vor sich und da ein Sonntag dazwischen lag, beschloß ich ihn als Arbeitstag zu benutzen. Der Kapitän hatte nichts dagegen, wenn seine Winchleute darauf eingehen. Nach einer kurzen Unterredung mit dem "Chief" und den nötigen Shillings waren alle einverstanden und die von der Charterpartie vorgesehene Löschzeit konnte eingehalten werden. Als die "Windsor" gelöscht war, kehrte ich mit einem japanischen Dampfer über Nagasaki nach Wladiwostok zurück, wo ich dann meine Tätigkeit als Gehilfe des Agenten begann. Herr Terenteff war mit meiner Ernennung nicht einverstanden und so gute Freunde wir früher auch gewesen waren so sehr maltratierte er mich jetzt. Viel zu tun gab es nicht. Er übergab mir den Bau, oder vielmehr das Zusammenstellen stählerner Leichter, die auseinandergenommen aus England geliefert worden waren; auch setzte ich einen Schwimmkran von 65 t Hebekraft zusammen. Herr Terenteff machte mein Leben zur Hölle und ich entschloß mich, die Stelle zu verlassen. Ich schrieb dem Inspektor nach Petersburg und bat mich wieder auf einen Dampfer zu kommandieren. Bald darauf erhielt ich ein Telegramm, mit dem Dampfer "Moskwa" nach

Odessa zu gehen. Dort angekommen erhielt ich die Ernennung als zweiter Steuermann auf dasselbe Schiff. Für die nächste Reise luden wir in Novorossisk Eisenbahnschienen, in Odessa Stückgut und außerdem kamen noch etwas über 2000 Auswanderer an Bord. Die Verpflegung dieser Leute gehörte zu meinen Obliegenheiten. Das Schwierigste war die Ernährung der Kinder, welche je nach ihrem Alter verschiedene Portionen erhielten. Täglich wurden über 500 Glas Milch geliefert, wozu wir außer kondensierter Milch noch vier Kühe an Bord hatten. Der Monsun wehte mit voller Stärke und unser 508 Fuß langes Schiff schlingerte mächtig. Nach Lee bis zu 45° , nach Luv $41-42^{\circ}$. Wenn man von der Wache herunter über das Promenadendeck kam, wurde man beständig von den sich dort aufhaltenden Damen angehalten und gebeten, da zu bleiben, denn alle hatten Angst, besonders in der Nacht. Die See rollte gewaltig und die Wellenkämme reichten bis ans Promenadendeck. Die an Deck liegenden Damen litten nicht an Seekrankheit, fragten mich aber trotzdem, was es für Mittel dagegen gäbe. Da ich nichts besseres wußte, erzählte ich von alten bekannten seemännischen Mitteln, z. B. den Mott vom Anker, wenn er hoch kommt, einzunehmen; aber das einzige radikale Mittel wäre, an einem Faden ein Stück ranzigen Speck herunter zu schlucken und wieder herauszuziehen. Dieser Vorschlag hatte einen durchschlagenden Erfolg, denn alle stürzten sofort an die Reeling. In Colombo wurde ich von verschiedenen Passagieren gebeten, ihnen die Umgegend zu zeigen. Viel Zeit hatten wir nicht und so unternahmen wir eine Fahrt nach Mount Livinia. Auf der Terrasse des Hotels bot sich allen ein herrlicher Ausblick. Die Wellen spritzen bis an die Füße heran und die Farbenprächtigkeit der Umgegend ist geradezu bezaubernd.

In Singapore war es Sitte, die Auswanderer auf zweimal 24 Stunden an Land in Schuppen unterzubringen, um die Schiffsräume gründlich zu reinigen und zu desinfizieren, denn trotz des täglichen Säuberns waren die Zwischendecks in einem kläglichen Zustand. Die Auswanderer, hauptsächlich Kleinarbeiter, wimmelten in den Straßen der Stadt herum, in Pelzen, Filzstiefeln und mit der Fellmütze auf dem Kopf. Diese kostbaren Kleidungsstücke ließ keiner auf seinem Platz zurück, denn jeder fürchtete bestohlen zu werden. Auf der langen Überfahrt wurden einige neue kleine Weltbürger geboren und 27 Menschen starben an diversen Krankheiten. Furchtbar quälten sich die Säuglinge. Das überkommene Salzwasser und die heiße Luft verursachten einen tropischen Ausschlag, der die Haut der kleinen Geschöpfe wie rohes Fleisch aussehen ließ. Das einzige Mittel dagegen ist ein Süßwasserbad. Unser Arzt und die beiden Schwestern hatten alle Hände voll zu tun, um die Kinder vor weiteren Folgen dieser Krankheit zu schützen. Das Austeilen der Mahlzeiten

ging nach Karten, d. h. jede Familie hatte eine Karte, auf der alle Mitglieder verzeichnet waren mit Angabe des Alters. In der ersten Woche unserer Reise erfuhr ich, daß die Eltern meistens selbst die guten Sachen für die kleinen Kinder afaßen und die Kinder minderwertigere Nahrung erhielten. Da beschloß ich, die Kinder durch die Schwestern eine halbe Stunde vor der allgemeinen Mahlzeit füttern zu lassen, was sich auch gut bewährte. Auf den Rat erfahrener Kameraden hatte ich in Odessa 25 kg Konfekt besorgt und verteilte es unter die Kinder, die allmählich ihre Scheu verloren und so, wie sie mich sahen, herangelaufen kamen, um den "süßen Onkel" zu begrüßen oder ihre Erlebnisse und Eindrücke zu schildern. Wenn die Auswandererschiffe vor neun Uhr morgens in Wladiwostok ankamen, bekamen die Auswanderer nichts mehr an Bord zu essen für den Tag und mußten sich in den Baracken, die zu ihrer Verfügung standen, selbst beköstigen. Gewöhnlich dauerte das Ausschiffen und Einrichten in den Schuppen über einen halben Tag und die Leute kamen erst sehr spät dazu, sich um Nahrung zu kümmern. Das voraussehend, hatte ich während der Reise einige Vorräte angesammelt und so erhielten die Auswanderer, trotzdem wir vor neun Uhr ankamen, jeder eine volle Tagesration mit an Land.

Auf der Rückfahrt nach Odessa hatten wir 1500 Reservisten an Bord außer den Passagieren I. Klasse. In der Straße von Malakka - ich hatte die Wache von 8 - 12 Uhr - bildeten sich am Horizont mehrere Wasserhosen. Gleich darauf fuhren wir auch schon in einen Regen hinein. Er war so dicht, daß ich von der Brücke aus nicht das Vorschiff sehen konnte. Dabei fing es an zu donnern und die Blitze folgten einander fast ohne Unterbrechung. Ein Blitz schlug direkt neben dem Schiff in das Wasser und alle glaubten, nach dem furchtbaren Getöse zu urteilen, daß er direkt in die Brücke eingeschlagen wäre.

Für die nächste Reise bekamen wir in Odessa Rekruten, die nach Wladiwostok gebracht werden sollten an Bord. Es war Ende Dezember. Wir verließen den Hafen bei strenger Kälte und das Meer war mit Eis bedeckt. Im Roten Meer wurde es warm und wir feierten Sylvester in weißen Uniformen. Die Winterreisen im Indischen Ozean sind das Schönste was man sich vorstellen kann. Es ist nicht heiß und ein leichter NO-Monsun weht über das Meer. Bei der Insel Minikoi, welche wir im Laufe des Vormittags passierten, ging der Kapitän ganz nah ans Land heran und wir sahen die smaragdgrünen Lagunen in dem schneeweißen Korallensand, dazu das Grün der Palmen und den tiefblauen Ozean, der schillernd und glitzernd vor uns lag. Ein unvergeßlich

schöner Anblick. Vom Komitee der Freiwilligen Flotte hatte ich die Erlaubnis erhalten, meine Familie auf der "Moskwa" unentgeltlich nach Odessa zu bringen. Die zwei Wochen, die wir in Wladiwostok lagen, vergingen schnell mit Packen und Besorgungen. Mein älterer Sohn, ein Knabe von noch nicht fünf Jahren, war begeisterter Seemann und liebte sich an Schiffsarbeiten aller Art zu beteiligen. Unser Bootsmann, ein lieber alter Seebär, hatte ihn in sein Herz geschlossen und ihm Messing zu putzen gegeben, ganz nah unter der Brücke. Wenn ich Wache hatte blickte mein Söhnchen stolz nach oben, ob ich auch sehe, wie eifrig er bei seiner Arbeit sei. Die Belohnung war dann, daß er zu uns in die Offiziersmesse kommen und mit mir essen durfte, was er lieber hatte, als im Salon zu speisen. In Odessa mietete ich eine Wohnung und wir richteten uns dort auf längere Zeit ein. Im Mai ging die "Moskwa" nach Sewastopol ins Dock. Dort erhielt ich die Ernennung als erster Offizier auf die "Jekaterinoslaff", die in Petersburg für Wladiwostok und Port Artur lud. Ich fuhr nach Odessa, verabschiedete mich von Frau und Kindern und fuhr nach Petersburg und von dort gleich nach Kronstadt weiter, um mein neues Amt anzutreten. Es gab viel Arbeit, die besonders erschwert und verzögert wurde, weil wir für das Heben der schwereren Kolis nur einen alten Schwimmkran mit Handbetrieb von der Hafenverwaltung bekommen konnten. Anfang Juli verließen wir Kronstadt. Wir liefen Dartmouth zum Bunkern an und im Mittelmeer Algier (im Indischen Ozean). Eines Morgens kurz vor Sonnenaufgang, - ich hatte die Wache von 4 - 8 Uhr - der Monsun wehte stark, stand ich plötzlich bis zum Knie im Wasser. Eine riesige See war über das Schiff gegangen, für einen Augenblick konnte ich nur noch Masten und Schornsteine sehen. Die Luke Nr. 5 war aufgeschlagen worden, trotz der Verschalung mit dreifach starkem Persenning und darüber gespannten Eisenschienen. Die starken Teakholztreppe zur Poop wurden zu Kleinholz zerschlagen und der jüngste Steuermann, der die Nacht oben in einem Longchair verbracht hatte, wäre um ein Haar über Bord gespült worden. In Wladiwostok nahm ich meine Schwiegermutter und die beiden Rahdenschen Mädchen auch mit, denn wir hatten zur Rückreise nur wenig Passagiere. Das war im Sommer 1900 während des Boxeraufstandes. Mein Schwager Baron Rahden war mit einem Leutnant von Dehn mit der Schutztruppe in Peking. Die Gesandtenstadt war von den Chinesen eingeschlossen gewesen und hatte sich nur mit Mühe halten können. In Port Artur erfuhren wir, daß Peking befreit sei, und bald danach traf auch mein Schwager ein. Wir führten unsere Schwiegermutter und seine Töchter auf einen anderen Dampfer über, der direkt nach Odessa ging. Die "Jekaterinoslaff" sollte ein Regiment nach Wladiwostok bringen. Beim Auslaufen aus Port Artur machte

der Kapitän ein ungeschicktes Manöver. Der Steuerbordpropeller schlug in die Kaiecke und die Welle brach dicht vor der Nabe. Das Regiment mußte wieder ausgeschifft werden und wir gingen ins Dock. Ich mußte nach Europa, weil ich wegen einer Erbschaftsangelegenheit zu einem bestimmten Termin in Reval sein mußte. Ich bat um meine Entlassung und fuhr als Privatmann mit einem Norweger nach Nagasaki; von dort mit dem Dampfer des Norddeutschen Lloyd "Prinz Heinrich" bis Ägypten und von Alexandria mit dem Österreich-Ungarischen Lloyd-Dampfer bis Triest. Von dort reiste ich dann mit der Bahn direkt nach Odessa. Leider kam ich doch zu spät nach Europa. Ich wollte mich gerne um einen Posten bewerben, der mich nicht immer so weit und auf so lange von meiner Familie trennt, denn das ständige Abschiednahmen, besonders von meinen Söhnen, die sich immer an mich anklammerten und mich nicht fortlassen wollten, viel mir zu schwer.

Ich fuhr nach Petersburg, nachdem ich in Reval gewesen war, und bemühte mich, in die Zollkreuzer-Flotte zu kommen, was mir auch versprochen wurde, sogar die Führerstelle eines Kreuzers wurde mir zugesagt. Als ich aber wirklich übergeführt wurde, erhielt ich die Kommandierung nach Libau als erster Offizier, wohin auch meine Frau und meine Kinder mit meiner Schwiegermutter und den Rahdenschen Töchtern mir folgten. Der Dienst dort gefiel mir aber garnicht. Ich war wohl viel zu Hause, aber der ganze Ton war mir zuwider und ich reichte wieder ein Gesuch ein, mich wieder in die Marine zurück zu überführen. Die Antwort ließ auf sich warten, deshalb schrieb ich einem Kameraden in den Marinestab, was auch half; ich wurde bald wieder Marineleutnant. Die Leitung der Zollkreuzerflotte wußte noch nichts. Gerade zu der Zeit, Oktober 1901, war ich zeitweiliger Kommandant des Kreuzers "Orel", der in Riga stationiert war und mit dem ich ab und zu Fahrten längs der Küste machte. Einige Tage vor meiner Abreise aus Riga bat mich der Brigadechef der Zollwache, ihn mit einer Anzahl seiner Gäste spazieren zu fahren. Ich empfang meine Obrigkeit und die Damen und Herren bereits in meiner alten Marineuniform, worauf der alte Herr mir eine Bemerkung machte, ich hätte meine Vorgesetzten in der vorgeschriebenen Grenzwachenuniform zu empfangen. Als Antwort zeigte ich ihm ein vom Marineminister gezeichnetes Telegramm, daß ich wieder in die Marine übergeführt worden sei. Er schien nicht sonderlich zufrieden zu sein und murmelte etwas von großer Zukunft in der Grenzwache.

Bald nach diesem Zwischenfall verabschiedete ich mich von der Grenzwache und fuhr nach Libau, wo ich als Navigationsoffizier auf die "Knjas

Poscharsky" befohlen wurde; gleichzeitig wurde ich Führer zweier Matrosenkompanien. Das Frühjahr 1902 war spät und kalt. Mit zwei anderen Schiffen des Geschwaders der Marineschule liefen wir aus Libau aus, Richtung Kronstadt, wo wir an den Festlichkeiten des Empfanges der französischen Flotte mit dem Präsidenten Loubet teilnehmen sollten. Unterwegs liefen wir Reval an, um uns über die Eisverhältnisse im östlichen Finnischen Meerbusen zu orientieren. Nachdem wir günstige Nachrichten erhalten hatten, fuhren wir weiter. Unterwegs trafen wir einige größere Eisschollen, denen wir aus dem Wege gingen, oder die von dem uns begleitenden Eisbrecher "Jermak" gebrochen wurden. In Kronstadt trafen wir am 18. Mai ein und wurden gleich auf der großen Reede in Linie mit vielen anderen Schiffen vor Anker gestellt. Auch die französische Flotte, die am nächsten Tag eintraf, hatte unterwegs Eis getroffen, war aber ohne Beschädigungen dem Eisbrecher "Jermak", der ihr entgegengeschickt worden war, gefolgt. Die Festlichkeiten nahmen mehrere Tage in Anspruch. Leider konnten wir an ihnen nicht teilnehmen.

Nachdem die "Knjas Poscharsky" ins Dock gebracht worden war und der holzverkleidete Unterwasserteil, der durch die Fahrt im Eise doch gelitten hatte, ausgebessert worden war, trafen 150 Kadetten zur Sommerfahrt ein. Wir fuhren nach Trangsund, Helsingfors, Reval, Baltisport, Libau u. a. Häfen. Ende August ging das Geschwader nach Kronstadt zurück. Kurz vorher waren die älteren Jahrgänge noch examiniert worden. Ich war auch in der Examenskommission für praktische Navigation und Astronomie. Aus welchem Grunde, weiß ich nicht, aber die Knaben hatten alle einen großen Respekt vor mir. Einer der ersten Examinanten war der Sohn meines früheren Vorgesetzten in Wladiwostok, Terentjeff. Er wußte, daß ich mich seinerzeit mit seinem Vater überworfen hatte und war der Ansicht, ich würde ihn besonders streng vornehmen. Er war, wie mir mitgeteilt worden war, nicht gerade einer der besten Schüler aber er antwortete mir zu meiner vollen Befriedigung. Ich kannte ihn seit seiner frühesten Kindheit und vordem ich zu den Aufgaben schritt, stellte ich das alte freundschaftliche Verhältnis durch ein paar Worte wieder her.

Nachdem wir die "Knjas Poscharsky" wieder abgerüstet hatten, wurde ich nach Reval zum Artillerie-Schulgeschwader unter Admiral Roschdestwensky versetzt, um nach Schluß der Schießübungen als Navigationsoffizier das Küstenpanzerschiff "General Admiral Apraxin" nach Libau zu bringen. In Libau angekommen wurde ich gleich nach Kronstadt entlassen, um wieder zu meiner Division zu stoßen. Die kurze Zeit, die ich in der Reserve verbracht hatte, hatte mir in der Anciennität viel Abbruch getan und es wäre mit viel Schwierigkeiten

verbunden gewesen, meine Dienstkameraden wieder einzuholen. Ich reichte mein Abschiedsgesuch aus der Marine ein und nahm den mir angebotenen Posten eines Gehilfen des Chefs der kaufmännischen Abteilung der Freiwilligen Flotte in Petersburg an. Meine Familie führte ich auch dorthin über und wohnte auf der Krystoffsky Insel.

Der Bürodienst sagte mir garnicht zu, ich sehnte mich bald wieder danach, Planken unter den Füßen zu haben. Im Frühjahr 1903 erhielt ich das Angebot einer Privatfirma einen Flußdampfer, der in Elbing bestellt war, nach Petersburg zu bringen. Ich nahm einen kurzen Urlaub und fuhr mit den Besitzern der Firma nach Elbing. Die Übernahme dauerte einige Tage. Ich lief zuerst Memel an, wozu mich das schlechte Wetter zwang, denn mit dem nur 50 cm tief gehenden Dampfer konnte ich nicht viel riskieren. Mein Urlaub lief ab und die Wetteraussichten wurden nicht besser. Ich telegraphierte den Eignern, bat jemand anders zu schicken und mußte über Land nach Petersburg zurückkehren.

Meine Familie, die ich ernähren und erhalten mußte, bestand aus meiner Frau, meinen beiden Söhnen, von denen der ältere schon in die Schule ging, meiner Schwiegermutter, den beiden Töchtern meiner verstorbenen Schwägerin Baronin Rahden und einer Gouvernante, die ich für sie haben mußte. Mein Gehalt war diesen Ansprüchen nicht gewachsen und Schmalhans war bei uns Küchenmeister.

Im Juni 1904 brachte ich meinen älteren Sohn nach Estland aufs Land zu meiner Schwester, die den Sommer immer am Strande verbrachte. Von dort zurückgekehrt fand ich zu Haus ein offizielles Schreiben vor. Wie ich es öffnete, wollte ich meinen Augen nicht trauen. Es war das Angebot, den Eisbrecher "Jermak" als Kapitän zu übernehmen. Ich meldete mich sofort bei der Oberverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen, die damals unter dem Befehl Seiner Kaiserlichen Hoheit dem Großfürsten Alexander Michailowitsch stand. Die einzige Bedingung, die mir bei der Übernahme dieses Schiffes gestellt wurde war, daß ich mindestens fünf Jahre in dieser Stellung bleiben müsse, denn die bisherigen Kommandanten wären höchstens zwei Winter an Bord geblieben. (Ich war schließlich dreizehn Jahre Kapitän dieses Eisbrechers.) Der augenblickliche Führer war ein Kamerad aus der Seemannschule, Kolomeitseff, der den "Jermak" verließ, weil er mit dem Geschwader Admiral Roschdestwenskys nach Ostasien sollte. Er bat mich, den Eisbrecher nicht früher zu übernehmen, bis er ihn aus dem Dock gebracht habe, womit ich auch einverstanden war. Der "Jermak" hatte im vorhergehenden Winter Unter-

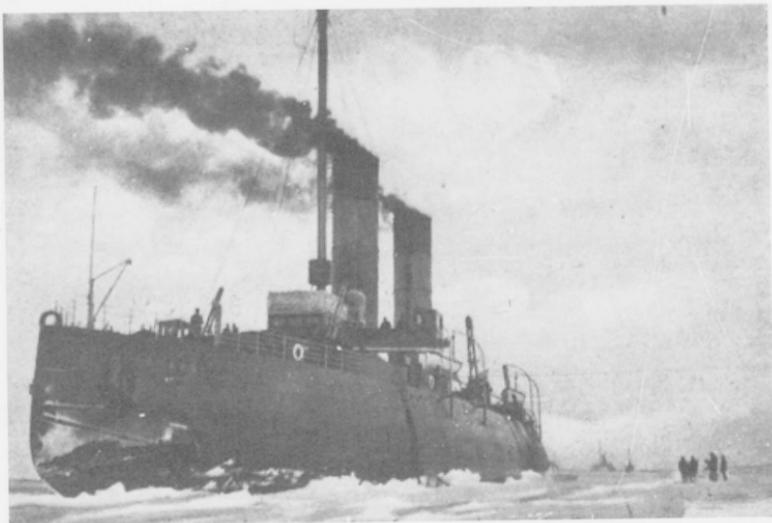
vorhanden gewesen, meine Klammern wieder einzulegen, ich selbst



sein. Ab
von ein
Flora in
te auf d
Der Bär
Klassen
einer Fr
burg zu
der Frau
hätten
tief geh
und die
hat je
kehrt.

Fr., meine beiden Söhne, von denen der Ältere schon in die Schule ging,
meiner Schwägerin, den beiden Töchtern meiner verstorbenen Schwäger
in Braut zu haben und einer Gouvernante, die ich für sie haben wollte. Mein
Geld war diesen Ansprüchen nicht gewachsen und schmalhant war das

Küchenmeister.



im Jahr
bei Sch
möglic
wollte
"Jama
verwal
Seiner
Die al
wunde
dann d
gablic
Der w
Kolon
tal für
leider
auch e

wasserschäden erlitten und mußte einer größeren Reparatur unterzogen werden.

Ende Juli 1904 übernahm ich den "Jermak" und damit war auch meine Lage gesichert. Um diese Zeit wurde auch die Ausrüstung des nach Ostasien bestimmten Geschwaders eifrig betrieben. Verschiedenen Gerüchten zufolge sollte auch der Eisbrecher mitgeschickt werden. Warum und zu welchem Zwecke war allerdings unverständlich. Ich hatte gleich meine Obrigkeit gebeten, meinen Kohlenvorrat zu vervollständigen, was aber immer wieder aufgeschoben wurde, und so lag ich in Kronstadt ohne Beschäftigung. Ich nutzte die Zeit, indem ich mich mit allen Teilen des Schiffes genau bekannt machte und mich auch in der Hauptverwaltung in Petersburg mit den nötigen Persönlichkeiten anfreundete. Unter anderem wurde mir dort auch nahegelegt, mich der Witwe des Admirals Makaroff vorzustellen, weil sie eine einflußreiche Persönlichkeit sei und sie einen großen Anteil am Schicksal des von ihrem verstorbenen Mann erbauten Schiffes nehme. Zusammen mit meinem Vorgänger Kolomeitseff fuhr ich nach Peterhof, und gingen dort in die von der Admiralin bewohnte Villa. Die alte Dame war recht kurzsichtig, und wir amüsierten uns, wie sie uns von Kopf bis zu den Füßen eingehend mit einem Lorgnon musterte, bevor sie uns die Hand zum Gruß reichte. Der Empfang war nicht gerade herzlich, denn sie meinte, daß sie eigentlich gern einen anderen an meinem Platz gesehen hätte. Ich erwiderte, daß mir dieser Wunsch leider nicht bekannt und meine Ernennung ein Wunsch der Obrigkeit gewesen sei.

Anfang Oktober erhielt ich eines Abends spät den Befehl, sofort Kohlen zu bunkern und Proviant aufzunehmen und das Geschwader, welches vor einigen Tagen ausgelaufen war, in Libau einzuholen. Ich traf 24 Stunden früher ein, weil unsere Schiffe alle in Reval Station gemacht hatten, wo der Kaiser sich von ihnen verabschiedete. Auf meiner Überfahrt war die Welle des Backbordpropellers mehrere Male festgelaufen. Als das Geschwader einlief, meldete ich mich sofort an Bord des Flaggschiffs und teilte dem Stabchef mit, daß etwas mit der Maschine nicht in Ordnung sei. Admiral Roschdestwensky, der sich gerade in der Nähe an Deck befand, hörte dieses Gespräch und fuhr mich unwirsch an, es sei alles dummes Zeug, ich solle Kohlen bunkern, mir mehr

Mannschaft verschaffen und nach zwei Tagen mit dem Geschwader zusammen auslaufen. Befehl ist Befehl, und ich konnte weiter nichts machen, als zu gehorchen. Kohlen nahm ich ein, und aus der Libauschen Matrosendivision ließ ich mir 30 Mann schicken, die bei der Maschine mitarbeiten sollten, denn meine Mannschaft arbeitete nur zweischichtig. Ich erhielt auch eine Anzahl Geschwaderordnungen, aber weder Karten noch Signalbücher. Von den letzteren existierte an Bord nur das internationale Signaltuch.

Am 15. Oktober versammelte sich das Geschwader auf der äußeren Reede Libaus und die Fahrt ging los. An meiner Maschine klappte alle Augenblick etwas nicht, und außerdem wurden in der Nacht immer wieder Signale gegeben, die ich nicht verstand. Die Torpedoboote liefen hin und her, um mir Befehle zu überbringen. Außerdem frischte der Wind auf. Kurz und gut, meine erste Fahrt war nicht schön. In Fehmarnbelt ging das Geschwader vor Anker und bunkerte von deutschen Kohlendampfern. Zu unserem Geschwader gehörte auch noch ein Ozeanschlepper, mit dem zusammen ich den Befehl erhielt, voranzufahren und das Fahrwasser im Belt durchzutrawlen. Zum Anbringen des Trawlgeräts waren mir Offiziere und Mannschaften an Bord geschickt worden. Ich beobachtete die Herstellung dieses "Werkzeuges", schüttelte den Kopf und äußerte, daß so, wie die Leute es taten, nichts daraus werden könne. Schließlich hieß es "Fertig", und wir lichteten den Anker. Kaum war der Anker hoch, gab ich mit einer Maschine langsame Fahrt voraus, und sofort erfüllte sich meine Prophezeiung. Alles riß! Ich ließ den Anker wieder fallen und wollte die Trawltrossen einholen lassen. Da entspann sich ein Streit zwischen den Offizieren, die von den anderen Schiffen zur Herstellung des Trawls beauftragt waren. Einige meinten, man solle das Geschwader nicht aufhalten und sofort allein durch den Belt weiterfahren, die anderen waren wieder der Ansicht, alles von vorne anzufangen. Die erste Meinung setzte sich aber durch, und so fuhr der "Jermak" weiter, während der Schlepper sich damit beschäftigte, die Trossen, Bojen usw. zu bergen. Meine Maschine brachte mich zur Verzweiflung, nur mit größter Mühe kamen wir vorwärts und machten nur 5 - 6 Meilen Fahrt. Das Geschwader überholte uns und ich stieß bei Skagen wieder zu ihm. Dort wurden die Mannschaften und Offiziere mit den übriggebliebenen Trossen von Dampfbarkassen abgeholt; ich wurde durch Signale an Bord des Flaggschiffes befohlen.

Weil mein Dampfkutter nicht unter Dampf war, ließ ich mich von meinen Leuten hinüberrieseln. Wir lagen einige Meilen vom Flaggschiff entfernt

und das Rudern in der toten See war sehr anstrengend, so daß wir nur sehr langsam vorwärts kamen. Wir hörten leichtes Geschützfeuer, und als wir näher kamen, schlugen sogar einige Geschosse in unserer Nähe ein. Meine Leute wurden ängstlich, und ich mußte sie immer wieder aufmuntern, bis wir schließlich unverletzt am Fallreep der "Suworof" anlegten. Ich meldete mich sofort beim Admiral, der mich sehr ernst empfing, mich durchdringend ansah und mir den Vorwurf machte, ich hätte meinen Eid vergessen, denn das mit meinen Maschinen sei jedenfalls ein Verbrechen; jemand hätte etwas in sie hineingeschüttet, so daß die Endwellen heiß liefen und dadurch die Maschine sie nicht drehen könnte. Seine Exellenz ließen auch Worte wie Hochverrat und dergleichen fallen. Ich wartete das Ende der Rede ab und war ganz ruhig, denn ich hatte das Schiff nach der Reparatur ohne Probefahrt empfangen. Als er fertig war, antwortete ich ihm, daß, was die Havarie in der Maschine betreffe, die bevorstehende Untersuchung den Schuldigen finden und der Bestrafung zuführen würde; was die übrigen Beschuldigungen angehe, so seien sie grundlos. Er verabschiedete mich mit dem Befehl, zu gehen, wohin ich wolle, nachdem ich ein Torpedoboot, das beschädigt worden war, nach Kopenhagen eskortiert hätte. Danach wünschte ich ihm und seinem Geschwader Glück für die weitere Reise. Das versetzte ihn in Erstaunen. Er sah mich an und sagte nur kurz "Danke". Beim Verlassen des Flaggschiffes wurden mir eine Menge Geldbriefe und einfache Schreiben in mein Boot nachgeworfen, und ich kann von Glück sagen, daß dabei nichts verloren gegangen ist. Mit schwerem Herzen und einem unangenehmen Gefühl kehrte ich an Bord meines Eisbrechers zurück. Gleich eine Maschinenhavarie zu haben, ohne feststellen zu können, woran sie liegt oder wie sie entstanden ist, und dann der ungnädige Empfang des Admirals, das alles war immerhin sehr deprimierend. Als ich an Bord meinen Offizieren die Worte des Admirals wiedergab waren alle, besonders der erste Ingenieur, davon sehr unangenehm berührt.

Bei anbrechender Dunkelheit kamen zwei Dampfer, ein Deutscher und ein Däne, langseit, und wir nahmen den Rest der Kohlen auf. An Bord des Dänen "Isbjörg" hatten sich alle Beltlotsen des Geschwaders versammelt und Kapitän Gran bat mich, auch herüber zu kommen. Nach den letzten zehn anstrengenden Tagen, in denen ich kaum eine Nacht geschlafen hatte, und der letzten Unterhaltung mit dem Admiral, sagte ich gern zu und trank in der gemütlichen Kajüte, nach einem reichlichen Mahl, einen steifen Grog. Die Kapitäne beider Dampfer wunderten sich darüber, wie schnell bei mir an Bord alles gehandhabt wurde. Es hätte keine fünf Minuten gedauert, so seien sie längseits festgewesen,

während auf den Kriegsschiffen dasselbe Manöver über eine Stunde gedauert hätte. Dieser freundliche Ausspruch tröstete mich etwas.

Am nächsten Morgen lichteten wir Anker und nahmen Kurs auf Kopenhagen, nachdem wir mit Mühe die störrischen Maschinen zu Umdrehungen gezwungen hatten. Die Steuerbordmaschine lief fehlerlos, die Backbordmaschine dagegen war nicht in Bewegung zu bringen und die mittlere ("Jermak" hatte drei Propeller) brachten wir erst nach langem Hin und Her so weit, daß wir 5 Meilen laufen konnten. Sobald wir aber stoppten, fing der Trödel von neuem an. In Kopenhagen gingen wir bei Trekrona vor Anker. Der Kommandant des von mir begleiteten Torpedoboots kam gleich an Bord und erklärte, er würde allein die Reise nach Libau fortsetzen, da seine Beschädigungen nicht so groß seien. Ich war damit gern einverstanden, ging an Land, telegraphierte nach Petersburg und schickte auch meine Rapporte ab. Den Tag darauf kamen mit der "Ledokol 2" ("Eisbrecher 2") der Maschineninspektor unserer Hafenverwaltung, Herr Molodeschnikoff, und der Gehilfe des Libauer Hafenchefs, Herr Hirsch. Herr Molodeschnikoff war mir schon von früher bekannt, und wir vertrugen uns gleich sehr gut, während Herr Hirsch eher einem Gerichtsvollzieher ähnelte und Mutmaßungen aussprach, die alle falsch waren. Wir berieten, wo wir die Reparaturen vornehmen sollten. Kopenhagen kam nicht in Frage, weil kein Dock groß genug war, um unser breites Schiff aufzunehmen. Dann zogen wir noch Hamburg und Kiel in Betracht, denn Libau kam wegen der Fahrt dorthin in der schon späten Jahreszeit auch nicht in Frage. Nach einigem Hin und Her entschlossen sich die beiden Herren, nach Kiel und Hamburg zu fahren, um Näheres zu erfahren und mit den verschiedenen Werften Rücksprache zu nehmen. Ich stellte mich unterdessen auch bei unserem Gesandten in Kopenhagen vor, der mich auch an Bord mit seiner Familie besuchte. Eines Morgens erhielt ich den Befehl, mich in Amalieborg, dem königlichen Schloß, bei Ihrer Kaiserlichen Majestät Maria Feodorowna zu melden.

Über meine Uniform zog ich einen Zivilmantel, um nicht in vollem Staat auf der Straße zu gehen, und fuhr ins Schloß. Der Schweizer, ein alter gemüthlicher Däne, sagte, wie er meine Uniform sah: "Ah, Sie sind der Herr, den Prinzess Dagmar erwartet!"

Ein Leibkosak erschien und führte mich durchs Schloß, treppauf, treppab, durch Säle und Korridore in einen Raum, wo ich mich hinsetzte und wartete. Nicht lange saß ich so da, als ein kleiner Herr in Zivil, Hut und Regenschirm hereintrat, mich prüfend ansah und dann fragte, ob ich der Ka-

pitän des russischen Eisbrechers sei. Als ich ihm dies bestätigte, stellte er sich als gegenwärtiger dänischer Marineminister vor und wir unterhielten uns einige Zeit.

Bald darauf wurde ich in die Gemächer der Kaiserin Mutter gebracht. Sie empfing mich äußerst huldvoll, lud mich mit einer Handbewegung zum Sitzen ein und wollte viel hören. Immer wieder bat sie mich, ihr noch etwas zu erzählen: was ich z. B. vom Hullschen Inzident erfahren hatte, wie meine Meinung sei, in was für Familienverhältnissen ich lebe, über meine Söhne usw. Als wir uns über meine beiden Nichten Rahden unterhielten, versprach die Kaiserin, die jüngere von ihnen in dem Smolna-Institut umsonst aufnehmen zu lassen (die ältere war schon aufgenommen). Nach 45 Minuten wurde ich gnädigst wieder entlassen und Ihre Majestät reichte mir zweimal die Hand zum Kusse.

An Bord zurückgekehrt versammelte ich meine Offiziere und Mannschaften an Deck und übermittelte ihnen die huldvollen Worte und Wünsche unserer Kaiserin.

Die beiden Herren waren inzwischen von ihrer Fahrt zurückgekehrt und erzählten, daß sich der Preis in Hamburg als zu hoch herausgestellt habe, daß aber durch Vermittlung des russischen Konsuls in Kiel die Reparaturen für einen annehmbaren Preis auf der dortigen Kaiserlichen Werft ausgeführt werden könnten. Der Gehilfe des Libauer Hafenchefs Herr Hirsch, fuhr mit der "Ledokol 2" und den 30 Matrosen der dortigen Division, die ich beim Ausfahren als Hilfe mitgenommen hatte, nach Hause, während wir uns nach Kiel aufmachten.

Dort angekommen gingen wir gleich zu unserem Konsul, der uns mitteilte, daß wir am Montag (wir hatten gerade Sonnabend) um 10 Uhr ins Dock gebracht werden würden.

Ich kannte Kiel schon von meiner ersten Reise her, hatte aber keine Lust an Land zu gehen, denn ich sehnte mich nach all den Anstrengungen nach Ruhe. Nachdem ich meine Offiziere beurlaubt und an Land geschickt hatte, setzte ich mich in meine gemütliche Kajüte, um zu lesen und nach Hause zu schreiben. Am Sonntag hatten wir für diese Jahreszeit herrliches Wetter. Ich ging an Deck und genoß das bunte Treiben im Kieler Hafen. Viele Segelboote fuhren um uns herum und besahen sich dies Ungetüm, denn "Jermak" war damals der größte Eisbrecher der Welt. Ein junger Seekadett, der auf einem Mietsboot herumkreuzte, bat mich, ob er nicht an Bord kommen könne, um sich das Schiff näher zu besehen. Ich ließ ihn heraufkommen und lud ihn in meine Kajüte ein. Es stellte sich im Gespräch heraus, daß er der Sohn des damaligen

Führers des deutschen Westindischen Geschwaders war, den ich schon früher kennengelernt hatte.

Am Montag früh erschien mit größter Pünktlichkeit der Hafenschlepper und brachte uns ins Dock. Wir alle waren sehr gespannt, den Grund der Störung in den Sternbuchsen zu erfahren. Die Arbeiten gingen schnell vorwärts. Zuerst wurden Backbord- und Mittelpropeller abmontiert und dann die Naben abgezogen. Um die Welle zu ziehen, mußte das ganze Sternrohr mitgezogen werden. Auf der Werft zeigte es sich, daß bei der Reparatur in Kronstadt die Sternbuchsen nicht mit Babbitmetall ausgegossen worden waren; die verwendete Legierung enthielt 85 % Blei statt Zink. Dieses Verhältnis wurde sowohl im Laboratorium der Werft, als auch in der Universität einwandfrei festgestellt. Ein Stück des Metalls hatte ich an mich genommen und später der Baltischen Werft in Kronstadt als Beweis mitgebracht. Sie wurde für die schlechte Arbeit verantwortlich gemacht und hatte auch die Kosten der Kieler Reparatur zu tragen.

Während wir im Dock lagen, bestellte ich mir die nötigen Zivilanzüge. Ich war häufig an Land, wobei ich Bekanntschaften machte und auch in einigen Familien verkehrte. Nachdem die Wellen herausgenommen waren, wurden die Öffnungen mit Holzpfropfen verstopft und der "Jermak" wieder auf die Reede gebracht, bis alle Teile fertig waren und wir wieder ins Dock kommen konnten. In der Zwischenzeit sah ich Kaiser Wilhelm II, der zur Verteidigung der jungen Mannschaften nach Kiel gekommen war. Er fuhr wiederholt am "Jermak" vorbei und hätte ihn, wie ich hörte, auch gern besucht, mußte sich aber darauf beschränken, ihn nur von seinem Kutter aus zu besuchen. Denn Rußland befand sich zu dieser Zeit gerade mit Japan im Kriege, und ein solcher Besuch wäre aus politischen Gründen nicht angebracht gewesen. Der Eisbrecher erregte bei allen Werftangehörigen, Marineleuten und Privatpersonen großes Interesse und jeder bewunderte seinen starken Rumpf und seine Maschinen.

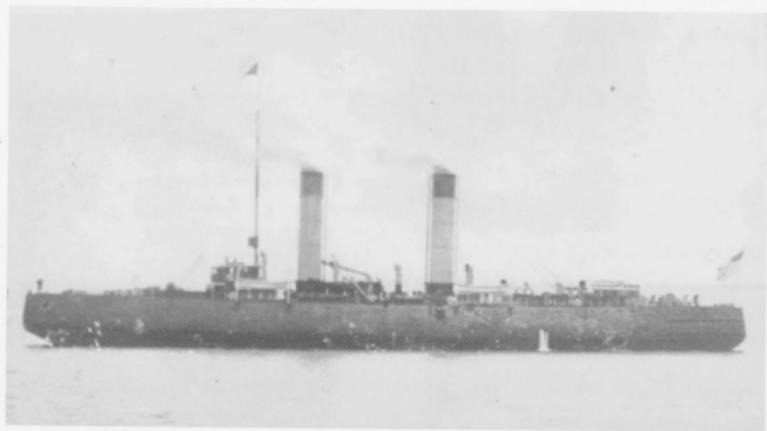
Die Initiative zum Bau eines so großen Eisbrechers kam vom Admiral Makaroff. Er hatte seinerzeit eine Schrift herausgegeben: "Mit Gewalt zum Nordpol". Er führte viele Verhandlungen und Besprechungen mit dem damaligen Finanzminister Witte, der seinen Plan beim Kaiser unterstützte, und so wurden ihm die Mittel zur Verfügung gestellt. Ein Konkurrenzausschreiben wurde an mehrere Werften Europas gesandt, und die Wahl fiel schließlich auf die Walkeryard-Werft von Armstrong in Newcastle. 1898 wurde die Arbeit in Angriff genommen. Geplant war zuerst ein Eisbrecher mit vier Pro-

pellern, einer am Bug und drei achtern. Der Stapellauf fand im November 1898 statt, und im März 1899 wurde das Schiff von der Besatzung übernommen. Im Baukontrakt waren Probefahrten ins nördliche Eismeer vorgesehen. Führer war offiziell der Leutnant Wassilieff. In Wirklichkeit aber wurden alle Fahrten von Makaroff selbst geleitet. Gleich auf der ersten Fahrt stellte sich heraus, daß der Seitenwiderstand der Bordwände zu schwach war, infolgedessen kehrte der "Jermak" sofort wieder zurück, und die Anzahl der Spanten wurde verdoppelt.

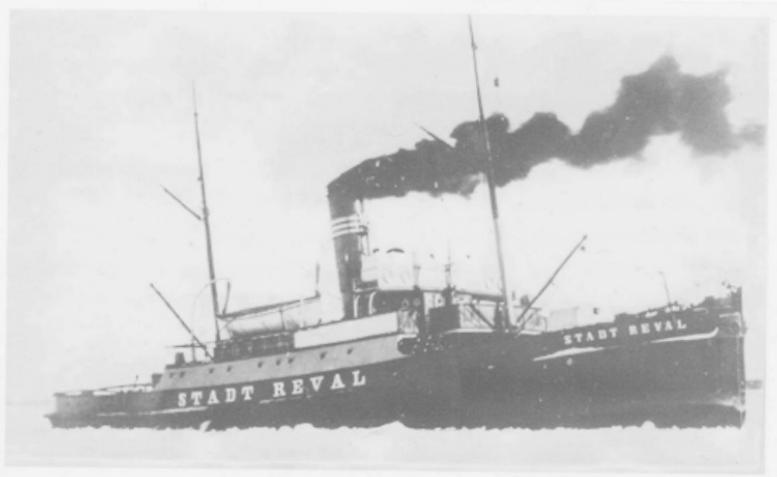
Auf der zweiten Probefahrt erhielt er wieder Lecks, die in Newcastle ausgebessert wurden. Am 3. März fand die endgültige Übernahme statt und der "Jermak" machte sich auf den Weg in den Finnischen Meerbusen. Am 17. März 1899 lief er in Petersburg ein. Er war 308 Fuß lang und 72 Fuß breit. Größter Tiefgang 28 Fuß. Die Maschinen waren alle vier gleich groß und gleich stark, jede entwickelte eine Kraft von 2700 PS; jeder Propeller wog 10 t. Die Kurbelwelle hatte einen Durchmesser von 16 Zoll. Die Zylinder standen zwischen schweren gußeisernen Rahmen, auf deren inneren Seiten die Kreuzkopfgleitflächen auf- und abliefen, so daß der seitliche Widerstand sowohl fürs Vorwärts- wie auch fürs Rückwärtsarbeiten gleich stark war. Der Dampf kam aus sechs Doppelenderkesseln mit je sechs Feuerungen, und der Kohlenverbrauch beim Arbeiten im Eise belief sich auf ca. 1 t pro Stunde je Kessel. Mit Hochdruck wurde nur im schweren Eise gearbeitet. In freiem Wasser ging die Tourenzahl bis auf 105 in der Minute herunter und es gab eine Geschwindigkeit von 15 Seemeilen.

Die innere Einrichtung ließ in mancher Hinsicht einiges zu wünschen übrig. Die Kapitänskajüte bestand nur aus einem Raum, sie war aber gemütlich und enthielt alles Notwendige, wie einen Kleiderschrank, Schreibtisch usw. Die Kammern der Offiziere lagen unter dem Oberdeck und waren nach dem Plan des Zwischendecks entworfen, wobei man nicht in Betracht gezogen hatte, daß die Bordwand zum Oberdeck nach innen geneigt war. Auf diese Art fielen sie etwas klein aus. Für den Admiral war unter dem Oberdeck eine geräumige Doppelkajüte ausgebaut worden. Außerdem lagen im Vorschiff, wo sich alle Kammern der Offiziere befanden, auch noch vier Passagierskajüten, sowie weiter nach Achtern noch einige vollkommen dunkle Kammern. Der große Salon, der eine helle Eichentäfelung hatte, lag gleichfalls im Vorschiff und faßte bequem 30 Personen. Die Isolierung der Bordwände in den Kajüten und Kammern war ausgezeichnet. An der Bordwand waren dicke Korkplatten zwischen der inneren Verkleidung und der äußeren Beplattung eingefügt wor-

bellern einer am Bug und drei achtern. Der Stapellauf fand im November



10 t. Die Kesselräume waren durch einen Längsweg von 10 Zoll. Die Zylinder standen zwischen schweren gegossenen Rahmen, auf deren inneren Seiten die Kreuzriegelstützen auf- und abließen, so daß der seitliche Widerstand sowohl für Vorwärts- wie auch für Rückwärtsarbeiten gleich stark war. Der Dampf kam aus sechs Kesselbockwerken mit je sechs Feuerungen, und der Kohlenverbrauch beim Arbeiten im Eis betrug sich auf ca. 1 t pro Stunde je Kessel. Mit Hochdruck wurde nur im zweiten Eis gestrichelt. In heltem Wasser ging die Tourantzahl bis auf 105 in der Minute herunter und es gab



zwischen der inneren Verkleidung und der äußeren Bekleidung eingefügt war

1898
men.
Führer
Führer
hatten
sehr be
wurde
Auf de
sonst
"Jama
Mars
Große
gleich
Die im
Die Ka
und an
Die Ka
Plan de
hatten
An die
geräum
sich all
sowie
große
und ist
und Ka

den. Die Mannschaft hatte ihre Schlafplätze im Achterschiff, Seeleute an Steuerbord, Heizer an Backbord. Das bessere Maschinenpersonal, sowie der Bootsmann und ein Feldscher besaßen eine Messe für sich. Dort lag auch noch ganz achtern ein kleiner Salon, der im Falle einer Überwinterung im Eismeer von den Offizieren benutzt werden sollte, weil man in einem solchen Fall dann nur das Achterschiff zu heizen hätte. In diesem Salon befand sich auch die sogenannte Schiffskirche, d. h. ein Schrein mit mehreren Heiligenbildern, von denen das größte, das des Heiligen Inocenz (Inokentie auf russisch, der Patron von Sibirien) von der Sibirischen Kaufmannschaft gestiftet worden war.

Zum Empfang des großen Eisbrechers in Petersburg hatte sich eine unabsehbare Menschenmenge am Kai versammelt. Der "Jermak" kam durch den Seekanal und fuhr dann die Neva hinauf bis zur Nikolaibrücke, wo er wendete und bei der Baltischen Werft anlegte. Dort wurde er vom Finanzminister Witte, dem Marineminister und anderen offiziellen Persönlichkeiten empfangen. Ich war am Vorabend aus Odessa eingetroffen und hatte das Glück, als erste Privatperson den "Jermak" zu betreten. Ich ahnte damals noch nicht, daß ich nach einigen Jahren diesen Koloß selbst würde führen dürfen. Den Kapitän und den I. Offizier Baron W. Fersen kannte ich, und so konnte ich gleich das ganze Schiff besehen. Äußerlich machte der Eisbrecher eher den Eindruck eines Kriegsschiffes, und er hatte bei voller Belastung ein Displacement von 10.000 t.

Nach kurzem Aufenthalt in Petersburg fuhr der "Jermak" wieder hinaus in das Eis des Finnischen Meerbusens, wo er, unterstützt von dem Eisbrecher des Revaler Börsenkomitees "Stadt Reval", unter Kapitän Attemann, der Handelsschiffahrt den Weg bahnte. Für Kapitän Wassilieff und Admiral Makaroff war diese Art Arbeit neu, und sie fiel auch nicht so erfolgreich aus, wie man anfangs erwartet hatte.

Im Sommer 1899 fuhr Admiral Makaroff ins Eismeer und erreichte Franz Joseph Land. Der vordere Propeller war vorher in Newcastle abgenommen worden, denn im schweren polaren Packeis hätte er nicht viel genützt. Auf dieser Fahrt hatte der Eisbrecher das Pech sehr altes Eis rammen zu müssen, und er erhielt dabei am Bug ein so großes Leck, daß sich die vordere Abteilung mit Wasser füllte. Er fuhr zur Reparatur in die Walkeryard-Werft.

Im Spätherbst lief der Küstenpanzer "General Admiral Apraxin" in dickem Schneewetter auf die Südspitze von Hochland im Finnischen Meerbusen auf,

und bei der Bergung, die fast den ganzen Winter dauerte, erwies sich der "Jermak" als sehr nützlich. (Er unterhielt die Verbindung zwischen Reval und Kronstadt.)

Mit der Zeit kam Admiral Makaroff zu der Überzeugung, daß der vordere Propeller nur störend sei, infolgedessen war er mit der Armstrong-Werft in Verbindung getreten, die ein neues Vorschiff bauen sollte. Das alte Vorschiff wurde abgeschnitten, der neue Vorderteil extra vom Stapel gelassen und im Dock beide Teile zusammengenietet. Die neuen Spanten waren 4, 5 Zoll voneinander entfernt, der Vorsteven aus Nickelstahl gegossen und die doppelte Beplattung $6/8$ und $7/8$ Zoll dick. Dieser neue Bug stellte genau ein Prisma von 45° dar. Leider stellte es sich zu spät heraus, daß dieser Umbau eigentlich ein Fehler war. Die L. ü. A. war um 12 Fuß größer geworden, somit betrug die Gesamtlänge des Schiffes jetzt 320 Fuß.

Im Jahre 1900 unternahm Admiral Makaroff eine neue Expedition ins Eismeer. Er wollte versuchen, so weit wie möglich nach Norden vorzudringen. Er nahm auch Wissenschaftler mit. An der Westküste von Nowaja Semlja kamen sie in starkes Packeis, und die dort herrschenden westlichen Winde preßten diese Eismassen so zusammen, daß der "Jermak" um einen Meter gehoben wurde. 24 Tage konnte er sich nicht von der Stelle rühren und sich weder vorwärts noch rückwärts bewegen. Mehrere Tage war es sogar unmöglich, die Maschinen zu bewegen. Nach Peilungen einiger Berge von Nowaja Semlja stellten sie fest, daß sie wohl auf derselben Stelle lagen, aber mit verändertem Kurs. Da es schon August war, sah Admiral Makaroff ein, daß aus der weiteren Expedition schwerlich noch etwas werden könnte, und so versuchte er, Petersburg irgendwie über seine Lage in Kenntnis zu setzen. An Bord sollte eine Expedition zur Eisgrenze ausgerüstet werden, um evtl. mit der Außenwelt in Verbindung zu treten. Es wurde ein Boot aus Bambusstäben, die mit Segeltuch überzogen waren, gebaut. Es war leicht, stark und in jeder Beziehung zweckentsprechend. Als die Rettungsexpedition aufbrechen wollte, wandte sich der Wind, die Pressung des Eises hörte auf, und der "Jermak" konnte selbständig das offene Wasser erreichen. Er eilte direkt nach Kronstadt zurück und half nach Möglichkeit wieder der Handelsschiffahrt im Finnischen Meerbusen. Kapitän Wassilieff erhielt ein anderes Schiff. Sein Nachfolger wurde Leutnant Zwingmann, der sich bald eingearbeitet hatte und im kalten schweren Winter 1901/2 viel leistete.

Im Mai 1902, nach der Ankunft des französischen Geschwaders mit Präsident Loubet, verließ Kapitän Zwingmann den "Jermak" und an seine Stelle trat



und bei der Beugung, die fast den ganzen Winter dauerte, erwies sich der „Jannak“ als sehr nützlich. (Er notierte die Verbindung zwischen Boral und Kromack.)

Mit der Zeit kam Admiral Makoff zu der Überzeugung, daß der vordere Pro-

schiff auf
nd im Dock
l voneinan-
ste Begleit-
aus vor 40°
lich ein
ung die

in Binnsee
en. Er nahm
amen sie
stern diese
en wurde,
vordwärts
die Maschin-
a stellen
stem Kan-
wisten Ex-
a Peters-
he eine

denweit in
it gegelich
ung zweck-
te sich der
idung
und hat

nach Möglichkeit wieder der Handelschiffahrt im Finischen Meerbusen.
Kapitan Westhoff erhielt ein anderes Schiff. Sein Nachfolger wurde Leutnant
Zwiggmann, der sich bald eingeschrieben hatte und im kalten schweren Winter
1907/8 viel leistete.

Im Mai 1907, nach der Ankunft des französischen Geschwaders mit Präsident
Loubet, verließ Kapitan Zwiggmann den „Jannak“ und an seine Stelle trat

poher zur während
bindung gewesen,
de abgezeichnet,
beide Teile zusammen
der anderen, der
ung 1/2 und 1/2
dar. Leider hatte
Fehler war. Die
Gesamtlänge des

Im Jahre 1900 war
Er wollte versuchen
auch Wissenschaft
in starkem Packe,
Eismassen so zuzer-
24 Tage konnte er
noch rückwärts bei-
nen zu bewegen.
te fort, daß sie w
In es schon Augu
pedition schver
pung ignozerte die
Expedition zur His
Verbindung zu er-
Überlegen waren,
entsprechend. Als
wird. Die Fremde
das offene Wasser

1907/8 viel leistete.

Leutnant Kolomeitseff, der als Führer der "Sarja" 1900 an der Expedition des Baron von Toll nach den nördlichen Küsten Sibiriens teilgenommen hatte. Er führte ihn bis zum Sommer 1904, bis ich den "Jermak" übernahm.

Bisher waren die Eisbrecherfahrten und vor allem die Hilfeleistungen für die Handelsschiffahrt recht planlos gehandhabt worden, und ich versuchte gleich im ersten Jahr, mehr Systematik in diese Arbeit zu bringen.

Während meines Aufenthaltes in Kiel fuhr ich einmal nach Berlin, um meine Schwester und einen Freund, der dort Marineattaché war, zu besuchen. Nach meiner Rückkehr verlangte ich, daß unsere Steuerbord-Sternbuchse auch untersucht werde. Aber die Kaiserliche Werft weigerte sich dies zu tun, weil sie die ganze Zeit intakt gewesen war. Am 8. Dezember 1904 (nach einer Probefahrt) fuhren wir nach Libau. Der Wind Süd/Süd/West und West frischte immer mehr und mehr auf. Der "Jermak" zeigte, was er an Schlingern leisten konnte, denn da unser Kohlenvorrat klein war und der Eisbrecher nur 23,5 Fuß Tiefgang hatte, neigte er sich 45° auf beide Seiten und das 18 mal in der Minute. Dabei zeigte es sich, daß der Steuerbordpropeller anfang sich festzusaugen, und wir liefen schließlich nur mit der mittleren Maschine. In Libau angekommen, verlangte ich sogleich ins Dock gebracht zu werden und schickte sofort Telegramme und Rapporte nach Petersburg. Ein Dock wurde mir bewilligt, aber nur auf zweimal 24 Stunden; da zeigten meine Maschinisten, was sie leisten konnten. Wozu die Werft in Kiel drei Tage gebraucht hatte (d. h. Propeller abnehmen und Welle ziehen) das schafften unsere Leute in 24 Stunden. Am nächsten Tage wurden wir ausgedockt und warteten, bis eine neue Buchse vergossen war. Diese Arbeit wurde in der Fabrik Bäcker u. Co. ausgeführt. In Libau wurde ein zweites Geschwader für den fernen Osten ausgerüstet. Es bestand aus alten Küstenpanzern und Kreuzern und sollte sich unter der Führung Admiral Nabagatoff's mit Admiral Roschdes-twensky's Geschwader vereinigen. Die Werften waren daher voll beschäftigt und ich mußte sehr aufpassen, um rechtzeitig einen Augenblick zu erwischen, in dem ich wieder auf 24 Stunden ins Dock konnte, um meinen Propeller anbringen zu lassen.

Im Januar 1905 erhielt ich den Befehl, den deutschen Dampfer "Oberbürgermeister Haken" in Windau zu treffen und weiter nach Riga zu begleiten. Wir trafen pünktlich zusammen und setzten die Fahrt gemeinsam fort. Unterwegs begegneten wir zwei anderen Dampfern, die baten, sich unserem Verband anschließen zu dürfen, und ich freute mich, zu sehen, wie gut der "Jermak" diesen drei Schiffen helfen konnte und wie leicht und spielend er das aller-

Leutnant Kometzschell, der als Führer der "Sofja" 1900 an der Expedition



des 201
 hatte
 Blau
 Haged
 im ein
 Wäher
 Schwa
 meier
 tenech
 als die
 Pabets
 re man
 jeitru

23. 5. 1900
 in der Minute
 letzten Augen
 Liban angekomme
 schiere schon T
 mit bewiligt
 giten, was die
 hatte
 in 24
 eine
 Co. 2
 Gern
 sollte
 zwei
 und 10
 in der
 bridge
 im 14
 meist
 rator
 begeg



schließen zu dürfen, und ich freue mich, zu sehen, wie gut der Jomak
 diesen drei Schritten helfen konnte und wie leicht und spielerisch er das alles

dings noch leichte Eis brach, das aber doch schon stark genug war, um einem der russischen Dampfer, die uns folgten, die Seiten zu beschädigen.

Meine beiden Vorgänger hatten sich mit dem Rigaer Börsenkomitee nicht gut gestanden. Noch zur Zeit des Leutnant Wassilieff hatte das Börsenkomitee gleich ein neues Stück gießen lassen, als ein Seitenrahmen bei der Schlepwinch gebrochen war, da Wassilieff ein gern gesehener Gast und allgemein beliebt in Riga war, was von den beiden Nachfolgern nicht behauptet werden konnte. Ich stellte mich nach meiner Ankunft in Riga gleich beim Börsenkomitee vor und erklärte mich bereit, auch der dortigen Schifffahrt zur Verfügung zu stehen, soweit nicht höhere Befehle mich daran hinderten. Durch Herrn Fleischer, Ingenieur des Börsenkomitees, erfuhr ich, daß die neue Winch schon seit längerer Zeit bereitliege. Ich ließ mir das Ding gleich an Bord schicken. Diese Winch war eine besonders gute Vorrichtung zum Schleppen. Auf der waagerechten Achse war eine siebenzollige weiche Stahltrosse aufgewickelt, mit der die Dampfer geschleppt wurden. Im Eise kam der Eisbrecher mit seinem Achterteil direkt an den Vorsteven des zu schleppenden Dampfers heran; durch die Endkausche der Schlepptrosse war ein dünnerer Stahltropp gezogen, welcher vom Dampfer durch die Klüsen gesteckt und deren Enden an Deck mit Manila- oder Hanftrossen zusammengelascht wurden. Dadurch kam die ganze Zugkraft auf das Vorschiff und die Klüsen und nicht auf die Poller. In meiner dreizehnjährigen Praxis ist bei einer solchen Art des Schleppens niemals ein Schaden entstanden. Außerdem war die Winch so eingerichtet, daß, wenn der Dampfer im Eise stecken blieb, sie automatisch fierte. Der Eisbrecher stoppte dann, fuhr rückwärts und holte die Trossen auf die nötige Länge an.

Nach etwa einer Woche war die "Oberbürgermeister Haken" wieder zum Auslaufen bereit. Es hatte starker Frost geherrscht und die Eisdecke war in dieser Zeit viel stärker geworden. Ich hatte den Befehl, nur diesen einen Dampfer zu führen, daher mußte ich die Bitte zweier anderer Schiffe, der Engländer "Finnland" und "White Head", mitgenommen zu werden, ablehnen. Da diese beiden es eilig zu haben schienen, folgten sie mir doch, kamen aber nicht weit, und blieben stecken. Die "Finnland" wurde vom Eis fast an den Strand geschoben und konnte nur mit Mühe von einem kleineren Eisbrecher wieder in den Fluß zurückgeholt werden. Die "White Head" lag etwas östlicher fest. Erst nach drei Tagen konnte ich mich von der "Oberbürgermeister Haken" trennen. Auf der Rückfahrt bemerkte ich den Engländer, der dicht am Ufer lag und mir Signale gab, mit denen er um meine Hilfe bat. Ich fuhr auf ihn

zu, wagte es aber nicht, ihn zu umkreisen, sondern lockerte langsam das Eis auf beiden Seiten und zog ihn rückwärts gehend in eine offene Stelle heraus. Kaum waren beide Schiffe im offenen Wasser, da wurden die Schlepprosse schlapp, und der Engländer gab Fahrt voraus, um nicht mit meinem Vorsteven zusammenzustoßen. Meine beiden Schlepprossen hielten, aber seine Poller nicht, und so wurden seine Steuerleute, die neben den Pollern standen, in die Luft geworfen und zogen sich dabei einige Verletzungen zu, die mein Feldscher verband. Als wir in den Hafen von Riga einfahren wollten, kam der Lotse und meldete, daß durch starke Nordostwinde das Eis auf der Barre bis auf den Grund zusammengeschoben sei. Ich ließ die "White Head" liegen und forcierte in der Nacht 16 Stunden lang die Eisbarrikade. Im Fluß drehte ich um, lief noch einmal durch den gehauenen Kanal und nahm die "White Head" in Schlepp, und zwar mit seinem Steven direkt an mein Heck, wo ich besonders große Fender hatte, die speziell für solche Fälle vorgesehen waren. Beide Schiffe arbeiteten voll voraus, und nach weiteren sechs Stunden liefen wir in den Hafen ein, wo wir vor den Kohlenlagern anlegten. Kaum hatte ich fest gemacht, als ich zwei Telegramme von meiner Obrigkeit mit dem Befehl, sofort nach Libau zu gehen, erhielt. Dort sollte ich dem Geschwader Nebogatoffs helfen, da mittlerweile der Hafen mit Eis verbarrikadiert war.

Nachdem ich genügend Bunkerkohle sowie Proviant eingenommen hatte, lief ich ohne mir folgende Dampfer aus und ging direkt nach Libau.

In Libau fand ich eine Eisbarriere längs der ganzen Küste, die sich bis zu drei Meilen nach See erstreckte. Das Leuchtschiff vor dem Libauer Hafen lag ungefähr an der Eiskante. Beim Näherkommen an den Hafen sah ich mehrere Kriegsschiffe im Eis, von denen eins, die "General Admiral Apraxin", versuchte, sich von der Pforte aus zum Kanal durchzuarbeiten. Der Kommandant war ein Kollege von mir, noch von den Zeiten der "Wladimer Monomach" her. Ohne erst seine Bitte abzuwarten, ging ich gleich längseit, um ihm das Vordringen zu erleichtern. Ich war erstaunt, als der Kommandant mit diesem Manöver keineswegs zufrieden zu sein schien, im Gegenteil zu mir herüberrief, ich mache seine Propeller unklar. Beim Vorbeilaufen ist das allerdings stets der Fall, aber nur solange, wie der Eisbrecher das zu befreiende Schiff passiert. Das Eis geht sofort wieder auseinander, und die Propeller sind klar. Ich brachte die "Apraxin" in den Kanal des Kriegshafens, legte selbst an einem Steg an und meldete mich beim Hafekommandanten. Ich bekam die Aufgabe, all die Schiffe des sogenannten III. Geschwaders des Stillen

Ozeans (das von Roschdestwensky war das II.) die sich im Eise befanden, im Vorhafen so zu schleppen, daß ihnen die Möglichkeit zur Adjustierung der Kompassse gegeben würde. Schon am nächsten Morgen begann diese Arbeit. Es wehten die ganze Zeit westliche und nordwestliche Winde, die das Eis im Außenhafen immer mehr und mehr zusammenpackten. Draußen stand eine starke Dünung.

Als erstes Schiff schleppten wir die "Imperator Nikolai II". Das war keine leichte Aufgabe. Der Deviationsoffizier Ogloblinsky, der zweite, (es gab zwei), ein alter Kamerad aus dem Marinekorps, gab mir durch verabredete Zeichen zu verstehen, auf welche Kurse er gestellt zu werden wünschte. Bei Eintritt der Dunkelheit hörte diese Arbeit natürlich auf. Am ersten Tage hatte ich gerade die Maschine abgestellt, als ich einen Schlepper der Gesellschaft "Unterweser" mit einem seegehenden Prahm in das äußere Schlammeis, auf den Haufen zulaufen sah. Der Schlepper blieb sehr bald stecken, denn die Bodenventile wurden natürlich durch das feine Eis verstopft, und die Maschine konnte nicht mehr arbeiten. Die Dünung lief bis an die Mole und mit ihr sackten die beiden Fahrzeuge langsam der Mole zu und wären an ihr zerschellt, wenn ich nicht zur Hilfe geeilt wäre. Ich kam gerade zurecht, um sie beide ins Schlepp zu nehmen. Während des Übernehmens der Leinen kam ich dwars zu der Dünung zu liegen und mein alter Eisbrecher zeigte wieder einmal, daß er zu schlingern verstand. Am nächsten Tage, während ich wieder einen der Panzerkreuzer herausschleppte, kam ein dänischer Dreimast-schoner mit vollen Segeln ins Schlammeis hinein und konnte auch bis zum festen Eise des Vorhafens unter Segeln selbständig durchkommen. Von dort wurde er von einem kleineren Hafeneisbrecher in den inneren Hafen gebracht. Das Adjustieren der Kompassse dauerte mehrere Tage. Das Eis im Vorhafen wurde immer mehr zusammengepreßt, und der anhaltende Frost stärkte es so sehr, daß wir mit einer Dicke von bis zu sechs Fuß rechnen mußten. Am Vorabend des festgesetzten Abgangstages meinte der Hafenchef, ich solle am nächsten Morgen bei Tagesanbruch mehrere Male vom Kriegshafen ins offene Meer laufen, um einen fertigen Kanal zu brechen. Ich bewies ihm, daß das nicht von großem Nutzen sein werde, denn beim Brechen würde ich das Eis nur lösen, und der starke westliche Wind würde es nur fester zusammenschieben.

Am 15. Februar lief ich nur einmal bis zur Eingangspforte durch und ging dann durch den Kanal in das innere Bassin, wo die Schiffe in Bereitschaft lagen. Der General Admiral Großfürst Alexei Alexandrowitsch, der Marineminister Birileff und andere höhere Chargen der Marineleitung waren auf einem



größeren Schlepper herbeigekommen und besuchten nun alle Schiffe des auslaufenden Geschwaders. Als sie den "Jermak" passierten, fragte der Minister, wie die Eisverhältnisse draußen wären. Ich antwortete, daß ich hoffte, alle Schiffe unbeschädigt hinausbringen zu können, denn der Wind war abgeflaut. Als erstes Schiff sollte ich die "Wladimer Monomach" herausbringen. Sie lag ganz tief im Inneren des Bassins und ich konnte mich ihr nur rückwärtsgehend nähern. Ich nahm sie ins Schleppt und zog sie durch den Kanal zum Vorhafen. Auf beiden Ufern hatte sich eine Menschenmenge versammelt, teils Angehörige der fortziehenden Offiziere und Mannschaften, teils Neugierige. Die nachbleibende Marinemannschaft sollte das Auslaufen der Kameraden mit einem "Hurra" begleiten. Dies fiel aber kläglich aus, denn das Hurra wurde oft durch das Schluchzen der Weiber und Kinder übertönt. Es war ein trauriger Moment und selbst mein alter, bewährter Rudergast, ein langer Este, konnte sich der Tränen nicht enthalten. Das ganze machte fast den Eindruck einer Beerdigungsprozession. Sobald die "Monomach" im offenen Wasser war, adjustierte sie dort ihre Kompass, und ich fuhr zurück, um die Schiffe des Geschwaders eines nach dem anderen herauszubringen. Es dunkelte bereits als diese Arbeit beendet war. Laut Befehl meiner Vorgesetzten ging ich ohne Aufenthalt nach Reval.

Nach einigen Stunden bat mich mein erster Meister, die Maschinen stoppen zu dürfen, da irgend etwas mit den Kondensatoren nicht in Ordnung sei. Wir hielten an, öffneten die Kondensatoren und es stellte sich heraus, daß all die hunderten von Röhren voller Seegras und kleiner Fische waren. Es wurden mehrere Fuder herausgeholt. Einige Proben behielt ich, um sie später meinen Vorgesetzten zeigen zu können. Durch das harte Arbeiten im verhältnismäßig flachen Wasser des Vorhafens war natürlich der Grund aufgewühlt und Seegras und Fische waren mit dem Zirkulationswasser in die Kondensatoren mitgerissen worden. Während wir sie noch reinigten, frischte der Wind auf und ging nach Nordwest über. Gleichzeitig sank auch das Thermometer. Als wir bei Dagö in den Finnischen Meerbusen einbogen, rollte mein "Jermak" wieder in der unangenehmsten Weise, indem er sich wieder bis zu 45° auf beide Seiten neigte.

Am 20. Februar morgens passierten wir Surop und kamen in starkes Eis. Nur mit vollem Dampf in fünf Doppelkesseln konnten wir uns durcharbeiten. Mir war es ein angenehmes Gefühl, aus der Ferne die Türme meiner lieben alten Vaterstadt Reval zu sehen. Ein Jugendtraum ging in Erfüllung. Als Knabe schon hatte ich Dampfschiffe durchs Eis in den Hafen kommen sehen und immer den Wunsch gehabt, einmal selbst dies Manöver ausführen zu können.

Von Eisbrechern war damals noch nicht die Rede gewesen. Jetzt hatte ich das Glück, den zur Zeit größten Eisbrecher der Welt zu führen.

Beim Hafen lagen Dampfer auf der Reede in Erwartung meiner Eisbrecherhilfe. Ich fuhr direkt in den Hafen zum Kohlenlager, und mit Hilfe von Arbeitern des Revaler Börsenkomitees hatten wir einige 100 t bis zum Morgen gebunkert. Vor meiner Ankunft war vom Komitee aus der finnländische Eisbrecher "Sampo" gechartert, dessen Rinne aber viel zu schmal für die meisten im Hafen liegenden, nicht für Eisfahrten gebauten Schiffe, war. Die "Sampo" war einen Tag vor mir mit einem finnländischen Dampfer nach Finnland abgedampft. Ich hatte mich mit den Herren vom Börsenkomitee in Verbindung gesetzt, die mir die wünschenswerte Reihenfolge erklärten, in der ich die Schiffe herausbringen sollte. Täglich schleppte ich nun die einzelnen Schiffe heraus. Das Wetter war kalt, so daß die geschlagene Rinne zuftor und es immer schwerer wurde, sie sauber zu halten. Erst ging es nur langsam vorwärts, denn immerhin war es mein erster Winter auf dem "Jermak", aber bald hatte ich mich eingearbeitet und es ging rascher vorwärts. Der Wind wurde südlicher, und die Eisgrenze verschob sich bis auf die Revaler Reede. Eines Morgens, bei einem leichten Südost, hatte ich die Möglichkeit, alle noch übriggebliebenen Schiffe herauszuschleppen und außerdem durch das Schneiden des Eises in allen Richtungen, es vom Winde fortreiben zu lassen. Tags darauf war die Reede eisfrei. Wir hatten dadurch faule Zeiten und ich suchte meine Verwandten und Bekannten auf. Auch an Bord kamen öfters Gäste. Gegen Ende April sollten wir nach Kronstadt und Petersburg, um die dorthin bestimmten Schiffe zu begleiten. Das Börsenkomitee gab den Offizieren im Schwarzenhäuptersaal ein Abschiedsdiner. Als ich es gegen drei Uhr morgens an der Zeit fand, an Bord zu gehen, schienen die Herren der Börse damit einverstanden zu sein. Aber es kam anders, denn das Gelage wurde dann auf der Treppe fortgesetzt und dauerte bis in den Morgen. Ich fühlte mich verpflichtet, der Kaufmannschaft einen Abend an Bord zu geben, der auch gut ausfiel. Die letzten Gäste verließen den Eisbrecher auch erst nach Sonnenaufgang. Selbst der Präsident des Börsenkomitees, Baron Girard, ein alter Herr, der sonst immer sehr auf die Polizeistunde hielt, verließ uns erst um drei Uhr morgens.

Einige Tage darauf hatten sich schon zwei Dampfer für Petersburg aus der Reede eingefunden, und ich brach nach Osten auf. Westlich von Hochland trafen wir bereits auf schweres Eis und der erste Dampfer kam erst am vierten Tage bis Petersburg durch. Ohne Aufenthalt stachen wir wieder in See, um die sich an der Eiskante sammelnden Schiffe nach Kronstadt zu bringen. Zwischen Kronstadt und Petersburg brauchten die Dampfer bald keine Hilfe mehr. In dieser Zeit

sahen wir oft größere Schwärme von Zugvögeln, und nicht selten setzten sich die verschiedenen Singvögel auf unsere Stage und aufs Deck, um auszuruhen. Der Frühling machte sich immer mehr und mehr bemerkbar, und nach einigen Nebeltagen und einem Regen, war das Eis mürbe geworden. Die Schifffahrt kam ohne Eisbrecher aus. Nach dieser Saison reichte ich einen umfangreichen Rapport über meine Tätigkeit in diesem Winter ein. So wie in Kronstadt die Docks frei wurden, ging der "Jermak" ins Dock zum Bodenanstreich. Besonders am Bug war von der alten Farbe nichts mehr nachgeblieben, und die Platten sahen beinahe wie poliert aus. Von meiner Obrigkeit erfuhr ich, daß der Eisbrecher evtl. ins Eismeer gehen sollte, um eine Anzahl von Schiffen bis zur Jenisseimündung zu begleiten.

Nach langem Hin und Her wurde endlich beschlossen, den "Jermak" doch in den Norden zu schicken. Ich sollte einen Kostenanschlag aufstellen für Proviant, Kohlen etc., deren Beschaffung mir überlassen werden sollte. Es sollten mehrere Flußdampfer, darunter ein Raddampfer, in Deutschland und England angekauft, sowie einige seegehende Leichter zum Jenissei gehen. Außerdem waren noch mehrere Dampfer gechartert, welche Eisenbahnmaterial zum Jenissei bringen sollten. Diese Ladung sollte dort in Leichter und Flußdampfer umgeladen werden, um von da aus den Jenissei aufwärts bis zur sibirischen Bahn gebracht zu werden. Der endgültige Befehl dazu kam so spät, daß ich für alle Vorbereitungen nicht einmal volle drei Wochen Zeit hatte. Meine Familie, die noch immer in Petersburg wohnte, brachte ich für den Sommer an den estländischen Strand nach Sillamägi und für den Herbst mietete ich eine Wohnung in Reval.

Weil der Dampfkutter des Eisbrechers nicht seetüchtig genug war, hatte ich in Deutschland einen Motorkutter gekauft, der uns in Kopenhagen geliefert werden sollte. Am 28. Juli liefen wir aus. Unser damaliger Chef, der Großfürst Alexander Michailowitsch, war einige Tage vorher an Bord gekommen, um uns eine glückliche Fahrt zu wünschen. Am Vorabend zelebrierten wir einen Gottesdienst, dem der Chef des Kronstädter Hafens und die Witwe des Admiral Makaroff beiwohnten.

Am Morgen des 28. Juli verließen wir um 1 Uhr früh Kronstadt. Ich hatte für diese Fahrt von der Marine 30 Mann als Heizer erhalten. Denn die etatmäßige Mannschaft reichte nicht für drei Schichten. Bis Kopenhagen hatten wir das schönste Wetter. Dort erwartete uns der angekaufte Motorkutter, für den wir extra Blöcke selbst an Bord anfertigten. Ohne Aufenthalt reisten wir nach Christiansand, wohin ich ein Kohlenschiff dirigiert hatte. Außerdem

erreichten uns dort Konserven und anderer Proviant, den ich bei einer Hamburger Firma bestellt hatte. Wir füllten alle Bunker, und beim Auslaufen hatten wir ca. 3000 t Kohle, 1500 t Frischwasser und auf alle Fälle Proviant für zwei Jahre. Um die Ausgaben für die Reise zu bestreiten, hatte ich in Petersburg aus der Reichsrente 128.000 Rubel in bar ausgezahlt erhalten. Damals war es in Petersburg unruhig und Expropriationen waren an der Tagesordnung. Mit meiner Handtasche, die mit Scheinen vollgespickt war, ging ich zu Fuß, so als wäre nichts passiert, den Newsky-Prospekt herunter, bis zur Bank von Junkers und Co, wo ich sofort das ganze Geld deponierte. Mit dieser Bank hatte ich eine Abmachung getroffen, daß sie erstens allen Familien der Offiziere und Mannschaft monatlich gewisse Teile des Gehalts auszahlen und zweitens alle Zahlungen, die das Schiff zu leisten hatte auf meine chiffrierten Telegramme hin begleichen sollte. Das wurde auch zur gegenseitigen Zufriedenheit ausgeführt.

Das Bunkern in Christiansand dauerte einige Tage, so daß wir Zeit hatten, nette Bekanntschaften zu machen. Der russische Vicekonsul, Herr Isakssen, hatte eine nette Familie, durch die wir die Stabel's kennen lernten, die zwei Töchter hatten. Ich hatte mir angewöhnt, überall als Onkel aufzutreten, wodurch mir der Verkehr mit der Damenwelt erleichtert wurde. Wir machten Ausflüge und einmal waren wir zum Abendessen bei Isakssens. Am Vorabend unseres Auslaufens gab ich einen Abend an Bord. Eingeladen waren Isakssens und Stabels.

Von Christiansand aus hatte ich in Bergen zwei Lotsen bestellt, die uns durch die Fjorde bis zum Nordkap bringen sollten. In Bergen nahmen wir sie an Bord, wo wir auch frischen Proviant aufnahmen. Von da ging es weiter bis zum Nordkap. Die beiden Lotsen waren Knut Ellingsen, der sogenannte Kaiserlotse, und Jens Nordhus, ein langer breitschultriger Mann, der schon 25 Jahre als Lotse zum Nordkap fuhr. Die Fjorde und all die engen Wasserstraßen machten auf uns alle einen tiefen Eindruck. Auf einer Stelle, etwas südlich von Aalesund werden die Wasserstraßen durch zwei riesige Berge verengt. Auf der Westseite ca. 3000 Fuß auf der Ostseite ca. 1200 Fuß, beide steil zum Meer abfallend. Beim Herankommen schien es, als wenn der breite Eisbrecher gar nicht durchkommen werde. Auch konnte man eine richtige Durchfahrt überhaupt nicht sehen, und ich wollte schon die Maschine abstoppen, doch Jens Nordhus sagte in seinem breiten Englisch: "Please full speed, plenty place."

Und wirklich Platz war genug vorhanden. In der Enge ließ ich mehrere Male die Sirene spielen, und das Echo hörte man noch, als wir schon durch waren. Gleich nach der Enge kamen wir auf eine größere offene Wasserfläche. Vom schönsten Wetter begünstigt, erreichten wir die Wasserstraße bei Magerö, der Insel, auf deren Nordseite das Nordkap liegt. Wir umschifften dies aber nicht, sondern bogen südlich von Magerö nach Osten ab. In Magerö setzten wir die beiden Lotsen ab.

Unser nächstes Ziel war Alexandroffsk am Eingang zum Kolafjord an der Murmansküste. Da fanden wir schon einen Teil der Schiffe vor, die an der Expedition teilnehmen sollten. Zwei englische Dampfer, die auch dazu gehörten trafen bald nach uns ein. Der Leiter der Expedition bat mich, zwei Seeleichter ins Schlepp zu nehmen, was ich aber nur ungerne tat. Für die anderen Seeleichter waren drei Hochseeschlepper, zwei Hamburger und die "Unterweser 10", gechartert worden. Als alle versammelt waren, lichteten wir die Anker. Als neuer Sammelpunkt war die Bucht Ljämtschina auf der Westseite der Insel Waigatsch bestimmt worden. Die beiden englischen Dampfer "Hampstead" und "Roddam" folgten mir, während das Vermessungsschiff "Pachtusoff" sich mit den Flußdampfern längs der Küste weiterbewegen wollte. ("Roddam" war auf der Reede von St. Pierre auf der Insel Martinique zur Zeit des Ausbruchs des Montpéleé gewesen und der einzige Dampfer, der unbeschädigt aus dieser Hölle entkommen war.) Er hatte seine Ankerkette geschluppt und war nach See gegangen. Die arme "Roddam" sollte nie wieder die europäischen Küsten wiedersehen. Sie ging auf dem Rückwege in der Jenisseimündung unter. Die "Hampstead" fand es langweilig uns zu folgen, da wir mit den Leichtern im Schlepp uns bei Seegang nur sehr langsam vorwärts bewegen konnten. Die See war hoch, und die Seeschlepper kamen kaum vom Fleck, oft nur zwei Meilen. Ich mußte mich ihnen anpassen, um mich nicht von ihnen zu trennen. Als wir uns der Ljämtschinbucht näherten, sahen wir die "Hempstead" sehr nahe am Ufer liegen. Wie es sich später herausstellte, war sie auf die Uferklippen aufgelaufen. Und das bei hellichem Tage! Ich ging sofort an Bord, um mich über seine Lage zu orientieren. Der Dampfer machte einen merkwürdigen Eindruck. Außer dem Kapitän Hicks war noch ein alter Herr mit einem grauen Bart an Deck, der sich als Vertreter der Reederei der Fahrt angeschlossen hatte. Dieser Herr kam mir mit seinem Spitzbubengesicht äußerst verdächtig vor. Kapitän Hicks fragte, ob ich sein Schiff nicht abschleppen könnte, was ich, nach Unterschreibung eines echten Bergungskontraktes, gern tun wollte. Denn nach dem Gesetz hatten wir das Recht, Bergungslohn zu fordern. Nach einigen Disputen

gingen beide Kapitäne darauf ein und unterschrieben den Kontrakt, in dem gesagt war, daß der Bergungslohn nach den Regeln des Britischen Lloyd berechnet werden sollte. Später bereute ich es, darauf eingegangen zu sein. Denn hätte ich darauf bestanden, daß die Bergung nach russischem Gesetz verrechnet werden soll, hätten wir einen viel größeren Betrag erhalten können. - Unterdessen waren alle Fahrzeuge der Expedition in der Bucht eingetroffen, und während ich noch mit dem Bergen beschäftigt war, gingen die Schiffe in die Jugorstraße, wo sie in einer südlichen Bucht der Insel Waigatsch, Warnekbucht genannt, auf mich warteten. Um die "Hampstead" abzuschleppen, hatte ich mich in der Mittschiffslinie achteraus vor Anker gelegt. Die Schlepptrasse, ein neun Zoll dickes Stahlungetüm, hatte ich mit einer großen Schlinge, die zweimal um das erhöhte Heck geschlungen war, festgemacht. Außerdem hatten wir einen Teil der Zementladung aus Raum Nr. 1 über Bord geworfen. Beim ersten Versuch, sie abzuschleppen, wurden die Bordklüsen durch die Stahltrassen durchgeschnitten, und ein Teil des Bollwerks beschädigt. Danach ließ ich die sechs Zoll dicke Trosse um den Achtermast und zweimal durch die Kausch der Schlepptrasse legen. Der Mast hielt, und die "Hampstead" glitt vom Felsen ab. Ich ging gleich längsseits und brachte den Dampfer in die innere Bucht, wo er auf fünf Faden Wasser vor Anker ging. Ein Leck war nicht zu bemerken. Nachdem ich von Kapitän Hicks einen offiziellen Brief erhalten hatte, in dem die Phrase vorkam "everything done as by agreement", dampfte ich ab, um mich der Expedition in der Jugorstraße wieder anzuschließen. Ich konnte aber nicht in die Bucht zu den anderen, weil es dort nicht tief genug war. Deshalb blieb ich mitten in der Straße liegen.

In dieser Zeit herrschten vorwiegend leichte östliche und nördliche Winde, und das Karische Meer war unpassierbar. Bald erschienen zwei deutsche Dampfer mit allen möglichen Delikatessen und Weinen an Bord, die nach dem Ob bestimmt waren und in meiner Nähe vor Anker gingen. Sie hießen "Royal" und "Aval". Ich war öfters bei ihnen an Bord und verstand mich mit den Kapitänen, wie auch mit einem Vertreter dieser Ob-Expedition gut. Nach einigen Tagen des Wartens, schon im August, erhielt unsere Expedition die Nachricht durch Eingeborene, daß das Eis im Karischen Meer von dem aufgekommenen südlichen Winde abgetrieben worden sei. Wir lichteten also alle Anker und folgten der "Pachtusoff" zum östlichen Ausgang der Jugorstraße. Kaum hatten wir das kleine Dorf Habarova passiert, als wir auch schon Eismassen aus dem Karischen Meer herankommen sahen. Die "Pachtusoff" gab ein Signal, die Schiffe sollten wieder zurück auf ihren letzten Ankerplatz.

Alle Kapitäne der großen wie auch der kleineren Schiffe hatten von Ordnung keinen Begriff, und man konnte sich nur wundern, daß es nicht zu schlimmen Kollisionen kam. Ich besaß eine Spezialkarte der Jugorstraße, von der ich den ersten Abdruck erhalten hatte. Die angegebenen Lotungen waren im Jahre 1904 beendet worden, und in der ganzen Straße war keine Tiefe unter fünf Faden angegeben. Ich hielt mich anfangs im Kielwasser der "Pachtusoff", bis mir von dort per Signal bedeutet wurde, ich solle auf meinen alten Ankerplatz gehen. Ich hatte viel zu tun, um den unordentlich folgenden Fahrzeugen auszuweichen. Alle fünf Minuten bestimmten wir unseren jeweiligen Standort durch Peilungen. Kurz vor 12 Uhr stellte ich die Maschinentelegrafen auf "Langsam". Die freien Offiziere und zwei Mitglieder der Expedition waren im Salon beim Frühstück. Mit einem Mal gab es einen ungeheuren Krach, und der Eisbrecher hob sich vorne um viele Fuß. Die Stenge brach ab und die Backstagen fielen auf die Drähte der Dampfpeife und der Sirene, die daraufhin losheulten. Glücklicherweise wurde niemand verletzt. Alles, was unter Deck war, stürzte nach oben und mehrere Leute wollten Boote zu Wasser lassen. Sirene und Pfeife übertönten meine Stimme und, nachdem ich die Maschinen auf voll zurückgeworfen hatte, drehte ich die Dampfventile zu den Pfeifen fest. Dann ließ ich die Leute von den Booten wegtreten; sofort wurden Peilungen über den inneren Wasserstand sowie rund um das Schiff unternommen. Es ergab sich, daß die vorderen Abteilungen mit Wasser gefüllt waren und daß wir mit dem Steven auf 16 Fuß saßen. Also hatte sich das Vorschiff um 11, 5 Fuß gehoben. Von der "Pachtusoff" kamen sogleich Leute herüber. Unter ihnen war auch der Chef der Expedition, der auch die letzten Lotungen in der Jugorstraße geleitet hatte. Er behauptete, ich hätte falschen Kurs gesteuert und mich nicht in der Mitte der Straße gehalten. Es wurden mit der größten Genauigkeit Peilungen und Winkel genommen, die bewiesen, daß der Eisbrecher genau in der Mitte der Jugorstraße auf einen Felsen gerannt war. Auf diesem Punkt war auf der Karte eine Tiefe von sieben Faden angegeben. Mittlerweile hatten wir mit der Arbeit, das Vorschiff zu erleichtern, begonnen. Die Dampfer "Aval" und "Royal" kauften mir 100 t Kohlen ab, ein Teil der Kohle übergab ich den verschiedenen Flußdampfern. Proviant für etwa zwei Monate für meine Mannschaft wurde auf einen Flußdampfer gelöscht, und den Rest aus dem vorderen Bunker warfen wir einfach über Bord, denn kein Leichter konnte sich bei uns halten, weil große Schollen aus dem Karischen Meer an uns vorbeidrieben. Dieser Unglückstag war der 30. August 1905! Meine Mannschaft und die Offiziere arbeiteten unermüdlich die ganze Nacht. Ich hatte den

Aufriß des Eisbrechers genommen und eine Wasserlinie gezogen, so wie er eben festlag; ich beschloß, ihn so zu trimmen, daß er automatisch mit dem Vorschiff in gleicher Höhe zu liegen kam. Am Morgen kamen aus dem Karischen Meer große Eisfelder mit bedeutender Fahrt und stießen mit solcher Gewalt an das Heck, daß es im Moment auf beinahe 160° herumgeworfen wurde. Dabei waren einige neue Leckagen entstanden. Ich selbst war kurz vorher auf einen Augenblick in meine Kajüte gegangen, um mir ein halbes Stündchen Ruhe zu gönnen, denn die ganze letzte Zeit war ich kaum zum Schlafen gekommen, und in den letzten 24 Stunden seit dem Unglück hatte ich kein Auge zugetan. Durch den Ruck wurde ich vom Divan geschleudert und fiel mit dem Kopf gegen den Schreibtisch. Im nächsten Augenblick war ich aber trotzdem an Deck und ließ von neuem peilen. Vor dem Steven waren immer noch 16 Fuß, achteraus über 35. Als die Schollen vorbeigetrieben waren, brachte ich mit Hilfe des Schleppers "Unterweser 10" beide Buganker soweit wie möglich nach achtern und den Reserveanker mit einer Stahltrosse von achteraus etwa 60 Faden weit fort. Den Tag darauf war alles bereit. Mit Hochwasser, ca. dreiviertel sieben Uhr abends, fing ich an, mit dem Bratspill die Buganker und mit der Schleppwinde achtern die Trosse einzuholen. An dem Gang des Spills und der Winch merkte ich, daß der Eisbrecher bereits frei war und leicht abtrieb. Die Offiziere meldeten mir, daß die Anker nicht hielten. Ich ließ sie aber bis unter die Klüsen holen. Mit den Maschinen arbeitete ich dann langsam rückwärts und drehte mein Schiff in die Richtung auf den alten Ankerplatz. Als ich darauf rief: "Jermak ist frei", war für einige Minuten jede Disziplin verschwunden. Die Leute stürzten an Deck und auf die Brücke, und unter "Hurra"-Rufen wurde ich gewippt. Als ich vor Anker ging, meldete der Offizier von der Back wiederum, der Anker hielt nicht. Ich ließ jetzt die Kette einholen, und es erwies sich, daß der Schäkkel gebrochen und der Anker selbst verloren war. Darauf ließ ich den anderen Buganker fallen. (Das war am 2. September.)

Als wir festsaßen und das Eis nicht störte, ließ ich durch einen der Steuerleute mit dem Motorkutter die ganze Untiefe genau auslotsen und ein spezielles Croquis derselben herstellen. Wir stellten fest, daß diese Unterseefelsen eine Art Sattel bildeten und daß die flachen Stellen auf den beiden Höckern 14 und 16 Fuß betrug. Wie ich später erfuhr, war diese Untiefe auf allen norwegischen Karten verzeichnet, auch hatte der Klipper "Westnik" 1894 hier Tiefenmessungen gemacht. Bei Eisgang wurde damals bemerkt, daß dickere Eisfelder auf dieser Untiefe strandeten, und diese Klippe war auf diese Beobachtung hin genau ausgelotet worden. Durch einen unglücklichen Zufall war

aber das damals hergestellte Croquis nicht in das Hydrographische Amt gelangt, sondern von einem Registrator mit dem Rapport des Kommandanten zu den Akten gelegt worden. Daß die letzte Expedition 1904 diese Untiefe nicht bemerkt hat, ist daher nicht unbegreiflich.

Am nächsten Morgen meldete ich mich sofort beim Chef der Expedition und erklärte meine Bereitschaft, weiter zu folgen. Er aber winkte mit der Hand ab und meinte, ich solle besser zurück nach Alexandroffsk gehen.

Als der Eisbrecher freigekommen war, hatte ich der Mannschaft ein gutes Abendbrot gespendet, das mit einem Grog, der nicht zuviel Wasser enthielt, hinuntergespült wurde. Zu der Zeit trafen noch zwei weitere Dampfer ein, und die ganze Flottille dampfte in das Karische Meer, welches dank der Südwinde eisfrei geworden war. Mit den beiden letzten Schiffen der Expedition, Dampfer der Freiwilligen Flotte, kam ein Fürst Dolgoruki, der eigentlich den ganzen Transport der verschiedenen Eisenbahnmaterialien zum Jenissei leitete. Der Verantwortliche für die Expedition, General Wilkitzki, Fürst Dolgorukoff und mehrere andere Herren kamen zu mir an Bord. Fürst Dolgoruki meinte, es bleibe nichts anderes übrig, als den Eisbrecher aufzugeben. Er wollte die Mannschaften und Offiziere, wie auch alles Bewegliche auf die übrigen Schiffe verteilen. Ich antwortete ihm garnichts, sondern ließ die ganze Mannschaft und alle Offiziere antreten und fragte sie, ob sie den "Jermak" verlassen wollten, wie von der Leitung der Expedition vorgeschlagen wird. Ihre Frage, ob ich das Schiff denn verlassen würde, verneinte ich energisch. Da antworteten sie einstimmig: "Dann bleiben auch wir, und wir werden unseren lieben "Jermak" wieder freimachen!"

Als das Geschwader abgedampft war, versuchte ich auf jede mögliche Weise meinen verlorenen Anker wieder zu finden, was mir aber leider nicht gelang. Außerdem wurde eine genaue Untersuchung der Schäden durch Taucher vorgenommen, bei der aber nichts neues mehr gefunden wurde. Am nächsten Tage verließen wir die Jugorstraße und nahmen Kurs auf Alexandroffsk. Auf der Höhe der Insel Kolgufe sahen wir am Horizont die "Hampstead". Ich hielt sofort auf sie zu und fragte durchs Megaphon, ob sie weiterer Hilfe bedürfe. Dies wurde verneint. Wir setzten unsere Fahrt fort. In Alexandroffsk lagen wir dicht bei einem für uns bestimmten Kohlenlager, und füllten unsere vorderen Bunker wieder auf. Der Boden dieses Bunkers war der obere Tankboden, welcher sich durch das Einbiegen der Spanten beim Aufrennen auf den Felsen eingebogen hatte. Ich telegraphierte nach

Petersburg und bat um weitere Instruktionen, doch erhielt ich längere Zeit keine Antwort. Ob meine detaillierten Rapporte Petersburg jemals erreicht haben, habe ich nie erfahren können. Später stellte es sich heraus, daß in Petersburg Unruhen ausgebrochen waren. Unsere Oberverwaltung für Handelsschiffahrt und Handelshäfen war mit dem Ministerium für Handel und Industrie verschmolzen worden. Die ersten Antworten aus Petersburg erhielt ich erst nach zwei Wochen. Ihre Unterschriften waren mir völlig unbekannt. Die Zeit in Alexandroffsk wurde lang. Die Mannschaft versuchte ich in dem kleinen Ort auf alle mögliche Weise zu beschäftigen. Es wurden Jagden zu Lande und in den benachbarten Buchten veranstaltet. In dem kleinen Ort befand sich ein sogenanntes Volkshaus, in dem einige meiner Leute verschiedene Vorstellungen gaben, die von fast allen Bewohnern eifrig besucht wurden. Es waren keine richtigen Theaterstücke, sondern eine Art Varieté mit Chorgesang, komischen Vorträgen und dergleichen mehr. Ich selbst machte mehrere Exkursionen in die Umgegend, auch an das Ostufer des Kola-Fjordes, wo sich in der Nähe einer Bucht ein hübscher Bergsee befand, dessen Ausfluß einen Wasserfall bildete. Die Gegend zum Ozean war echte nördliche Tundra, wo nur Zwergbirken und niedrige Beerensträucher gediehen. An geschützten Stellen, namentlich in der oben erwähnten Bucht, traf man aber auch ansehnlichere Bäume, die bis zu 12 und mehr Meter hoch waren.

Alexandroffsk wurde von regelmäßig verkehrenden Dampfern von Archangelsk aus besucht. Diese Linie lief alle Buchten der Halbinsel Kola an und war die einzige die eine Postverbindung längs der Küste in den Sommermonaten unterhielt. Im Winter wurden Post und Passagiere auf Rentierschlitzen, entweder nach Archangelsk oder Kemj, befördert. Auf einer dieser Dampfertouren wurde Alexandroffsk auch vom Archangelsk'schen Gouverneur Belgard besucht und ich hatte das Vergnügen, Seine Exzellenz an Bord zum Frühstück bei mir zu haben. In Alexandroffsk erfuhren wir auch, daß der Krieg mit Japan beendet sei. Nach vielem Warten erhielten wir den Befehl, nach Newcastle zu fahren, um dort die notwendigen Reparaturen ausführen zu lassen. Ein kleiner Küsten-Passagierdampfer bat mich, ihm Raketen abzutreten, da er keine an Bord hätte. Das tat ich auch. Als wir schließlich ausliefen, wurden auf allen umliegenden Höhen Feuer angezündet und der Kapitän des kleinen Küstendampfers ließ alle Raketen, die ich ihm geschenkt hatte, aufsteigen. Darauf antwortete ich mit einigen Schlagraketen. Kurz vorher hatte ich telegrafisch meine beiden bewährten Lotsen nach der Insel Magerö bestellt, wo sie auch bei unserer Ankunft an Bord kamen. Sie brachten uns seltsame Steine vom Nordkap mit, die von den Wellen eigentümlich geschliffen waren. Ich be-

nutzte sie als Briefbeschwerer. Als wir die Lofoten passierten, es war der 28. September, fühlte ich eine merkwürdige Unruhe in mir und sprach darüber mit dem Bordarzt, der zu mir auf die Brücke gekommen war. Ich sah mir gerade die bizarren Formen der sich am Himmel abhebenden Bergkonturen an, als der Doktor rief: "Aus dem Kartenhaus dringt Rauch!"

Ich ließ die Maschinen halten und das Ruder Mittschiffs legen, als auch schon eine große Flamme aus dem Kartenraum in das Steuerhäuschen schlug, wobei der Rudergast am Hinterkopf eine Brandwunde erhielt, weil er seinen Platz nicht früher verließ, bis er meinen Befehl ausgeführt hatte. Gleichzeitig schlug ich Feuersalarm, und nach einigen Minuten war - Gott sei Dank - alles gelöscht. Die Ursache für den Brand war eine Selbstentzündung der Blaulichter, die ich in Kopenhagen gekauft hatte und die unten im Kartentisch verstaut worden waren. So kurz das Feuer auch dauerte, so hatte es doch recht großen Schaden angerichtet. Die Karte dieses Teiles der Fjorde war völlig verbrannt und das Logbuch, das auf dem Tisch lag ebenfalls arg zugerichtet. Beim Kompaß zersprang das Glas und die Windrose war ganz verbrannt. Ruder- und Steuerhaus sahen wie eine schwarze Höhle aus. Auch die Spiegelscheiben waren in Scherben gegangen. Durch die Wassermassen aus vier Schläuchen waren auch andere Karten stark beschädigt worden. Das Wasser war die Verbindungstreppe hinunter in meine Kajüte geflossen und stand dort bis an die Türschwelle. Als wir das Feuer gelöscht hatten, fragte ich den Lotsen nach dem nächsten Ankerplatz, und er riet mir, nach Grötö zu gehen. Das Ansegeln von Grötö war schwierig, denn man sah die Einfahrt nicht, weil die Bucht von zwei Klippenreihen geschützt war, wobei eine die andere deckte. Als wir schließlich vor Anker lagen war es bereits dunkel. Die ganze Nacht wurde gearbeitet, um einigermaßen die Schäden zu beseitigen. Es wurde eine neue Kompaßrose eingesetzt, der Glasdeckel erneuert und all die nassen Karten wurden teils in dem langen Korridor, der durch das ganze Schiff lief, teils auch an anderen Stellen zum Trocknen aufgehängt. Am Morgen lichteten wir bei Tagesanbruch die Anker und setzten unsere Fahrt fort. Bei Tromsö mußten wir einige Stunden ankern, um die Flut abzuwarten, da der tiefgehende Eisbrecher eine Stelle nur bei Hochwasser überfahren konnte. Während wir dort lagen, kamen die Hamburger Seeschlepper vorbei und fragten, ob wir Hilfe brauchen. Als sie nicht weiterfahren wollten, stellte ich schließlich einen großen Wasserschlauch bereit und begoß sie mit Wasser. Sie hatten angenommen, daß unser Zirkulationswasser, das beständig wie ein kleiner Wasserfall über Bord ging, von den Lenzpumpen herrühre, denn sie hatten ja mein Unglück in der Jugorstraße mit angesehen.

Als die Flut stieg, setzten wir unsere Fahrt fort. Noch einmal gingen wir für die Nacht in eine Bucht, und zwar kurz vor der Strecke, durch die wir aus den Fjorden in das offene Meer hinaus sollten.

Ein starker West-Nordwest wehte, der eine riesige See aufgewühlt hatte. Ich hielt es für geraten, vor Anker das Tageslicht abzuwarten, da sich auch im Steuerapparat gewisse Schäden gezeigt hatten, deren Ursachen wir erst im Dock erkennen konnten. Der Wind hatte gegen Morgen etwas nachgelassen und so setzten wir unsere Fahrt fort. Interessant war der Ausspruch von Jens Nordhus, als ich am Tage vorher, bevor ich Anker warf, fragte, wie tief es dort sei: "Oh, meinte er, good anchorage, 45 fathom." Eine gute Tiefe nach norwegischen Begriffen. Als wir die bereits vorhin erwähnte offene See passierten, beobachtete ich durch das Glas die Brandung an der Küste. Besonders bei einem Leuchtturm, welcher, wie der Lotse mir erzählte, etwa 20 m über dem Meeresniveau stand, wurde die Gischt der Brandung bis zum Fuß des Leuchtturms hinaufgeworfen. Sie riß dabei eine Menge kleiner Steine mit sich und man konnte das rollende Getöse mehrere Meilen weit hören. Bald konnten wir wieder in die Fjorde hinein und die letzte Strecke bis Bergen machten wir mit 14 Meilen. In Bergen mußten wir auch auf etwa 40 Faden ankern. Ich hatte nur Zeit, neue Fenster für das Ruder- und das Kartenhaus zu bestellen, als es gegen Abend wieder stark zu blasen anfang. Ich ließ den zweiten Anker fallen und obgleich wir über 100 Faden Kette an den Klüsen hatten, wurden wir trotzdem etwas abgetrieben. Das hörte glücklicherweise aber bald auf.

Nach Petersburg telegrafierte ich ohne eine Antwort zu erhalten, auch nach Newcastle meldete ich bei der Armstrongwerft meine Ankunft an. Der Sturm hatte drei Tage gedauert und in der Nordsee vielen Schiffen Havarien zugefügt. In Bergen besuchte ich unseren Vizekonsul Gran, einen Heringshändler en gros, der sich entschuldigte, daß er uns keine guten Heringe liefern könne, weil dieses Jahr so schlecht gewesen sei. Deshalb könne er dieses Mal unmöglich, wie er es sonst gewohnt sei, die russischen Schiffe versorgen. In See brachte uns wieder Jens Nordhus und verließ uns dann am Ende des Korsfjords.

In Newcastle kamen wir vor dem Morgengrauen an. Eine Zeitlang hielten wir uns vor der Tynemündung auf, bis uns der bestellte Schlepper mit dem Lotsen hineinbrachte. Wir gingen direkt ins Stefensdock, das auf dem rechten Tyneufer bei der Station Hebburn lag. Nach zwei Stunden konnte ich mir schon die Schäden besehen. Es sah erschreckend aus. Der Vorstevan war unten an zwei Stellen gebrochen, der Boden stark aufgerissen, alle Bodenwrangen verbogen; nach Achter zu gab es auch Beulen und gerissene Nähte. Das Ruderblatt, ein

aus Nickelstahl gegossenes Stück, war von den oberen Fingerlingen bis zur Hebeöffnung des Ruderblatts, also etwa vier Zoll von der Achterkante, geplatzt. Der Ruderstevan, der aus zwei Stücken bestand, hatte sich begeben und einige der über ein Zoll dicken Nieten waren gerissen. Der Ruderschaft war verbogen und das war auch der Grund, weshalb die Rudermaschine (Brown'sches System) nicht immer die Kraft hatte, das Ruder rechtzeitig zu legen.

Ich war sehr deprimiert. Doch heiterte mich die Ankunft unseres Konsuls, Baron Heyking, etwas auf, der mit einer ganzen Schar junger Damen an Bord kam, bevor das Wasser aus dem Dock ausgepumpt war. Von den Ingenieuren der Armstrongwerft und von Stefans wurde der ganze Schaden noch einmal untersucht, wobei im zerbrochenen Vorschiff noch Steine aus der Jungostraße gefunden wurden. Alle bevorstehenden Arbeiten wurden einzeln detailliert und die Preise für jede Arbeit einzeln abgemacht. Schon nach 24 Stunden wurde mit den Reparaturen begonnen. Das Ruder wurde herausgehoben und ein neues Blatt aus York bestellt. Der Ruderschaft wurde auf die Walkeryard gebracht und Stefans begann mit dem Aufräumen der verbogenen Bodenwrangen, Spanten und Platten.

Um dem Vorstevan wieder seine frühere Stärke zu verleihen, wurde beschlossen, eine 1 1/2 zöllige Platte draufzunieten, die das untere Stevenende, die Kielplatte und die Seitenplatten teilweise bedeckte. Die Annahme dieser Arbeit mußte ich dreimal refusieren und es gab jedesmal ein Hin- und Herreden mit den betreffenden Ingenieuren. Da der Eisbrecher unter Veritas-Klasse gebaut worden war, hatte ich auch einen Vertreter der Veritas beauftragt, die Ausführungen der einzelnen Arbeiten zu begutachten.

Ich hatte in Newcastle auf Rat unseres Konsuls, Baron Heyking, einen Advokaten genommen, der unsere Klage gegen die Eigner der von uns geborgenen "Hampstead" führen sollte. Mir kam unsere Forderung gerechtfertigt und klar vor, denn den Kontrakt mit dem Kapitän, sowie seinen Brief, daß "everything done as by agreement" war bei mir. Daher hoffte ich, daß die Entscheidung in dieser Bergungsfrage noch während unseres Aufenthaltes in Newcastle fallen würde. Aber das war eine Illusion. Es dauerte fast zwei Jahre, bis die Angelegenheit durch das Gericht entschieden wurde.

Nachdem der Unterwasserteil wieder in Stand gesetzt worden war, wurden wir ausgedockt und im Fluß zwischen zwei Bojen vertäut. In der ganzen Zeit meines Aufenthaltes verkehrten wir viel in Newcastle. Ich hatte sogar für

eine Zeitlang ein Zimmer an Land gemietet, aber ungewohnt der ungeheizten Schlafzimmer hielt ich es dort nicht lange aus. Wir hatten durch die herrschenden Nordostwinde bis 5^o Frost, und das Wasser in der Waschsüssel war morgens gefroren. Meine Wirtin, eine liebenswürdige alte Engländerin, Miss Pringle, schwärmte für klassische deutsche Musik und dazwischen begleitete ich sie zu Konzerten. Ich hatte mir auch eine vollständige Zivilgarderobe angelegt, mit Frack, Hut und allem was dazu gehört. Außerdem ein Uniformjackett. Als alles fertig war, und ich zahlen wollte, fragte mich der Besitzer des Geschäfts, warum ich in England aus schwarzem Stoff eine Uniform bestellt hätte. Ich sagte: "Weil der Stoff so gut ist." Er erzählte darauf, daß er schwarze Tuchstoffe von der Insel Dagö aus Kertel (Estland) beziehe, was mich nicht wenig wunderte, denn diese Fabrik in meiner Heimat war mir nur vom Hörensagen bekannt.

Die Mannschaft hatte viel Urlaub. Nach einiger Zeit wandte sich die Administration des Zentralbahnhofs in Newcastle an mich mit einem Schreiben, in dem gesagt war, daß seit einigen Wochen die auf der Station aufgestellten Automaten mit Zigaretten, Schokolade etc. fast täglich geleert würden, aber statt der Pennys gleich wiegende Eisenteilchen gefunden seien. Man hatte beobachtet, daß Leute meiner Mannschaft diese Automaten benutzten und verdächtigte sie, daran schuld zu sein. Ich versammelte meine Matrosen und hielt ihnen das Ungebührliche einer solchen Handlungsweise vor. Von da an liefen weiterhin keine Klagen mehr ein.

Ich konnte revolutionäre Elemente nicht daran hindern, meinen Leuten aufwieglerische Zeitschriften usw. in die Hände zu spielen. Eines Tages zeigten sich auch Anzeichen von Unruhe und disziplinarische Vergehen unter meiner Mannschaft. Ich ließ sofort fünf der mir als Rädelsführer bekannten Leute an Deck rufen, ließ sie ihre Sachen zusammensuchen und brachte sie mit dem Dampfkutter nach Newcastle zum Konsul, dem ich die Sache vorlegte. In seiner Gegenwart fing einer der Leute an freche Reden zu führen, worauf Baron Heyking, ein langer kräftiger Mann, den Kerl zur Tür hinauswirbelte, wo er von einem Polizisten empfangen wurde. Mit den anderen wurde von mir in Gegenwart des Konsuls abgerechnet. Sie wurden vom Konsul über Hangö nach Rußland expediert. Postverbindung mit Rußland gab es nicht mehr, denn in Petersburg herrschte Revolution. In den Zeitungen erschienen die unglaublichsten Gerüchte, und viel wurde über die Browning-Pistole geschrieben. Keiner von uns an Bord hatte jemals solch ein Ding gesehen. Wir wollten solche kaufen, sie waren aber in Newcastle nicht aufzutreiben. Ein Geschäft bot uns an, wenn

wir nicht weniger als fünf kauften, sie aus Amerika zu bestellen. Wir entschlossen uns, d. h. ich selbst, zwei meiner Offiziere und zwei der Meister, sie daraufhin zu bestellen. Nach ca. 14 Tagen waren wir im Besitz dieser damals sehr modernen Waffe. Häufig wurde ich von der Mannschaft in ihren Raum gebeten, um über die haarsträubenden Nachrichten Erklärungen abzugeben, die sie in den Zeitungen lasen. Ich tat es gern, denn im allgemeinen stand ich mit meinen Leuten auf gutem Fuße.

Sobald unser Ruderblatt ankam, gingen wir wieder ins Dock, um das ganze Rudergeschirr wieder ordentlich an Ort und Stelle zu bringen. Am 22. Dezember waren endlich alle Arbeiten beendet und wir hätten auslaufen können. Aber ich hatte aus Rußland kein Geld überwiesen bekommen; nur durch die Vermittlung Baron Heykings erhielt ich die nötige Summe und wir konnten mit der Werft abrechnen. Wir verließen darauf die Tyne mit einem Beamten von Lord Kelwin, der die Kompassse adjustieren sollte. Es war still und diesig, weder die Sonne, noch die Landmarken waren zu sehen. Trotzdem gab er mir eine Deviationstabelle mit meistens plus und minus 0° . Nachdem er von Bord gegangen war, nahm ich Kurs auf die Südspitze von Norwegen. Die Nordsee war ruhig und mit einem guten, reichlichen Kohlenvorrat hatte der Eisbrecher auch eine gute Stabilität, so daß wir kaum schlingerten. Die Südspitze Norwegens erblickten wir - zu unserem Erstaunen - statt an Backbord an Steuerbord. Die Deviationstabelle war offensichtlich zu willkürlich zusammengestellt worden. Da es sternklar war, bestimmten wir die Deviation auf 8 Kurse und fanden eine Deviation bis zu 4° . In Kopenhagen kamen wir in der Frühe an und gingen wieder vor Trekrone vor Anker. Aus Newcastle hatte ich meinem Lieferanten telegraphiert, der sofort an Bord kam. Weder Post noch Telegramme waren für uns da. Er brachte uns aber die letzten Zeitungen und Nachrichten aus Rußland. Sie waren direkt unmöglich. Von Reval hieß es, die Fabriken seien teilweise verbrannt, in der Stadt hätte ein großes Gemetzel stattgefunden und der Lange Domberg sei einem Blutstrom gleich. Unsere Leute waren natürlich sehr bedrückt, denn die meisten hatten ihre Angehörigen in Reval. Sobald wir Proviant aufgenommen hatten lichteten wir die Anker und liefen direkt nach Reval weiter. In der Ostsee hatten wir frischen Wind aus NO, und alle Augenblicke eine kräftige Schneebö. Endlich, am 29. Dezember, passierten wir vor Tagesanbruch den Meridian von Surop. Es war noch dunkel. Da wir nicht alle Asche in England von Bord geschafft hatten, sondern in einigen Räumen lagern ließen, fingen wir, da das Wetter gut war, an, die Asche über Bord zu werfen. Das dauerte über zwei Stunden. Allmählich dämmerte es und wurde Tag. Da sahen wir die

Fabrikschornsteine von Reval rauchen; von einem Zerstörungswerk war nichts zu sehen. Bei der Insel Karlos kam uns der Hafenschlepper "Libava" entgegen, und man sah an Bord die lange Gestalt des jüngsten Gehilfen des Hafenchefs. Es waren die ersten Leute aus Reval, und alle freien Mannschaften kamen an Deck, um sie zu begrüßen. Merkwürdigerweise wurden unsere Grüße nicht erwidert. Der Beamte der Hafenverwaltung hielt ein großes Kouvert in der Hand, mit dem er winkte. Ich stoppte die Maschinen, und ein dünnes Seil wurde auf den Schlepper hinübergeworfen, mit dem auch der Brief herübergeholt wurde. Er war an mich gerichtet und trug die Aufschrift "Ganz geheim". Ich ging in die Kajüte; der Schlepper lief wieder in den Hafen. In dem Papier stand, daß auf allerhöchsten Befehl in Estland ein Generalgouverneur ernannt sei, und zwar Generalmajor Woronoff. Jeder müsse sich dessen Anordnungen unbedingt fügen. Dem Eisbrecher sei es - so lautete die Anordnung - bis auf weiteres untersagt, in den Hafen einzulaufen; er müsse auf der Reede liegenbleiben. Ich schloß das Papier ein und ging wieder auf die Brücke, um das Schiff auf einen Ankerplatz zu bringen. Den Offizieren teilte ich kurz den Inhalt des Schreibens mit.

Da ich aus dem Papier schloß, daß man uns irgendwie verdächtige, befahl ich dem ersten Steuermann, die Jagdgewehre, die ich einigen der Mannschaft zu kaufen erlaubt hatte, in einen Schrank zu verschließen.

Kaum war das vollbracht, - wir lagen bereits vor Anker - da näherte sich uns ein Kutter mit dem Gehilfen des Chefs des Kaufartehafens (ein früherer Seeoffizier und jüngerer Kamerad von mir) und einem Gendarmoffizier. Ich empfing die Herren am Fallreep und bat sie in meine Kajüte. Doch nur der Gendarm folgte mir, bat mich, die Tür zu schließen, und fragte mich nach allerhand Dingen: Was das für Gewehre seien, die am Eingang der Kajüte in einer Pyramide um den Mast herumstanden. Ich erklärte ihm, daß es alte Bergdengewehre seien, die noch aus der Zeit der ersten Eismeerexpedition unter Admiral Makaroff stammten. Dasselbe konnte ich ihm auch über die beiden kleinen Kanonen sagen, die unter der Kommandobrücke auf beiden Seiten montiert waren. Dann fragte er mich, was ich sonst noch für Waffen hätte. Ich zeigte ihm meine Jagdflinte und meine Büchse, die in einem Gestell in meiner Kajüte standen. Dann öffnete ich eine Schublade, in der noch mein alter Dienstrevolver und der in England erstandene Browning lagen. "Aha, sagte er, ein Browning. Wieviele haben Sie an Bord?" "Außer diesem noch vier bei meinen Offizieren. Wir haben sie uns mit viel Mühe in England erstanden."

Danach wurde er allmählich freundlicher, ging auch in den Salon, und bald darauf fuhr er mit dem Dampfkutter wieder zur Stadt ab. Mit ihm verließ auch der Beamte das Schiff, nachdem er mir noch mitgeteilt hatte, ich möchte auf ein Signal ausschauen lassen, denn wahrscheinlich würde ich die Erlaubnis, in den Hafen einzulaufen, bald erhalten. Der Kutter war noch nicht verschwunden, da sahen wir schon zwei Dampfbarkassen mit Zollbeamten und Gendarmen auf uns zukommen. Ich bat die Mannschaft, daß, wenn die Zollbeamten die Besichtigung begännen, sie alles zeigen sollen. Gleichzeitig befahl ich dem Ökonom, in der ersten Klasse, oder besser noch in unserem Salon für die höheren Beamten einen Tisch zu decken. In der Maschinistenmesse aber sollte er für die einfacheren Chargen einen Imbiß mit dem nötigen Alkohol fertigstellen lassen. Kaum waren die Beamten an Bord, als sofort das Schnüffeln begann. Die höheren Beamten hielten sich mehr im Salon auf, wobei sie den guten Weinen und dem Essen zusprachen. Bei der Mannschaft wurde alles durchstöbert, aber nichts Unerlaubtes gefunden. Sie hatten alles herausgekramt und auf die Tische gelegt. Der Zoll suchte aber nicht nach Schmuggelwaren, sondern, wie es sich später herausstellte, nach Waffen.

Das servierte Mahl lockte alle um so mehr, als wirklich nichts zu finden war, nur ein älterer Herr wollte immer noch nicht nachlassen, bis er sich schließlich von seinen jüngeren Kameraden überreden ließ, auch am Essen teilzunehmen. Unterdessen hatte der Gehilfe des Hafenchefs meiner Familie mitgeteilt, daß der "Jermak" angekommen sei. Er schickte meine Frau mit meinen beiden Söhnen in einem Kutter an Bord. Die Gendarmen und Zollbeamten zogen dann allmählich ab. Da wir laut dem inzwischen erfolgten Signal die Erlaubnis hatten, in den Hafen einzulaufen, lichtete ich Anker und war auch bald an der Westmole vertäut. Ich erhielt die Nachricht, daß der Hafenchef mich sofort zu sprechen wünsche. Nachdem meine Familie wieder nach Hause gegangen war und den verheirateten Offizieren und Mannschaften der nötige Urlaub erteilt worden war, fuhr ich zu ihm hin, und mit ihm zusammen dann gleich weiter zum Generalgouverneur Woronoff. Es befremdete mich, daß das vom General bewohnte Haus übermäßig stark bewacht wurde. Wir wurden gleich in einen großen Saal geführt, wo sich sonst niemand mehr befand. Am anderen Ende öffnete sich bald darauf eine Tür und herein trat General Woronoff, begleitet von zwei bewaffneten Adjutanten. Seine Exzellenz kam direkt auf uns zu und fragte, sich an den Hafenchef wendend: "Ist alles in Ordnung?" Dieser war etwas harthörig, und fragte mich: "Was hat er gesagt?" Darauf wiederholte ich ihm die Frage ins Ohr. Er antwortete,

daß sowohl Gendarmen wie auch Zollbeamte nichts an Bord gefunden hatten. Der General wandte sich an mich und fragte scheinbar recht verwundert: "Also ist bei Ihnen an Bord alles in Ordnung?" "Bei mir ist immer alles in Ordnung, denn dazu bin ich der Führer und Kommandant dieses Schiffes."

Nach diesem kurzen Zwiegespräch wurden wir "gnädigst" entlassen. Das war am 16/29. Dezember 1905. - Am Abend des 31. erhielt ich ein Telegramm mit dem Befehl, sofort mit dem "Jermak" nach Kronstadt zu gehen. Am nächsten Morgen, am 1. Januar, dampften wir ab. Dort meldete ich mich beim Oberkommandierenden, Admiral Nikonoff, von dem ich erfuhr, daß man beabsichtige, mit dem Eisbrecher eine Strafexpedition nach Arensburg auf der Insel Ösel zu entsenden. Ich erklärte ihm sogleich, daß Arensburg für den "Jermak" unerreikbaar sei, weil das Fahrwasser dort nur 15 Fuß tief ist, der Eisbrecher aber einen Tiefgang von über 24 Fuß habe. Außerdem hätte ich keinen Raum für 600 Mann. Der Admiral sagte nur, es tue ihm leid und es sei da weiter nichts zu machen; es sei eben ein höherer Befehl. Er bat mich aber, am Nachmittage wiederzukommen, um alles mit den anderen höheren Offizieren zu beraten. An Bord teilte ich diese Nachricht den Offizieren und der Mannschaft mit. Die Folge war, daß einige gute Leute abmusterten, weil sie nicht gegen Matrosen auftreten wollten. Glücklicherweise fand ich aber gleich wieder gute Ersatzkräfte.

Am Nachmittage erklärte ich auf der Versammlung von älteren Kapitänen und Admiralen den Grund, weshalb ich den erhaltenen Befehl nicht ausführen könne. Ich sagte, statt 600 Mann könne ich höchstens 450 aufnehmen, also etwa zwei Kompanien. Für die Offiziere war genügend Raum in den Reservekammern.

Admiral Nikaroff gab sofort Befehl, in aller Eile die vorhandenen Räume nach meinen Anordnungen für die Strafexpedition herzurichten. Mir schlug er vor, persönlich nach Petersburg zu fahren und dem Marineminister, Admiral Birileff, die nötigen Erklärungen abzugeben. Am Tage darauf tat ich dies auch. Ich fuhr mit dem ersten Zuge dorthin und begab mich sofort zum Minister, der mich auch gleich empfing. Ich trug ihm alle Bedenken vor und deutete an, es würde schneller und bequemer gehen, die Strafexpedition auf der Nordseite der Insel Ösel in der Tagabucht zu landen. Für 600 Mann wäre auf dem Eisbrecher nicht genügend Raum, worüber auch bereits in Kronstadt ausführlich gesprochen worden war. Der Minister sagte mir, ich sei ein schlechter Kapitän, weil ich nicht genügend Raum an Bord hätte. Darauf erwiderte ich, daß der Eisbrecher nicht von mir erbaut sei, und die Räume nur

für Kohlen gedacht seien. Er zeigte mir ein Telegramm von Seiner Majestät, dem Kaiser, unterschrieben, in dem ausdrücklich stand, der "Jermak" solle die Strafexpedition nach Arensburg bringen. Ich wies wieder einmal auf die Tatsache hin, daß der Eisbrecher 24 Fuß tief gehe und das Fahrwasser bei Arensburg nur 15 Fuß tief sei. Darauf meinte Admiral Birileff, daß er dort schon mit Panzerschiffen gewesen sei. Ich wußte genau, daß das nie der Fall gewesen war und sagte: "Ich kann mit dem Eisbrecher doch nicht über eine Untiefe fahren!"

Nach diesem Ausspruch wurde ich "ungnädig" entlassen, d. h. ich ging selbst, und zwar sofort zu meinem Minister für Handel und Industrie, Herrn Timirjazeff, den ich im Gespräch mit seinem Gehilfen und mehreren Abteilungschefs vorfand. In kurzen Worten schilderte ich meine Lage und betonte nochmals, daß ich unmöglich den Befehl ausführen könne, ohne mein Schiff in Gefahr zu bringen. Er wurde verlegen, kam auf mich zu, legte seine Hand auf meine Schulter und sagte sehr kleinlaut: "Verzeihen Sie, ich bin in allem schuld, besonders an dem Wortlaut der Depesche des Kaisers. Ich hatte keine Ahnung, daß Arensburg nur für kleine Schiffe erreichbar ist. Ich bitte Sie sehr, irgendwie den Befehl auszuführen."

Nach einer Pause der Überlegung erwiderte ich ihm: "Gut Excellenz, ich werde mein Möglichstes tun, aber ich übernehme keinerlei Verantwortung für die Sicherheit meines Schiffes und bitte alle anwesenden Herren Zeugen dieser meiner Aussage zu sein!"

Ich verabschiedete mich und fuhr wieder nach Kronstadt zurück.

Noch am selben Abend meldete ich mich bei Admiral Nikonoff und erzählte ihm von meinen jüngsten Erlebnissen in Petersburg. Ich setzte ihm meinen Fahrplan auseinander und daß ich versuchen wollte, die Expedition an der Westküste der kleinen Insel Abro auszusetzen, da sich von dort aus wahrscheinlich eine Möglichkeit finden werde, über das Eis nach Arensburg zu gelangen.

Der Admiral sagte dazu weder "ja" noch "nein".

Unterdessen waren die Arbeiten schnell vorangeschritten. In den beiden mittleren großen Seitenräumen waren außer einem Holzfußboden Pritschen in zwei Etagen eingebaut. Auf der Schanze hatte man eine Hütte aus Brettern für die Küche aufgebaut, und am Heck die nötigen Aborte. In den Räumen waren noch zwei kleine Öfen eingesetzt, da die Kesselräume bei stärkerer Kälte nicht genügend Wärme hergaben. Dampfheizung fehlte in diesem Teil des

Schiffes, der eigentlich nur für Kohlen bestimmt war, völlig. Ich hatte auf diese Weise für 450 Mann genügend Unterkunft geschafft.

Am 4. Januar 1906 kam gegen Abend die Strafexpedition an Bord. Es waren zwei Kompanien, die zusammen ein Bataillon bildeten. Der Leiter war ein Korvettenkapitän, die Kompanieführer ältere Leutnants mit noch je drei Offizieren in jeder Abteilung bzw. Kompanie. Außerdem war der Expedition noch ein Marinearzt zugeteilt. Die Einschiffung war um neun Uhr abends beendet. Um zehn Uhr erschien Leutnant Adam von Gernet, der auch den Befehl erhalten hatte mitzugehen. Offiziell hieß er "Zahlmeister" und hatte auch den Proviant zu verwalten. Defacto war er wohl ernannt worden, weil er die Ortsprache beherrschte. Ich hatte erfahren, daß der an Bord gebrachte Proviant nur aus Salzfleisch, saurem Kohl und schwarzem Zwieback bestand. Die Leute, die das bald herauskriegten, fingen an zu murren. Ich sprach mit dem Bataillonskommandeur und von Gernet. Sie meinten, daß wohl genügend Geld vorhanden sei, aber wo sollte man noch in der Nacht frischen Proviant herschaffen, und nächsten Morgen in aller Frühe wollten wir schon die Anker lichten. Ich ließ meinen Proviantmeister kommen und fragte ihn, ob er noch in der Nacht das Nötige beschaffen könne, was er sogleich bejahte. Mit einigen Leuten der Strafexpedition ging er an Land, und gegen ein Uhr morgens hatten wir alles fehlende (frisches Fleisch, Kartoffeln, Brot und dergleichen) an Bord.

Um acht Uhr morgens liefen wir aus. Ca. 30 Meilen war das Meer mit dünnem Eise bedeckt. Als wir in das freie Wasser kamen, stürmte die Expeditionsmannschaft an Deck, denn die meisten von ihnen, obgleich in Matrosenuniform, hatten noch niemals das Meer gesehen. Sie stammten aus der Petersburger Matrosendivision.

Das Wetter war diesig und oft verdichtete es sich zu einem richtigen Nebel. Am 6. Januar, es war der erste Weihnachtsfeiertag, ein Sonntag, sichteten wir die Insel Abro und fanden das Meer mit einer leider nicht sehr dicken Eisschicht bedeckt. Nur langsam ging ich vorwärts, bis ich fühlte, daß wir den Grund berührten. Ich fuhr etwas zurück und schnitt mich in das Eis in Richtung auf Abro. Durch all die Aufregungen der letzten Tage war ich sehr müde und wollte mich bald zurückziehen. Da meldete mir die Wache, es kämen zwei Männer aus der Richtung von Arensburg auf den Eisbrecher zu. Ich ging an Deck und sah auch schon die beiden das Fallreep heraufsteigen. Es waren ein Öselaner Gutsbesitzer namens Baron Nolcken, und ein einheimischer Fischer. Kaum hatten wir uns begrüßt, da sagte mir Baron Nolcken: "Mensch, wo sind Sie hingeraten, hier rundherum sind doch Steine!"

"Wenn wir hineingekommen sind, werden wir auch wieder herausfinden" antwortete ich ihm und bat ihn in meine Kajüte. Wir unterhielten uns bei einem Glase Portwein eine ganze Weile. Er erzählte, daß die Unruhen auf Ösel garnicht so schlimm wären, drückte aber doch seine Zufriedenheit aus, als er erfuhr, daß ich zwei Kompanien Marinemannschaften mit zwei Maschinengewehren an Bord hätte. Er äußerte einige Zweifel und fragte, wie wir denn die Leute nach Arensburg bringen wollten, denn vom Schiff bis Abro sei das Eis, wenn auch nicht stark, so doch genügend fest, um einen bewaffneten Mann zu tragen. Aber zwischen Abro und Arensburg sei das Eis dazu noch zu schwach und wiederum zu stark, um die Überfahrt in Booten machen zu können. Er verabschiedete sich bald, und ich ging hinunter, um mit dem Bataillonschef und den Offizieren meinen Plan zu besprechen. Wir beschlossen, am nächsten Morgen bei Tageslicht die ganzen Leute auf die Insel Abro zu überführen. Danach legte ich mich zur Ruhe. Nach Mitternacht wurde ich von der Wache geweckt, die mir meldete, daß von der Insel Abro zwei Mann mit einem Handschlitten auf uns zukämen. Ich ging an Deck und sah die beiden in der Nähe des Fallreeps stehen. Da ich etwas estnisch sprach, unterhielt ich mich mit ihnen in ihrer Sprache. Sie fragten, ob wir einen Arzt an Bord hätten, weil ein Mann an Land erkrankt sei. Ich ließ sie etwas warten und weckte den Expeditionsarzt, der auch bereit war loszugehen. Doch ich riet ihm, erst mit dem Bataillonschef zu sprechen, der nicht gern einwilligte. Er meinte, man könne den Doktor doch nicht so allein in ein aufrührerisches Land schicken. Ich beruhigte ihn, und der Arzt nahm seine Sachen, setzte sich auf den Schlitten der Bauern und fuhr los. Den beiden Leuten von Abro sagte ich, wir hätten mindestens 12 größere Handschlitten nötig, und zwar bis Tagesanbruch. Sie versprachen mir, welche zu beschaffen. Ich legte mich wieder hin, stand aber in aller Frühe schon auf. Auf dem Schiff herrschte reges Leben, denn die erste Kompanie rüstete sich zum Aufbruch. Meinen Leuten hatte ich befohlen, alle nur irgendwie entbehrlichen Bretter in der Nähe des Fallreeps auf dem Eise zu verteilen. Der Chef wollte die Maschinengewehre auf die Wagen montieren und so übers Eis ziehen. Ich bestand aber darauf, daß sie auseinandergenommen und die einzelnen Teile auf Schlitten verteilt, die unterdessen vom Lande, ca. 12 - 14 Stück, geliefert worden waren, abgeschleppt würden. Er blieb aber doch bei seiner Ansicht, und so wurde seinem Befehl entsprechend auch begonnen. Kaum war das erste Maschinengewehr mit dem Kran aufs Eis gesetzt, als das Eis auch schon bedenklich zu knacken anfang und Wasser an die Oberfläche trat. Meine Leute machten sich gleich daran, Bretter unter-

zuschieben. In diesem Augenblick kam auch schon der Befehl, die Maschinen-
gewehre abzumontieren und doch in einzelnen Teilen auf die Schlitten zu ver-
teilen. Auf meinen Rat hin ging die erste Kompanie nicht in geschlossenen
Reihen, sondern schwärmte aus, in eine weit hingezogene Plänklerlinie. Am
frühen Nachmittag marschierte auch die zweite Kompanie nach Abro ab, und
gegen fünf Uhr war der letzte Mann von Bord. Nach altem Stil (alter russi-
scher Zeitrechnung) hatten wir den zweiten Weihnachtsfeiertag, hatten aber
keine Zeit gehabt, das Fest zu feiern. Dafür wurde dann im Salon für die Offi-
ziere und in dem Mannschaftsraum für die Matrosen ein festliches Essen berei-
tet. Wir waren kaum fertig, als die Wache meldete, von der Insel Abro käme
ein ganzer Schwarm Männer, Weiber und Kinder in der Richtung auf uns übers
Eis. Die Fallreepstreppe wurde heruntergelassen und erleuchtet. Ganz beschei-
den baten die Leute um Erlaubnis, an Bord kommen zu dürfen. Ich erlaubte es
ihnen. Sie sahen sich alle Räume an, denn keiner von ihnen hatte jemals ein
so großes Schiff gesehen, und beständig hörte man Ausrufe der Bewunderung
und des Staunens. Ich erlaubte ihnen auch, in den Salon einzutreten, der bei
voller elektrischer Beleuchtung den armen Insulanern gewiß einen märchen-
haften Anblick bot. Ich ließ auch auf dem Grammophon einige Platten spie-
len, u. a. auch die russische Nationalhymne, und da es Feiertag war, bekam
jeder ein Glas Wein. Mit den tiefsten Dankesbezeugungen und in sehr gehobe-
ner Stimmung ging die Gesellschaft von Bord, und wir hatten endlich Ruhe.

Mit Tagesanbruch fingen wir an zurückzufahren. Anfangs langsam und vorsich-
tig, bis wir endlich in freieres Wasser kamen. In Kronstadt hatte ich eine kleine
Ladung erhalten, die ich nach Libau bringen sollte. Die Beamten meinten,
Libau sei so nah von Arensburg, daß ich doch ruhig diesen kleinen Umweg
machen könnte. Das Wetter war still und die Sicht für die Jahreszeit sehr gut.
Vor Libau verlangte ich per Signal aus dem Kriegshafen einen Schlepper und
Leichter. Sobald ich in den Vorhafen einlief, waren sie auch schon längseits.
Ohne vor Anker zu gehen löschte ich die kleine Ladung, drehte gleich um und
fuhr von da aus direkt nach Reval, wo ich am 31. Dezember bzw. 13. Januar
1906 eintraf.

Das Neujahr nach altem Stil empfangen wir, meine Frau und ich, bei meiner
Schwester und es war spät nach Mitternacht, als wir uns nach Hause aufmach-
ten. Da die Zeiten unruhig waren, patrouillierten in den Straßen, besonders
nachts, kleine Kosakentrupps. Auf halbem Wege wurden wir angehalten, doch
aus sie meine Uniform sahen, ließen sie uns weiter gehen. Am 1/14. Januar
war es Sitte, daß alle offiziellen Gratulationen im Russischen Club statt-

fanden. Bei dieser Gelegenheit erschien auch immer der Gouverneur. In diesem Jahr sogar der Generalgouverneur, Generalleutnant Sarantschoff, der einige Tage vorher an General Woronoffs Stelle getreten war. Die Marine versammelte sich im Marinekasino. Ich war auch zuerst dort und kam infolgedessen zu spät in den Russischen Club. Um mich dem Generalgouverneur vorzustellen und meine Neujahrswünsche darzubringen, fuhr ich direkt auf den Dom ins Schloß und wurde auch sofort von Seiner Exellenz empfangen. Er war ein liebenswürdiger, hochgebildeter Herr, der sich eingehend über meine Reise erkundigte. Dabei erwähnte er, daß er noch nie einen Eisbrecher gesehen hätte, worauf ich ihn auf das Schiff einlud. Er fragte: "Wann denn, und wie soll ich an Bord kommen?" "Ist Ihnen der 3/16. Januar bequem?" Da das er Fall war, lud ich ihn zum Frühstück an diesem Tage ein. Er bat noch, ob er seinen Stabchef und Adjutanten mitnehmen könnte, was ich ihm selbstverständlich zugestand.

Am 3. Januar war unser Dampfkutter an der Hauptlandungsbrücke und brachte die Gäste an Bord. Der General hatte nicht erwartet, daß der "Jermak" so groß war. Bevor das Frühstück serviert wurde, machten wir einen Rundgang durch das Schiff und setzten uns dann zum Essen hin. Das Frühstück war gut und die Weine noch besser, denn wir waren ja gerade aus dem Ausland gekommen. Während des Frühstücks erzählte ich Seiner Exellenz von meinen Abenteuern in der letzten Zeit: vom Eismeer, von unserem Mißgeschick in der Jugorstraße, von unserer Fahrt nach England, der Reparatur, etc. Auch hielt ich mich bei der Erzählung darüber länger auf, wie wir in Rußland empfangen werden sollten. Daß z. B. verschiedene Leuchttürme den Befehl erhalten hatten, uns aufzuhalten. Dann das Verbot, hier in den Hafen einzulaufen, und für den Fall, daß wir dem nicht Folge geleistet hätten, der Befehl, den ersten an Land kommenden Mann zu arretieren. Und dann die Durchsuchungen an Bord, sowie auch den merkwürdigen Empfang bei General Woronoff mit seinen bewaffneten Adjutanten. (Einer von den beiden war auch bei mir an Bord zum Essen.) Der General behauptete, ich verstehe gut Märchen auszudenken, denn er hielt meine ganzen Erzählungen für eine Anekdote. Darauf ersuchte ich den Stabschef, meine Worte zu bestätigen. Auf die Frage, warum denn all diese Vorsichtsmaßregeln ergriffen worden seien, sagte ich: "Es ist mir zu Ohren gekommen, daß man mich und meine Mannschaft für Revolutionäre gehalten hat, angeblich nach Aussagen von Spitzeln aus England. Der Grund ist wohl der Ankauf von fünf Brownings gewesen. Dies wuchs dann wohl zu einem Gerücht heran, daß wir schwer bewaffnet seien und den Revolutionären, an deren Spitze ich mich persönlich habe stellen wollen, helfen wollten."

Der Stabschef mußte zugeben, daß meine Aussagen nicht aus der Luft gegriffen waren. Das Frühstück verlief zur allgemeinen Zufriedenheit und dauerte bis in die Abendstunden.

In diesem Winter waren die Eisverhältnisse leicht. Ich hatte nur wenigen Schiffen zu assistieren. Im Februar erhielt ich eine telegrafische Aufforderung aus Riga, sofort hinzukommen und der dortigen Schifffahrt zu helfen.

Gleich nach meiner Ankunft fragte ich den Chef des Handelshafens, wer mich denn eigentlich hinbestellt hätte. Er schützte vor, nichts zu wissen, denn in Wirklichkeit war im Rigaer Golf nur leichtes Treibeis und die Schifffahrt für Dampfer unbehindert. Ich ging zum Generalgouverneur, denn ich hatte erfahren, daß er den "Jermak" bestellt hätte. Ich sagte ihm, daß meine Hilfe in Riga bedeutend weniger wichtig sei als in Reval und daß ich nach Ausführung meines Programms in zwei Tagen wieder zurückfahren würde, was ich auch meiner Obrigkeit nach Petersburg telegrafierte. Die zwei Tage die ich noch dort verbrachte, benutzte ich, um alle meine Freunde dort zu besuchen. Am festgesetzten Tage fuhr ich dann auch ab.

Im April war das Frühjahr in den westlichen Häfen Reval und Riga schon so weit vorgeschritten, daß ich Schiffe nach Kronstadt und Petersburg brachte. Die ersten waren wieder zwei Dampfer der russischen Schwarzmeergesellschaft, die nach Petersburg bestimmt waren. Die weiteren einlaufenden Schiffe brachte ich nur bis Kronstadt, da die Nevaucht auch ohne meine Hilfe für Dampfer passierbar war. Nach ca. einer Woche war das Meereis durch Regen und feuchten Nebel so mürbe geworden, daß die Schiffe ohne Hilfe durchkamen. Da in Kronstadt die Docks alle besetzt waren, ging ich zum Docken nach Libau. Die Schlepper brachten wie gewöhnlich die Schiffe ins Dock, waren aber nicht zur rechten Zeit zur Stelle. So ging ich denn mit eigener Kraft bis zur Dockschleuse und ohne weitere Hilfe selbständig ins Dock. Neben dem Eingang ins Dock lagen mehrere Torpedoboote nebeneinander, und der aufgesprungene frische Wind drohte uns auf dieselben draufzutreiben. Einige junge Offiziere beorderten Fender, um einen evtl. Zusammenstoß abzuschwächen. Ich rief ihnen zu, es sei unnütze Mühe, ich würde den Eisbrecher schon nicht auf sie drauftreiben lassen.

Im Dock hatten wir es eigentlich nicht nötig, am Unterwasserteil viel abzukratzen, denn das Eis scheuert sowohl Farbe als auch Rost ab. Zum Bodenanstrich benutzte ich immer besonders zubereitete Bleimennige, weil richtige Patentfarbe viel zu teuer gewesen wäre und außerdem im Eise jedenfalls nicht



In diesem Winter war
 ich zu erkranken. In
 Riga, selbst hinaus

Gleich nach meiner
 dem eigentlich ist
 Wirtschaft war in
 Dampf anbelangt
 war, daß er den "Je
 Riga bedeutend war
 meines Programm
 meiner Ökonomie z
 dort verbracht, be
 feierlichsten Tage

Im April war der P
 weit vorgeschritten
 Die ersten waren w
 schaft, die nach P
 le brachte ich mit
 für Dampf parat
 Regen und trocken
 durchkam. Da li
 Löcher nach Libe
 Dock, waren aber
 eigenes Kett bis z
 Dock. Neben dem
 rader, und der sel

zurück. Einige junge Offiziere besaßen Pferde, um einen ovalen Zaun
 menschen abzuweichen. Ich fiel ihnen zu, es sei unannehmlich, ich würde
 den Hirscher schon nicht auf sie durchreiben lassen.
 im Dock hatten wir es eigentlich nicht nötig, im Unterwasser viel span-
 karren, denn das für schenken sowohl Farbe als auch laut ab. Zum Boden
 nicht benehme für immer besonders zubereitete Bismutnigge, weil richtige
 Patentarme viel zu teuer gewesen wäre und außerdem im Eis jedenfalls nicht

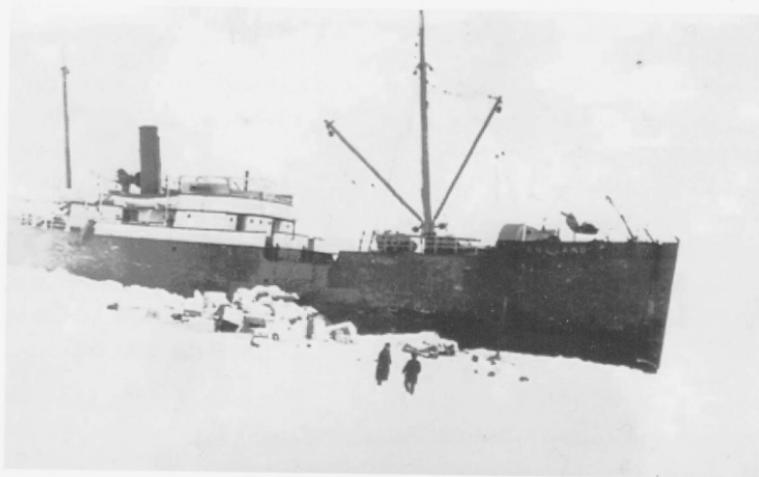
mehr helfen und schützen würde. Ich hatte die Erfahrung gemacht, daß, wenn man die Mennige gut trocknen läßt, nach der Eisarbeit alle kleinen Unebenheiten, selbst nach einem schweren Winter, immer noch etwas Farbe enthielten. Zum Trocknen der Bodenfarbe lagen wir mehrere Tage im Dock. Nach beendeter Arbeit gingen wir nach Reval, wo, als wir auf der Reede angekommen waren, der Estländische Seeyachtclub, dem ich auch angehörte, gerade eine Regatta abhielt. Den Sommer über lag ich auf der Nordseite des Yachtclubbollwerks. Alle notwendigen Reparaturen waren seit meiner Ernennung von der Mannschaft ausgeführt worden, nur Gußstücke wurden an Land gebracht und dort abgegeben. Das Abputzen und Montieren von den Gußstücken machten aber meine Maschinenleute selbst. Zum Reinigen der Tanks hatte ich mir Leute von Land genommen, die auf Akkord arbeiteten. Dadurch war die Sommerreparatur unverhältnismäßig billiger, als die in früheren Jahren von der Baltischen Werft in Petersburg ausgeführte. Im Laufe des Sommers hatte ich mir in Petersburg eine kleine Yacht gekauft und sie selbst nach Reval gesegelt. Meine Familie wohnte in diesem Sommer an der Küste gegenüber von Reval, in Wiems.

Die Unruhen im ganzen Reich gärten immer noch - besonders in der Marine. Eines Tages kam die "Pamjat Asowa", jetzt ein Artillerieschulschiff, auf die Reede und warf nicht weit vom Nordbollwerk Anker. Es stellte sich heraus, daß die Mannschaft in der Loksabucht revoltiert hatte, die meisten Offiziere waren gefangen oder ermordet worden, der Kommandant und noch ein paar Offiziere hatten knapp fliehen können. Mit Binokeln konnten wir alle Geschehnisse an Bord beobachten. Ein Kampf ging vor sich, die Kanonen waren auf den Hafen und die Stadt gerichtet. Sie schossen aber nicht, weil Deckoffiziere und treu gebliebene Mannschaften die Verschlüsse herausgenommen und über Bord geworfen hatten. Einige von den Leuten sprangen über Bord und schwammen zum Hafen. Ein die "Pamjat Asowa" passierender Hafenschlepper wurde herangerufen und man übergab ihm den Geistlichen und einige Verwundete. Bald danach ging der Zollkreuzer "Berkut" unter der Leitung von Kapitän Schulz hinaus und legte an der "Pamjat Asowa" an. Der Kapitän ging an Bord und verlangte die Herausgabe der Rädelsführer, was auch merkwürdigerweise ohne weiteren Protest geschah. Kurz vorher war der revolutionäre Kommandant, ein Petersburger Student, der sich heimlich in Loksä an Bord geschmuggelt hatte, in einem Boot an Land geflüchtet; er wurde aber von der Grenzwaiche abgefangen und arretiert; mit ihm alle Leute im Boot. Nach der Unterdrückung der Revolte und mehreren sich anschließenden Verhaftungen war die Ruhe scheinbar wieder

hergestellt. Aber in der Mannschaft merkte man doch zeitweilig stärkere Aufregung. In den Baltischen Provinzen herrschte Kriegsrecht und die Strafexpeditionen führten ein scharfes unerbittliches Regiment.

Mitte Oktober war ich mit dem Eisbrecher einsatzbereit und begab mich nach Petersburg, wo der Winter früh begonnen hatte. Schon Ende Oktober wäre die Schifffahrt lahmgelegt worden, wenn der "Jermak" nicht hätte helfen können. In meinem Ministerium hatte ich den Vorschlag gemacht, jedes Jahr einen späteren Termin anzusetzen bis zu dem die Schifffahrt in Petersburg vom Eisbrecher unterhalten werden sollte. 1906 gingen die letzten Schiffe in der ersten Dezemberhälfte fort, worauf ich nach Reval fuhr. Der Winter war streng, und ich hatte mal für Reval, mal für Riga zu arbeiten. Die Zahl der von mir assistierten Schiffe wuchs bedeutend gegenüber der meiner Vorgänger.

Viel Ruhe gab es in den Häfen nicht. Meistens war man draußen und kam nur in den Hafen um Kohlen- und Proviantvorräte zu erneuern. An Bord hatte ich für die Mannschaft etwas Neues eingeführt. Früher hatten wir einen Restaurateur an Bord, der sowohl die Verpflegung der Offiziere als auch der Mannschaft besorgte. Oft gab es Unzufriedenheit, die meistens berechtigt war. Zweimal versuchte ich die Restaurateure zu wechseln, aber einer war schlechter als der andere. Da schlug ich den Offizieren vor, daß sie abwechselnd selbst für die Verpflegung im Salon sorgen möchten, ebenso die Maschinisten und die Mannschaft. Danach hatten die Leute aus ihrer Mitte eine Vertrauensperson zu wählen, welche für den Ankauf des nötigen Proviantes zu sorgen hatte. Sein Gehalt wurde von der Mannschaft selbst bestritten. Außerdem sollten sie eine Kontrollkommission wählen, die über die Ausgaben zu wachen hatte und vor der Mannschaft verantwortlich war. Diese Regelung habe ich bis zum Schluß beibehalten, und es lief immer alles glatt ab. Nie kam es zu weiteren Beschwerden. Den Rudergasten hatte ich einen besonderen Raum gegeben, der früher Wasch- und Bügelraum gewesen war und sich als unnütz erwiesen hatte. Dort konnten sie wohnen. Ganz im Achterschiff befand sich ein großer Raum, der sogenannte Emigrantenraum, den die Mannschaft als Speisesaal benutzte. Dadurch konnten die Mannschaftslogis reiner gehalten werden. Um der immer wieder aufkommenden Wanzen Herr zu werden, hatte ich an Bord eine eckige eiserne Wanne bauen lassen, in welche die auseinander genommenen verzinkten Bettstellen genau hineinpaßten. In die Wanne wurde Seewasser gepumpt, das, nachdem Soda und etwas Petroleum hinzugegeben worden war, dann mit durchgeleitetem Dampf zum Kochen gebracht wurde. Das machten wir so häufig, wie die Eisarbeit es erlaubte.



In den Sommermonaten bezog die Mannschaft das vordere Zwischendeck, während die Logis gereinigt und frisch gestrichen wurden.

Damals hatten weder der "Jermak" noch die Kaufarteischiffe Radioapparate (Funkgeräte) an Bord und nur wenige Leuchttürme hatten Telegrafenerbindung. So kam es, daß Schiffe tagelang auf Hilfe warten mußten. Besonders im Finnischen Meerbusen, wo sich besonders im westlichen Teil die Eisverhältnisse je nach dem Winde schnell änderten. Die beiden Eisbrecher "Jermak" und "Stadt Reval", unter Kapitän Attemann, hielten sich selbstverständlich immer in der Nähe des Hauptfahrwassers. Die Dampfer, die von Westen kamen, versuchten oft auf eigene Faust durch irgendwelche zufällige Spalten so nah als möglich zum Bestimmungsort zu kommen. Der Dampfer "Vlug", ein Holländer, war ins Eis geraten und hatte 28 Tage dort liegen müssen, bevor der "Jermak" ihn fand. Bald hatte man ihn aus Finnland gesehen, bald von einem der südlichen Leuchttürme, aber immer wenn man zu dem bestimmten Punkt kam, war er nicht mehr da und man half dann anderen Dampfern, die man gerade traf.

Oft hatten wir schweres Packeis, und die Dampfer konnten nicht selbständig folgen, besonders die mit den schwächeren Maschinen. Auch hatten einige durch Eisquetschungen gelitten, so z. B. die deutschen Dampfer "Bussard" und "Leipzig". Letzterer von den beiden war nur wie durch ein Wunder gerettet worden. Das Eis hatte ihm die Bordwand vollkommen eingedrückt und der Dampfer fing schon an zu sinken. Die Mannschaft war mit ihren Habseligkeiten aufs Eis gegangen, aber er sank nicht tief, das Wasser stand zwei Zoll unter dem Lukensyll. Die Pressung hörte dann auf und dem Eisbrecher "Stadt Reval" gelang es, ihn nach Reval zu schleppen. In Riga war die Seefahrt für mehrere Wochen völlig ausgeschlossen. "Jermak" war in Reval unabkömmlich, da der Eisbrecher "Stadt Reval" die Arbeit nicht allein bewältigen konnte. Gegen Ende April wurde der Schiffsverkehr für Reval und Riga wieder frei, und ich machte mich mit mehreren Dampfern nach Kronstadt auf.

Im östlichen Teil des Finnischen Golfs war das Eis sehr dick, und es dauerte mehrere Tage bis wir die Dampfer von Hochland bis Kronstadt durchbringen konnten. Die Schifffahrt wurde erst Mitte Mai endgültig wieder eröffnet, als das letzte Eis verschwunden war. Dies hatte länger als gewöhnlich gedauert, weil der Winter sehr schneereich gewesen war, das Frühjahr aber trocken.

Nach Schluß der Eisbrechersaison lag ich in der Neva. In diese Zeit fiel die Eröffnung der ersten Reichsduma (erstes russisches Parlament), die von Seiner Majestät dem Kaiser eröffnet werden sollte. Der Kaiser mußte an diesem Tage aus Peterhof mit seiner Yacht "Alexandra" durch den Seekanal nach Petersburg kommen. Für die Zeit der Durchfahrt war jeglicher Verkehr im Kanal und auf der Neva verboten. Der "Jermak" wurde in ein Nebenbassin des Kanals geschickt und erst am nächsten Tage konnten wir unseren "Verbannungs-ort" wieder verlassen.

Nachdem kein Eis mehr vorhanden war, lag ich noch einige Tage in Petersburg und ging dann wieder zum Docken nach Libau. Der Sommer war schon vorgerückt, als ich in Libau fertig war, und ich beeilte mich, zur rechten Zeit nach Reval zu kommen, d. h. zur Regattawoche. In Reval lag ich still bis zum Herbst.

Zur rechten Zeit wurden wir benachrichtigt, daß die Bergungsangelegenheit "Hampstead" in London vor dem Admiralgerecht zur Verhandlung kommen würde. Mit einem meiner Steuerleute fuhren wir über Land hin, wo wir einige Tage vor der Verhandlung eintrafen. Ich war früher nie in einem englischen Gericht gewesen und hatte keine Ahnung, wie es dort vor sich ging. Mein Advokat, Mr. Oswald Charlton, hatte von sich aus eine Lawdoyer-Firma mit den Verhandlungen beauftragt. Es war alles komplizierter als ich mir vorgestellt hatte, denn die "Hampstead" war damals, 1905, von einer anderen Reederei gechartert worden. Zum Gericht erschienen Kapitän Hicks und als Vertreter der Charterer auch ein alter Kapitän, dessen Name mir entfallen ist. Beide Teile wurden als "witness" behandelt und vor der Sitzung vereidigt. Von meiner Seite war noch ein Mitglied der Expedition, auch ein Marineoffizier, erschienen. Da wir offiziell kein Englisch konnten, wurden wir durch einen Dolmetscher verhört. Der Richter war ein alter ehrwürdiger Mann. Die beiden Beisitzenden waren ein Konteradmiral und ein Captain der englischen Marine. Kurz vor der Verhandlung hatte ich ein Gespräch mit Kapitän Hicks, der mir noch einmal bestätigte, was er mir bei der Insel Waigatsch schriftlich gegeben hatte, nämlich "every thing done as by agreement." Nach seiner Meinung wäre unsere Sache vollkommen klar und so gut wie gewonnen. Während des Verhörs waren die Aussagen des Käpten Hicks aber nicht in Einklang mit seiner schriftlichen Meldung zu bringen. Der Vertreter der Charterer sagte aber, sich auf seine Charterpartei stützend, daß jegliche Hilfe dem Dampfer hätte zuteil werden müssen. Während des Plädoyers gebrauchte der Advokat der Gegenpartei Ausdrücke, gegen die ich

offiziell protestieren mußte. Unter anderem sagte er: was kann man denn schon von einem russischen Offizier erwarten. Ich wandte mich an den Richter, diesmal ohne den Dolmetscher, daß ich nicht da sei, um mich beleidigen zu lassen, sondern daß ich da stehe um mein gutes Recht zu verlangen. Es gab einige Erregung, die Sitzung wurde unterbrochen, und nach der Wiederaufnahme mußte sich der Advokat der Gegenpartei öffentlich entschuldigen. Das Verdikt lautete zu unseren Gunsten, aber der Bergelohn war unverhältnismäßig niedrig. Die Rechnung, die Oswald Charlton einreichte, war schlimmer als eine Apothekerrechnung. Er hatte jedes, auch nur das geringste Gespräch auf der Straße, wenn die Angelegenheit auch nur mit wenigen Worten berührt worden war, mit einem £ berechnet. Ich hatte ihn einmal zu einem Frühstück ins Hotel gebeten. Während des Essens berührte er mit ein paar Sätzen das bevorstehende Gericht und auch diese paar Worte kosteten mich ein £ Sterling. Nachdem die Verhandlungen vorüber waren, sagte mir Herr Charlton, daß es in jedem Fall immer besser sei, sich irgend wie friedlich zu einigen, denn in England vor Gericht gehen heißt nur die Advokaten bezahlen, sogar wenn man den Prozeß gewinnt.

Mein Aufenthalt in London dauerte ca. zwei Wochen und ich hatte Zeit, mich mit Revaler Landsleuten zu treffen. Zwei davon waren meine alten Jugendfreunde, mit denen ich fast täglich zusammenkam. Einmal waren wir acht Revalenser in einem Restaurant zusammen. Unsere Unterhaltung erfolgte in allen möglichen Sprachen: Russisch, estnisch, deutsch, und wir haben selten so viel gelacht, wie an jenem Abend. An den Nebentischen horchten die Menschen, konnten aber nicht immer verstehen, was wir eigentlich für eine Sprache sprachen. Der Aufenthalt dort kostete eine Menge Geld und, um die Rückreise zu verbilligen, ging ich in die Wilsonreederei, wo ich hoffte, freie Reise nach Petersburg zu erhalten und nur für die Verpflegung zu zahlen. Ich stellte mich dem Manager vor, der aber meine Bitte glatt abschlug. Ich erzählte es später den Wilsonkapitänen, die sehr erstaunt waren, denn die Schiffe der Wilsonlinie hatten mir im Eise immer viel zu schaffen gemacht. Nach dieser abschlägigen Antwort ging ich zum russischen Konsul, der mir sogleich den nötigen Vorschuß gab. Auf der Rückreise war ich mehrere Stunden in Berlin und besuchte meine Schwester. In Petersburg legte ich meiner Obrigkeit nochmals alles vor, die mit dem Resultat nicht gerade zufrieden war. Von dort begab ich mich nach Reval, wo ich mich wieder den Reparaturen des Eisbrechers widmete.



action ve
 ter. die
 gen auf
 Es gab e
 dachten
 gen. Je
 belien
 schlein
 so Garp
 woren f
 an einer
 ein pers
 gen sind
 mit hier

fährlich zu empfangen, wenn in England ein Landwirt gehen darf mit die zwer
 hiesig-besitzten, sogar wenn man den Prozess gewinnt.

Mein Aufenthalt in London dauerte ca. zwei Wochen und ich habe Zeit,
 mich mit der vier Landeuten zu treffen. Zwei davon waren meine alten
 Jugendfreunde, mit denen ich fast täglich zusammenkam. Einmal waren wir
 acht Personen in einem Restaurant gesessen. Unsere Unterhaltung ergab-
 es in allen möglichen Sprachen: Russisch, Englisch, Deutsch, und wir haben



einen in
 die hier
 eine ge
 am die f
 hatte.
 die zucht
 stückig
 von die
 auf die
 man
 ich mit
 zurück
 den sp

Am Ende des Sommers 1907 nahm ich an einer Handikap-Ragatta nach Wulf und zurück des Estländischen See-Yachtklubs teil. Auf beiden Strecken war ich den anderen weit voraus. Meine Reparaturen auf dem Eisbrecher waren schon Ende September fertig und ich begab mich danach nach Petersburg, wo ich schon im Oktober mit der Eisarbeit anfangen mußte, denn der Winter setzte sehr früh ein.

Wir arbeiteten bis Mitte Dezember, dann wurde die Schifffahrt für Petersburg für dieses Jahr geschlossen. In der Nevaucht war das Eis schon sehr stark geworden und häufig konnten die Schiffe nicht selbst folgen, so daß ich sie einzeln bis Kronstadt schleppen mußte. In der Hafenverwaltung war ein Komitee eingesetzt worden, bestehend aus Vertretern der Börse, der Kaufmannschaft und der Schiffsagenten. Dort wurde über etwaige Mißverständnisse zwischen dem Eisbrecher und den Vertretern der Dampfer entschieden. In Reval hatten wir noch freies Meer und mein Kollege, der Kapitän des Eisbrechers "Stadt Reval", Kapitän Atemann, meinte, daß wir nicht viel Eis zu erwarten hätten; doch es kam ganz anders. Mitte Januar setzte starke Kälte ein mit anhaltenden Nord und Nordostwinden und bald war der ganze Finnische Golf mit dickem Eis bedeckt. Da damals Radioapparate (Funkgeräte) weder an Bord der Eisbrecher noch auf den Kaufarteeschiffen vorhanden waren, mußte man die Schiffe suchen. Vom Börsenkomitee erfuhr man die Namen der zu erwartenden Schiffe, aber wo sie ins Eis gegangen waren, wußte man nicht. So kam es, daß manche Dampfer 14 Tage und mehr im Eise lagen ohne Hilfe zu bekommen. Man muß sich die große Eisdecke nicht als vollkommen bewegungslos liegend vorstellen. Wind und Strömung halten das Eis immer in Bewegung. Es bilden sich dadurch große Risse - oft sehr breit und dazwischen ganz schmal -, die sich wieder zusammenschieben. An den Druckstellen bilden sich dann ganze Wälle zusammengeschobenen Eises. Diese frieren wieder zu, bedecken sich mit Schnee und bilden auch für den stärksten Eisbrecher Hindernisse, die nicht immer leicht zu bewältigen sind. Bei stärkerem Winde ist der Druck des Eises so groß, daß eine verhältnismäßig glatte Fläche scheinbar unmotiviert mit einemmal zu krachen anfängt. Es bilden sich Risse, deren Ränder sich heben und in kurzer Zeit entstehen neue, oft bedeutende Eiswälle, Torosse genannt. Ich habe meilenweite Eisfelder getroffen, die eigentlich nur aus Torossen bestanden. Eis ist nur scheinbar eine starre Masse, im Laufe der



aus dem Sommer 1907 nahm ich an einer Handikap-Bagatta nach Wull
und einige der Teilnehmer des Wettbewerbs teil. Auf beiden Seiten war ich
den anderen war ich
habe begonnen 1911
sahen im Oktober 1911
sah kein ein.

Wintermonate senken sich die Torosse, die im Frühjahr bedeckt von Schnee scheinbar ganz glatte Flächen bilden. Wenn man aber solch ein glattes Feld rammt, so sieht man, daß das Eis kolossale Dicken aufzuweisen hat. Steht man auf dem Eise, so kann man feststellen, daß glatte, aber dicke Eisflächen eine leichte Wölbung zeigen. Bei längerer Praxis versucht man solche Felder zu umgehen, was aber leider nicht immer möglich ist. Glatzgefrorenes Eis erreicht im Finnischen Meerbusen - selbst bei starker Kälte - niemals eine stärkere Dicke wie 70 - 75 cm. Dagegen übereinander geschobenes Eis (es schieben sich oft große Felder übereinander) oder Eiswälle erreichen eine Dicke von zehn und auch mehr Metern. So habe ich im Rigaschen Meerbusen einen Eiswall gemessen, der 14 m dick war. Solch einen Wall kann der Eisbrecher natürlich nicht direkt brechen. Glücklicherweise war durch die Eisschiebung neben dem Wall eine große eisfreie Fläche. Der dicke Wall hatte eine Breite von nicht mehr als 10 m und - mich im offenen Wasser bewegend - knabberte ich sozusagen an dem Eiswall bald von der einen bald von der anderen Seite, bis ich ihn nach einstündiger Arbeit durchbrochen hatte. Wie der "Jermak" schließlich durch war, war die offene Fläche mindestens eine halbe Quadratmeile groß, voller Eisstücke. So starke Hindernisse sind aber eine Seltenheit.

Beim Durchbringen der Schiffe durchs Eis ist es am günstigsten, wenn es gegen den Wind geschehen kann. Dann ist die vom Eisbrecher gebrochene Rinne am breitesten und eine ganze Reihe von Schiffen kann ungehindert folgen. Vor dem Winde ist es schon weniger praktisch, denn die Eisschollen treiben mit der Bewegung der Schiffe und behindern besonders die schwächeren Dampfer und solche, die in Ballast laufen. Bei den letzteren sind die Bodenventile so nah an der Oberfläche, daß die kleinen Eisstückchen, die durch das Arbeiten der Propeller im Wasser herumgewirbelt werden, leicht in die Ventile gesogen werden und dieselben dadurch verstopfen, wodurch den Maschinen das nötige Vakuum fehlt. Das Schlimmste und Langwierigste ist das Durchbringen von Schiffen bei seitlichem Winde, wobei je nach der Stärke des Windes die Rinne direkt hinter dem Eisbrecher zusammengeschoben wird. Hat man mehrere Schiffe hinter sich, so kommt das erste, vielleicht auch das zweite noch einigermaßen vorwärts, aber die weiteren bleiben sofort stecken. Dann muß der Eisbrecher immer wieder umkehren und in Lee vorbeilaufend den Dampfern etwas Luft geben. Bei solchem Freimachen der Dampfer muß man es häufig riskieren, sehr nah an den Dampfern vorbeizulaufen. Es sind oft Fälle vorgekommen, wo der Eisbrecher so dicht an einem Schiff vorbeiging, daß ich mit dem Kapi-

tän von Brücke zu Brücke ein "Shake Hands" machen konnte. Dabei ist das Eis nicht gleichmäßig dick und man kann von der Brücke aus nicht immer sicher beurteilen, wo das schwächere und wo das stärkere Eis liegt. Im Eise ist es fast unmöglich gerade zu steuern. In scheinbar gleichmäßigem Eise kommen häufig verdeckte oder untere Torosse vor, welche den Eisbrecher zuweilen plötzlich bis auf vier Strich zur Seite werfen. Beim Passieren eines Dampfers arbeitet der Eisbrecher immer mit Volldampf und solch ein Zurseitewerfen kann dem Dampfer, den man freimachen will, sehr gefährlich werden. In einem Fall war ein Dampfer ungefähr $\frac{3}{4}$ seiner Länge im Eise fest. Beim Herankommen platzte das Eis vom Eisbrecher direkt zur Brücke des Dampfers und der "Jermak" wurde trotz umgelegten Steuers mit dem Steven direkt auf den Dampfer geworfen. Sofort gab ich Volldampf zurück und konnte weiter nichts tun als abwarten, ob wir stehen bleiben werden oder nicht. Und wir blieben stehen. Ich stoppte die Maschinen, schickte einen Mann nach vorne und fragte, wieviel Zwischenraum zwischen uns und dem Dampfer sei. Der Mann antwortete, daß er kaum die Hand mit dem Handschuh dazwischenschieben könne. Um solche furchtbaren Kollisionen zu vermeiden, muß man sehr auf der Hut sein und bei schweren Eisverhältnissen ist die Arbeit daher recht nervierend; aber es ist doch ein schöner Sport und für mich hatten gerade diese schwereren Momente einen ganz besonders großen Reiz.

Einen Teil des Winters arbeitete ich für Riga, wo die Eisverhältnisse auch sehr schwer waren. Einmal kam ich mit vier Schiffen bei sehr ungünstigen Winden vor die Dünamündung. Ich hatte von Domesnäs bis Riga mehr als drei Tage gebraucht, denn wir waren oft nur 4 - 5 Meilen täglich vorwärts gekommen. Immer und immer wieder schob sich das Eis zusammen, man mußte umkehren und die Dampfer von neuem wieder befreien. Vor der Mündung sah ich auf dem Fluß einige kleine Eisbrecher und auf dem Leuchtturm war ein Signal geißt: "Barre unpassierbar". Ich wollte dem nicht glauben und begann die Barre zu forcieren. Als ich in die Flußmündung einlief - das Eis war dort gebrochen - kam der Lotsenkommandeur auf einem kleinen Bördenseisbrecher an mich heran und rief mir zu: der Fluß sei geschwollen und das Einbringen von Schiffen unmöglich. Ich hatte gestoppt und merkte, wie der Eisbrecher sich langsam auf eine Seite neigte. Es zeigte sich, daß das Dünaeis sich in Bewegung gesetzt hatte und im Oberlauf starkes Tauwetter herrschte. Die Barre war durch vorhergehenden Nordostwind bis auf den Grund blockiert. Das Flußwasser hatte sich aber eine kleine Rinne seitwärts der Barre über die Untiefen geschaffen und die Barre blieb fest. Unter solchen Umständen

konnte ich die draußen liegenden Schiffe nicht hereinbringen, weshalb ich im Hafendamm für die Nacht festmachte. In der Nacht sprang der Wind nach Westen um, das Niveau hatte sich gehoben und die Barre war auch für die Dampfer mit meiner Hilfe passierbar geworden und bald waren alle vier Schiffe drin. Das ist nur eine von den vielen derartigen Episoden.

Im Finnischen Meerbusen waren die Eisverhältnisse sehr schwierig und der Eisbrecher "Stadt Reval" nicht imstande, allen Schiffen die nötige Hilfe zu leisten.

Im April 1908 war der westliche Teil des Meerbusens gegen Ende April frei vom Eis, aber von Eckholm nach Osten gab es noch immer starkes Eis. Für Petersburg bestimmte Dampfer waren noch nicht eingetroffen, so daß ich allein nach Kronstadt und Petersburg lief. Östlich von Hochland sah es noch ganz winterlich aus. Mitten im Busen traf man öfters auf kleine Hütten, die auf Schlitten standen. Das waren Fischerhütten. Die Verbindung mit diesen temporären Fischerdörfern und dem Lande wurde mit Pferden aufrechterhalten. Es kam vor, daß eine kleine Karawane dem Eisbrecher winkte anzuhalten und sie zuerst vorbei zu lassen oder man wartete auch dieses Signal nicht ab, sondern änderte den Kurs, um die Leute nicht zu gefährden.

Zwischen Kronstadt und Petersburg war die Eisdecke auch noch unberührt und fest. Die Fischer benutzten Eisyachten, um von einem Netzloch zum anderen zu fahren. In Petersburg wartete ich einige Tage, bis der Eisgang auf der Neva begann, dann ging ich westwärts und erwartete einkommende Dampfer an der Eiskante. Es hatten sich schon mehrere versammelt und ich hatte viel zu tun, um allen Anforderungen zu genügen, denn das Eis war immer noch sehr stark und der Winter hatte eine große Schneedecke gebildet, die immer sehr hinderlich ist. Das Frühjahr setzte dann plötzlich ein. Es bildeten sich Spalten, das dünnere Eis taute bald weg und nur die schweren Eisfelder trieben noch immer umher. Mitte Mai war die Eisperiode vorüber und ich ging nach Petersburg zurück.

Von der Eismeerexpedition 1905 war eine Menge Proviant nachgeblieben, der auf einer Auktion an Bord verkauft werden mußte. Gerade an diesem Tage hatte eine tropische Hitze eingesetzt und man mußte trotz der frühen Jahreszeit weiße Jacken anziehen, um sich einigermassen vor den brennenden Sonnenstrahlen zu schützen.

Gedockt wurde wieder in Libau. Danach ging ich zum Sommer nach Reval und begann mit den üblichen laufenden Reparaturen. In Petersburg hatte

mir eine Yacht sehr gefallen, die größer war als meine erste, welche ich verkauft hatte. Zu Pfingsten fuhr ich mit einer geheuerten Mannschaft hin und nahm auch meinen ältesten Sohn mit. Die Überfahrt nach Reval war von wechselnden Winden begleitet, es fing auch an zu regnen und wir gingen in Kasperwiek vor Anker. Gegen Abend hatte der Wind aufgefrischt, der Regen jedoch aufgehört. Nach Reval mußten wir kreuzen. Bei einer Wendung fegte eine See über die ganze Yacht und ich mußte meinen Sohn festhalten, damit er mir nicht über Bord gespült wurde. Mit dieser Yacht, einem regelrechten Kutter, errang ich auch gleich bei der ersten Regatta den ersten Preis. Meine Familie wohnte am Strande in Kasperwiek und ich hielt die Yacht meistens dort. Auf meinen Touren war ich auch in Loksa und besah mir dort die neu parzellierten Villengrundstücke, weil ich hoffte, mir dort einmal etwas Land kaufen zu können. Im Laufe des Sommers wurde ich persönlich mehrere Male nach Petersburg ins Ministerium zitiert, wo ich an verschiedenen Beratungen teilnahm. Im Oktober war ich schon mit dem Eisbrecher dort. Der Winter hatte wieder früh eingesetzt. Die Schifffahrt wurde bis kurz vor Weihnachten unterhalten, worauf ich nach Reval zurückging. 1908/09 war ein schwerer Winter, ich hatte viel für Riga wie auch für Reval zu tun. Mit einem englischen Dampfer passierte mir in diesem Winter einmal folgendes: Er war selbständig ins Eis gegangen. Ich lief gerade in der Richtung auf Reval und wollte ihn mitnehmen. Obgleich kein starker Wind wehte, preßte das Eis, das aber nicht schwer war. Da ich nur einen Dampfer zu assistieren hatte, nahm ich ihn in kurzen Schlepp, d. h. den Dampfer mit seinem Vorsteven dicht an mein Heck. Anstatt der Stahlschlepptrasse hatte ich seine beiden Ankerketten bei mir an Pollern festgemacht. Die Eispressung war aber soweit behindernd, daß wir nur langsam vorwärts kamen. Ich sagte dem Kapitän, daß wir sicherheitshalber das Ende der Pressung abwarten und für eine Zeit seine Ankerketten loswerfen sollten. Er war nicht dafür. Ich war gerade in meine Kajüte gegangen, als ich einen starken Ruck spürte. Ich stürzte an Deck und sah den Engländer etwa 1,5 Schiffslängen entfernt vom Eisbrecher, der um mehrere Strich gedreht worden war. An der Stelle des geschleppten Schiffes hatte sich ein riesiger Toroß gebildet. Wie sich herausstellte, waren nicht nur die Ketten gebrochen, sondern auch der Vorsteven. Gegen Mitternacht wurde die Pressung leichter und am nächsten Morgen schlug ich dem Engländer vor, ihn nach Reval weiter zu begleiten. Doch er weigerte sich und bat, nur westwärts ins offene Meer gebracht zu werden, was ich dann auch tat, denn das offene Wasser war nur einige Meilen von uns entfernt.

Zweimal hatte ich Schiffe mit einer großen Silberladung, in England geprägtes Geld für Persien, das viele Millionen wert war, zu begleiten.

Als ich im Frühjahr nach Kronstadt ging, reichte das Eis weit nach Westen, das Fahrwasser nach Reval und Riga aber war schon eisfrei. Ich sollte Loksa anlaufen, um für den dortigen Slip einige Maschinenteile abzuliefern. Als man schon Schiffe nach Kronstadt bringen konnte, sah ich nicht weit von Hochland hart an der Eiskante einen Dampfer mit Notsignal. Ich fuhr sofort heran. Es war ein Holländer, die "Lena". Es stellte sich heraus, daß er vorne Leck gesprungen und sein Vorpik bereits voll Wasser gelaufen war. Wir gingen Längseit und pumpten sein Vorpik lenz. Das Leck wurde von meinen Leuten gedichtet mit Werg und Brettern und alles ordentlich mit kürzeren Balken abgestützt. Meine Leute hatten lange im eiskalten Wasser gearbeitet. Nach russischem Gesetz ist das Bergung. Der Kapitän bat mich, es nicht als Bergung zu betrachten. Er bat so kläglich, daß mir der ganze Auftritt direkt unangenehm wurde und ich schließlich nichts darüber ins Bordjournal eintrug. Ich verlangte aber, daß die Reederei meine Leute, die im Vorpik gearbeitet hatten, gebühlich bezahlen sollte. Ich brachte ihn mit anderen Schiffen bis Kronstadt und ging selbst gleich wieder in See.

Im Herbst darauf wurden mir durch den Petersburger Agenten dieses Dampfers nur einige Rubel für das verbrauchte Material bezahlt, die Leute aber erhielten nichts. Ein Gegenstück zu diesem Fall passierte mir ein anderes Mal. Ein holländischer Dampfer, der nach Reval bestimmt war, versuchte mit eigener Kraft so weit als möglich ins Eis vorzudringen, und verlor dabei alle Schraubenflügel. Als ich herankam, hatte er schon ca. 24 Stunden im Eis gelegen. Wie ich hörte, daß er ohne Propeller sei, nahm ich ihn in Schlepp und brachte ihn nach Reval, wie es meine Pflicht und Schuldigkeit war. Gerade zu dieser Zeit, März 1909, feierten wir das zehnjährige Jubiläum des "Jermak" an Bord. Der Agent des Holländers hatte unterdessen der Reederei telegraphiert und zum Fest wurden uns zwei Kisten Champagner an Bord geschickt. Dazu erhielt jeder der Offiziere ein Silbergeschenk. So verschieden sind halt die Reaktionen.

Zum Docken gingen wir wieder nach Libau. Ich war schon ausgedockt und ging zum Hafekommandeur, um mich zu verabschieden. Dieser erlaubte mir aber nicht, den Hafen zu verlassen, denn zu derselben Zeit war König Edvard VII in Reval und man hielt den Eisbrecher immer noch für nicht genügend zuverlässig. Erst nach der Abfahrt des englischen Königs durften wir aus Libau auslaufen. Im August wurde ich nach Kronstadt geschickt, wo ein Gerät für drahtlose Telegrafie bei uns an Bord eingebaut wurde. Um die Antennen besser zu isolieren, wurde eine Holzstenge statt der früheren stählernen

eingesetzt. Auch der Hebemars, der eigentlich nie als solcher gebraucht wurde, wurde ein für alle mal festgelegt und in ihm der Scheinwerfer untergebracht. Bisher war der Scheinwerfer jedesmal im Bedarfsfall nach der Back geschleppt und ganz nah beim Steven montiert worden.

Im Oktober 1909 mußten wir in aller Eile an die Kurische Küste, wo der Kreuzer "Oleg" nördlich von Steinort aufgelaufen war. Als wir dort eintrafen, waren schon die Schiffe des baltischen Bergungsvereins, ein großes Transportschiff und der kleine Windauer Eisbrecher "Wladimir" dort. Ich ging in der Nähe vor Anker und ließ mich gleich auf den "Oleg" übersetzen. Der Kommandant Giers zeigte mir die Lotungen um das Schiff herum und bat mich, auf jeden Fall an den Bergungsarbeiten teilzunehmen. Am selben Tage fand eine Beratung unter dem Vorsitz des aus Libau herübergekommenen Admiral Grigorowitsch, dem späteren Marineminister, statt. Ich wurde nicht hinzugezogen. Der Kommandant der "Oleg" verlangte aber, daß man auch meine Meinung anhören sollte. Ich wurde gerufen und Admiral Grigorowitsch teilte mir mit, ich sei frei, der Eisbrecher werde nicht benötigt. Ich erwiderte, daß ich auf allerhöchsten Befehl hier sei.

"Dem Kaiser ist es bekannt, daß die Bergung der Russisch-Baltischen Bergungsgesellschaft übergeben ist, aber wenn der Bergungsverein nichts dagegen hat, so können Sie auch weiterhin mithelfen" antwortete mir der Admiral.

Ich ging zu mir an Bord, lichtete Anker und näherte mich, die ganze Zeit lotend, soweit wie möglich der "Oleg". Bevor ich vor Anker ging kam der Geschwaderchef, Admiral Litwinoff, zu dem die "Oleg" gehörte, zu mir an Bord und befahl mir vor Anker zu gehen, denn er wünsche nicht, daß noch ein zweites Schiff auf die Steine laufe. Ich antwortete, daß wir genug Wasser hätten, und setzte meine Fahrt fort. Den kleinen Eisbrecher "Wladimir" hatte ich zu mir herangerufen und lud meine neunzöllige Stahltrosse auf ihn. Das Ende hatte ich an Deck befestigt. Zur selben Zeit ging ich auch vor Anker. Der "Wladimir" nahm außerdem noch eine dünnere Stahltrosse vom "Jermak" zur "Oleg". Mit ihr hielten wir uns in der gewünschten Richtung und dann erst wurde die schwere Stahltrosse hinübergebracht. Wie sie auf der "Oleg" befestigt wurde, weiß ich nicht, jedenfalls wurde sie dort durch die Steuerbordklüse ins Innere genommen. Als alles fertig war, holte ich meine Ankerketten steif - ich lag vor zwei Ankern - und fing dann langsam an, mit den Maschinen zu arbeiten, allmählich die Tourenzahl vergrößernd bis auf "voll". Dabei holte das Ankerspill die Ketten immer steifer und steifer. Die "Oleg"

ging schon an, sich zu bewegen und war um etwa zwei Strich nach seewärts gedreht, als plötzlich mit einem lauten Knall meine neunzöllige Trosse in der Klüse der "Oleg" brach. Der Wind war nordwestlich und als ich keinen Halt mehr vor achtern hatte, wurde ich seitwärts langsam auf eine Untiefe getrieben. Ich holte sofort meine Anker hoch, der kleine "Wladimir" hielt mein Achterschiff frei von der Untiefe und ich ging seewärts, wo ich wieder Anker werfen und dann meine Trosse einholen konnte. Es war schon spät und dunkelte. Meine besten Leute stellte ich an, in das abgerissene Ende der Trosse eine neue Kausche einzuspleißen. Sie arbeiteten die ganze Nacht und mit Tagesanbruch war meine Schlepptrosse wieder intakt. Ich wiederholte noch einmal dasselbe Manöver. Vorher aber hatten Taucheroffiziere den ganzen Boden des "Oleg" untersucht und besonders in der Schlepprichtung seewärts waren auch noch Lotungen vorgenommen worden. Erst am Nachmittag war meine Trosse wieder auf der "Oleg" festgemacht, und zwar dieses Mal durch eine sechszöllige Stahltrosse, die dreimal durch beide Klüsen geschoren war.

Etwa 35 Minuten hatte ich mit voller Kraft gearbeitet, der "Oleg" hatte sich fast ganz seewärts gedreht, als plötzlich die Trosse auf dem "Oleg" zum zweiten Mal brach. Der Kreuzer gab Fahrt voraus und war frei. Ich holte meine Trosse ein und folgte ihm, der Kurs nach Libau nahm. Er ging gleich ins Dock, während wir im Marine-Kanal anlegten. Ich begab mich zum Chef der Marinestation, Admiral Grigorowitsch, der mich liebenswürdig empfing und mir die Kopie der Depesche an Seine Majestät den Kaiser zeigte. Es hieß darin: "Die Arbeit und die Führung des "Jermak" sind über jedes Lob erhaben." Ich bedankte mich, bat aber, er möchte den Eisbrecher "Wladimir" auch erwähnen. Ob es geschehen ist, weiß ich nicht. Von dort ging ich auf den "Oleg", wo ich die Offiziere am Frühstückstisch traf. Mit großem Hallo empfangen sie mich. Der Kommandant Giers und die Offiziere äußerten sich dahin, daß der "Oleg" ohne die Hilfe des "Jermak" schwerlich frei gekommen wäre. Ein etwas stärkerer westlicher oder nordwestlicher Wind hätte das Schiff noch mehr auf das Uferriff schieben können. Noch am selben Tage dampfte ich ab. In diesem Herbst erhielt ich den dänischen Orden Dannebrog und gleich darauf den norwegischen Olafsorden, für Dienste, die ich der dänischen und norwegischen Handelsflotte geleistet hätte.

Kurz vor Weihnachten mußte ich eine alte Hulk mit Minen und anderen Sprengstoffen nach Helsingfors schleppen. Bis dahin waren Schiffe von der Größe des "Jermak" zu so später Jahreszeit nicht in Helsingfors gewesen. Trotz Nebel kam ich schon am Morgen an und lieferte die Hulk der Hafenverwaltung ab. Am selben Tage erhielt ich ein Telegramm, daß mir für die Bergung des "Oleg" der Wladimirorden 4. Klasse verliehen worden sei.

Die folgenden Winter bis 1913/14 verliefen in der gewöhnlichen Arbeit. Die Zahl der durchgebrachten Schiffe vergrößerte sich zusehends, besonders im Herbst gab es viel zu tun mit den nach Petersburg durchs Eis ein- und auslaufenden Schiffen. Einmal war ein großer Dampfer trotz meiner Warnung, selbständig in den Seekanal gelaufen und wurde vom Eis auf das flache Wasser an der Kanalböschung geschoben. Aus Petersburg schleppten wir einen leeren Dampfer hin, auf den ein großer Teil der Ladung gelöscht wurde; dann erst konnten wir ihn nach Petersburg bringen. Für die Befreiung dieses Dampfers und andere Hilfeleistungen erhielt ich von der Russischen Gesellschaft eine wunderschöne goldene Uhr mit einer Kette, die das Modell der Ankerkette der "Jermak" darstellte. Bei einer anderen Gelegenheit erhielt ich von der selben Gesellschaft ein goldenes Portecigarre. 1910 bekam ich den preußischen roten Adlerorden. Als ich zu Weihnachten 1913 Petersburg verließ, um nach Reval zu gehen, wütete ein furchtbarer Schneesturm, der mehrere Tage anhielt. Ich mußte in Reval eigentlich direkt an mein Kohlenlager gehen. Es war aber nicht möglich, da die engen Hafengebassins mit eingefrorenen Leichtern voll waren und die Hafenschlepper und kleinen Eisbrecher diese Ladefahrzeuge nicht aus dem Wege räumen konnten. Durch den Schneesturm waren kleinere Häuser in den engeren Straßen der Vorstadt ganz verschüttet und, damit die Einwohner ins Freie gelangen konnten, mußten die Türen freigeschauft werden. Bei der ersten Möglichkeit ging ich an mein Kohlenlager und begann zu bunkern. Ich hatte aus Petersburg ein Telegramm erhalten, daß meine Hilfe in Riga dringend benötigt werde. Ich antwortete dem Ministerium, daß ich erst nach 2 - 3 Tagen auslaufen könne, weil ich bei den schweren Eisverhältnissen ohne ausreichende Kohlen nicht helfen könne. Daraufhin war ein höherer Beamter nach Reval geschickt worden, der mir im Namen des Ministers Vorwürfe machte, daß ich den Befehlen nicht gleich Folge leistete. Auf diese Anschuldigung antwortete ich sehr scharf: "Niemals im Laufe der vielen Jahre, die ich den Eisbrecher führe, habe ich einem Befehl nicht Folge geleistet. Wenn ich aber sage, daß ich nicht vor drei Tagen auslaufen kann, so hat das seinen guten Grund, den man mir glauben muß. Wenn dem Ministerium meine Arbeit nicht gefällt, so kann ich gleich von Bord gehen. Vom warmen geheizten Kabinett aus können Sie allerlei befehlen, was in Wirklichkeit nicht ausführbar ist."

Der Beamte änderte nach diesen Worten seinen Ton, fiel dann aber über den Chef des Handelshafens her und beschuldigte ihn der Untüchtigkeit, weil er nicht zur rechten Zeit die Leichter hatte aus dem Wege räumen lassen, was nach meiner Meinung auch ganz unbegründet war.

Kaum hatte ich gebunkert, lief ich nach Riga aus, wo ich im Laufe von 23 Tagen über 80 Schiffe unter den schwierigsten Verhältnissen nach und aus Riga begleitet habe. Zu der Zeit war ein neuer Eisbrecher in Stettin bestellt worden und dessen zukünftiger Kommandeur, auch ein alter Marineoffizier, wurde zu mir an Bord kommandiert, um das "Handwerk" zu erlernen.

Der alte Herr fand es aber wenig verlockend und schön, denn wir hatten meist schlechtes Wetter, Nebel und Schnee und in der Kajüte gefiel es ihm weit besser als auf der Brücke. Er wunderte sich, daß ich nicht einmal zu den Mahlzeiten hinunterging, sondern oben im Steuerhäuschen stehend meine Mahlzeiten einnahm. All diese Wochen war ich nicht in den Hafen eingelaufen und ließ mir den per Radio bestellten Proviant mit einem Eisbrecher vor die Mündung der Düna bringen. Westliche Winde hatten im März das Eis nach Osten verdrängt und die Schifffahrt bis Riga dadurch freigegeben. Auf Wunsch des Börsenkomitees benutzte ich eine im vorhergehenden Sommer ausgebagerte tiefe Rinne und ging darin den Fluß bis Riga hinauf, wo ich am Quai gegenüber dem Schloß festmachte. Ein so großes Schiff war noch nie in der Stadt gewesen. Das Publikum drängte sich zu tausenden und aber-tausenden heran, um den Eisbrecher zu besichtigen. Schließlich war ich ge-zwungen, nur einzelnen Gruppen, namentlich Schülern und Studenten, die Besichtigung zu erlauben, da der Andrang nicht zu bewältigen war. Die Assistenten der Maschinisten übernahmen gewöhnlich das Amt der Führung der Besucher. Bei ihren Erklärungen banden sie dem ahnungslosen Publikum manchen Bären auf. Als Ausguß hatten wir besondere Metallrohre, die vor Anker innenbord genommen wurden. Auf die Frage naiver Leute, was das wäre, antworteten sie es seien Torpedorohre. In der Maschine standen an den Wänden größere Zylinder mit Reserveschmieröl mit der Aufschrift so-undsoviel Pud. Auf die Frage was das bedeute, behaupteten meine Jungens, es seien Reservoirs für Reservedampf und anderes mehr in dieser Art.

Ich hatte in dieser Zeit für die Mitglieder des Börsenkomitees und der Kauf-mannschaft mit ihren Familien einen Empfang an Bord gegeben. Ich emp-fing alle Gäste am Fallreep und jede Dame erhielt als Willkommensgruß ein Sträußchen. Im Salon gab es Kaffee, Tee, Schokolade, verschiedenes Gebäck, Früchte und auch an Alkohol fehlte es nicht. Für Kenner hatte ich ein ganz besonders hochwertigen Cognac in Reserve. Die Gäste unterhielten sich gut und schieden ungern vom Eisbrecher. Das Börsenkomitee antwortete mit einem großartigen Bankett für mich und die Offiziere und schickte mei-ner Mannschaft allerhand gute Eßwaren. In dieser Zeit hatte ich auch einen

Feuerschaden an Bord. In einer Abteilung, in der Putzwolle und Hede lagerte, war durch Unvorsichtigkeit Schmieröl verschüttet worden und die Putzwolle hatte sich selbst entzündet; doch das Feuer konnte rasch gelöscht werden.

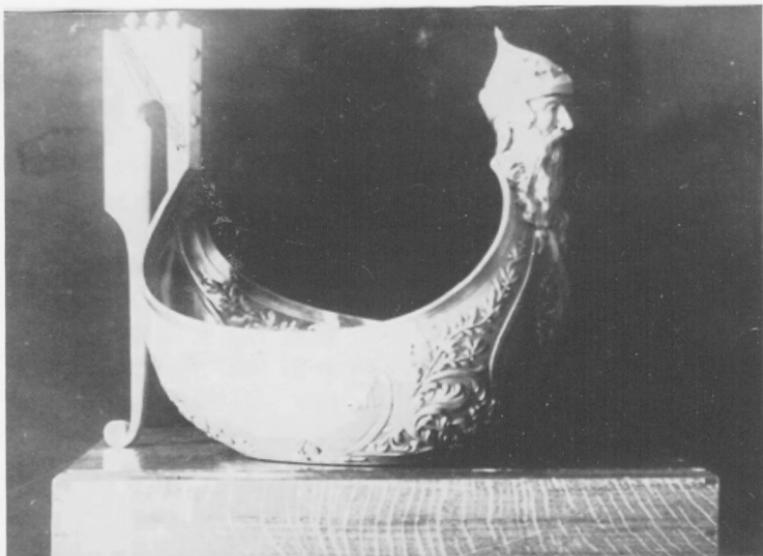
Nach einigen Tagen begann unerwartet der Eisgang auf der Düna und ich mußte schleunigst herunter nach Hafendamm bei Bolderaa. Dort vervollständigte ich noch meinen Kohlenvorrat und verabschiedete mich zum letzten Mal von Riga, denn später bin ich nie wieder in dieser Stadt gewesen, an die sich für mich so manche angenehme Erinnerung knüpfte.

In Reval wollte ich mich für die bevorstehenden Ostertage verproviantieren. Kaum angekommen erhielt ich jedoch den Befehl, mit dem Oberkommandierenden der Flotte, Admiral v. Essen, und einem Teil seines Stabes nach Kronstadt zu gehen. Wir trafen östlich von Hochland noch schweres Eis und der Admiral lernte auf diese Weise die Schwierigkeiten der Eisnavigation kennen. Das Frühjahr setzte plötzlich ein und all das dünnere Eis verschwand in wenigen Tagen durch Regen und nassen Nebel. Wir glaubten schon, daß die Schifffahrt eröffnet werden könne, da erhob sich ein starker westlicher Sturm, der all die restlichen schweren Torosse und Eisblöcke in die Kronstädter Bucht trieb, so daß es schwer war, sogar dem Eisbrecher zu folgen, denn die losgelösten Eisschollen schlossen die Rinne gleich hinter dem "Jermak". Da erschien der Kreuzer "Rurik" bereits in Sicht von Kronstadt, wohin er ins Dock wollte. Ich ging ihm entgegen und sah auf der Brücke Admiral von Essen. Der damalige Kommandant des "Rurik" war ein alter Freund von mir. Er bat mich, den Kreuzer dicht hinter sich zu halten und genau auf die Feuerlinie zu steuern. Die große "Rurik" wurde mehrere Mal von den Eisstücken um mehrere Grad zur Seite geworfen, eine Erscheinung, die den Leuten von der Marine ganz neu war. Am selben Tage schleppte ich noch einen kleinen wunderhübschen, deutschen Dreimastschoner, welcher vor der Eisbarriere seit dem Morgen hin und her gekreuzt hatte. Als sich der Westwind legte, wurde das Eis durch die Strömung hinausgetrieben und die Schifffahrt war nicht mehr behindert.

Im Sommer 1912 beschloß das Rigaer Börsenkomitee, sich einen größeren Seeeisbrecher zu bauen. Zu den Projektierungsarbeiten, besonders soweit sie die Größe und vor allem die Form des Eisbrechers betrafen, wurde ich hinzugezogen. Besonders die Form habe ich zusammen mit einem jungen Ingenieur ausgearbeitet. Die Geldfrage erlaubte leider nicht den projektierten Eisbrecher genügend groß zu bauen. Auch wünschte das Börsenkomitee, die Möglichkeit zu besitzen, ihn auf nur einem Teil des vorhandenen Schwimmdocks heben zu können. Infolgedessen war er verhältnismäßig kurz und hatte einen für seine

Größe zu großen Tiefgang, bis zu 27 Fuß. Er wurde mit zwei Propellern gebaut, einen am Bug, den anderen Achtern. Der vorderen Maschine war laut Projekt eine größere Tourenzahl bis zu 350 Umdrehungen in der Minute gegeben und der Propeller selbst war dafür etwas kleiner gehalten. Den Bau übernahm Göteborgs Nüa-Werkstatt. Der technische Leiter dieser Werft, Ingenieur Hammer, hatte sich besonders mit der Einrichtung der Tanks zu befassen und deren schneller Füllung. Durch das ganze Schiff lief der Länge nach ein großes Wasserrohr von einem halben Meter Durchmesser, das beständig mit Wasser gefüllt war. Von diesem Rohr liefen Seitenrohre nach all den verschiedenen Tanks. Auf der Brücke befand sich eine große Schalttafel, von der aus der Kapitän nach eigenem Ermessen jede x-beliebige Abteilung in wenigen Minuten füllen konnte. Auf dem "Jermak" dauerte eine Krängung bis zu 20 Minuten, auf dem Rigaer Eisbrecher durch die besondere Vorrichtung nur 4 Minuten. Er wurde "Peter der Große" genannt. Als Führer wurde Kapitän Melwill ernannt, ein intelligenter und in jeder Beziehung tüchtiger Seemann. Als der Eisbrecher aus Göteborg nach Riga kam, Anfang Februar 1913, arbeitete ich gerade im Rigaschen Meerbusen. Ich war hinausgelaufen, um erwartete Schiffe einzubringen. In der Nähe von Domesnäs hörten wir bei dichtem Nebel von weitem die starke Baßpfeife des "Peter". Bald klärte es einigermaßen auf und als wir den Eisbrecher in Sicht bekamen, hißten wir ein Willkommensignal und begrüßten ihn mit einigen Schlagraketen. Die zu erwartenden Schiffe, es waren nur zwei, folgten dem "Peter d. Gr.". Dabei erwies es sich, daß die Breite des neuen Eisbrechers nicht ganz ausreichend war, denn Schiffe von über 3000 t konnten ihm nur schwer oder garnicht folgen. Außerdem war die von ihm geschlagene Rinne gewöhnlich voll größerer Eisstücke, was die Fahrt der folgenden Schiffe erschwerte. Er hatte jedoch andere große Vorteile. Dem Ruder folgte er im schwersten Eise wie im offenen Wasser und konnte sich vom offenen Wasser in starkes Eis unter jedem Winkel einschneiden, ohne zur Seite geworfen zu werden, was beim "Jermak" leider nicht der Fall war. In Riga wurde die Ankunft des "P. d. G." durch ein Bankett gefeiert. Ich hatte Gelegenheit, noch im selben Winter mit Kapitän Melwill zusammen zu arbeiten und muß sagen, daß es ein Vergnügen war zu sehen, wie er sofort erfaßte, was der "Jermak" für Absichten hatte und daher immer zur rechten Zeit an der richtigen Stelle eingriff. Durch dieses Zusammenarbeiten verkürzte sich die Zeit des Durchbringens der Schiffe um mehr als die Hälfte.

Ende des Sommers 1912 nach der Segelsaison nahm ich meine Yacht auseinander, verkaufte alles was nicht verwendbar war und bestellte einen 55 qua-



haut,
Probi
geben
sahm
lärm
dann
der W
set ge
son T
der E
Mund
zu M
4 Mi
Mei
mann
adel
erwa
dicht

erstgenossen und als wir den Hüschel in Sicht bekamen, brühen wir
ein Willkommensgebet und begrüßten ihn mit einigen Schüsseln. Die
zu erwartenden Schiffe; es waren nur zwei, folgten dem "Peter & Co."

Dabei erwar es sich, daß die Boote das ganze Elbthal hinunter
starrt war, denn dort
nicht folgen. Andern
großen Fährboot, w
jedoch etwas große
im offenen Wasser zu
jedem Winkel wieder
"Jamaik", deren nicht
durch ein Kanot gel
mit Kapitän Metwitt
gingen war zu sehen,
heißt und dabei immer
Durch dieser Zusamm
der Schiffe um mehr
Ende des Sommers 18
ander, verkehrte alle

dratmeter Schärenkreuzer auf der Werft von Otto Eggers in Reval. Trotzdem der Neubau auf meinen Namen ging, war der tatsächliche Besitzer mein ältester Sohn, der im Mai 1913 mit noch nicht 18 Jahren sein Abitur machte. Im Herbst 1913 ging er auf die Universität in Petersburg, wo er Mathematik studierte.

Im Sommer 1913 feierte der estl. Seeyachtclub sein 25-jähriges Jubiläum, welches mit großen Regatten - bis 70 Yachten am Start - Banketten etc. begangen wurde. Es nahmen auch Yachten aus anderen baltischen Ländern teil.

Im Sommer 1914 hatte der Estländische Seeyachtclub, der den Titel "Kaiserlicher Yachtclub" erhalten hatte, unter anderen Regatten der Revaler Woche auch eine Regatta mit einem vom Kaiser gestifteten Preis, der für 55 Quadratmeter Schärenkreuzer und 6 Meter-Amerikaner ausgeschrieben war und zweimal gewonnen werden mußte. Auf der ersten Regatta war mein Sohn der erste. Auf der Yacht waren als Mannschaft nur jüngere Knaben als er selbst, darunter mein zweiter Sohn, ein Neffe von mir und ein Kamerad meines Sohnes, Nikki von Ramm. In der zweiten Regatta war ein Petersburger 6 m-Amerikaner der erste geworden. Zwischen den beiden ersten Booten mußte deshalb eine Stichregatta gesegelt werden. Im Kreuzen hatte mein Boot das andere weit überholt aber auf der letzten Vordewindtour holte der andere stark auf und nur durch ein ganz besonders gewandtes Manöver gelang es meinem Sohn mit einem Vorsprung von nur 11 Sekunden als erster durchs Ziel zu gehen. Das Hallo war groß und der schöne Pokal, der einen Wert von ca. 300 Rubel hatte, mußte mehrere Mal mit schäumendem Naß gefüllt werden, was die Stimmung der jungen Mannschaft sehr hob.

Da ich öfters vom Ministerium zu verschiedenen Fragen der Einrichtung von Handelshäfen hinzugezogen wurde, hatte ich mir Urlaub genommen für eine Reise nach Deutschland, wo ich die Häfen von Bremen, Hamburg, Lübeck und Stettin genau besichtigte. Hierbei halfen mir Empfehlungsschreiben an maßgebende Persönlichkeiten.

Im Frühjahr 1914 tagte in Petersburg eine Konferenz über die Anschaffung von zwei neuen Richtfeuern für die Strecke von den Dämmen des Seekanals in Petersburg bis Kronstadt, eine Strecke von etwa neun Meilen. Schon im Jahre 1912 und auch 1913 war diese Frage aufgeworfen worden. Ich hatte stets betont, daß es nicht nötig sei, neue Leuchttürme zu bauen, sondern daß mindestens ein festes Feuer auf der Südseite des offenen Kanals, gegenüber Peterhof, aufzustellen sei, wo am häufigsten Eisverschiebungen stattfänden und infolgedessen Dampf-

fer auf die flachen Seiten des Kanals auflaufen könnten. Ich wußte nicht, wie weit das Projekt gediehen war. Beiläufig hatte ich gehört, daß der Plan bereits ausgearbeitet sei. Der Zweck der großen Sitzung war vor allem, das Projekt anzunehmen, damit der Bau so schnell wie möglich begonnen werden konnte. Nach Eröffnung der Sitzung hörte ich zu meinem Erstaunen, daß am Kronstädter Ende des Kanals zwei riesige Leuchttürme gebaut werden sollten. Ich meldete mich gleich zu Wort und führte aus, daß bei Nebel diese kostbaren Leuchttürme nichts helfen würden. Ein oder zwei kleine Türmchen evtl. mit einem Feuer wären billiger und für die Schifffahrt zweckentsprechender. Der Ingenieur, der das Projekt ausgearbeitet hatte, warf ein, daß gegenüber Peterhof ein Bau auch von noch so kleinen Türmen ausgeschlossen sei, da der Boden aus Flugsand bestehe und solch ein Bau vom Eise bald zerstört werden würde. Der Vorsitzende wandte sich dann an den Vertreter des Marineministeriums und fragte, wie es leichter sei ein Schiff zu steuern, in einer Feuerlinie oder zwischen zwei Feuern. Der Vertreter des Marineministeriums, ein Herr aus der Hydrographischen Abteilung, meinte, daß eine Feuerlinie die Richtung besser angebe. Ich meldete mich wieder zu Wort und gab zu, daß eine Feuerlinie eine Richtung bestimmt gut angebe, man muß sie aber auch sehen können; leider hält sich zwischen Kronstadt und Peterhof meist ein dichter Nebel, so daß die Sichtbarkeit der projektierten Feuerlinie sehr in Frage gestellt werden muß. Noch während ich sprach, gab mir mein Nachbar, ein höherer Beamter des Handelsministerium, zu verstehen, daß das Projekt bereits bestätigt und auch die Kontrakte zum Bau mehr oder weniger unterschrieben seien. Ich war gezwungen meine Rede zu beenden, indem ich hinzufügte, daß gute Richtfeuer jedenfalls besser seien als die kleinen bereits vorhandenen und, da das Projekt doch schon so gut wie bestätigt sei, könne ich nicht weiter dagegen protestieren. Der Vertreter der Marine meinte darauf, daß der Mann, der doch am meisten im Spätherbst den Seekanal befährt, eigentlich am besten wissen müsse, was wirklich notwendig sei. Nach einigem weiteren Hin und Her wurde das Projekt angenommen. Der leitende Ingenieur sagte zum Schluß, daß von der zum Bau bestimmten Summe ein ansehnlicher Rest nachbleibe, für den er mit Erlaubnis des Ministeriums bereit sei, noch einen kleinen Turm gegenüber Peterhof zu erbauen. Dieser zusätzliche Plan ist nie ausgeführt worden.

Die Kessel des "Jermak" benötigten eine größere Reparatur. Im Ministerium wurde diese Frage mehrfach besprochen. Vertraulich wurde mir mitgeteilt, daß ich nicht mit der Demontage der Armatur beginnen solle, bevor das Ministerium mir eine spezielle Erlaubnis erteilt habe. Wie immer lag ich

in Reval in Erwartung der Erlaubnis, mit der Kesselremonte beginnen zu können. Am 15./28. Juli - ich war auf einen Tag auf meine Villa gefahren - wurde ich eiligst nach Reval beordert, wo ich den Befehl erhielt, sofort nach Petersburg zu gehen. Vorher hatte ich aber schon laut Erlaubnis mit der Kesselremonte begonnen, konnte also selbst keinen Dampf machen. Durch Funk dirigierte ich den neuen Eisbrecher "Zar Michael Feodorowitsch", der in Stettin gebaut und im Juni nach Petersburg gekommen war, auf die Reede nach Reval. Hafenschlepper brachten mich bis zu ihm, wo er mich dann in Schlepp nahm. Das Steuern im Schlepp war fast unmöglich, das Handruder brauchte eine so lange Zeit zum Überlegen, daß wir Zickzacklinien vollführten. Da das Wetter ruhig war, nahm mich der "Zar Michael Feodorowitsch" später langseit und so erreichten wir bequem die Kronstädter Reede. Unterwegs wurde mein zehnjähriges Kommandojubiläum gefeiert, wobei ich von den Offizieren eine wunderschöne silberne Schreibmappe erhielt. Auf der oberen Seite war der "Jermak" im Eisen eingraviert und alle Unterschriften der Offiziere in Faksimile. Von den Maschinenassistenten bekam ich einen größeren silbernen Zigarrenkasten und von der Mannschaft einen Notizblock aus Stein und Silber. Auf der Kronstädter Reede hörten wir, daß der Krieg erklärt sei. Der "Jermak" wurde nach Petersburg geschleppt und die Reparaturen der Kessel der Franko-russischen Werft übergeben, an deren Kai wir vertäut wurden.

Die Mannschaft des "Jermak" bestand aus geheuerten Leuten, teilweise Reservisten. Die Stimmung war gemischt. Eine richtige Begeisterung für Krieg und Vaterland war nur in den ersten Tagen zu bemerken. In Petersburg war die Begeisterung unerwartet stark. Studenten zogen mit Kaiserbildern durch die Stadt und ihnen schloß sich eine unabsehbare Volksmenge an. Überall hörte man die Nationalhymne singen und vieltausendstimmiges Hurra. Vom Tage der Kriegserklärung an gehörte der "Jermak" zum Marineressort und statt der Flagge des Handelsministeriums wurde die Marinetransportflagge gehißt. Außerdem wurden mir zur Verstärkung der Maschinenmannschaft Reservisten an Bord geschickt, leider nicht sehr zuverlässige Leute. Einer meiner Offiziere war Reserveleutnant und meldete sich gleich zum aktiven Dienst. An seiner Stelle bekam ich einen anderen, der im Laufe des Krieges wieder ersetzt wurde. Unsere Kesselremonte zog sich in die Länge und erst im Dezember konnten wir wieder an die Arbeit.

Anfang Dezember fuhr ich nach Helsingfors, um mit dem Oberkommandierenden der Flotte, Admiral von Essen, persönlich Rücksprache zu nehmen und über meine weitere Tätigkeit Instruktionen zu erhalten. Nach der Remonte

gingen wir nach Kronstadt zum Bunkern und warteten dort auf weitere Befehle. Schon damals hatte meine Gesundheit sehr gelitten, so daß ich sehr anfällig auf Erkältungen war. Der "Jermak" wurde nach Reval beordert und gerade am Tage vor dem Auslaufen mußte ich ins Krankenhaus, da ich hohes Fieber hatte. Erster Offizier war ein Reserveoffizier, der statt meiner die Leitung für diese Fahrt übernahm. Im Januar konnte ich wieder an Bord. Im ersten Winter des Krieges waren wir nicht viel beschäftigt. Es wurden gewöhnlich nur Transportdienste angefordert, um Munition, Minen usw. für die Flotte nach Helsingfors und Reval zu bringen. Im Sommer 1915 lagen wir in der Monkwiek als Kontrollschiff für die Küstenschiffahrt. D. h. alle von Osten kommende Küstenfahrer mußten erst in die Monkwiek laufen, um einen Erlaubnisschein für die Weiterfahrt nach Reval zu erhalten. Am Ufer uns gegenüber war ein Telephonhäuschen angelegt, das mit dem Kommandanten der Revaler Reede verbunden war. Dort dejourierten die zuverlässigeren Leute der Mannschaft abwechselnd. Für die Küstenfahrtkontrolle war mir ein Reserveoffizier mit mehreren Mann zugeteilt. Die im Herbst 1914 ausgeführte Kesselreparatur erwies sich als nicht genügend und das Handelsministerium hatte daher bei den Newskiwerken neue Kessel bestellt.

Im Februar 1915 hatten "Jermak" und "Zar Michael Feodorowitsch" die Aufgabe erhalten, zwei Panzerschiffe aus Helsingfors über Reval nach einer inneren Reede in den westlichen Schären durchs Eis zu bringen. Beide Panzerschiffe lagen auf der Außenreedee bereit. Der "Jermak" und die beiden finnischen Eisbrecher "Tarmo" und "Sampo" versuchten, die schwere Barriere vor den Schären durchzubrechen. Der Tag war ungünstig, die drei Eisbrecher kamen nur langsam vorwärts, das Eis trieb und wir liefen Gefahr, auf die westlichen Klippen gedrückt zu werden. Ich hatte dem Admiral des Panzergeschwaders, Nebolsin, gesagt, daß es an diesem Tage unmöglich sein würde, was er aber nicht wahrhaben wollte, bis er sich selbst davon überzeuete, wie stark der Eisgang war. So wurde das Auslaufen um einen Tag verschoben. Am nächsten Tag war es still und klar und in wenigen Stunden hatte das Geschwader die Revaler Reede erreicht, ohne die Hilfe der finnischen Eisbrecher zu brauchen. Dort war der Admiral der Ansicht, man müsse Minentrawler vorausschicken. Doch das war undurchführbar, denn das Fahrwasser war mit starkem Eis bedeckt. Das Eis rührte sich an diesem Tage nicht und beide Panzerschiffe, unter der Führung des "Jermak" und des "Zar Michael Feodorowitsch" erreichten vor Dunkelheit die Reede von Baltisport. Am nächsten Morgen bei Tagesanbruch fuhren wir weiter. Wir mußten wegen der vielen Minensperren mehrere Mal den Kurs ändern. Bei der Ansege-

lung der Schären mußten wir eine eisfreie Stelle kreuzen. Kurz vorher sollten dort deutsche U-Boote gesichtet worden sein und man konnte annehmen, daß dort von ihnen Minen geworfen worden waren. Es ging aber glatt ab und wir erreichten die Reede des Admiral von Essen in den westlichen Schären ohne Zwischenfall. Beide Eisbrecher liefen mit voller Fahrt dieselben Kurse zurück bis nach Baltisport, wo sie die Nacht über liegen blieben. Auf dem Rückwege aus den Schären bemerkten wir - welch ein Kuriosum - mitten im Finnischen Golf auf dem Eise einen Fuchs, der mit hoher Rute nach Osten eilte.

Für die Fahrt mit den beiden Panzerschiffen durch die verschiedenen Minensperren bekam ich den St. Annenorden 2. Klasse mit Schwertern und noch im selben Jahr den Wladimirorden 3. Klasse um den Hals für verschiedene außerordentliche der Marine geleisteten Dienste. Im Sommer 1915 war ich wieder in den aktiven Dienst übergeführt worden.

Mein ältester Sohn trat im Herbst 1915 in Petersburg in die neugegründete Gardemarineklasse ein und auch mein zweiter Sohn ging nach Petersburg, um sich für die Marineschule vorzubereiten, in die er im Herbst aufgenommen wurde.

Im Oktober ging der "Jermak" nach Kronstadt, um endlich die alten Kessel los zu werden und die neuen nach ihrer Fertigstellung einbauen zu lassen. Anstatt der sechs Doppelender erhielt er elf Kessel mit je drei Feuerungen und höherem Dampfdruck. Dadurch wurde die Arbeit den Heizern erleichtert. Die Anordnung von elf Kesseln schaffte im vorderen Kesselraum mehr Platz. Die Arbeit zog sich stark in die Länge. Der Winter 1915/16 setzte mit großer Kälte ein. Der Transport der neuen Kessel von Petersburg nach Kronstadt war mit großen Schwierigkeiten verbunden. Die Heizung des Eisbrechers während der Arbeiten wurde vom Lande aus betrieben, doch war sie bei großer Kälte unzureichend. Zu allen Kesselproben auf der Fabrik fuhr ich selbst hin und nahm meinen ersten Ingenieur mit. Für die neuen Kessel mußten auch neue Fundamente gebaut werden; der Frost behinderte die Arbeiten erheblich. In verschiedenen Marinekreisen wurde behauptet, ich sei schuld an dem langsamen Fortschreiten der Arbeiten, was Admiral Virén, der Haupthafenchef Kronstadts, in einem Schreiben an den Marineminister jedoch widerlegte.

Im Sommer 1915 hatte die russische Flotte einen unersetzlichen Verlust durch den Tod des Oberkommandierenden der Flotte, Admiral Nikolai von Essen. Sein Nachfolger, Admiral Kanin, war der großen Aufgabe nicht gewachsen. Ein liebenswürdiger korrekter Mensch, aber Initiative und vielleicht auch die

nötigen Kenntnisse fehlten ihm leider. Admiral von Essen hatte im Winter nie etwas unternommen, ohne sich vorher mit den Eisbrecherkapitänen über die bevorstehende Aufgabe auszusprechen. Er war von den Admirälen bis zu den letzten Matrosen die anerkannte Autorität und wegen seiner Gerechtigkeit erfreute er sich einer allgemeinen Achtung und Liebe. Im Winter hatten der "Zar Michael Feodorowitsch" und der "Jermak", wenn sie nicht anders beschäftigt waren, eine regelmäßige Verbindung zwischen Reval und Helsingfors zu unterhalten, und mehr als einmal hatte ich die Ehre, den Admiral an Bord zu haben. Er kannte das Fahren im Eise und wußte, daß es anders wie im offenen Wasser war, auch war er nie ungehalten, wenn eine Aufgabe den Eisbrechern nicht in der gewünschten Schnelligkeit gelang. Admiral Kanin war nie auf einem Eisbrecher gefahren und hatte keine Ahnung von den Schwierigkeiten, die sich einem zuweilen entgegenstellten. So hatte er einen Hilfsdampfer und einen Minenleger mit dem "Zar Michael Feodorowitsch" aus Helsingfors auslaufen lassen, als das Eis gerade in starker Bewegung war. Der Dampfer kam ins Treiben auf die Minensperre zu und die Mannschaft mußte ihn verlassen. Der Minenleger konnte nur mit großen Schwierigkeiten vom Eisbrecher nach Helsingfors zurückgeschleppt werden, wobei seine Außenhaut stark beschädigt worden war. Der kleine Transportdampfer wurde glücklich durch die Minensperre hindurch bis in die Nähe von Hangö getrieben, wohin er von einem Eisbrecher schließlich eingeschleppt wurde. Hätte der Admiral erst einen Eisbrecher befragt, wäre diese Unternehmung an dem Tage unterlassen und später ausgeführt worden.

Im März 1916 waren die neuen Kessel installiert und zwei neue Schornsteine aufgesetzt. Es wurde eine Probefahrt gemacht, nach der der "Jermak" mit einer Ladung Geschosse und Minen nach Helsingfors ging. Während des übrigen Winters unterhielten "Jermak" und "Zar Michael Feodorowitsch" regelmäßige Verbindung zwischen Reval und Helsingfors.

Im Frühjahr 1916 liefen wir einmal bis Odinsholm, um dort stationierte Leute abzulösen und einen Arzt hinzubringen. Als das Meer eisfrei wurde, erhielt ich einen Befehl, zusammen mit der "Zar Michael Feodorowitsch" und den beiden finnischen Eisbrechern "Sampo" und "Tarmo" eine Baggerkarawane nach dem Moonsund zu schleppen. Zur selben Zeit war der Eisbrecher "Peter der Große" zu irgendeinem Zweck nach Westen geschickt worden. Der Lotse, auf einem kleinen Schlepper vorauslaufend, brachte ihn versehentlich in ein falsches Fahrwasser durch die Minensperre westlich der Insel Nargen. "Peter der Große" geriet auf eine Mine und versank. Die Mannschaft wurde bis auf

zwei Heizer gerettet. Beim Schleppen der Baggerkarawane sollten wir auf der Strecke westlich von Nargen von Zerstörern begleitet werden, was aber keineswegs immer der Fall war. Als ich das erste Mal mit mehreren Baggermaschinen im Moonsund eintraf, war niemand dort, um uns zu zeigen, wohin die Bagger vor Anker gestellt werden sollten. Wir lagen zwei Tage dort. Zufällig passierte uns Admiral Kolttschak, der später gegen die Roten in Sibirien kämpfte, mit mehreren Torpedoboote und fragte was wir dort machen. Ich erklärte ihm, daß wir auf Order und auf ein Begleitschiff zurück nach Reval warten, um von dort den nächsten Schleppzug nach dem Moonsund zu bringen. Nach einigen Stunden erschien auch ein Torpedoboot, welches uns bis Surop begleitete. Im ganzen wurden 90 verschiedene Fahrzeuge, Bagger, Hopperbargen und dergl. bis zum Moonsund geschafft. Diese Karawane hat im Laufe des Sommers 1916 eine Fahrinne im Moonsund bis 30 Fuß ausgebaggert. Das geschah hauptsächlich, um das im südlichen Teil des Moonsundes eingeschlossene Panzerschiff "Slava" durch den Moonsund in den finnischen Meerbusen zu bringen. Die Deutschen hatten den Eingang in den westlichen rigaschen Meerbusen besetzt und die "Slava" konnte auf dem Wege nicht mehr zurück. Um diese Zeit wurde im Flottenkommando ein Wechsel vorgenommen. Kanin erhielt eine andere Ernennung und Oberkommandierender der Flotte wurde der noch junge Admiral Nepenin, der früher Chef des Aufklärungsdienstes gewesen war und dieses Gebiet, besonders die Spionage, auf eine hohe Leistungsstufe gebracht hatte. Dem Posten eines Oberkommandierenden war aber auch er nicht gewachsen, weder seinen Kenntnissen noch seinem Charakter nach. Ich persönlich habe ihn nie als Autorität anerkennen können. Die meisten Kommandanten, garnicht von den verschiedenen Geschwaderchefs zu reden, waren der Anciennität nach älter als der neue Oberkommandierende.

Im Herbst 1916 lief der Dreadnought "Petropawlowsk" in dem neuen äußeren Schärenfahrwasser, genannt das strategische Fahrwasser, auf einen Felsen. Die Lage war exponiert, denn nach See zu lagen nur einige Klippen. Eine Menge Schlepper und die zur Verfügung stehenden Eisbrecher wurden zur Unfallstelle kommandiert. Die "Petropawlowsk" fuhr unter der Flagge des Admirals Bakireff, eines alten Kameraden von mir. Es wurden allerhand Versuche ohne den "Jermak" unternommen, doch nur erfolglose. Ich überredete den Admiral, mir zu erlauben den Versuch zu machen. Er wollte nicht recht darauf eingehen, denn das Fahrwasser war sehr eng, doch schließlich willigte er ein und meine neunzöllige Stahlrosse hatte wieder einmal gute Arbeit geleistet. Wie gewöhnlich hatte ich beide Buganker geworfen und mit Spill und Maschinen

hatte ich in ungefähr einer halben Stunde die "Petropawlowsk" vom Felsen heruntergezogen. Um an die Unglücksstelle zu kommen, hatte man mir spezielle Lotsen und einen Offizier mitgegeben, doch wie die Arbeit getan war, überließ man mich meinem Schicksal. Es war schon dunkel geworden, aber ich konnte doch bis nach Porkala dem Dreadnought folgen. Dort blieb ich zur Nacht. Am anderen Morgen verlangte ich einen Lotsen, der mich bis zum Eingang der Schären brachte und dann das Schiff verließ. Die östliche Grenze der Minensperre, Nargen - Porkala war mir nicht genau bekannt. Nach eigenem Gutdünken lief ich daher über den Finnischen Meerbusen nach Reval.

Seit Beginn des Jahres 1916 war die Verproviantierung von Offizieren und Mannschaften schon mit Schwierigkeiten verbunden und die Rationen wurden immer mehr und mehr reduziert. Mit dem Anfang der Eisperiode begannen wieder die regelmäßigen Touren zwischen Reval und Helsingfors mit Munition und Passagieren.

Im Februar 1915 machte das erste Panzerkreuzergeschwader einen Raid nach Westen. An der Spitze der Kolonne ging der Kreuzer "Admiral Makaroff", als zweiter folgte "Rurik", dann "Bajan". Bei der Insel Bornholm wollte das Geschwader seinen Standort genauer bestimmen und lief in Sicht des Leuchtturms. Über dem Geschwader war es klar, aber als sie das Feuer hätten sehen müssen störte eine aufkommende Schneeböe die Sicht. Das Feuer leuchtete so schwach, daß man glauben konnte, es sei noch in weiter Entfernung. Die "Admiral Makaroff" schwenkte nach Backbord ab, "Rurik" wollte dasselbe tun und lief dabei über ein Riff, das es als tieferliegendes Schiff nicht passieren konnte, so daß es zur Kollision kam. Ein Heizraum füllte sich sofort mit Wasser und die Zwischenschotten zu den anderen Räumen gingen an, sich auszubiegen. Man versuchte sie mit allerhand Material abzustützen. Die anderen Kreuzer konnten ihm keine Hilfe leisten, denn jeden Augenblick war der Feind zu erwarten. Es wurde neblig und "Rurik", allein mit langsamer Fahrt laufend nahm Kurs auf den Finnischen Meerbusen, die bekannten Minensperren vermeidend. Durch den Funker wurde er angewiesen, einen bestimmten Punkt in den Schären anzulaufen, wo er den Eisbrecher "Zar Michael Feodorowitsch" treffen sollte. Es war mitten in der Nacht und der Eisbrecher zeigte seinen Platz mit dem Scheinwerfer, nachdem er von dem Eintreffen des Kreuzers benachrichtigt worden war. Unter seiner Führung setzte "Rurik" seinen Weg bis Reval fort. Der Finnische Meerbusen war ungefähr vom Meridian Suop an nach Osten mit Eis bedeckt. "Rurik"

langte in Reval ohne weitere Zwischenfälle an und wurde im äußeren Hafen vertäut. Admiral von Essen war diese Zeit über in Reval und hatte mich sofort zu sich gebeten, als er die Nachricht von dem Mißgeschick der "Rurik" erhalten hatte. Ich mußte in ständiger Bereitschaft sein, um evtl. weiter nötige Hilfe zu leisten. Nach seiner Ankunft sollte er noch einige Tage in Reval bleiben. Der Admiral bat mich zu einer Besprechung, um sich über die Möglichkeit, die "Rurik" nach Kronstadt ins Dock zu bringen, zu unterrichten. Zu meiner Verfügung sollten noch die Eisbrecher "Zar Michael Feodorowitsch" und "Peter der Große" gestellt werden. Vorher aber bat mich der Admiral, zusammen mit dem Kommandanten der "Rurik" eine Rekognoszierungsfahrt bis östlich Hochland zu unternehmen, um mit den dortigen Eisverhältnissen näher bekannt zu werden. Nach der Rückkehr von dieser Fahrt wurde der Tag der Abfahrt nach Kronstadt festgesetzt. Es war ein Dienstag. Das bisher klare und ruhige Wetter hatte sich verschlechtert, es fing an zu wehen verbunden mit Schneefall verschiedener Dichte. Bis am Abend desselben Tages liefen wir nur nach Kursen, ohne unseren Standort durch Peilungen kontrollieren zu können. Da im Eise kein Log geführt werden kann, war unser Standort recht problematisch. Auch die hin und wieder vorgenommenen Lotungen konnten den Standort nicht näher angeben. Jedenfalls waren wir ungefähr in der Mitte des Finnischen Golfs. Zur Nacht stoppten wir die Arbeit ab. Als offizieller Führer war ein Konteradmiral ernannt worden, der seine Flagge auf dem "Jermak" führte. Am zweiten Tage war das Wetter etwas sichtiger und am Abend konnten wir nach Südosten den Leuchtturm Rodskär ausmachen. Wir waren gegen Erwarten viel nördlicher abgetrieben. Zwischen Rodskär und Hochland war eine große offene Stelle. Als wir sie in der Nacht passiert hatten, stießen wir auf schweres Eis, in dem wir zur Nacht liegen blieben. Der Wind hatte aufgefrischt und am dritten Tage konnten wir die "Rurik" nur einige Schriffslängen vorwärts bringen. Um nicht unnütz Kohlen zu verbrauchen, gaben wir das Arbeiten für diesen Tag auf. Die "Zar Michael Feodorowitsch" wurde vom Admiral vorausgeschickt, um die Eisverhältnisse auf dem Kurs zu rekognoszieren. Das Eis war in ziemlich starker Pressung und die "Z. M. F." blieb in einem Toroß stecken. Ich hatte noch genügend Dampf und lief zur Hilfe hin und mit schlanker Fahrt vorbeilaufend befreite ich den Eisbrecher. Während wir bei Hochland lagen besuchte ich die "Rurik". In der Messe wurde ich mit Fragen bestürmt, wann wir voraussichtlich in Kronstadt eintreffen könnten. Ich meinte, es sei recht ungewiß aber ich rechne mit Sonnabend. Es war am Donnerstag. Am Freitag Morgen hatte sich der Wind gelegt und das Wetter war klar. Unsere Marschordnung war folgende: Etwas vor dem "Jermak" liefen die

"Zar Michael Feodorowitsch" und "Peter der Große" auf beiden Seiten, im Kielwasser des "Jermak" folgte "Rurik". Diese Anordnung hatte den Vorteil, daß die Rinne des "Jermak" breiter war. Zum Abend kamen wir in Sicht der Kronstädter Feuer und blieben wieder zur Nacht liegen, da sich weiterhin nach Osten eine Minensperre befand. In Kronstadt war man von unserem Eintreffen benachrichtigt worden. In aller Frühe am Sonnabend Morgen setzten wir die Reise fort. Es wurde ein schöner klarer sonniger Wintertag. Das Fahrwasser war von Kronstadt aus durch in das Eis eingesteckte Stangen gekennzeichnet. Gegen 11 Uhr waren wir beim Fort Kronschlott. "Jermak" lief in den Hafen bis zum bereitgestellten Dock und kam rückwärts wieder zurück auf die Reede; darauf lief "Peter der Große" in den Hafen und zerschlug das Eis beim Dock und "Rurik" konnte dann mit eigener Fahrt einlaufen.

Auf der kleinen Reede liegend erhielten wir noch am Abend die telegrafische Nachricht, daß Seine Majestät der Kaiser dem Kommandanten des "Rurik" seinen besonderen Dank ausgesprochen hätte, daß er so gut durch das Eis nach Kronstadt gekommen war. Der Admiral der bei mir seine Flagge führte, kam mit der Depesche in meine Kajüte und war sehr ungehalten, denn offiziell war er doch der Führer des Geschwaders und so zu sagen auch verantwortlich für das gute Resultat der kleinen Expedition gewesen. In der Nacht um 24 Uhr wurde die Admiralsflagge gestrichen und am Sonntag liefen die Eisbrecher wieder nach Westen zu ihren jeweiligen Stationen.

Zu Weihnachten 1916 war wieder mein Turn aus Reval nach Helsingfors zu laufen. Ich hatte eine Menge Passagiere, darunter mehrere Navigationsoffiziere. Die Ladung war nicht groß aber doch hatten wir einige 100 Minen an Deck. Es schneite und dichter Nebel umhüllte uns, das letzte was ich gesehen hatte, war das Revaler Hafenbollwerk. Das Eis war schwach mit vielen offenen Stellen und scheinbar in Bewegung. Das Anlaufen von Helsingfors ist unter solchen Umständen mit viel Gefahren verbunden, denn man muß genau die Linie Grohara - Sweaborg halten. Westwärts von dieser Linie sind mehrere kleine Schären und Klippen. Nach Osten zu lag eine Minensperre. Als ich ungefähr bei Öransgrund lag, gab ich den Maschinen ganz langsame Fahrt und all die Navigationsoffiziere versuchten mit mir zusammen durch die dicke Luft irgend einen bekannten Punkt zu entdecken. Die kleinen schneebedeckten Inselchen konnte man schwer ausmachen und im Nebel schien das, was in Wirklichkeit nah war, weit ab zu liegen. Es fing an zu dunkeln als ich unter dem Steven eine Grundberührung fühlte. Ich lief etwas zurück und blieb imEise stehen. Auf alle Fälle warf ich ein Tieflot aus und stellte eine

Wache dran, um zu erkennen, ob wir treiben oder nicht und wenn, dann wohin.

Ich funkte nach Helsingfors, daß ich im Nebel Grund berührt hätte und, da mein genauer Ort nicht auszumachen sei, bat ich, mir einen kleinen Eisbrecher entgegenzuschicken, was aus geschah. Spät abends erreichten wir schließlich Helsingfors. Tags darauf wurde ich zum Oberkommandierenden, Admiral Neppenin, beordert, der mich sehr kühl empfing.

Ich erklärte ihm die Situation und auch die Schwierigkeit der Navigation unter gegebenen Verhältnissen. Im Gespräch erwähnte ich u. a., daß die 13 Jahre im Eise mich sehr mitgenommen hätten und ich meinerseits eine Ablösung wünschte. "Das werden wir noch sehen", war die Antwort darauf.

Am zweiten Weihnachtsfeiertage wurden mehrere Taucher zu mir an Bord geschickt, um das Vorschiff zu untersuchen. Sie fanden aber absolut keine Spur einer Grundberührung. Der Admiral hatte augenscheinlich meinen Worten nicht ganz geglaubt.

Bis Anfang Februar machten wir noch verschiedene Reisen zwischen Helsingfors und Reval, mit Munition und Passagieren. Auf einer dieser Fahrten sahen wir in der Gegend von Oransgrund eine im Eise eingefrorene deutsche Mine. Der zufällig an Bord anwesende Chef der Minenleger bat mich, nicht zu nah heranzukommen und ging selbst mit mehreren Torpedoleuten übers Eis zur Mine, um sie unschädlich zu machen. Dazu mußten die Bleikapseln abgeschraubt werden. Wie die erste gerade abgeschraubt war, zeigte es sich, daß das in der Kapsel befindliche Glasgefäß geplatzt war und die Flüssigkeit sich auf die darunter befindliche Batterie ergossen hatte. Die Mine hätte also eigentlich explodieren müssen. Alle sprangen entsetzt zurück, aber es passierte nichts. Alle fünf Kapseln wurden nun abgeschraubt. Als der Chef der Minenleger an Bord gekommen war, fragte ich ihn, ob ich die Mine zerschießen sollte. Er meinte, es sei unnütz, denn sie sei unschädlich und würde von selbst versinken. Mitte Februar mußte ich eilig nach Westen in die Nähe des Moonsund, in Begleitung "Peter der Große". Dort lagen zwei alte Dampfer, die mit Artillerie und Munition nach Ösel bestimmt und in das treibende Eis ohne richtige Eisbrecherhilfe geschickt worden waren. Das Wetter war selten unangenehm, dichtes Schneetreiben bei furchtbarer Kälte. Als wir in die Nähe der Bank Neugrund gekommen waren, sahen wir in der Ferne das eine Schiff im Eise liegen, aber bereits dicht am Minenfelde. Das Eis trieb direkt über das Minenfeld, wobei eine Menge Explosionen ausgelöst wurden, da das Eis stellenweise eine Dicke bis über 20 Fuß hatte.

Am nächsten Tage gelang es uns, den einen Dampfer nach Baltisport in Sicherheit zu bringen. Der andere Dampfer war schon so nahe an die Küste bei Spitham getrieben, daß ich es nicht wagen durfte, auch ihm die nötige Hilfe zu bringen. Auf dieser Fahrt begleitete mich mein Nachfolger in der Führung des Eisbrechers, Leutnant Gasaboff. Wir gingen nach Reval zurück, denn der "Jermak" sollte mit dem Eisbrecher "Stadt Reval" und einem finnischen Dampfer in die östliche Hälfte des Finnischen Meerbusens, um dort ein neues Fahrwasser südlich von Seeskär auszuloten. In Reval übergab ich den Eisbrecher Leutnant Gasaboff und noch am selben Tage fuhr ich ab nach Petersburg. Der Tagesbefehl des Admirals über meine Ablösung lautete: Kapitän 1. Ranges Fählmann wird abkommandiert ins Ministerium für Handel und Industrie und an seine Stelle tritt Leutnant Gasaboff vom Eisbrecher "Zar Michael Feodorowitsch".

Der Abschied von meinem Eisbrecher nach 13-jähriger Tätigkeit wurde mir unsäglich schwer und ich fühlte, daß der Höhepunkt meines Lebens überschritten sei. Von der Mannschaft, namentlich den älteren, verabschiedete ich mich traurig aber herzlich. Alle freien Leute begleiteten mich zur Bahn. Ich hatte eine Fahrkarte 1. Klasse aber konnte trotzdem im überfüllten Zug kaum einen Platz finden.

Der Zug hatte neun Stunden Verspätung; in allen Wagen, sogar in der 1. Klasse standen in den Korridoren Soldaten, die über Petersburg auf Urlaub fahren wollten. Die Verspätung war die Folge irgend einer Entgleisung vor unserem Zuge. Der ganze Betrieb war nicht mehr so exakt, wie man es sonst gewohnt war. In Petersburg merkte man schon in allen Straßen Unruhen. Den Tag nach meiner Ankunft meldete ich mich im Handelsministerium; ich wurde der Eisbrecherabteilung zugeteilt. Am selben Tage noch hatte ich in der Freiwilligen Flotte mit dessen Manager, meinem alten Freunde, mit dem ich schon im Dezember in Verbindung getreten war, eine Besprechung zwecks einer Agentur auswärts, in Hongkong, Port Said, oder sonstwo. Leider sollte mein Freund durch einen neuen Herren ersetzt werden und meine tatsächliche Ernennung als Agent zog sich sehr in die Länge. Die Unruhen in Petersburg wurden immer häufiger, man sah viel Militär, das verschiedene Straßen ganz absperren mußte, so z. B. die Hauptverkehrsader, den Newsky Prospekt. Um diese Zeit machte mein ältester Sohn gerade sein Schlußexamen und war natürlich sehr bemüht, rechtzeitig die nötigen Uniformen zu erhalten.

In den ersten März-Tagen brach die Revolution endgültig aus. Unter Lebensgefahr besuchte ich täglich das Ministerium, doch auch diese Besuche konn-

ten auf die Dauer nicht eingehalten werden. Als die temporäre Regierung sich konstituiert hatte, wurde es etwas ruhiger und das Leben erträglicher, trotzdem aber verging kein Tag und keine Nacht, ohne in den verschiedensten Teilen der Stadt nicht Gewehr- oder Maschinengewehr-Schüsse zu hören.

Im März wurde der Zötus meines ältesten Sohnes zu Offizieren befördert. Nach einem kurzen Urlaub wurde er auf den Kreuzer "Bogatyr", der in Helsingfors stand, kommandiert. In der Flotte hatten die Mannschaften gemeutert und viele Offiziere, besonders die besseren, waren grausam ermordet worden. Der sowenig beliebte Oberkommandierende Nepenin wurde hinterrücks erschossen, als er an der Spitze von Matrosen sich in Helsingfors auf den Bahnhof begeben wollte, um Abgeordnete der temporären Regierung zu empfangen.

Im Juni 1917 wurde ich endgültig aus der Marine entlassen und gleichzeitig der Direktion der Freiwilligen Flotte zugeteilt. Meine Ernennung zum Agenten dieser Gesellschaft nach Port Said erfolgte Ende August 1917. Im Juli war es mir gelungen, meine Yacht nach Petersburg zu verkaufen, die ich von zwei alten Seeleuten aus Loksa, wo meine Villa steht, nach Petersburg herübersegeln ließ. Der September verging mit endlosen Laufereien und ewigem Hin und Her wegen der Visa, denn ich mußte schwedische, norwegische, englische und französische, sowie auch italienische Visa haben. Am 3. Oktober reiste ich endlich ab. Meine Familie konnte ich leider nicht mitnehmen, denn schon für mich war alles mit Schwierigkeiten verbunden, geschweige denn für meine Frau. Alle Wertgegenstände hatten wir noch vor der Revolution in den Safe der Staatsbank gebracht. Hätte man in die Zukunft sehen können, hätten wir es nicht getan, denn fast alles einigermmaßen Wertvolle ging uns dadurch verloren. Vor meiner Abreise gelang es mir noch, die Wertpapiere aus der Bank zu nehmen und für einen annehmbaren Preis zu verkaufen. Die russische Valuta war schon sehr gefallen und das nötige ausländische Geld mußte ich teuer bezahlen. Am Vorabend meiner Abfahrt brachte ich mein Gepäck auf den Bahnhof zur Visitation. Der Zug sollte am Morgen um acht Uhr abgehen und erst ein Tag vorher um sechs Uhr abends hatte ich endlich mein englisches Visum auf dem Paß. Außerdem hatte ich eine kleine diplomatische Mappe erhalten, die ich in London abzuliefern hatte. Die Nacht vor der Abfahrt habe ich kaum geschlafen und durch die Unruhen in den letzten Tagen war ich so matt geworden, daß ich kaum etwas essen wollte.

Über die finnische Grenze kamen wir ohne angehalten zu werden; in Viborg traf ich meinen Sohn, den ich vom Tage meiner Abreise rechtzeitig hatte verständigen können. Wir fuhren eine Strecke zusammen bis zu einer kleinen Station, wo er umsteigen mußte, um wieder an Bord seines Kreuzers zu gehen. An der schwedischen Grenze bei Torneo wurden alle Passagiere einer medizinischen Untersuchung unterzogen. Der schwedische Arzt, ein netter alter Herr, war sehr froh, daß ich mit ihm deutsch sprechen konnte, und er ließ mich ohne weiteres durch. Gleichzeitig mit uns fuhr auch ein österreichischer General, der an der schwedischen Grenze gegen einen russischen Oberst des Generalstabes ausgetauscht wurde. Auf dem Bahnhof in Torneo sah ich noch etwa ein Dutzend deutsche Soldaten. Es stellte sich heraus, daß sie aus der russischen Gefangenschaft geflohen waren. Einige meiner Mitreisenden, darunter drei Söhne meines Freundes, Admiral Nebolsin, der am Anfang der Revolution ermordet worden war, hatten Fahrkarten über Stockholm, während ich und ein anderer Reisender, ein Franzose, Monsieur Fertoret, direkt nach Christiania (Oslo) fuhren. Während der Durchfahrt durch Schweden war die Verpflegung knapp. Zum Glück hatte Monsieur Fertoret ein großes Stück Weißbrot mit und etwa zwei Pfund Moskauer Wurst, was uns sehr zu statten kam. An der norwegischen Grenze fragte uns der Schaffner, ob wir ein Abendbrot wünschten. Wir bestellten gleich drei und er brachte uns drei Körbe mit allen möglichen Eßwaren, einer Kanne Tee u. a. m. Gegen Abend trafen wir in Christiania ein und erfuhren, daß der Zug nach Bergen erst am nächsten Morgen abgehen würde, da diese Strecke nur des Tages befahren wurde. Wir machten uns auf die Suche nach einem Nachtlager, aber die Stadt war überfüllt, hauptsächlich mit englischen Flüchtlingen aus Rußland und es war nicht möglich, auch nur auf irgend einem Fußboden Platz zu finden. Betrübt wanderten wir durch die Straßen, schließlich setzten wir uns auf eine Bank in einem Kirchengarten. Es war kalt und ich hatte nur einen Sommerüberzieher an. Zum Überfluß fing es noch an Bindfäden zu regnen. Doch alles hat ein Ende und so auch diese Nacht. Beim ersten Morgengrauen gingen wir auf den Bahnhof, von wo wir gleich nach Bergen depeschierten und uns ein Zimmer im "Evangelischen Hospiz" bestellten. Bis zum Abgang des Zuges hatten wir noch die Möglichkeit, ordentlich zu essen. Die Strecke bis Bergen ist malerisch schön, doch haben wir beide wenig davon gesehen, denn wir schliefen sitzend den größten Teil dieser Strecke. In Bergen nahmen wir einen Fiaker und fuhren ins Hospiz, wo wir auch wirklich unterkamen. Es war ein recht großes Zimmer mit Aussicht auf den Hafen. Dieses Hotel wurde ausschließlich von

Damen geleitet. Es war sehr sauber und gemütlich, die Verpflegung gut und reichlich. Gleich am nächsten Tage meldete ich mich beim russischen Konsul, um durch seine Vermittlung recht bald eine Überfahrt nach England zu erlangen. Er verwies mich an den englischen Konsul und nach einigem Hin und Her erhielt ich wie auch mein Reisegefährte Fertoret eine Fahrkarte 1. Klasse nach Aberdeen, aber nicht mit dem nächsten, sondern mit dem übernächsten Dampfer, denn den englischen Flüchtlingen, die längs der ganzen Bahnstrecke bis Bergen auf allen Stationen alle nur erhaltbaren Räume besetzt hatten, wurde immer der Vorzug gegeben. In Bergen traf ich auch die drei jungen Nebolsins, einen Sohn des Oberkommandierenden von Kronstadt, Virén, der auch von den Matrosen auf grausame Weise ermordet worden war; er ist von ihnen so lange bei großer Kälte mit Wasser begossen worden, bis er einfror.

Endlich war der für uns bestimmte Dampfer angekommen, aber es war nicht der erwartete, sondern ein viel kleinerer. Die Folge war, daß längst nicht alle 1. Klasse-Passagiere die versprochenen Plätze erhielten. Unter diesen war auch ich und so hatte ich buchstäblich nicht einmal eine Divanecke zum Schlafen. Etwa um vier Uhr nachmittags liefen wir aus, bald wurde es auch dunkel. In der Nordsee wehte ein mächtiger Sturm, die beiden Destroyer, die uns von den norwegischen Territorialgewässern an begleiten sollten, waren mehr unter Wasser, als über Wasser. Die 1. Klasse befand sich im Heck und, da der Propeller beständig aus dem Wasser gehoben wurde, rüttelte es achtern mächtig. Seekrankheit beherrschte das ganze Schiff. Zum Dinner um acht Uhr erschienen nur der Kapitän, ein anderer Kapitän von einem im nördlichen Norwegen torpedierten Dampfer, ein älterer Herr und ich. In dem Salon waren in zwei Etagen temporäre Pritschen eingebaut und, da viele Seekranke sich trotz des schlechten Wetters meist auf dem Oberdeck aufhielten, waren Schlafplätze auf diesen Pritschen frei, von denen ich eine benutzte und so einen gemütlichen Schlaf bis zum Morgen hatte.

Wegen des schlechten Wetters konnten wir nicht mit voller Kraft laufen und statt am Morgen, trafen wir erst nach sieben Uhr abends in Aberdeen ein. Die Passagiere durften nicht an Land, weil die Kontrolle nur vom Morgen bis zur Dunkelheit vorgenommen wurde. Da wir im Hafen lagen, waren natürlich alle Schlafplätze besetzt. Außer mir waren an Bord noch mehrere jüngere russische Marineoffiziere, die ebenfalls keine Schlafplätze hatten, und so beschäftigten wir uns die ganze Nacht mit Teetrinken und Essen. Gegen Morgen sagte der Steward, daß er beim besten Willen nichts mehr an Bord habe. Um

sieben Uhr morgens begann die Visitation und Paßkontrolle der Passagiere in einem großen Holzschuppen mit mehreren kleinen Abteilungen. Diese Prozedur wurde sehr sorgfältig durchgeführt und mein Reisekamerad Fertoret und ich selbst kamen erst gegen vier Uhr nachmittags an die Reihe. Als wir glücklich frei waren, eilten wir zur Bahn, wo wir die anderen Reisekameraden trafen. Unsere Gesellschaft hatte sich in zwei Gruppen geteilt. Der Zug fuhr schnell; zur Nacht wurden alle Fenster abgeblendet und so wenig wie möglich Lichter brennen gelassen. Stellenweise mußte der Zug langsam fahren und auf einigen Orten blieb er sogar auf der Strecke ganz stehen, doch wir erreichten London fahrplanmäßig am Morgen früh. Bevor wir auseinander gingen, nahmen wir auf dem Bahnhof noch ein gemeinsames Frühstück ein. Fertoret und ich fuhren in das Regent Palace Hotel, dicht beim Piccadilly-Zirkus gelegen. Es war auch überfüllt, aber wir erhielten doch ein kleines Doppelzimmer im dritten Stock. Nachdem ich mich gewaschen und umgezogen hatte, suchte ich die Agenten der Freiwilligen Flotte in London, die Bornoe Compagnie, auf, wo ich vom Direktor, einem älteren Engländer, der auch viel in Rußland gewesen war, aufs liebenswürdigste empfangen wurde. Von ihm, Mr. Cross, bekam ich das nötige Geld zur Weiterreise, wie auch für Kleidung, denn meine Zivilanzüge waren schon mehr als schlecht. Am selben Tage gab ich meine Diplomatische Mappe in der russischen Gesandtschaft ab und besuchte den russischen Generalkonsul Onu, den ich vor Jahren in Athen kennengelernt hatte. Durch ihn erhielt ich eine weitere Bestätigung meines Visums für Ägypten, sowie ein neues Visum durch Frankreich. In London hatte ich mehrere Landsleute noch aus der Gymnasiastenzzeit, z. B. Arved Brosse und Ernst Rogenhagen, der später Direktor-Manager der Weltfirma W. H. Müller u. Co für London war. Es war natürlich, daß wir drei uns so oft wie möglich trafen und meine Londoner Freunde halfen mir auch sehr bei meinen Besorgungen. Die zweite Nacht in London wurden wir durch einen fruchtbaren Krach geweckt. Es war ein Flugzeugangriff und eine Bombe war auf den Piccadilly-Zirkus geworfen worden.

Solche Fälle wiederholten sich noch mehrere Mal in diesen Tagen meines Aufenthaltes. Sowie das Nähen der Flugzeuge gemeldet wurde, fuhren Autos durch die dunklen Straßen und heulten mit besonderen Sirenen. In den Hotels ging die Bedienung in allen Korridoren herum, klopfte an die einzelnen Zimmertüren mit den Worten: "Take shelter".

Man sollte sich nach Möglichkeit in einer niedrigeren als der dritten Etage aufhalten, aber viele gingen einfach in den riesigen Speisesaal, der eigent-

lich nichts anderes war als ein innerer Hof mit einem Glasdach. Die Verpflegung war stark reduziert. Zucker, Brot und die meisten Nahrungsmittel waren rationiert. In den Teehäusern bekam man Tee zur Genüge aber kaum Zucker und nur ein kleines Stück Weißbrot.

Ich verbrachte ca. zehn Tage in London. Direktor Cross, dessen Gattin, eine in Rußland geborene Engländerin, ich schon in Rußland kennengelernt hatte, gab mir ein Frühstück im Ritzhotel und eines Tages war ich auch zu ihnen nach Enfield eingeladen, wo sie ihr eigenes Haus bewohnten. Wie die meisten Häuser in England hatte auch dieses einen Namen, und zwar hieß es auf russisch "unsere Hütte". Bei meinem Freunde Brosse verbrachte ich zwei Week-ends in seinem Hause im Norden Londons. Einen Tag war ich auch in Epsom bei Rogenhagen, der dort ein Landhaus besaß. Leider verging die Zeit viel zu schnell und ich mußte an meine Weiterreise denken. Meine Revaler Freunde gaben mir noch das Geleit nach Waterloo Station, von wo ich mit direkter Fahrkarte über Southampton und Le Havre nach Paris fuhr. Vor dem Abfahren wurden wieder alle Passagiere untersucht. Es befanden sich unter ihnen mehrere Serben, denen ich Dolmetscherdienste leistete. Am Abend verließen wir Southampton und erreichten Le Havre am nächsten Morgen, wo wir wieder einmal kontrolliert wurden. Meine Freunde in London hatten mir eine Schachtel Zigarren geschenkt, von denen der größte Teil bereits ausgeraucht war. Es waren ca. zehn oder elf nachgeblieben. Der französische Zollbeamte verlangte einen horrenden Zoll für sie, den ich nicht zahlen wollte. So bot ich sie ihm an, doch das verweigerte er. Wir einigten uns schließlich, indem er die Zigarren im Zollamt auf meinen Namen deponierte und ich sie bei der Rückkehr wieder mitnehmen durfte. Ich bin aber nie mehr nach Le Havre gekommen. Denselben Tag fuhr ich nach Paris weiter und war um neun Uhr abends an der Gare du Nord. Telegrafisch hatte ich ein Zimmer in einem kleinen Hotel bestellt; ein Auto war nicht zu sehen, die Unordnung auf dem Bahnhof geradezu schrecklich. Bei vielen dauerte der Gepäckempfang weit über eine Stunde. Mein erster Eindruck von Paris war nicht gerade der beste. Kaum war ich mit einem Fiaker losgefahren, sah ich auch schon ein Auto an einer Ecke gegen einen Prellstein stoßen und umfallen. Im Hotel bedienten nur Frauen, die einzige männliche Person war der Concierge. Ich bekam ein sauberes Zimmer, aber ganz ohne Komfort. Am nächsten Tage nahm ich ein Auto und fuhr in Paris umher, um wenigstens einiges von dieser Stadt zu sehen. In der Gesandtschaft machte ich einen Besuch und löste mir für den nächsten Abend eine Fahrkarte zweiter Klasse nach Genua. Der Zug war wieder überfüllt. Es fuhren eine Menge obskurer Leute mit und von der sprich-

wörtlichen Höflichkeit der Franzosen habe ich nichts bemerkt. Von der Landschaft konnte ich auch nicht viel sehen, weil ich durch die Nacht fuhr. An der italienischen Grenze waren die Beamten furchtbar scharf und genau; ich wurde in ein extra Zimmer geführt und über alles mögliche ausgefragt. Man hielt mich für den bekannten Kommunisten Feldmann. In meinem russischen Paß war mein Name nach der russischen Schreibweise einfach Felman geschrieben. Der Italiener wollte durchaus darauf bestehen, daß ich mehrere Jahre in der Schweiz verbracht hätte, und glaubte mir nicht, daß ich Seemann sei. Schließlich zeigte ich ihm eine Tätowierung auf meinem linken Arm. Dieses Hin und Her dauerte zwei Stunden. Es war gerade um die Zeit, in der die italienische Armee eine riesige Schlappe erlitten hatte, und französische und englische Soldaten und Offiziere strömten über die Grenzen, zu Fuß, in Wagen und Autos. Auf einer der nächsten kleinen Stationen hatte ich das Vergnügen, den Prinz von Wales aus der Nähe sehen zu können. Er war mit den englischen Truppen nach Italien gekommen. In Genua trafen wir am nächsten Vormittag ein und ich fand ein sehr gutes Zimmer für einen annehmbaren Preis im Savoy Hotel. In Genua mußte ich im Auftrage der Freiwilligen Flotte nähere Daten über Waren erhalten, die aus dem fernen Osten auf zwei unserer Dampfer zu Anfang des Krieges in Genua gelöscht worden waren und über deren Verbleib der Direktion nichts bekannt war. Eine englische Firma war der zeitweilige Vertreter für diese Angelegenheit gewesen; ich konnte aber leider von ihnen nur sehr wenig erfahren. Am zweiten Tage meldete ich mich im russischen Generalkonsulat. Dort erfuhr ich, daß alle Konsulate und Gesandtschaften bereits von Trotzki eine Reihe von Direktiven erhalten hatten. Als eben aus Rußland angelangter Passagier wurde ich natürlich nach Neuigkeiten gefragt; aber da ich bereits längere Zeit unterwegs war und über die Oktoberrevolution nichts erzählen konnte, erfuhren sie durch mich nichts neues.

Über den Verbleib der Waren konnte ich so gut wie nichts erfahren, was ich in einem längeren Rapport meiner Direktion meldete. Mit dem russischen Vizekonsul freundete ich mich bald an; dritter in unserem Bunde war noch ein junger Offizier, der in Turin und Mailand für Rußland Autos zu übernehmen hatte. Wir waren öfters zusammen und machten auch einen gemeinsamen Ausflug an die italienische Riviera, Nervi, Rapallo usw. Die Herbsttage waren herrlich im Vergleich zu dem unangenehmen Wetter in Petersburg und in der Nordsee um diese Zeit.

Mein Aufenthalt verlängerte sich auf 14 Tage, denn es war unmöglich, früher einen Dampfer nach Port Said zu erhalten. Endlich bekam ich einen Platz zweiter Klasse auf dem Dampfer "Roma", der am 19. November 1917 am Nachmittag Genua verlassen sollte. Die Verpflegung war auf 12 Tage berechnet, und ich hatte für die Überfahrt 27 Pfund Sterling zu zahlen. Wir liefen Livorno an und dann Neapel, wo wir drei Tage lagen. Die meisten Passagiere schifften sich dort ein und alle Plätze waren besetzt. Die drei Tage in Neapel benutzte ich, um mir die Stadt anzusehen, und machte auch einen Ausflug nach Pompeji.

Zur festgesetzten Zeit ging es weiter, immer längs der Küste und ohne militärische Deckung. An Bord waren mehrere italienische Offiziere und Mannschaften, die, wie auch die meisten Zivilpassagiere, nach Massaua im italienischen Somali Land wollten. Die "Roma", wie die meisten Kaufarteeschiffe der Zeit, hatte am Heck ein größeres Geschütz, zu deren Bedienung einige Kanoniere der italienischen Marine an Bord waren, von denen je zwei Tag und Nacht dejourieren mußten. Aus Neapel ging es dicht am tätigen Vulkan Stromboli vorbei, von dort nach Messina. Ich wäre gern an Land gegangen, um die Verwüstungen des letzten Erdbebens zu besehen, bei dem Offiziere und Soldaten des russischen Kreuzers "Admiral Makaroff" so große Hilfe geleistet hatten, doch als Ausländer wurde ich leider nicht an Land gelassen. Um mich etwas schadlos zu halten, hatte ich mir eine Menge Apfelsinen gekauft, die aber leider noch recht sauer waren.

Die Verpflegung an Bord war für einen Nordländer etwas ungewohnt, aber ausreichend. Ich vermisse nur sehr ein Breakfast, denn am Morgen gab es nur schwarzen Kaffee und höchstens ein Stück Zwieback. Der Steward, der früher viel nach Odessa gefahren war, versorgte mich am Morgen gewöhnlich mit irgend etwas Eßbarem. In der zweiten Klasse waren mehrere junge Leute, die ihre Zeit hauptsächlich mit Kartenspielen vertrieben; die Damen an Bord waren wenig interessant. Unter den Soldaten im Zwischendeck war ein guter Geiger und ein Unteroffizier erfand beständig allerhand lustige Spiele, die recht unterhaltend waren. Mit der ersten Klasse kamen wir nur wenig in Berührung. Ich hatte dort allerdings eine Bekanntschaft aus Genua, einen jungen Ingenieur, der auch ein ganz gutes englisch sprach. An Bord wurde ich allgemein der "Inglese" genannt.

Aus Messina liefen wir unter Deckung eines italienischen Torpedoboots. Das Wetter war frisch und das Torpedoboot mußte bald umkehren. Wir fuhren

nach Malta, wo wir in eine auf der Südostseite gelegenen Bucht einlaufen sollten. Es war dies der Sammelpunkt für alle Konvois nach Osten und Ägypten. Bei der Annäherung an Malta sahen wir von allen Seiten Schiffe herankommen, sowohl Kriegsschiffe wie auch Kaufarteeschiffe; die ersteren hielten auf Lavaletta, die anderen weiter zu der genannten Bucht. Ganz in der Nähe dieser Masse von Schiffen ertönte plötzlich der Ruf: "Sutta marina", (Unterseeboot).

Gleich hieß es: "Kanonieri pronto!" (Geschütz klar), und von allen Schiffen begann eine fürchterliche Kanonade. Ob ein Unterseeboot da war oder nicht, weiß ich nicht, wir haben jedenfalls keins gesehen. Unser Kapitän, ein alter Seemann, der diese Tour während des Krieges öfters gemacht hatte, hielt direkt auf den Eingang der Bucht zu, der sehr eng und durch Stahlnetze gesperrt war, die aber beim Herannahen der Schiffe geöffnet worden waren, und ohne einen Lotsen lief er mit voller Fahrt in die Bucht ein,

Wir gingen als erste vor Anker. Es dauerte mehrere Stunden, bis allmählich die anderen hierher bestimmten Schiffe eintrafen. Die Bucht war sehr geräumig, die Ufer aber fast unbewohnt und ganz ohne Vegetation; da wir in der Nähe der Einfahrt lagen - draußen wehte ein steifer Nordost - schaukelten wir erheblich durch die hereinrollende Dünung und es gab nicht wenig Seekranke.

Vier Tage blieben wir in Malta; schließlich erhielten wir eine Bedeckung von zwei Destroyern und mit noch drei weiteren Schiffen ging es endlich los zur nächsten Station im griechischen Archipel. Es war die Insel Milos mit einer Bucht, die groß genug war, um einer großen Anzahl von Schiffen Unterschlupf zu bieten. Sie hatte eine enge Einfahrt, die auch mit Stahlnetzen gegen Unterseeboote geschützt war. Als wir dort ankamen, erfuhren wir, daß am Tage vorher einige Dampfer vor der Einfahrt von feindlichen Unterseebooten versenkt worden waren. In der Bucht lagen über ein Dutzend verschiedener Fahrzeuge, deren Bestimmungsort uns unbekannt war. Wir verbrachten wieder einige Tage dort. Der Steward kaufte Oktopoden oder tauschte sie gegen Makkaroni ein. Oktopoden sind eine Art Tintenfische, für die Südländer ein Leckerbissen. Ich habe sie aber nicht gegessen.

Schließlich stellte man wieder einen Konvoi zusammen aus drei Schiffen mit einem englischen Destroyer als Deckung. Wir liefen mit ca. 12 Meilen Fahrt, beständig in Zickzackkursen. Vor uns der Destroyer. Ich weiß nicht aus welchem Grunde uns am zweiten Abend zwei Dampfer verließen.

In der darauffolgenden Nacht fühlte man schon die südliche Wärme und der Mond schien durch leichte Silberwolken. Ich spazierte auf dem Achterdeck und genoß die schöne Nacht, außer mir noch ein italienischer Deckoffizier. Etwa um zwei Uhr morgens tippte er mir leicht auf die Schulter und zeigte aufs Wasser. Da konnte man deutlich die Umrisse eines U-Bootes sehen, denn das Meer leuchtete und durch die Bewegung des U-Bootes traten seine Konturen scharf hervor.

Wir blieben ganz still; das U-Boot kreist einmal um uns herum und lief dann in einer unbestimmten Richtung davon. Vom Destroyer war das U-Boot offensichtlich nicht bemerkt worden, und, warum wir nicht von dem U-Boot angegriffen wurden, ist mir unverständlich geblieben. Auch unsere Kanonieri lagen im Halbschlaf und waren völlig ahnungslos. Ein Alarmschlagen wäre jedenfalls zwecklos gewesen.

Am 5. Dezember morgens bekamen wir Port Said in Sicht. Der Destroyer wurde von Hafen-Patrouillenbooten abgelöst, unter deren Deckung wir in den Kanal einliefen. Um zehn Uhr war ich bereits im Zollamt und bald darauf hatte ich ein Zimmer in dem nahe gelegenen Marina Palace Hotel bezogen. Ich hatte mich rasch umgezogen und ging sofort zum damaligen Agenten der Freiwilligen Flotte. Der alte Mann hatte mich nicht so bald erwartet. Wir kannten uns schon von früher her, aber, da ich ihn ablösen sollte, war der Empfang nicht gerade der herzlichste. Ich übergab ihm das Papier der Direktion, in dem es hieß, daß er mir sofort nach Ankunft die Kasse und die Dokumente übergeben sollte. Er meinte es sei ja nicht so eilig; er forderte mich zum Frühstück auf, das sehr gut war. Seine Frau war nicht die, die ich von früher gekannt hatte. Es stellte sich heraus, daß er von der ersten Frau geschieden war und eine andere geheiratet hatte. Er forderte mich auf, zusammen ins russische Konsulat zu gehen, was wir auch taten.

Der Konsul Niessen sah nicht nach einem Skandinavien aus; es hieß, daß er aus Tunis stammte, andere behaupteten aus Holland. Er sprach schlechtes russisch. Im Gespräch meinte er, es wäre durchaus notwendig nach Alexandrien zu fahren und sich dem dortigen Konsul Petroff vorzustellen und die dort im Bonded lagernden Waren zu besehen, sodann in Kairo bei unserem Gesandten vorzusprechen. Wir beschlossen, nach zwei Tagen diese Reise zu unternehmen. Der Verkehr zwischen den einzelnen Städten in Ägypten war nicht frei, man mußte jedesmal eine besondere Erlaubnis einholen, mit Angabe der Dauer des Besuches. Mit meinem Vorgänger, Herrn Kitaeff, mach-

ten wir uns nach Alexandrien auf. Ich ging allein ins Konsulat, denn Kitaeff stand sich mit dem Konsul nicht gut. Wir hatten eine längere Unterhaltung. Herr Petroff meinte, ich würde viel Scherereien haben, um alle Waren, die in Alexandrien und in Port Said seit Beginn des Krieges liegengelassen waren, zu liquidieren.

Tags darauf fuhr ich nach Kairo, zog mich schnell im Hotel um und ging in die Gesandtschaft; dort traf ich alle Angestellten beim Gesandten versammelt. Smirnoff, so hieß der Gesandte, empfing mich freundlich, entschuldigte sich, daß er mich nicht zum Frühstück behalten könnte, weil er dienstlich ausfahren mußte, forderte mich aber zum Dinner auf. Die anderen Herren forderten mich auf, mit ihnen in das Restaurant St. Petersburg zu gehen, wo man allerhand russische Speisen erhalten könne. Gesagt, getan. Das Restaurant war nicht gerade erstklassig, dafür aber alle Herren sehr lustig und die Zeit verging in der besten Stimmung. Jeder tischte Anekdoten auf und es wurde spät, als wir auseinander gingen. Ich eilte in mein Hotel, wo ich erst etwas ausruhen wollte, um mich dann zum Dinner zum Gesandten zu begeben. Ich erschien ganz offiziell im Smoking. Vor dem Essen sprachen wir uns dienstlich über die letzten politischen Neuigkeiten aus und gingen dann zu Tisch.

Die Tafel war nicht nur schön gedeckt, sondern auch die Speisen waren erstklassig. Der Gesandte bewohnte ein Haus für sich, das sehr geschmackvoll eingerichtet war. Er hatte vier Kavassen (Gesandtschaftsdiener, die eine besondere Uniform trugen); außerdem waren noch zwei russische Diener da, die zur Feier in weißen Kosakenkostümen auftraten, was glänzend wirkte. Unser Dinner dauerte bis in den späten Abend hinein; der gute arabische Kaffee wurde in einer gemütlichen Ecke auf einer Glasveranda serviert.

Am nächsten Tage machte ich einen Ausflug zu den Pyramiden. Seit 1890 war ich nicht in Kairo gewesen und fand viele Veränderungen vor. Zu den Pyramiden fuhr man jetzt nicht in einem Wagen, sondern im elektrischen Tram. Ich machte einen Spaziergang bis zur Sphinx, die jetzt vollkommen aus dem Sande ausgegraben war. Den Rest des Tages besah ich mir noch Kairo. Nächsten Morgen fuhr ich wieder nach Port Said zurück. Mit meinem Vorgänger in der Agentur hatte ich viele Meinungsverschiedenheiten. Er schob die Übergabe von einem Tag zum anderen hinaus, bis ich endlich die Geduld verlor und ihn direkt fragte, ob er überhaupt die Agentur mir übergeben wolle oder nicht. Solange als möglich nicht, jedenfalls nur unter gewissen Bedingungen war seine Antwort, d. h., daß ich ihm

300 Pfund Sterling für die Reise nach Rußland über Japan aus der Kasse der Freiwilligen Flotte auszahlen sollte, seine ganze Wohnung mit den Möbeln und Bedienung übernehmen und dafür weitere 300 Pfund zahlen sollte. Die Bedienung bestand aus einer italienischen Köchin und einem arabischen Diener, Mohamed. Die Wohnung war geräumig und gut möbliert. Sie hatte einen großen Kontorraum, zwei Gastzimmer, ein Eßzimmer, ein Schlafzimmer und Küche. Längs diesen Zimmern lag auf der einen Seite ein langer Balkon, von der anderen Seite ein langer Korridor.

Herr Kitaeff hatte einen Gehilfen, namens Roidis, der Sohn eines früheren Lieferanten der russischen Marine. Herr Roidis war ein Mann von ungewöhnlicher Länge. Als Herr Kitaeff immer und immer wieder die Übergabe der Agentur hinausschob, bat ich unseren Konsul in Alexandrien herüber zu kommen und die Frage zu klären, was dann auch am zweiten Weihnachtsfeiertag a. St. geschah. Herr Kitaeff erklärte sich schließlich bereit, mir die Agentur mit Kasse und allen Dokumenten zu übergeben. Ich übernahm auch Herrn Roidis als Gehilfen. Das Reisegeld hatte Kitaeff bereits vorher aus der Kasse entnommen und diese Ausgabe in das Kassenbuch eingetragen. Überall das schrieb ich nach Petersburg an meine Direktion, dieser Brief ist aber nie angekommen, wahrscheinlich war das Postschiff versenkt worden und die Direktion war auch aus Petersburg nach Südrußland gezogen. Diese Tatsache erfuhr ich erst viel später.

Ich hatte mein Einverständnis gegeben, die ganze Wohnung mit den Möbeln zu übernehmen und auch der Hauswirt wurde darüber verständigt. Mit ihm wollte ich einen schriftlichen Kontrakt machen, er meinte aber, daß die Freiwillige Flotte schon soviel Jahre die Wohnung innegehabt hätte und nie ein Kontrakt gemacht worden sei. Leider ließ ich mich darauf ein.

Die nötigen Fonds zum Unterhalt des Kontors und mein Gehalt erhielt ich aus London von der Borneo Company. Herr Kitaeff wollte auch von ihnen eine gewisse Summe erhalten, bekam aber die Antwort, daß die Direktion der Freiwilligen Flotte der Borneo Company seine Entlassung mitgeteilt hatte und sie ihm deshalb keinen Vorschuß geben könnten. Eine Fahrgelegenheit nach dem Osten war schwer zu erhalten, da alle Plätze auf den Dampfern meistens Wochen voraus belegt waren. Ende Januar erhielt er einen Platz auf dem Dampfer "Paul Lecat". Nach seiner Abreise bezog ich meine neue Wohnung und bemerkte sofort, daß Frau Kitaeff, die in Port Said geblieben war, mehrere kleinere Sachen mitgenommen hatte, verschiedene Tischwäsche, kleinere Gardinen usw. Für mich als alleinstehenden Mann war die Wohnung

viel zu groß, aber ich fühlte mich doch recht gemütlich in ihr. Schön und angenehm war die Badeeinrichtung mit einem Gaswärmer. Auch über die Bedienung konnte ich nicht klagen. Die Köchin kochte perfekt, erhielt aber ein großes Gehalt, 5 Pfund im Monat. Ich hatte rasch Bekanntschaften gemacht, so z. B. die Frau des Direktors der Bank "Credit Lyonnais", Madame Borseze, eine geborene Petersburgerin, Tochter eines russischen Generals. In Geschäften mußte ich häufig nach Alexandrien fahren, um vor allen Dingen festzustellen, was von den diversen Schiffsladungen noch vorhanden war und in welchem Zustande sie sich befanden. Dieser war gewöhnlich ein trauriger. Es gab eine Menge Umzugsgut darunter, von Offizieren und anderen Leuten, die kurz vor dem Kriege über Land aus Wladiwostok nach dem europäischen Rußland gefahren waren und ihre Sachen auf dem Seewege als dem billigeren abgeschickt hatten. Außerdem fand sich dort auch eine große wissenschaftliche Ethnographische Kollektion von den Südseeinseln. Alle größeren Partiewaren hatte mein Vorgänger verauktioniert, wie aus den Büchern zu ersehen war. Auf meinen Fahrten nach Alexandrien und Kairo hatte ich bemerkt, daß ich beständig scharf beobachtet wurde. Deshalb ging ich eines Tages zum Kommandanten von Port Said und fragte ihn nach dem Grunde. Er gab mir eine ausweichende Antwort. Ich erklärte ihm darauf, daß er scheinbar nicht ganz unterrichtet sei, wen er vor sich habe und zeigte ihm einen Ausweis des russischen Konsuls aus Alexandrien, in welchem mein voller Titel genannt war und welcher mir auf Grund der vorgezeichneten offiziellen Dokumente ausgestellt war. Außerdem sagte ich noch, daß, wenn es nötig wäre, Auskunft über die vielen russischen Passagiere, die ständig Port Said passierten, zu erhalten, ich gern zu seiner Verfügung stände. Danach hörten die Beobachtungen auf und wir haben uns ganz gut angefreundet.

Ende April 1918 erhielt ich ein Papier aus dem Gericht, in dem mir mitgeteilt wurde, daß ich die Wohnung zum 31. Mai verlassen sollte. Woraufhin diese Kündigung kam, wußte ich nicht. Ich ging zum Hauswirt und stellte ihn deswegen zur Rede. Er meinte, ein neugegründeter griechischer Klub wolle die ganze Etage mieten. Ich antwortete sehr scharf, daß er mir darüber früher hätte Mitteilung machen müssen, ohne gleich mit Hilfe des Gerichts vorzugehen. Herrn Roidis ließ ich ein Schriftstück verfassen, in dem ich verlangte, daß er, d. h. der Hauswirt, mir die genauen wirklichen Gründe angeben müsse. Dieser Brief wurde ihm mit einem Einschreibebuch zugestellt, in dem er den Empfang bestätigen mußte. Einer seiner Angestellten hatte den Brief empfangen und dem Chef garnicht gezeigt. Damals war es unmöglich, in Port Said schnell etwas passendes zu finden. Schließlich ent-

schloß ich mich, den Vorschlag unseres Konsuls Niessen anzunehmen, der mir in seinem Büro ein Zimmer für mein Kontor abtrat. Ich selbst wollte wieder in das Marina Palace Hotel ziehen.

Zum 19. Mai zeigte ich eine Auktion der Möbel an und gleichzeitig kündigte ich Herrn Roidis, wie auch der Bedienung. Das Ergebnis der Auktion war nicht schlecht, es deckte alle meine Ausgaben. Roidis war empört, denn er hatte gehofft, selbst einmal der Nachfolger Kitaeffs zu werden. Stattdessen wurde er nun entlassen.

Ich tat es, weil ich den Verdacht hatte, daß er mit dem Hauswirt, auch einem Griechen, die ganze Sache hinter meinem Rücken eingefädelt hatte. Anstatt seiner nahm ich als Gehilfen den Angestellten des Konsulats, Herrn Weinberg, einen russischen Hebräer, der durch seine Genauigkeit und Ordnung mir viel half. Im Laufe des Sommers hatte ich alle nachgebliebenen Waren aus Alexandrien nach Port Said übergeführt und sie öffentlich versteigern lassen. Die Vorbereitungen dazu, das Sortieren usw. nahm viel Zeit und Mühe in Anspruch. Die Hitze war groß und für mich ganz ungewohnt. Die Folge davon war, daß ich für viele Tage erkrankte. Ich lag allein in meinem Hotelzimmer und nur Weinberg besuchte mich. Glücklicherweise war die Unpäßlichkeit nicht von langer Dauer.

Nachrichten über Rußland waren spärlich. Auch mit meiner Familie war die Verbindung abgebrochen. Ich schrieb regelmäßig, bekam aber keine Antwort. Über meine Heimat Estland wußte ich noch viel weniger. Erst nach Friedensschluß erhielt ich einige Briefe von meinen Schwestern. Eine Anzahl meiner Briefe wurden retourniert. Augenscheinlich waren mehrere Briefe mit den Postschiffen untergegangen. Der Waffenstillstand wurde von den Engländern großartig gefeiert. Es schien, als ob für einige Tage jegliche Disziplin verschwunden sei. Singend und johlend zogen die Massen durch die Straßen und die Restaurants machten gute Geschäfte. Viele Kriegsvorsichtsmaßnahmen wurden aber weiterhin verlangt und Passagiere leicht verdächtigt und mit Mißtrauen behandelt. Schriftstücke wurden scharf untersucht.

Im Jahre 1919 erhielt ich die ersten Nachrichten von meinem jüngeren Sohn, und zwar aus Wladiwostok. Durch ihn versuchte ich den Meinigen Geld zukommen zu lassen, aber ein Geldaustausch war nicht möglich. Aus seinen kurzen Briefen ersah ich nur, daß alle noch am Leben waren, er selbst auf dem Wege nach Sachalin, wo er irgend eine Stellung in einem Kohlenbergwerk erhalten hatte. Mit den Erfolgen des südrussischen Gegenaufstandes und des Erscheinens

Admiral Koltschaks in Sibirien begannen auch wieder Schiffe der Freiwilligen Flotte zu verkehren, so daß ich wieder beschäftigt war. Auch der Strom russischer Emigranten nach dem Osten und vom Osten wurde größer. Vielfach traf ich Bekannte und nicht wenige fanden auch bei mir Unterkunft. Der Direktor-Manager der Freiwilligen Flotte war mehrere Tage mein Gast in Port Said. Er war auf dem Wege nach dem fernen Osten, wo er die Absicht hatte, sich mit Koltschak über das weitere Arbeiten der Flotte zu beraten. Gleich nach ihm erschien auch der Präses der Direktion, Herr Gerasimoff, mit derselben Reiseroute und denselben Absichten.

Mein Kontor war damals noch im Konsulat und ich selbst lebte im Hotel. Herr Gerassimoff äußerte den Wunsch, ich müsse ein eigenes größeres Lokal mieten, denn nach seinen Worten stände uns eine größere Tätigkeit bevor. Am Tage seiner Abfahrt kam die Nachricht, daß Odessa von den Bolschewiken besetzt worden sei, nachdem die Franzosen die Stadt verlassen hätten. Von der Direktion hatte ich eine Gehaltserhöhung erhalten und machte mich auf die Suche nach einem passenden Lokal. Zum August fand ich ein großes Lokal, am Kanal gelegen, welches mir gefiel und ich bezog es sofort. Für das Büro hatte ich ein Zimmer, und für mich selbst ein Kabinett und außerdem weitere Wohnräume. Als Bedienung nahm ich einen arabischen Boy und zwei russische Pilgerinnen aus Jerusalem, die des Arabischen mächtig waren. In dieselbe Zeit fiel auch der Beginn meines engeren Kontakts mit den englischen Behörden.

Der Chef der Hafenz Polizei bat mich jedesmal, wenn möglich, einige Auskünfte über ankommende oder durchreisende russische Offiziere zu geben. Alles was zur Marine gehörte, kannte ich, aber über die Armeeoffiziere erhielt ich Auskunft von einem bei mir angestellten Generalstabsoberst.

Einmal bekam ich den direkten Befehl vom Kommandanten, zwei russische Offiziere auf dem Bahnhof zu empfangen und dafür zu sorgen, daß sie am nächsten Morgen mit dem ersten Zuge nach Suez weiterfahren. Es waren Marineoffiziere, die in die englische Armee eingetreten waren und mit einer Abteilung weiter nach Indien befördert werden sollten. Offiziell war das gar nicht meine Pflicht, aber um entgegenkommend zu sein, war ich auf dem Bahnhof, traf auch die beiden Herren und wir fuhren direkt zum Kommandanten. Es war schon 1/2 12 Uhr in der Nacht und der alte Herr hatte sich bereits zur Ruhe begeben. Er wurde geweckt, besprach das Nötige mit den jungen Leuten und gab ihnen eine Bescheinigung mit, auf welche hin sie freie Reise nach Suez und dort die ausstehenden Gelder zu erhalten hatten. Auch am Mor-

gen begleitete ich sie auf den Bahnhof und konnte später dem Kommandanten mitteilen, daß die Herren abgefahren seien.

Damals war eine größere Kommission, bestehend aus russischen Offizieren, in Port Said eingetroffen. Darunter ein General, mehrere Oberste, ein Arzt und jüngere Offiziere. Sie wollten alle nach dem Fernen Osten, um dort verschiedene Waren, wahrscheinlich auch Munition für die Denikin'sche Armee aufzukaufen. Unter ihnen traf ich einen Bekannten, den ich als kleinen Knaben früher in Wladiwostok gekannt hatte. Er hatte seine junge Frau mit und wir sahen uns täglich. Es war auch ein gewisser Ingenieur Starizky mit seiner Frau in Ägypten eingetroffen, beide auch Flüchtlinge aus Rußland. Die Frau lag mit Typhus in einem bei Alexandrien gelegenen Hospital. Aus dem Osten fuhr eine Menge polnischer Offiziere nach Europa in das neugegründete Polen. Auch unter ihnen hatte ich einige Bekannte.

Anfang 1920 kam der Dampfer "Tula" mit vielen Passagieren. Ein Teil der Ladung war nach Ägypten bestimmt und am Tage nach der Ankunft sollte das Löschen beginnen. Unter den Fahrgästen war auch der Direktor-Manager der Freiwilligen Flotte, der sich im Osten mit dem Vorsitzenden der Direktion überworfen hatte und jetzt auf dem Wege nach Frankreich war. Er hatte seine ganze Familie, bestehend aus Frau, zwei Töchtern und einem kleinen Sohn, mitgenommen. Ich hatte es möglich gemacht, eine größere Menge Kohlen für die "Tula" zu beschaffen, denn in der Zeit war das Bunkern noch nicht in jeder beliebigen Quantität zugelassen. Nach dem Bunkern sollte das Löschen beginnen. Es war ein schöner warmer Tag, die Passagiere alle an Land und auch der Kapitän war in der Stadt und machte mit mir Einkäufe. Um 12 Uhr ging er an Bord und ich in mein Kontor. Dort angekommen sah ich auf den Kanal in der Richtung der "Tula" und bemerkte zu meinem Erstaunen, daß sie Anker lichtete und von mehreren Schleppern zum Ausgang des Kanals geschleppt wurde. Aus einem Raum drang dichter Rauch. Es war Feuer ausgebrochen. Sofort ging ich zu meinem stets bereitliegenden Boot und fuhr auf die "Tula". Man erzählte mir, daß gleich nach Beendigung des Bunkerns im Raum Nr. 2 Feuer ausgebrochen sei, was sofort der Kanalverwaltung gemeldet worden war, die den Dampfer abschleppen ließ. Passagiere waren fast alle an Land, konnten aber nicht wieder auf das brennende Schiff zurück. Frauen und Kinder waren nur sehr leicht bekleidet, viele Kinder barfuß. Ich tat mein möglichstes, um alle in verschiedenen Hotels unterzubringen.

Den Tag darauf fiel die Temperatur bedeutend und die armen Kinder froren jämmerlich. Unterdessen wurden alle Löscharbeiten ausgeführt. Am zweiten Tage des Brandes ereignete sich noch eine kleine Explosion durch Verbrennen verschiedener Chemikalien. Nach mehrtägigen Anstrengungen gelang es endlich, des Feuers Herr zu werden. Die "Tula" wurde wieder in den Kanal gebracht und das Löschen der beschädigten Ladung begann. Um das Schiff mehr oder weniger auf ebenem Kiel zu erhalten, mußte auch der größte Teil der Ladung aus dem Hinterschiff gelöscht werden. Dann wurden die nötigen Reparaturen vorgenommen und die noch intakte Ladung wieder in die Räume verladen. Die Passagiere waren auf anderen Dampfern verteilt nach ihrem Bestimmungsort, Konstantinopel, geschickt worden. Das Löschen des Brandes, das Löschen der Ladung und das Laden hatte einige Wochen gedauert, bis ich endlich das Schiff wieder expedieren konnte. Auch der Direktor-Manager mit seiner Familie fuhr mit der "Tula" weiter. Die beschädigte Ladung wurde sortiert und laut Beschluß der Experten verauktioniert.

Als der Brand auf der "Tula" ausbrach, war meine Kasse ziemlich leer. Ich telegraphierte hin und her und suchte meine Direktion, aber im Laufe von elf Tagen erhielt ich keine Antwort.

Die Kanalkompanie verlangte Zahlungen, ebenso die verschiedenen Experten, außerdem mußte ich die Hotels für die Passagiere bezahlen; kurz, Ausgaben gab es genug. Geld auf dem üblichen Wege aufzunehmen, erwies sich als unmöglich. Guter Rat war teuer. Ich ging schließlich zu einem mir bekannten arabischen Lieferanten, erklärte ihm die Situation und fragte ihn, ob er mir nicht aushelfen könne. Ohne ein Wort zu erwidern, nahm er sein Scheckbuch und fragte mich: "Genügen 2000 Pfund Sterling?"

Für diese Anleihe habe ich nicht einen Heller Prozente gezahlt, nicht einmal einen Schuldschein ausgeschrieben. Leider ist mir der Name dieses hochherzigen Mannes entfallen. Jedenfalls gibt es nicht Worte, um die großmütige Tat genügend hervorzuheben. Besonders in einer Zeit, in der alle möglichen Schiebungen und Übervorteilungen anderer an der Tagesordnung waren.

Während die "Tula" noch im Hafen lag, hatte ich ein Telegramm aus Kobe, Japan, von meinem jüngeren Sohn erhalten. Unser Direktor-Manager teilte mir mit, daß die in Wladiwostok gegründete Marineschule auf den früher der Freiwilligen Flotte gehörigen Dampfer "Orel" und dem kleinen Marinetransporter "Jakut", die als Schulschiffe gedient hatten, Wladiwostok verlassen

hätten, um womöglich Südrußland zu erreichen. Unter den Zöglingen der Marineschule befanden sich auch der Sohn des russischen Konsuls in Alexandrien und der Sohn unseres Direktors. Mein Sohn war auf der "Orel" als Offizier mitgegangen.

Im Telegramm bat er um Geld, welches ich sowohl ihm als auch den beiden obengenannten Zöglingen übersandte. Nach einiger Zeit erhielt ich einen Brief, in dem er über die letzte Zeit seines Aufenthaltes berichtete, von allen Kämpfen mit den Bolschewiken, dem tschechischen General Gaida und seinen Übergang auf die "Orel". Der Führer dieses kleinen Geschwaders, Kapitän 1. Ranges Kititzyn, den ich bereits als Kadett gekannt hatte, schien es nicht eilig zu haben, denn es dauerte Monate, bis sie schließlich im Juli in Suez eintrafen.

Vorher schon hatte ich von Kapitän Kititzyn aus Kalkutta ein Schreiben erhalten, in welchem er mich bat, nach der Ankunft in Ägypten so viele Offiziere und Kadetten wie möglich anderweitig unterzubringen, denn beide Schiffe seien überfüllt. Einige hätten bereits in Kalkutta die Dampfer verlassen und auf Schiffen anderer Nationen Dienst genommen.

Als die Nachricht vom Eintreffen der "Orel" in Suez eintraf, fuhr ich mit meinem Gehilfen hin, um persönlich mit Kititzyn das Weitere zu besprechen, wie auch meinen Sohn zu begrüßen, den ich schon so viele Jahre nicht gesehen hatte. Ich mietete einen kleinen Schlepper, um auf die Reede hinauszufahren. An Bord erfuhr ich, daß mein Sohn schon an Land sei. Nach einer kurzen Unterredung mit dem Kapitän, fuhr ich zurück, denn es fing an zu dunkeln. Endlich traf ich meinen Sohn. Ich behielt ihn bei mir im Hotel, wo wir uns soviel zu erzählen hatten, daß wir nur wenig zum Schlafen kamen. Wir beschloßen, daß er mit mir nach Port Said fahren und auch weiter bei mir bleiben sollte. Den Sohn unseres Konsuls aus Alexandrien schickte ich zu seinem Vater. Die "Orel" hatte in Kalkutta eine Ladung indischen Hanf genommen, die teilweise in Suez, teilweise in Port Said gelöscht wurde. Die "Jakut" traf einige Tage später ein. Die Ankunft des Geschwaders hatte ich sofort unserem Gesandten nach Kairo mitgeteilt, der von sich aus die Nachricht nach Konstantinopel an den Vertreter des General Wrangel weitergab. Als beide Schiffe in Port Said lagen, kam ein Befehl des General Wrangel, sie sollten sofort nach Konstantinopel. Kititzyn wollte dem Befehl auf keinen Fall Folge leisten. Er war öfters beim Gesandten in Kairo, alles zog sich in die Länge und ich als Agent mußte die Offiziere und Mannschaften beköstigen. Der Zustand auf der "Orel" konnte kaum der eines Kriegsschiffes genannt werden. Statt Gehorsam zu verlangen, hielt Kapitän Kititzyn mit Kadetten und Seekadetten Meetings

ab. Außer den Offizieren waren auch deren Frauen an Bord und das allein lockerte schon die Disziplin, besonders wenn ein Schiff müßig im Hafen liegt. Nach einiger Zeit erhielt ich aus Konstantinopel wieder einen Befehl von General Wrangel, die Führung des kleinen Geschwaders zu übernehmen und es nach Konstantinopel zu bringen. Mit dieser Depesche begab ich mich an Bord der "Orel" und besprach mich mit Kititzyn. Er las das Telegramm durch und sagte höhnisch: "Gut, übernehmen Sie doch diesen Auftrag!"

Die meisten Offiziere und Kadetten hatte er auf seiner Seite und ich hatte nicht die Möglichkeit, ihn irgendwie zu zwingen, dem Befehl zu gehorchen. Unter anderem hatte er mir auch erzählt, daß er solange in verschiedenen Häfen gelegen habe, um durch Übernahme von Ladung den Unterhalt des Schiffes zu bestreiten. Durch Vermittlung eines holländischen Kaufmanns in Singapore hatte er dann schließlich die Kalkuttaladung erhalten. Da er aber unbekannt war und die Usancen der Kaufarteischiffahrt nicht kannte, so hatte man ihn in allen Häfen furchtbar übers Ohr gehauen und die Schiffe hatten nicht nur nichts erworben, sondern noch Schulden gemacht. Kapitän Kititzyn erschien eines Tages bei mir in Begleitung des besagten holländischen Kaufmanns aus Singapore, der mir erklärte, daß die "Orel" ihm so und so viel 1000 Pfund schulde. Ich hatte den Herrn freundlich empfangen, bat ihn nur, mir am nächsten Morgen eine detaillierte Rechnung vorzulegen. Darauf schieden wir. Ich hatte gerade einen Gang vor und mußte am Gericht vorbei. Dort traf ich einen bekannten Advokaten, der mir erzählte, dieser selbe Holländer hätte dort beantragt, die "Orel" mit Beschlag zu belegen. Nun führten die "Orel" sowie die "Jakut" die Kriegstransportflagge und konnten somit nicht mit Beschlag belegt werden. Ich ging sofort zum Konsul, der mir das nötige Zertifikat ausstellte, mit dem ich ins Gericht zurückeilte, wo der Antrag des Holländers auf dieses Papier hin zurückgewiesen wurde.

Am nächsten Morgen erschienen Kititzyn und der Holländer wieder in meinem Büro. Ohne ein Wort zu sagen, schloß ich die Tür ab, setzte mich auf meinen Platz und bot den Herren keinen Stuhl an.

"Als Sie gestern bei mir waren, habe ich Sie behandelt wie einen Gentleman und Ihnen auch gesagt, daß alle Ihre Forderungen, die recht und billig wären, bezahlt werden würden. Was haben Sie darauf getan? Sie gingen ins Gericht und wollten das Schiff mit Beschlag belegen. Das war nicht die Tat eines Gentlemans und Sie können nicht weiter erwarten, daß ich Sie weiterhin ebenso wie gestern behandle."

Er war mosaischen Glaubens, machte ein verdutztes, um nicht zu sagen ängstliches Gesicht. Ich forderte weiter die detaillierte Abrechnung, deren Endsumme zu seinen Gunsten sehr hoch war und sich auf einige tausend Pfund belief. Ich sah die Abrechnung Punkt für Punkt durch und strich mehrere ganz bedeutende Posten wie z. B. 700 Pfund für seine Reise aus Singapore und zurück. Das Endresultat war danach ungefähr um 50 % vermindert. Kititzyn wollte verschiedene Einwendungen machen, ich ließ ihn aber garnicht erst zu Wort kommen. An den Holländer mich wendend, fragte ich, ob er mit dieser Abrechnung zufrieden wäre, wenn ja, würde ich ihm gleich einen Scheck über die Summe ausstellen, wenn nicht, würde ich schon Mittel und Wege finden, die Rechte der Schiffe zu wahren. Er war jedoch einverstanden. Danach bat ich ihn, sich zu setzen, rief meinen Clerk und ließ ihn ein "receipt" ausschreiben mit folgendem Wortlaut: "Ich, unterzeichneter Kaufmann usw. erkläre hiermit, daß ich vom Agenten der Freiwilligen Flotte in Port Said, Kapitän Faehlmann, die Summe von x Pfund erhalten habe und gleichfalls, daß ich weiter keine Ansprüche, weder an das Schiff "Orel", noch an Kapitän Kititzyn, noch an die Freiwillige Flotte habe und daß meine Ansprüche in jeder Beziehung vollständig befriedigt worden sind."

Dieses Schriftstück wurde in zwei Exemplaren ausgeschrieben und von ihm mit seinem vollen Namen und dem Namen seiner Firma unterzeichnet, worauf ich ihm den Scheck auf die volle Summe aushändigte. Darauf schieden wir, der Holländer scheinbar wirklich sehr zufrieden. Das Verhältnis zwischen mir, Kapitän Kititzyn und dem "Orel" wurde ein gespanntes, denn Kititzyn mit seinen beiden Schiffen hatte der Agentur der Freiwilligen Flotte schon ca. 13 000 Pfund gekostet, die ich nur mit den größten Schwierigkeiten von der Direktion erhalten konnte. Schließlich bekam ich eine chiffrierte Depesche, in der angeordnet wurde, jegliche weitere Zahlungen für die "Orel" und die "Jakut" einzustellen. Den Inhalt dieses Telegramms teilte ich Kapitän Kititzyn in einem offiziellen Schreiben mit. Er wandte sich darauf erst an unseren Konsul, mit dem er scheinbar große Freundschaft geschlossen hatte, und dann an unseren Gesandten in Kairo; doch konnten beide an dem Beschluß der Direktion nichts ändern. Wie ich aus anderer Quelle erfuhr, hatte Kititzyn überall das Gerücht verbreitet, ich wolle die beiden Schiffe aushungern. Zuletzt wandte er sich an den in Port Said stationierten englischen Kreuzer und erzählte dem Kommandanten, daß wir die Leute hungern ließen. Dieser rapportierte seinem Admiral, der beschloß, beiden Schiffen genügend Proviant zu geben, damit sie Konstantinopel oder einen serbischen Hafen erreichen könnten. Obgleich Kititzyn ständig über Mittellosigkeit klagte und von mir

persönlich 10 Pfund geliehen hatte, waren an Bord große Gesellschaften gegeben worden, wozu verschiedene neue Bekanntschaften aus Port Said eingeladen worden waren. Die Bescheinigung über die geliehenen 10 Pfund besitze ich eben noch. Die "Jakut" verließ Port Said und ging nach der Krim, die "Orel" dagegen ging nach Kataro und hatte als Passagiere auch die Frau des Konsuls, eine Serbierin und einen Holzhändler, Mister Daniels, mit. Letzterer hatte scheinbar die Absicht, die Unkenntnis Kititzyns in kaufmännischen Sachen auszunutzen, um mit ihm eine Charter zu schließen, die das Schiff nicht würde einhalten können, um es sich dann anzueignen. Der Dampfer "Orel" war vor dem Kriege ein Post- und Passagierdampfer gewesen, der die ständigen Touren zwischen Wladiwostok und Japan unterhalten hatte. Sie machte leicht 14 Meilen. Unter Kititzyns Führung und seinen Ingenieuren konnte er aber kaum seine 8 Meilen schaffen. Über das Auslaufen der "Orel" und die möglichen Absichten des Herrn Daniels berichtete ich sofort telegrafisch meiner Direktion in Konstantinopel, die von sich aus einen Kapitän und einen Ingenieur nach Kataro schickte.

Laut den Abmachungen der russischen Regierung und der Freiwilligen Flotte war die "Orel" der Marine als Schulschiff mit der Bedingung übergeben worden, daß das Schiff nach Beendigung des Krieges in demselben guten Zustande zurückgegeben werden sollte. Der Krieg war beendet und die Freiwillige Flotte hatte das volle Recht, den Dampfer zurückzuverlangen. In Kataro hatte sich Kapitän Kititzyn entschlossen, das Schiff dem neuen Kapitän, einem Herrn Titoff, zu übergeben, versuchte aber, vor der Übergabe verschiedene Gegenstände an Land zu veräußern, was ihm aber nicht gelang. Der Dampfer hißte nach der Übergabe wieder die russische Handelsflagge und aus den Marinezöglingen wurde eine Mannschaft angeworben. Auch einige Offiziere blieben an Bord als Steuerleute. Titoff fand eine Ladung nach Alexandrien, wo er nach einiger Zeit eintraf. Maschinen und Kessel waren in einem solchen Zustande, daß er unterwegs mehrere Mal stoppen mußte und bei stärkerem Gegenwinde sich kaum vorwärts bewegen konnte. Nach dem Löschen in Alexandrien wurde das Schiff quasi aufgelegt und diverse Versuche gemacht, es zu verkaufen. Ich hatte eine ganz gute Gelegenheit, doch die Direktion wollte nicht auf die Bedingungen eingehen, hatte aber selbst Verbindungen mit einer Gesellschaft in England aufgenommen und "Orel" schließlich doch nach England verkauft.

Zur Überführung nach England waren ein englischer Kapitän, zwei Steuerleute und zwei Meister nach Alexandrien gekommen. Das Schiff wurde ge-

reinigt und die Maschinen überholt. Als Mannschaft wurden Kadetten aus der bisherigen Mannschaft angemustert. Wie ich später hörte, war die "Orel", die einen anderen Namen erhalten hatte, direkt nach England mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 Meilen gelaufen.

Nach Abfahrt der "Orel" hatte ich noch einige Dampfer, die der Freiwilligen Flotte verblieben waren, aber es wurde alles spärlicher, mein Gehalt wurde stark gekürzt, ich mußte meine Wohnung aufgeben, alles nicht unbedingt nötige Mobiliar verkaufen und zog in eine billige Pension, wo ich mich in einem Zimmer einrichtete. Von der Direktion, die bald in Konstantinopel bald in Paris residierte, wurden die Nachrichten seltener. Ich hatte gebeten, gewisse Gelder mir zukommen zu lassen, die die Freiwillige Flotte mir schuldete, wurde aber immer wieder gebeten, auf diese Summe zu warten. Schließlich waren alle meine Quellen erschöpft und zum 31. Dezember 1922 kündigte ich endgültig meinen Dienst in der Freiwilligen Flotte auf.

Vorher schon hatte ich mich um eine andere Stellung bemüht und erhielt auch einen Posten als Assistent of the General Director and Manager in der englischen Gesellschaft "Manzaleh", Kanal und Navigation Compagnie, mit einem sehr bescheidenen Gehalt. Der Manager, Mr. Murrell Wright, hatte die Konjunktur wohl ausgenutzt. Er wußte, daß meine Lage keine schöne war und hatte deshalb das Gehalt auf ein Minimum gedrückt. Diese Gesellschaft unterhielt eine Dampfverbindung auf dem Manzaleh-See nach Damiata, an der östlichen Nilmündung und eine Schlepplzugverbindung durch den großen Kanal von Ismaelia am Suezkanal nach Kairo.

Meine Arbeit bestand hauptsächlich im Instandhalten des schwimmenden Materials, Kohlenversorgung der Schlepper und in jeder Art Assistenz dem Direktor. Das Instandhalten des schwimmenden Materials war nicht leicht, denn Herr Murrell Wright liebte für solche "Kleinigkeiten" so wenig wie möglich auszugeben und wir hatten öfters Meinungsverschiedenheiten darüber.

Jeden Sommer fuhr der Direktor auf 2 - 3 Monate nach England und ich vertrat ihn in seiner Abwesenheit. Seine Frau, zwei Töchter und ein Sohn, damals etwa zehn Jahre alt, waren nett und freundlich zu mir. Zu Weihnachten mußte ich immer zum Christmas-Dinner mit dem obligaten Plumpudding etc. kommen. Die Stellung in der Gesellschaft war keine angenehme, aber ich habe trotzdem vieles gelernt, besonders aber mit Menschen umzugehen.

Im Jahre 1924 bot er mir einen dreimonatigen voll bezahlten Urlaub an und, wenn ich wieder nach Ägypten zurückkehre, eine Gehaltserhöhung. Ob ich zurückkehre, sollte ich ihm spätestens nach eineinhalb Monaten telegrafisch mitteilen.

Ich verließ Port Said am 14. April, auf einem holländischen Dampfer nach Amsterdam. Dort verbrachte ich ein paar Tage bei meinem Neffen. Von dort fuhr ich nach Frankenhausen, wo ich meinen jüngeren Sohn besuchte, der dort studierte. Nach einem Abstecher nach Berlin, zu meiner Schwester, reiste ich schließlich über Stettin nach Reval. Am 9. Mai traf ich dort ein. Meine Familie hatte ich sieben Jahre nicht gesehen. Meine Frau lebte am Strande in Loksä mit einer kranken Nichte. Mein ältester Sohn in Reval. Ich blieb in der Stadt und bemühte mich, irgend eine annehmbare Stellung in der Heimat zu erhalten. Das gelang mir leider nicht und so telegraphierte ich nach Ägypten, daß ich zurückkomme.

Am 20. Juni verließ ich Reval wieder und fuhr über Stettin, Berlin, Frankenhausen, Amsterdam und Rotterdam auf einem holländischen Dampfer nach Port Said.

Dort traf ich pünktlich am 14. Juni zum Termin ein. Es war ein Sonntag, aber ich wußte, daß Mr. Murrell Wright auch dann im Büro zu sitzen pflegte, wohin ich dann auch eilte. Zu meinem Erstaunen war dort ein Engländer, Ing. Mr. Pooley. Da ich es aber schriftlich hatte, daß nach meiner Rückkehr eine Gehaltserhöhung erfolgen würde, beachtete ich ihn weiter nicht.

Meine Stellung wurde jetzt nur anders benannt, ich wurde als Marine-Superintendent bezeichnet, meine Hilfstätigkeit beim Direktor wurde damit eingeschränkt. Mit Mr. Pooley freundete ich mich bald an, auch seine Frau war sehr angenehm. Ich besuchte sie oft. Er war nicht nur ein guter Mensch, er besaß auch ein schönes Zeichentalent und hatte verschiedene außergewöhnliche Eigenschaften. Er war in Indien, Argentina und Columbien gewesen. Er erzählte mir, daß er niemals mit seiner Mutter korrespondiert, sondern sich mit ihr stets nur telepathisch unterhalten hätte. Einmal erzählte er mir folgendes: er hatte einen Traum, indem er sich in einem Bungalow schlafend sah. Er sieht weiterhin im Traum, wie er aufwacht und den Sonnenaufgang erlebt, wie er dann auf den Balkon hinaustritt, die Stufen in einen Garten hinuntergeht und ein Pförtchen öffnet, das auf eine wunderschöne Bucht führt. Auf dem gegenüberliegenden Ufer der Bucht erglänzten in den ersten Sonnenstrahlen Berge eigentümlicher Formation. Als er

nun wirklich erwachte, war der Traum so lebhaft in seinem Gedächtnis, daß er den Ausblick auf die Bucht und die Berge aufzeichnete und diese Zeichnung seiner Mutter schickte. Etwa nach einem Jahr war er wieder in London, und zwar auf der Suche nach einer Stellung. Er wohnte in einem kleinen Family Hotel. Eines morgens tritt er ins Lesezimmer, wo sich nur ein ällicher Herr befand, der mehrere Zeitungen vor sich hatte und augenscheinlich Anzeigen studierte. Dabei entfiel ihm eine Zeitung. Mr. Pooley hob sie auf und die Herren machten sich bekannt. Der alte Herr sagte, er brauche durchaus einen Ingenieur zum Eisenbahnbau, und zwar sofort. Pooley erwiderte, daß er zu seinen Diensten stehe. Nach einer kurzen Aussprache wurden sie sich einig und nach zwei Tagen fuhr er über Liverpool nach Westindien. In Havanna mußte er auf einen kleinen Dampfer, um seinen Bestimmungsort zu erreichen. In der Nacht kam er an und wurde in irgend ein Bungalow gebracht. Müde von der Reise legte er sich sofort hin. Am Morgen erwachte er und das Zimmer kam ihm so merkwürdig bekannt vor. Er springt auf, geht über die Veranda in den Garten, öffnet ein Pfortchen und sieht das Panorama, das er etwa vor einem Jahr im Traum gesehen hatte. Als Photograph nahm er sofort seine Kamera und fixierte das Bild bei Sonnenaufgang. Einen Abzug davon schickte er seiner Mutter. Wie er mir erzählte, waren Photo und seine Zeichnung fast identisch.

Von seinen Zeichnungen ist mir besonders das Bild seiner Schwiegermutter im Gedächtnis geblieben. Eine ältere Dame auf einen Stock gestützt steht unter einem Kastanienbaum, von dem die Blätter fallen. Schaut man genauer hin, so konnte man erkennen, daß jedes Blatt eine weibliche Figur war und keine einzige glich der anderen.

In Port Said beschäftigte er sich viel mit Radioanlagen; er wollte durchaus irgend welche Wellen und Laute aufnehmen, die aber nicht von einem anderen Apparat ausgehen. Er bastelte viel und hörte mit Kopfhörern. Mein Verhältnis zu Murrell Wright wurde immer unangenehmer. Regelmäßig verkürzte er mein Gehalt, das schließlich niedriger war als das unseres jüngsten Clerks, eines Eingeborenen. In aller Stille hatte ich mich nach einer anderen Arbeit umgesehen und hatte die Einwilligung des Direktors der English Kooling Co. erhalten, bei ihnen einzutreten. Diese Firma hatte außer großer Kohlenlager die Agentur für die P. & O. Dampfer, sowohl als auch der Australischen Common Wealth Dampfer und zeitweilig auch die Khedivial Mealsteamer. Der Direktor wünschte, ich sollte mich besonders mit allen Transit Operationen bekannt machen, um späterhin einen Italiener, der diese Stellung be-

kleidete, zu ersetzen. Dieser, ein gewisser Herr Tomaso, war herrschsüchtig und eigenmächtig und in seiner Abteilung hatte er fast nur Italiener angestellt. Am 25. März 1927 rief mich Herr Murrell Wright in sein Kabinett und teilte mir mit, die Zeiten seien so schlecht, er könne mich nicht weiter behalten. Ich erwiderte nichts, sondern verließ ihn und übergab sofort alle meine Bücher, Listen usw. Mr. Pooley. Die Stellung in der English Kooling Co. war mir ab 1. April sicher. Am 31. März ging ich ins Kabinett zu Murrell Wright und sagte ihm, ich hätte alles Herrn Pooley übergeben und verlasse die Gesellschaft. Er behauptete, er hätte mich nicht entlassen, worauf ich sagte, daß am 25. seine Äußerungen nicht mißzuverstehen gewesen wären und ich sie als eine Entlassung aufgefaßt habe. Er wollte aufstehen und mir die Hand reichen, doch ich legte die Hände auf den Rücken, verneigte mich und ging hinaus.

Herr Pooley hatte im Nebenzimmer die Unterredung gehört, rieb sich die Hände und sagte lachend: "Bravo, well done!"

So schied ich aus der Manzaleh Co. Das Büro der English Kooling Co. lag gegenüber der ersteren. Am ersten April am Morgen ging ich in mein neues Dienstlokal. Ich traf Pooley und zwischen den beiden Büros drückten wir uns freundschaftlich die Hand. Wir sprachen laut und Murrell Wright, der immer sehr früh in seinem Kabinett war, mußte unser Gespräch gehört haben.

Der neue Dienst war nicht leicht. Dampfer kamen und gingen täglich bei Tag und bei Nacht und hielten sich nie lange auf. Oft habe ich nicht mehr als 2 - 3 Stunden Schlaf in 24 Stunden gehabt. Dr. Sander, bei dem ich wohnte, meinte, daß man in meinem Alter solche Strapazen nicht lange würde aushalten können. Spät abends am 4. Juli 1927, wir hatten am Tage viel Schiffe gehabt, mußten wir noch einen P. & O. Dampfer löschen. Eine große Luke war halb geöffnet und am nichtgeöffneten Teil war ein Lukendeckel herausgenommen worden, unter dem sich die Sprossen zum Herabklimmen in den Raum befanden. Ich wollte einem meiner Kollegen auf der anderen Seite der Luke irgendetwas sagen, sprang auf die Luke und - weiter kann ich mich an nichts mehr erinnern.

Nach einigen Tagen erwachte ich im englischen Hospital. Wie ich später hörte, war in dem Moment, als ich auf die Luke sprang, für eine kurze Zeit das elektrische Licht verlöscht. Der offene Teil der Luke war rechts von mir und ich wußte, daß dort ein Abgrund sei, ich habe mich wohl zu sehr links gehalten; dabei trat ich wohl in das geöffnete kleine Loch, fiel mit der lin-

ken Seite gegen die scharfe Lukenkante, drehte mich im Fall um und fiel dann flach mit der rechten Seite aufs erste Zwischendeck. All das erfuhr ich aber erst viel später. Meine Genesung ging langsam vor sich, ich hatte mir mehrere Rippen geknickt; außerdem muß die innere Hirnschale irgendwie gebrochen oder geplatzt gewesen sein, denn als ich ganz zur Besinnung gekommen war, bemerkte ich zu meinem Schreck, daß ich alles doppelt sah. Auf diese Beschädigung wurde im Hospital nicht acht gegeben. Auch war mein rechter Oberschenkel sehr schmerzhaft. Der Arzt meinte, das seien Kleinigkeiten, die man nicht weiter zu beachten brauche. Erst nach vielen Wochen bildeten sich dort grüne und gelbe Flecken. Der Schlag muß ein sehr harter gewesen sein. Im ganzen lag ich 51 Tage im Krankenhaus, war aber noch nach meiner Entlassung aus demselben arbeitsunfähig. Mein Gang war schwankend und es fiel mir schwer, Treppen hinunter zu gehen, weil ich immer zwei Reihen Stufen sah und nie recht wußte, welches die richtigen sind. Oft kam es vor, daß, wenn ich etwas greifen wollte, ich einfach vorbeigriff. Eine Wiener Kapazität, Augenarzt, hatte mich untersucht und gesagt, daß die Diplopie unheilbar sei, allenfalls von selbst vergehen würde, aber in meinem Alter schwerlich ganz vergehen werde. Mit der Zeit hat sich das Übel jedoch gegeben und ich kann meine Augen jetzt einstellen, so daß ich geradeaus alles normal sehe. Die Sehkraft hat in keiner Weise gelitten.

Spezialisten hatten mir ein Attestat ausgestellt, daß ich bis 30 % meiner Arbeitsfähigkeit verloren hätte. In der Kooling Co. war es leider nicht üblich, die Angestellten zu versichern und ich konnte nicht auf einen Schadenersatz rechnen. Der Direktor Mr. Broach, ein reizender alter Herr, hatte es bei den Direktoren in London durchgesetzt, daß mir, vom 1. Januar 1928 an gerechnet, ein Jahresgehalt ausgezahlt wurde. Bis dahin bezog ich mein volles Gehalt und auch die Hospitalkosten waren von der Firma bestritten worden. Eine andere Stellung in Ägypten nach dem Unfall zu finden, war nicht denkbar, so entschloß ich mich, in meine Heimat zurückzukehren.

Meine alten Freunde in Riga hatten von meinem Unfall gehört und auch, daß ich infolgedessen z. T. arbeitsunfähig geworden sei, und ich erhielt im Laufe des Januar mehrere Briefe mit eingelegten Schecks. Diese Freundschaftsbe-weise rührten mich tief.

Am 5. Februar verließ ich endgültig Port Said. Ich hatte dort im ganzen 122 Monate verbracht und der Abschied fiel mir nicht ganz leicht. Über Genua und Southampton gingen wir nach Rotterdam, von wo ich nach Amsterdam fuhr zu einem Neffen und bei ihm eine Woche verbrachte. Von dort fuhr ich

nach Rostock zu meinem jüngeren Sohn, der eine Stellung auf einer Flugzeugwerft hatte. Bei ihm blieb ich über einen Monat. Ich fuhr von dort nach Leipzig zu alten Petersburger Freunden und nach Berlin. Dann über Stettin endlich nach Reval, wo ich am 9. April 1928 eintraf.

Ich versuchte auf verschiedenen Stellen einen Erwerb zu finden, was mir nicht so bald gelang. Endlich, im Jahre 1930 wurde ich vom Revaler Börsenkomitee zum Schiffsexperten gewählt und seitdem arbeite ich im Hafen mit meinem alten Kollegen Kapitän Attemann zusammen, dem früheren Führer des Eisbrechers "Stadt Reval". Täglich tauschten wir mit ihm unsere Erinnerungen aus und füllten damit die unfreiwilligen reichlichen Pausen, weil die Schifffahrt gegen früher sehr abgenommen hatte.

Wie ich schon früher angedeutet hatte, war mein jüngerer Sohn mit der "Orel" aus Ostasien in Ägypten eingetroffen. Seinen Geburtstag feierte er bei mir mit seinen Kameraden von der "Orel". Einige Tage nach seiner Ankunft erhielt ich einen Brief aus Rußland von meiner Familie, in dem sie mir in den grellsten Farben die dortigen Zustände schilderte. Von dem Gelde, das ich versucht hatte über Wladiwostok ihnen zukommen zu lassen, hatten sie nichts erhalten. Im August kam ein zweiter Brief, in welchem meine Frau mich bat, auf irgend eine Weise ihre Lage zu erleichtern. Ich hatte mit meinem Sohn eine längere Besprechung und schlug vor, selbst nach Estland zurückzukehren, um sie dort auf irgend eine Weise aus Rußland zu befreien. Mein Sohn protestierte aufs energischste und schlug vor, daß er hinüber fahren würde, ich dagegen sollte in Ägypten bleiben, um so viel wie möglich zu verdienen und regelmäßige Unterstützungen abzuschicken, wie wir es auch machten. Durch meine Verbindungen erfuhr ich, daß in Kürze ein größeres schwedisches Motorschiff erwartet würde, welches direkt nach Göteborg gehen sollte. Das genaue Datum und die Stunde der Ankunft dieses Schiffes konnten wir erst einige Stunden vorher erfahren. Und zwar sollte es um 6 Uhr früh ankommen und nach zwei oder zweieinhalb Stunden wieder auslaufen. Kaum war es vertäut, waren wir auch schon an Bord; ein mir bekannter Schwede, der den Kapitän gut kannte, war mit uns gekommen. Durch ihn heuerte sich mein Sohn nur für die Überfahrt als Matrose an, Seine Habseligkeiten waren schon gepackt und kurz vor der Abfahrt brachte ich ihn an Bord. Ich gab ihm eine größere Summe Geld mit und hatte noch Zeit, an Land zu gehen als das Schiff auch schon ausfuhr. Von meinem Balkon aus winkte ich noch hinüber und als Antwort zeigte mir mein Sohn seine Hände, die bereits schwarz waren. In Göteborg angekommen

fuhr er sofort nach Stockholm, wo er sich ein Visum für Estland ausstellen ließ, wie er mir schrieb. In Reval fing er gleich an, für die Mutter und den Bruder eine Einreiseerlaubnis durch Bittschriften zu erwirken. Es dauerte aber trotz aller Bemühungen bis zum Jahre 1921, in dem meine Frau endlich nach Reval kommen konnte, wo sie von meiner ältesten Schwester aufgenommen wurde. Mein älterer Sohn, der gezwungenermaßen noch in der Sowjetflotte diente, ließ sich als estländischer Bürger optieren und im Jahre 1922 kam auch er mit seiner Frau herüber. Er versuchte anfangs in die estländische Flotte aufgenommen zu werden, was ihm aber nicht gelang. Hin und wieder fand er temporäre Arbeit. Schließlich entschloß er sich, sich wieder ganz dem Seemannsleben zu widmen. Um aber sein Steuermannsdiplom zu erhalten, mußte er zwei Jahre als Matrose auf Segelschiffen fahren. Eine Reise nach England machte er schon als Steuermann. Nachher fuhr er auch als Steuermann auf verschiedenen Dampfern des Baltischen Bergungsvereins, ging aber schließlich zu einer Reederei über, auf deren Dampfern er sich zum ersten Steuermann heraufarbeitete. Sein Kapitänspatent hatte er bereits Ende 1931 erhalten, aber wie die Verhältnisse in Estland lagen, mußten alle Kapitäne auch Mitreeder sein. Und so fährt er heute noch als erster Steuermann.

Die ältere Nichte meiner Frau, von Rahden, war in Petersburg an der Schwindsucht erkrankt. Sie war mehrfach nach Estland gekommen, wo sie mit meiner Frau in Loksa in unserer Villa lebte. In den Jahren 1928/29, in denen ich bereits in Reval war, war sie auch dort, ihre Gesundheit wurde immer schwächer und im November 1929 starb sie in Loksa und wurde auch dort beerdigt.

Mein jüngerer Sohn Andreas, hatte in Reval alles Mögliche versucht, aber nichts war ihm richtig gelungen. Schließlich entschloß er sich, nach Deutschland zu gehen und in Frankenhausen Flugzeugbau zu studieren. Das Studium dauert offiziell drei Jahre. Er machte es aber möglich, nach nicht vollen zwei Jahren sein Schlußexamen zu machen. Vor seiner Abfahrt nach Frankenhausen hatte er in Reval geheiratet. Seine junge Frau folgte ihm dorthin. In der Zeit war meine Stellung in Port Said immer schlimmer geworden und ich konnte meiner Familie nur sehr wenig Geld schicken. Nach Beendigung des Technikums arbeitete mein Sohn in Kassel, dann in Warnemünde, wo er sich zum Chef des Konstruktionsbüros heraufarbeitete. Er lebte in Rostock und besuchte gleichzeitig die Universität, um seinen Doktor phil. zu machen, was leider nicht auskam, da es an Mitteln fehlte. Mein Sohn wurde deutscher Reichsangehöriger und hat neuerdings eine Stelle im Konstruktionsbüro der Fokke Wulf Werke in Bremen.

Seit 1921 begann ich mich ganz zufälligerweise für theosophische Bücher zu interessieren, ich sage zufällig, denn ganz unmotiviert ging ich in einen kleinen Bücherladen in Alexandrien, und da ich Zeit hatte, fing ich an, in allen möglichen alten Büchern herumzukramen. Da kam mir das Büchlein von Krishnamurti "Zu den Füßen des Meisters" in die Hände. Es gefiel mir und außer einigen anderen kleinen Broschüren erstand ich mir das Buch. Ich hatte bis jetzt nie etwas von der Theosophischen Gesellschaft gewußt oder gehört. In einer der kleinen Abhandlungen fand ich einen Zettel mit der Adresse der Gesellschaft in Alexandrien. So wurde ich mit dem Sekretär der dortigen Abteilung bekannt. Bei meinen häufigen Besuchen in Alexandrien war ich auch ständiger Gast der dortigen Versammlungen. Diese waren nicht groß. Durch Vermittlung eines Amerikaners, eines Zahnarztes, wurde ich mit allem näher bekannt und er gab mir auch größere Werke zum Lesen. Selbst kaufte ich mir auch die "Entschleierte Isis" von Helene Blavatsky und mehrere andere Theosophische Werke. Durch das Studium der Theorien wurde ich allmählich überzeugt und ganz von selbst, ohne jeglichen äußeren Zwang, wurde ich Vegetarier und Antialkoholiker. Späterhin bin ich wieder aus der Gesellschaft ausgetreten, denn die Zugehörigkeit zu ihr legte Mitgliedern viel unnützen Zwang auf, der eigentlich in die Theosophische Theorie garnicht hineinpaßte. Der Präses, Frau Anny Besant, als auch der von ihr so sehr protegierte junge Krishnamurti und auch andere Spitzen der Gesellschaft passierten auf ihren Reisen nach und aus Europa ein oder zweimal im Jahr Port Said. Ich hatte so Gelegenheit, ihre persönliche Bekanntschaft zu machen. Als Persönlichkeit machte Krishnamurti auf mich einen tiefen Eindruck. Sein Auge und seine ungewöhnliche Freundlichkeit wirkten auch auf den unvoreingenommensten Menschen. Es war mir vergönnt, dreimal Gespräche mit ihm unter vier Augen zu führen. Diese haben einen unauslöschlichen Eindruck hinterlassen. Das letzte Mal habe ich ihn auf seiner Durchfahrt nach Europa im Januar 1928, ein halbes Jahr nach meinem Unfall auf dem P. & O. Dampfer, gesehen. Ich erzählte ihm von diesem Erlebnis und es kann kaum eine Mutter um ihr Kind so besorgt sein, wie er es war, als wir zusammen von Bord und an Land gingen. Wie wir uns trennten, fühlte ich, daß wir uns wohl nie wiedersehen werden. Vor einigen Jahren hat sich Krishnamurti von der Theosophischen Gesellschaft losgesagt, nicht aber von der Theosophischen Lehre als solcher. Obgleich ich nicht mehr zur Theosophischen Gesellschaft gehöre, stehe ich doch mit verschiedenen gleichdenkenden Menschen in Verbindung und zusammen streben wir weiter.

Rudolf Faehlmann

Rudolf Karl Axel Faehlmann was born on December 26 1864 in Reval/Tallinn where his father was harbourmaster.

1882-1885 Imperial Marine School in St Petersburg. During leave (Sept. 1883) he helped to rescue the crew of the Italian brig "Katharina" which had come adrift in the roads of Reval during a storm. For this he was awarded the Rescue Medal in silver by Alexander III.

1887-1888 Specializing as navigation officer in St Petersburg

1889-1891 On board the frigate "Wladimir Monomach" on a voyage to the Far East, from Piraeus in company with the "Pamjat Asows" with the successor to the throne Nikolai Alexandrowitch on board.

1892 Left the "Monomach" and enrolled in the Siberian Fleet. Served on the gunboats "Manschur" and "Korojets".

1897 In the Voluntary Navy, sailed between Wladiwostok and Europe.

1904-1917 Master of the icebreaker "Jermak", at the time the world's largest (St Petersburg/Reval/Riga).

1905-1906 Expedition to the Arctic Ocean with the "Jermak"

1917 Left the "Jermak" and the Imperial Navy and became agent for the Voluntary Navy in Port Said.

For his services on board the "Jermak" he was awarded the Danish Dannebrogorden, the Norwegian St. Olafs Order, the Prussian Order of the Red Eagle, the Russian Wladimir Order IV class and III class to be worn around the neck and the Russian St. Anna Order II class with sword.

1928 Had a severe injury and left the Voluntary Navy and returned to Tallinn.

1930 Expert to the Tallinn Harbour Authorities

1939 Migrated to Germany at the outbreak of World War II

1942 Died in Posen /Poznan on September 3.

In the 1910s Rudolf Faehlmann was Vice Commodore to the ESYC yacht Club. He was elected Honorary Member of ESYC.

He has recorded his life up to 1935 in his autobiography "Mein Leben", privately published in Kiel (Germany) in 1964

2011-02-05 GF jr (grandson)

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU



1-11-00657