

I N H A L T

I. DAS LEBEN IN DER RUSSISCHEN	SEITE
MARINE	1
II. SEBASTOPOL	25
III. IN DER UNTERSEEBOOTSSCHULE	46
IV. DER KRIEG	56
V. UMSTURZ UND BÜRGERKRIEG .	120
VI. DAS ENDE	167

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

	SEITE
DER HAFEN VON SEBASTOPOL. SÜDLICHE BAI	16
DAS U. BOOT „KRAB“ IM HAFEN VON SEBASTO- POL. ERSTER VERSUCH MIT MINENLEGEN	16
RUSSISCHES U. BOOT VOR DEM BOSPORUS . .	64
ADMIRAL KOLTSCHAK HEFTET DEM KOMMAN- DANTEN DER „KRAB“ DAS ST. GEORGS- KREUZ AN	64
DER KREUZER „PRUTH“ (DER FRÜHERE TÜRK. KREUZER „MEDSCHIDIÉ“)	112
DAS GROSSKAMPFSCHIFF „KAISERIN MARIE“ VOR SEBASTOPOL	112
EXPLOSION DES GROSSKAMPFSCHIFFES „KAISERIN MARIE“ AUF DER REEDE VON SEBASTOPOL. 20. OKTOBER 1916	160
MARSCHALL PÉTAİN BESICHTIGT DIE RUS- SISCHE MARINESCHULE IN BISERTA . . .	160

I. D A S L E B E N I N D E R R U S S I S C H E N M A R I N E

Ein schöner Maientag. Das Kreuz der Kathedrale und die Turmspitze der Admiralität blinken in der Sonne. Ein Kanonenschuß — Mittag. Heute ist ein besonders freudiger Tag, und die Strahlen der Sonne dünken uns leuchtender als sonst. Wir wurden soeben zu Seekadetten¹⁾ ausgemustert. Klopfenden Herzens blicken wir daher der Zukunft und dem heißersehten Meer entgegen.

Nachmittags lege ich meine neue Uniform an. Ich habe einige Besuche vor. Am folgenden Tag werde ich mit meinem ganzen Jahrgang vor den Admiral berufen, der uns unser Ernennungspatent überreicht. Nach dieser Feier treten wir unsern Urlaub an; ich fahre nach Moskau, zu meinen Eltern. Am selben Abend trugen die Petersburger Züge etwa hundert Seekadetten, die vor der Kreuzung noch vierzehn Tage ihre Freiheit genießen durften, nach allen Winkeln des ungeheuren Rußland. Wie angenehm, einen Waggon II. Klasse zu besteigen. Bis dahin war dies für uns eine verbotene Frucht gewesen. Die Zöglinge reisen III. Klasse, wie die Soldaten und Matrosen. Auch unterhielt es uns, ein wenig großzutun und die Offiziere und Soldaten der Landmacht in Verlegenheit zu setzen, die vielleicht nie Seekadetten in Uniform gesehen hatten und nicht recht wußten, wie sie sich uns gegenüber verhalten sollten. Mein Reiseziel, Moskau, ist in dieser Hinsicht wohl so fern dem Meere gelegen, daß Seeleute dort fast unbekannt sind. Ein Kadett ist ein seltener Gast, folglich ist ihm alles erlaubt, was ich mir während meines rasch verfließenden Urlaubs zunutze machte.

Die Zeit verstreicht schnell, und schon muß an die Heimkehr nach St. Petersburg gedacht werden. Der Eilzug wartet auf

¹⁾ In der russischen Marine werden die Zöglinge der Marineakademie, nachdem sie ihre Studien vollendet und die Schlußprüfungen bestanden haben, zu Kadetten ernannt und dann zur Vervollkommnung ihrer maritimen Ausbildung auf verschiedenen Einheiten eingeschifft.

dem Bahnhof, das Zeichen zur Abfahrt ertönt. Ich küsse eine liebe kleine Hand, die ein Veilchensträußlein hält. Dann entführt mich der Zug nach Norden. Eine kurze Nacht voll Erinnerungen und Zukunftsträumen. Am Morgen der Petersburger Nebel. Der Zug fährt in die Halle und hält an. Ein elender Mietwagen bringt mich zu einem mir wohlbekannten Hotel. Es bleibt mir eben noch Zeit mich umzukleiden, und schon bin ich in der Admiralität.

Ich habe meine Bestimmung auf die ‚Rurik‘ bekommen, die vor Kronstadt liegt. Die ‚Kotlin‘, ein kleiner Raddampfer, wird mich langsam hinführen. An der Mündung der Newa, im Finnischen Meerbusen, sehe ich vor meinen Augen die neuen Kreuzer ‚Gangut‘ und ‚Poltawa‘ vorüberziehen, die Hellingen und den alten Kreuzer ‚Oleg‘, der vor Tsuschima entkam. Da steigt klar und deutlich das Bild der früheren, in Grund geschossenen ‚Rurik‘ vor mir auf. Ein alter Matrose, ein treuer Freund meiner Kindertage, war an Bord gewesen und hatte das Ende des Kreuzers miterlebt. Oft erzählte er mir von diesem Todeskampf. Sein schlichter, genauer Bericht hat sich in mein Gedächtnis eingegraben. Ich glaube, damals habe ich den Entschluß gefaßt, Seemann zu werden. . . . Die ‚Rurik‘ steuert nur schwer; rings um sie schlagen Granaten ein. Sie verringert ihre Geschwindigkeit. Das Steuer versagt den Dienst, überall an Bord brechen Feuersbrünste aus. Der Kommandant wird auf der Brücke getötet. Alle Offiziere sind tot oder verwundet. Das Deck, die Batterien sind mit Leichen übersät. Das einzige, noch brauchbare Geschütz schießt weiter, um das ununterbrochene feindliche Feuer zu erwidern. Doch inmitten eines Orkans von Geschossen bekommt das arme Schiff allmählich Schlagseite. Die Fahrzeuge ringsum schließen sich enger zusammen. Die beiden Nebenschiffe¹⁾ ‚Rossija‘ und ‚Gromoboj‘, die flinker sind und stärker bestückt als die ‚Rurik‘, trachten ihr zu Hilfe zu kommen und das feindliche Feuer auf sich zu lenken. Vergebens. Die Stärke siegt, und die arme ‚Rurik‘ beginnt zu sinken. Noch einige Treffer, wie Todeszuckungen, und alles ist vorbei. Die ‚Rurik‘ wird

1) Gehört ein Fahrzeug zum Verbande, so heißen seine Nachbarn ‚Nebenschiffe‘. In Kiellinie hat ein Kreuzer also ein Nebenschiff vor und eines hinter sich.

von den geheimnisvollen Tiefen des Ozeans verschlungen. Nur ihr Name bleibt, ein Sinnbild des Ruhms und der Ehre. Ich bin bereit alles zu opfern, um diese Überlieferung fortzusetzen. Dazu aber heißt es noch lernen. . . . Jäh werde ich durch einen meiner Kameraden, der gleichfalls auf der ‚Kotlin‘ fährt, aus meinen Träumen gerissen.

„Grüß Gott, alter Junge“, sagt er mir. „Auf welchem Fahrzeug schiffst du dich ein?“

„Auf der ‚Rurik‘.“

„Nicht möglich! Ich auch. So bleiben wir also beisammen.“

„Ich konnte aber die ‚Rurik‘ unter allen Schiffen im Hafen nicht entdecken.“

„Du bist schlecht unterrichtet, wenn du sie im Hafen suchst. Ehe ich abreiste, erhielt ich einige vertrauliche Winke. Zurzeit ist die ‚Rurik‘ noch für zwei oder drei Tage im Dock, dann gehen wir in See. Du weißt, daß sie Flaggschiff sein wird. Das verheißt uns eine schöne Kreuzung. Der kommandierende Admiral der Baltischen Flotte, mein Lieber, das will etwas heißen.“ Und er begleitet diese Worte durch eine ausdrucksvolle Geste. „Er ist wirklich ein Seemann und hat den ganzen Krieg im Fernen Osten mitgemacht. Er war Befehlshaber der ‚Nowik‘ und der ‚Sebastopol‘. Bei ihm werden wir in guter Schule sein.“

„Eben jetzt dachte ich an den letzten Krieg und an die alte ‚Rurik‘.“

„Wahrhaftig! Ich desgleichen, und ich muß dir gestehen, daß mich diese Erinnerung ein wenig entmutigt.“

„Nein, dem muß man sich widersetzen, lieber Freund, und an die Zukunft denken. Zum Teufel, wir sind jung und werden es besser machen. Im übrigen legen wir gleich an, gehen wir dann an Bord der ‚Rurik‘.“

„Ja richtig, ich habe dir nicht gesagt, daß wir im ganzen unser sieben in der Kadettenmesse¹⁾ sein werden. Unterwegs

1) Wenn die Seekadetten eingeschifft werden, haben sie noch nicht Offiziersrang und folglich keinen Zutritt zur Offiziersmesse. Sie besitzen, meist mittschiffs, zwischen der achtern gelegenen Offiziersmesse und dem vorne befindlichen Mannschaftsraum, eine eigene Messe. Daher die englische Bezeichnung "midshipmen" für die Kadetten, die die Mitte des Schiffes bewohnen.

will ich dir die Kameraden nennen, mit denen wir beisammen sind.“

Wir gehen an Land. Der Lagerschuppen, die Ingenieur-Kriegsschule Zar Nikolaus' I., der Wohnsitz des Festungskommandanten, die Maschinistenschule liegen an unserm Weg. Dann der Stadtpark mit dem Standbild Peters des Großen und seiner ruhmvollen Inschrift. Wir gelangen zu den Docks. Ein ungeheures Kriegsschiff mit drei Schornsteinen füllt eines der Docks vollkommen aus. Sein Rumpf ist schon gestrichen, bald wird es bereit sein. Es ist die ‚Rurik‘.

Der Wachoffizier, ein junger Oberleutnant z. S. aus dem nächstälteren Jahrgang, empfängt uns mit einiger Zurückhaltung. Er ist bereits Offizier, war schon zur See und läßt uns das fühlen. Nachdem er unsern Gruß erwidert, ruft er einen Matrosen: „Planton, führe die Herren zum Ersten Offizier.“ In zwei Minuten sind wir dort. Eine kurze Unterredung. „Ich melde gehorsamst meine Einschiffung auf ‚Rurik‘.“

„Guten Tag, meine Herren, Ihre Namen? — Planton, zeige den Herren ihre Messe.“ Dieser Bursche, ein ganz junger, doch schon des Borddienstes gewöhnter Matrose, eilt rasch und gewandt in die Batterie. Er ist bereits mit all den Fallen vertraut, die ein Kriegsschiff den Laien stellt. Wir können ihm nur mühsam folgen. Das Batteriedeck ist düster, und wir straucheln bei jedem Schritt. Wir kennen uns auf großen Schiffen noch nicht aus. Endlich bleibt der Mann stehen und zeigt uns ehrerbietig unsere Messe. Wir sind daheim. Fröhliches Treiben empfängt uns. „Ach, da sind sie! Nun sind wir vollzählig.“ Dann gibt es die üblichen Fragen, den Klatsch, alles was sich Kameraden nach einer Trennung zu sagen haben.

P. ist unser Messeältester¹⁾. Der der Artillerie zugeteilte Kapitänleutnant G. wird unsere Ausbildung leiten. Er betritt die Messe, als wir uns eben häuslich niederlassen. Es ist ein kleiner, beleibter Mann, der würdig aussehen will. Er scheint nicht streng, und, nach dem ersten Blick zu urteilen, wird er nachsichtig sein und uns im Dienst keine Schwierig-

¹⁾ Der Rangälteste der Kadettenmesse hat eine heikle Aufgabe zu erfüllen. Theoretisch gebietet er über alle seine Kameraden. Tatsächlich aber ist seine Autorität gleich Null, und seine Rolle besteht darin, die Verweise des Ersten Offiziers einzuheimsen, wenn eines der Mitglieder der Messe eine Dummheit begangen hat.

keiten machen. Er sagt einige wohlwollende Worte: „Richten Sie sich ein, meine Herren, und sollte es Ihnen an etwas fehlen, so verständigen Sie mich ohne weiteres davon. Auf Wiedersehen!“ Und er zieht sich zurück. Morgen ist der erste Tag unseres Dienstes auf einem Kriegsschiff.

Schrille Hornrufe wecken uns, die „Tagwache“ wird geblasen. In einer Viertelstunde wird die Flagge gehißt¹⁾.

P., unser Messeältester, erhebt sich — von seiner Verantwortung durchdrungen — wie von einer Sprungfeder emporgeschneilt. Derb schüttelt er uns: „Beeilt euch, meine Herren, wir haben nur mehr eine Viertelstunde Zeit, und Ihr wißt, daß wir uns heute morgen dem Kommandanten vorstellen müssen.“ K. wirft ihm einen stumpfsinnigen Blick zu, dann kehrt er uns den Rücken.

Im Nu sind alle bereit, außer K., der weiterschläft. Doch wir sind im ganzen sieben, und der Kommandant weiß es. Wir müssen unbedingt alle sieben dem Flaggensalut beiwohnen, doch es fehlen nur mehr wenige Minuten. P., der sich seiner Verantwortung bewußt ist, ergreift eine Wasserflasche und entleert sie über dem Haupt des Faulenzers. Wir kehren sein Lager von unterst zu oberst; nun liegt er auf dem Boden und ist wach. Während er sich widerwillig ankleidet, überhäuft er uns mit Beschimpfungen. Die Zeit drängt, das Hornsignal zum Hissen des Wimpels am Fockmast ertönt. Wir rasen blitzschnell die Treppen hinan. Alles an Bord ist in Bewegung. Die Offiziere kommen, das Seitengewehr umschnallend, reihen sich nach ihrem Range, steuerbord die Seeoffiziere, die Ingenieure, die Maschinisten, dann wir Kadetten. K. schleicht sich als letzter eilends an seinen Platz. Uns gegenüber, backbord, stehen die Schiffswache, die Bordkapelle und die Deckoffiziere. Die übrige Besatzung ist, scharf ausgerichtet, weiter vorn aufgestellt. — „Stillgestanden!“ befiehlt der Wachoffizier.

Langsam erscheint der Kommandant. Alles, Offiziere wie Unteroffiziere, leistet die Ehrenbezeigung. Ein wenig gebeugt

¹⁾ In allen Kriegsmarinen wird um acht Uhr morgens die Flagge gehißt. Es ist eine erhebende Feier, der der Kommandant und die Offiziere beizuwohnen pflegen. Das Signal „zum Flaggengruß“ wird geblasen, während die Flagge langsam an ihrer Gaffel hochgeht.

in seinem schwarzen Flottenrock, mit dem schwankenden Seemannsgang, nähert er sich dem Ersten Offizier, der ihm entgegentritt. Totenstille herrscht. Der Erste Offizier erstattet dem Kommandanten die Meldung. Alle beide schreiten die Reihe der Offiziere ab und danken jedem einzelnen für den Gruß. Bei uns angelangt, stellt der Erste Offizier uns vor. Der Kommandant drückt jedem die Hand. Dann nimmt er vor der Schiffswache Aufstellung; die Wache grüßt ihn im Chor. Hierauf wendet sich der Kommandant der Mannschaft zu und ruft mit gewaltiger Stimme: „Guten Morgen, Kinder!“. Einige hundert Kehlen antworten ihm fest: „Ich wünsche guten Morgen, Euer Hochwohlgeboren¹⁾.“ „Eine Minute vor acht Glas“, meldet der Wachoffizier. Auf ein Zeichen des Kommandanten befiehlt er: „Klar zum Flaggenhissen!“ Der Läufer schlägt achtmal an die Bordglocke²⁾. „Hißt Flagg' und Wimpell“ Die weiße Flagge mit dem blauen Kreuz schwebt langsam an der Gaffel empor, während die Wache das Gewehr präsentiert und die Kapelle die Hymne Nikolaus' I. spielt. Alle Häupter werden entblößt, alle Blicke folgen der Flagge. Ein feierlicher, eindrucksvoller Augenblick. Die kaiserliche Hymne mit ihren schönen, ernsten, durchdringenden Klängen ertönt über das ganze Schiff. Andächtig lauschen wir. Nach beendeter Zeremonie läßt der Wachoffizier wegtreten, alle bedecken sich, rasch leert sich das Deck.

Das Schiff sollte noch drei Tage im Dock bleiben. So hatten wir Muße, seine Einrichtung zu studieren und konnten, mit dem Taschenbuch in der Hand, alles aufzeichnen, was für uns neu war. Doch bald hatten wir das Stilliegen satt. Es zog uns auf die hohe See.

Endlich werden die Tore des Docks geöffnet, das Wasser ergießt sich lärmend hinein. Zwei Stunden verstreichen, die Fluten steigen längs der Bordwände, die Stützen, die uns hielten, fallen nach und nach und treiben auf dem Wasser. Noch einige Augenblicke, eine leichte Erschütterung, und wir

1) In Rußland üblich gewesene Anrede der Mannschaft an die Offiziere.

2) Die ganzen und die halben Stunden werden an der Bordglocke geschlagen, und zwar ein doppelter Schlag für die ganze, ein einfacher für die halbe Stunde. Die Wachen beginnen um Mitternacht, vier Uhr, acht Uhr usw.

sind flott. Abends liegt die ‚Rurik‘ auf der äußeren Reede von Kronstadt. Ihre mächtigen Schornsteine speien dichten schwarzen Rauch aus.

Wir machen seeklar, um morgen bei Tagesanbruch nach Reval auszulaufen. Dampfer und Pinassen kommen und gehen; die letzten Vorbereitungen werden getroffen, die letzten Besuche ausgetauscht. Alles beeilt sich. Die kalte Sonne des Nordens nähert sich dem Horizont. Ihre letzten Strahlen entflammen die Tausende von Fensterscheiben der Paläste Oranienbaum und Peterhof und klammern sich, ehe sie scheiden, an die Kreuze der Kathedrale von Kronstadt. Die schlafenden Wasser des Finnischen Meerbusens spiegeln in der Ferne undeutlich das „Palmyra des Nordens“ wider¹⁾. An Steuerbord schimmern die drohenden Mündungen der Geschütze des Roten Berges im letzten Glanze. Die Königin der Natur senkt langsam ihren leuchtenden Purpurmantel, gleitet auf den unendlichen Spiegel des Meeres und versinkt. Ein Feuerschein entzündet sich im Westen, verblaßt dann und erlischt. — Nacht und Schweigen. —

Die „Tagwache“ weckt uns frühmorgens. „Alle Mann auf Deck, an die Ankerstationen“, rufen die Pfeifen und Hörner. Das Stampfen auf Deck über unseren Köpfen kündigt von Eile. Jeder begibt sich an seinen Posten. Die Kette hebt sich rasselnd. Endlich erscheint der Anker an der Oberfläche. Das Schiff wendet in den Kurs und nimmt die Fahrt auf. Kronstadt, der Turm der Genieschule entschwinden schnell hinter uns. Die ‚Rurik‘ umfährt den alten Leuchtturm Tolbuchin und gewinnt die hohe See. Die leichte Brise, die sich hebt, erfrischt und ermuntert uns und macht unsere Glieder geschmeidig. Wir atmen frei und fröhlich.

Diese erste Überfahrt bis Reval entzückt uns. Wir spielen wie junge Katzen in Freiheit. Der Tag vergeht wie im Traum. Spät am Abend sichten wir die Insel Nargen, wenden nach Steuerbord und nehmen Kurs auf die Leuchte von Katherinental. Eine Stunde später geht die ‚Rurik‘ auf der Reede von Reval zu Anker.

Wir alle wußten schon, daß der Admiral seine Flagge an Bord hissen werde. Diese Nachricht war keine allzu freudige.

¹⁾ St. Petersburg.

Ein Admiral an Bord bedeutet Verwicklungen und Mehrbelastung im Dienst für jeden einzelnen. Der Erste Offizier war zum Umfallen müde: er mußte die Kommandanten der auf der Reede liegenden Schiffe empfangen, begleiten und wieder zurückführen. Er war genötigt, ununterbrochen auf Deck zu bleiben und alles zu beaufsichtigen. Mit einem Wort, Zwang und Gebundensein herrschten an Bord. Zum Glück gehörte Admiral Essen nicht zu den anspruchsvollen Vorgesetzten. Er liebte die Flotte, das Meer. Tatkräftig, doch wohlwollend, wurde er von allen an Bord der Schiffe geliebt. Weniger geliebt als gefürchtet von der Admiralität.

Seine große Regsamkeit duldete ihn nie lange an Bord seines Flaggschiffs. Er war immer in Bewegung, befuhr die Finnischen Schären, gewöhnte die Kommandanten seiner Fahrzeuge daran, sich ohne Lotsen zu behelfen, und leitete persönlich die Übungen seiner Divisionen. Diese unbezähmbare Regsamkeit sowie seine große Tatkraft machten auf Offiziere und Mannschaften Eindruck. In der ganzen Flotte galt Admiral Essen als der Mann, der ihren Mut neu zu beleben und die Wunden zu heilen vermochte, die die vor kurzem erlittenen Niederlagen ihr geschlagen hatten. Er kannte seine Leute, und sein Stab setzte sich aus bedeutenden, tüchtigen Offizieren zusammen. Angesichts dessen wird man die Erregung begreifen, mit der wir ihn erwarteten.

„Ochotnik' in Sicht — führt die Flagge des Flottenkommandanten“, meldet der Läufer dem Wachoffizier. Als bald werden der Erste Offizier und der Kommandant verständigt. Jeder an Bord beeilt sich, Haltung und Uniform in Ordnung zu bringen. Schon ist das Torpedoboot ‚Ochotnik‘ mit bloßem Auge kenntlich. Es vergrößert sich zusehends und wird in einigen Augenblicken querab von uns sein.

Auch auf den benachbarten Schiffen herrscht Erregung, auf ‚Andreas Perwozwanij‘ und ‚Paul I.‘ wird „Stillgestanden“ geblasen. Offiziere und Matrosen kommen hurtig an Deck.

Fast ohne seine Geschwindigkeit zu verringern, fährt das Torpedoboot an den Schiffen vorbei. Man hört die kräftige Stimme des Admirals, der seine Mannschaften begrüßt. Ein donnernder Willkommgruß aus Tausenden von Kehlen antwortet ihm. Schließlich ändert die ‚Ochotnik‘ ihren Kurs und hält auf uns ab. Die Schiffskapelle spielt den Lieblingsmarsch

des Admirals. Motorboote stoßen ab, um ihn vom Torpedoboot zu übernehmen. Vergebliche Mühe! Die ‚Ochotnik‘ legt am Steuerbord-Fallreep an. Mit der Behendigkeit eines Jünglings springt der Admiral an Bord. Zwei handfeste Matrosen stürzen ihm entgegen, um ihm ein Ende zu reichen. Schon ist er, vom Kommandanten, dem Ersten Offizier und dem Wachoffizier begrüßt, auf Deck. Er mustert die Offiziere, uns, die Schiffswache, dann die Deckoffiziere und die Mannschaft: „Guten Morgen, Kinder!“, ruft er mit seiner klaren Stimme. Sechshundert junge, kräftige Kehlen antworten zugleich: „Guten Morgen, Euer Exzellenz!“

Auf Befehl des Wachoffiziers wird die Flagge des Admirals, sein Wahrzeichen, am Großmast gehißt, während man sie vom Mast der ‚Ochotnik‘ einholt.

Von da an beginnt für den Verband ein Leben voll Arbeit. Fortwährende kurze Fahrten, Gefechts- und Geschwaderübungen. Nicht sehr ereignisvolle Ausfahrten, die aber trotzdem von allen als notwendig erkannt wurden. Zwei Monate verstrichen schnell bei dieser Einteilung. Wir sammelten Erfahrungen, die wir dann auf die Neulinge übertrugen.

Wir gingen selten an Land; nur zur Abwechslung kurze Spaziergänge. Im allgemeinen zogen wir es vor, an Bord zu bleiben und in unserer Messe lange vertraulich miteinander zu plaudern.

Eines Sonntags im Juni 1912 fand in Reval eine erhebende Feier statt: die Grundsteinlegung der Festung Peters des Großen. Ein schöner, windstillter, sonniger Tag. Vom Morgen an sind die Schiffe beflaggt, rein und frisch gestrichen, und liegen genau in ihrer Linie vor Anker. Gegen 9 Uhr taucht am Horizont die ‚Standart‘, die kaiserliche Jacht, auf. Sie wendet, und ihr blinkendes Schandeck glänzt in der Sonne. Die gelbe Kaiserstandarte mit dem schwarzen Adler weht im Topp. Da treten auf allen Schiffen zugleich die Besatzungen an, die Bordkapellen lassen die feierlichen Akkorde der kaiserlichen Hymne erklingen, die Kanonen donnern den Salut, und die Mannschaften brechen in die üblichen Hurrarufe aus. Durch den Rauch der Geschütze hindurch kann man nur hie und da ein wenig die aufrechtstehende, grüßende Gestalt des Kaisers auf der ‚Standart‘ erkennen. Jeder empfand in diesem Augenblick ein Gefühl der Liebe und Begeisterung. Der Zar aller

Reußen. Als Beherrscher von hundertachtzig Millionen Seelen, als Herr über ein Sechstel des Erdballs zog der Kaiser an uns vorüber. Und wir verehrten und vergötterten in ihm das Ideal der autokratischen Monarchie, das Ideal des Gemeinwohls und der Gerechtigkeit, der Liebe zu seinem Volk.

Allein ein seltsames, unerklärliches Gefühl schwang in dieser Verehrung mit. Der Zar und sein Volk . . . Ja. Und doch . . . wie fern sind sie einander. Das unsichtbare Band, das sie einen sollte, war schon zerrissen. Das fühlte ich. Auch viele andere empfanden es.

Die Jacht ist vorbei. Langsam entschwindet sie gegen die Insel Nargen, wo die Feier stattfinden wird. Auf allen Schiffen ertönt das Zeichen zum Weggreten. Die Besatzung verteilt sich da und dorthin, geht auf die Back, eine Zigarette rauchen und in kleinen Gruppen ihre Eindrücke austauschen. Als D. und ich an einer dieser Gruppen vorüberkommen, dringt ein angeregtes Gespräch an unser Ohr.

„Du hast also den Zaren gesehen?“, fragt ein baumlanger Matrose einen Neueingeschiffen.

„Ja, ich habe ihn gesehen“, entgegnet der andere.

„Hat er dir gefallen?“

„Ja“, antwortet der Gefragte und kraut sich im Nacken. Und bedächtig, die Worte mühsam suchend, fügt er hinzu: „Sag' mir, Alter, wieso kommt es, daß das große, mächtige Rußland mit seiner zahlreichen Bevölkerung und seinen gewaltigen Reichtümern trotzdem so vollständig von diesem kleinen Japan geschlagen wurde?“

„Mein Junge, das ist langwierig zu erklären“, und einen Blick ringsum werfend, schloß er: „ich werde es dir später sagen.“

D. und ich sahen uns an. An meinem geistigen Auge zogen die Vorgänge von Tsuschima vorüber, der unnötige Verlust Tausender junger Leben, die neuerlichen Meutereien der Mannschaften.

„Weißt du,“ sagte D., „ich habe immer geahnt, daß diese Vorfälle ernste Folgen nach sich ziehen würden. Ich bin überzeugt, der weitere Gang der Ereignisse wird unheilvoll sein. Wir geraten in eine traurige Zeit. Doch will ich nicht den Unglücksraben spielen. Vielleicht sehe ich zu schwarz, die Zukunft wird es lehren. Du mußt aber wissen, daß die Mann-

schaften erregt sind. Leider kann man sie gegenwärtig, unter den heutigen Umständen, nicht beruhigen. Du hast wohl gehört, was sich vor kurzem im Schwarzen Meer ereignete. Meinst du, das alles sei so einfach? Ach nein, alter Junge, wir werden noch so manches erleben, du kannst es mir glauben, und — ehrlich gesprochen — ich sehe diesen Dingen mit Besorgnis entgegen, denn man darf nicht darauf rechnen, daß sich alles letzten Endes irgendwie ausgleichen wird . . ."

Ich fühlte wohl die Richtigkeit dieser Worte, allein ich war nicht in der Stimmung, mich trüben Betrachtungen hinzugeben. Nach einem freundschaftlichen Klaps auf die Schulter zog ich ihn mit mir hinunter. Das Zeichen zum „Banken und Backen“¹⁾ wurde eben geblasen, und der fröhliche Hornruf schallte über das ganze Deck.

Vor der Tonne mit Wodka erwarteten die Matrosen die Verteilung, der Proviantmeister überwachte, mit einem Heft in der Hand, den Vorgang. Er schrieb jene auf, die ihren Wein faßten, denn wer nichts trank, bezog am Ende des Monats den Gegenwert des ihm gebührenden Weines in Geld, und dieser Betrag erhöhte damals die Löhnung der Matrosen oft um ein bedeutendes.

Es schlug Mittag. Wir stiegen zu unserer Messe hinab, wo die fünf Kameraden uns fröhlich und unbekümmert erwarteten. Die Zukunft vermochte sie nicht zu beunruhigen. Einer seemännischen Sitte folgend, hatten wir einen Offizier zu Tisch geladen. An diesem Sonntag war es Kapitänleutnant N. Ein lustiger, geistreicher Gesellschafter, der uns in behagliche Stimmung versetzte. Das Mahl verlief sehr heiter. D. und ich hatten die Eindrücke des Vormittags vollkommen vergessen.

Am selben Tag lief die ‚Standart‘ mit dem Zaren an Bord nach Baltischport aus, wo Kaiser Wilhelm II. auf der Jacht ‚Hohenzollern‘, umgeben von einem Geschwader, eintreffen sollte.

‚Paul I.‘ und ‚Andreas Perwozwani‘ sowie einige Torpedoboote begleiteten die kaiserliche Jacht, um an dem Empfang teilzunehmen. Die Feier verlief einfach und freundschaftlich. Nach dem Austausch der vorgeschriebenen Salute besuchten

¹⁾ Zum Essen.

die beiden Monarchen die ‚Paul I.‘ Kaiser Wilhelm II. und sein Gefolge besichtigten sie eingehend.

Wie klein erschienen doch unsere Kriegsschiffe neben der ‚Moltke‘ und den anderen deutschen Einheiten. Als die Besichtigung zu Ende war, trennten sich die zwei Geschwader. Diese beiden Ereignisse unterbrachen die Eintönigkeit des Lebens an Bord. Lange Zeit liehen sie unsern Gesprächen Inhalt.

Die deutsche Flotte und ihr Vergleich mit der unseren bildete übrigens den Hauptstoff der Unterhaltung in der Messe. Kein Wölkchen trübte zu jener Zeit den Horizont des Baltischen Meeres, trotzdem aber war der Vorwurf aller unserer Übungen stets ein Angriff nach Westen oder die Abwehr eines von dort ausgehenden Überfalls. Die Baltische Flotte bereitete sich hartnäckig auf diese Möglichkeit vor.

In einigen Tagen sollte sich die ganze Flotte nach beendeten Übungen vor Reval zu den Manövern versammeln. Mit Vergnügen wiederholten wir die Namen der Städte, die wir anlaufen würden, und stellten Vermutungen über die Freuden an, die uns dort erwarteten. Endlich kam der Tag der Ausfahrt zu den Manövern heran. Die Torpedo- und Unterseeboote, deren Angriffe wir bestehen sollten, waren uns vorausgefahren.

Nachmittags lichtet die ‚Rurik‘ den Anker und läuft — gefolgt von den vier andern Einheiten in Kiellinie — aus. Vor Baltischport werden wir von einem U-Boot angegriffen. Ein gelungenes Manöver, da ich den Torpedo ganz deutlich unter unserem Bug vorbeisausen sah. Übrigens erscheint das U-Boot einen Augenblick an der Oberfläche, taucht dann von neuem und verschwindet. Es war der erste Angriff eines Unterseeboots, den ich erlebte. Er machte auf mich großen Eindruck.

Das Geschwader bleibt mehrere Tage lang in See, mit zahlreichen Übungen, Scheingefechten und Torpedo-Lancierungen beschäftigt. Alle diese Manöver entfalten sich zwischen Libau, der Insel Gotland und den Klippen des Finnischen und des Bottnischen Meerbusens. Nach beendeten Übungen versammelt sich die ganze Flotte auf der Reede von Hangö, um den Jahrestag des dort am 7. August 1714 errungenen Sieges zu begehen.

Hangö ist eine ganz kleine, aber sehr schmucke und moderne Stadt. Die geringe Tiefe erlaubt es dort nur den

Torpedo- und den Kanonenbooten, bis zum genauen Schauplatz der Schlacht vorzudringen und am Fuß der Klippe Anker zu werfen, die zur Erinnerung an diesen Sieg ein Kreuz trägt.

1912. — Der hundertachtundneunzigste Jahrestag der Schlacht. Alle Schiffe auf der Reede haben geflaggt. Ihre blinkenden Metallteile, die drohenden Mündungen ihrer Geschütze beleben für einen Tag das düstre, unheimliche Aussehen der finnischen Schären.

Ein Gottesdienst wird am Fuß des Kreuzes abgehalten. Geschützdonner dröhnt von den Schiffen und rollt von Klippe zu Klippe. Ein Rentier stürzt sich entsetzt ins Wasser; man sieht seine breiten Schaufeln die ruhigen Fluten teilen, dann hinter den Bäumen eines Eilands verschwinden. Ein aufgescheuchter Adler schwebt majestätisch über dem Kreuz. Ein unvergeßlich schönes Bild. Vor zweihundert Jahren hallten diese selben Klippen vom Echo der Kanonenschüsse wider, und am Vorabend der Schlacht gedachte Peter der Große an genau dem gleichen Orte der Zukunft Rußlands. Ich sehe die hohe Gestalt des Zaren vor mir. Er steht aufrecht, die Hand auf der Reling seiner Galeere. Sein Hut liegt irgendwo auf Deck, das Haar flattert im Winde. Sein Adlerblick verweilt auf der Reihe der schwedischen Schiffe.

„Der Feind ist stark,“ denkt er, „doch heißt es siegen um jeden Preis.“

Eine innere Vision verklärt für einen Augenblick seine vordem so harten, gespannten Züge: . . . Poltawa . . .

Er sieht die tadellosen Reihen der grüngekleideten Soldaten sich mit aufgepflanztem Bajonett auf den Feind stürzen. Die Schweden sind besiegt. Hoch weht die kaiserliche Fahne auf dem Schlachtfeld, über den gesenkten Herrscherinsignien des Königs von Schweden.

Der Kaiser erwacht aus dem Traume, seine Gestalt strafft sich. Mit ausgestreckter Hand bezeichnet er genau die Stelle, an der die Galeeren durchstoßen müssen, um der feindlichen Flotte in den Rücken zu fallen. Im Donner der Salutschüsse glaubte ich die Beile beim Fällen der hundertjährigen Bäume zu hören. In tiefen Schlummer versunken, konnte der Feind damals nichts von den Geräuschen vernehmen, die die Stille

jener Nacht durchbrachen. Ein verhängnisvoller Schlaf! Peter seufzt befreit auf. Sein Antlitz erstrahlt . . . morgen Kampf und Sieg . . .

Kaum bricht der Tag an, und schon wecken Trommeln und Hörner das Echo der düsteren Klippen. Da und dort zeigt sich ein Licht auf einem Schiff. Eine Kugel schlägt pfeifend ins Deck eines schwedischen Fahrzeugs. Gleiches Entsetzen wie heute ergreift Tiere und Vögel. Waffengeklirr, Schüsse, das Geschrei der Kämpfenden vermengen sich zu lautem Getümmel. Die Soldaten der Galeeren entern die feindlichen Schiffe, die sie in triumphierenden Wellen überfluten. Im Nu sind die Feinde zersprengt. Siegreich gewinnen die Schiffe des Zaren Peter mit geschwellten Segeln die hohe See.

Später wurde zur Erinnerung an diesen Sieg von Hangö ein Kreuz auf der Klippe errichtet, die dem Durchbruch der Galeeren zunächst lag. Alljährlich versammelt sich die russische Flotte an diesem Ort, um das Andenken jener zu ehren, die Rußland ihr Leben für die Eröffnung eines Tores nach Westen hingaben.

Am Abend vereinigte ein im Kasino von Hangö gegebener Ball Offiziere und Kadetten des Geschwaders. Hangö, eine beliebte Sommerfrische, hatte zur Zeit eine ebenso zahlreiche wie elegante Bevölkerung. Alle Provinzen Rußlands waren dort vertreten. Der Ball verhiess viel Unterhaltung und gutes Gelingen. Auch bereiten sich die jungen Offiziere und die Kadetten sorgfältig darauf vor. Der Admiral lädt uns zur Überfahrt auf sein Motorboot ein. Von allen Schiffen stoßen Pinassen ab und streben den Molen zu, um die ganze Jugend des Geschwaders dort abzusetzen.

Der hellerleuchtete Saal ist geschmackvoll mit Laubgewinden und Fahnen verziert. Die Klänge der Musikkapelle überfluten die Reede und wecken das Echo der Klippen. Eine schlichte, fröhliche und zwanglose Zusammenkunft. Ich traf dort Frau S. mit ihren beiden Töchtern, die ich als Kind in Moskau gekannt hatte. Nach der Begrüßung stellte ich ihnen meine Kameraden vor, und alles gab sich nach Herzenslust dem Vergnügen des Tanzes bis zur Erschöpfung hin. Lydia, die ältere der Schwestern, war ein schönes, junges Mädchen geworden. Sie übte daher großen Eindruck auf uns aus, wir machten ihr alle den Hof. Später, während unserer abendlichen

Plauderstündchen in der Messe, gedachten wir oft dieser Begegnung.

Der in jeder Hinsicht gelungene Ball währte bis spät nachts. Wir begleiteten die Damen ans Tor ihres Landhauses und kehrten heim, nachdem wir sie für den nächsten Abend zum Mahle an Bord gebeten hatten.

Am folgenden Tage große Vorbereitungen zum Empfang. Wir losten um den Vorzug, unsern Gästen entgegenzufahren. Eine hübsch geschmückte Dampfpinasse holte sie ein. Dieser Abend an Bord in traulicherem Kreise verlief ebenso heiter und noch lebhafter als der vergangene. Leider war es die letzte Zusammenkunft, da das Geschwader am nächsten Morgen auslief.

Nach einigen weiteren Übungstagen in See kehrten wir nach Reval zurück, um dort das eintönige Alltagsleben und den Hafendienst wieder aufzunehmen.

Ünterdes ereignete sich ein bezeichnender Vorfall, der auf meinen Freund D. und mich großen Eindruck machte. Eines Abends ließ der Erste Offizier unsern Messeältesten, P., zu sich rufen. Dieser kehrte nach wenigen Augenblicken, sichtlich erregt, zurück. Der Erste Offizier beauftragte uns, diese Nacht ganz angekleidet, mit unseren Waffen in Reichweite, zu schlafen. Die Vorgesetzten machten sich auf eine Meuterei an Bord der Geschwaderschiffe gefaßt.

An diesem Abend hatte ich eben Wache. Wir kannten im voraus die Posten, die wir im Falle eines Alarms verteidigen sollten. Die Wachmannschaft war unter den verlässlichsten Leuten gewählt worden. Ich verbrachte diese meine ganze Nachtwache in einer Kasematte. Trotzdem verlief die Nacht ruhig, doch waren die Leute merklich erregt. Ich glaube, diese Unruhe entsprang eher ihrer Angst, verdächtigt zu werden. Jene Nacht verblieb allen, Offizieren wie Matrosen, in recht übler Erinnerung.

Am nächsten Morgen sah ich die Gendarmen die Kreuzer ‚Andreas Perwozwanij‘ und ‚Paul I.‘ betreten und mit zwei oder drei Matrosen zurückkehren, die sie an Bord eines in der Nähe vor Anker liegenden Torpedoboots führten. Dort wurden die Leute achtern in die Unteroffiziersmesse gesperrt. Das Torpedoboot lichtete den Anker und lief mit voller Kraft aus.

Eine Pinasse legt an der ‚Rurik‘ an, ein Offizier der Gen-

darmerie begibt sich an Bord. Der Kommandant sagt ihm einige Worte, worauf er sich wieder entfernt. Später erfuhr ich, daß dieser Offizier eine Durchsuchung des Schiffes und Verhaftungen vornehmen wollte. Der Kommandant hatte sich dem ausdrücklich widersetzt. Das soeben geschilderte Ereignis war die Rückwirkung eines andern, viel schwerwiegenderen, im Schwarzen Meere.

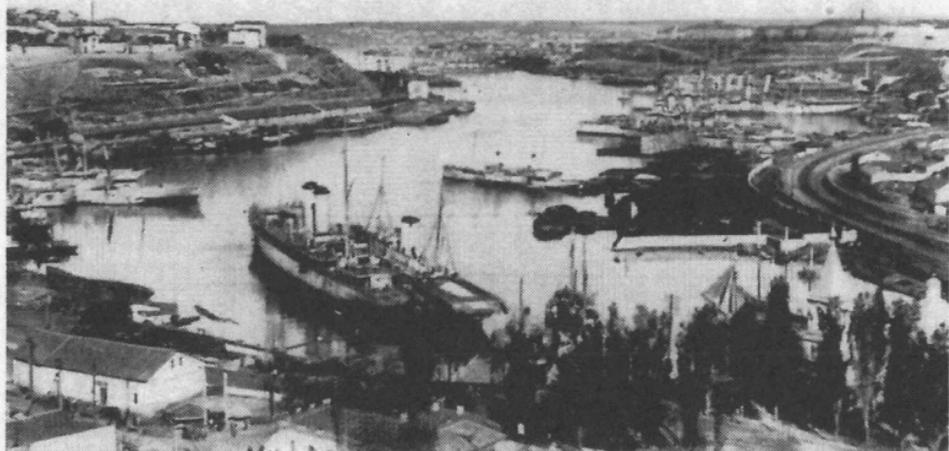
Dort handelte es sich um ernstere Vorgänge. Es drohte eine Meuterei. Auf einem der Schiffe aber warnte die Mannschaft ihre Vorgesetzten, und alles konnte unterdrückt werden. Die geheimen Zusammenkünfte, die Vorbereitungen wurden aufgedeckt, und der Aufstand, der gewiß jenen des Jahres 1905 an Greueln und Grausamkeit übertroffen hätte, war im Keim erstickt.

Um diesen seelischen Zustand zu begreifen, muß man die allgemeine Unzufriedenheit infolge des Russisch-Japanischen Krieges kennen. Unsere Niederlage hatte die Mannschaften im höchsten Grade aufgebracht. Diese Erbitterung schlummerte wie ein Funken unter der Asche, um dann zeitweise von neuem aufzuflammen. Ich will ihre Ursachen darlegen.

In seinem natürlichen Aufschwung durch das tatarische Joch gehemmt, war Rußland gegenüber dem Abendland, das es vor dem Einfall der Mongolen geschützt hatte, zurückgeblieben. Geschwächt und zerstückelt, mußte es zwei Jahrhunderte der Tyrannei ertragen, bis es auf dem Kulikower Felde im Jahre 1380 seine Unabhängigkeit wiedergewann. Dieses so lang erduldeten Joch hinterließ tiefe Spuren im Wesen, den Sitten und Gebräuchen des russischen Volkes. Seine Entwicklung unterschied sich von jener der übrigen Völker Europas ebenso wie seine nationale Verfassung.

Während in den westlichen Ländern der Gedanke an eine konstitutionelle Regierung durchdrang und sich der Gemüter bemächtigte, bildete sich in Rußland jahrhundertlang allmählich die Vorstellung einer unbeschränkten Macht aus. Vor allem wegen der geographischen Lage und des ständigen Ringens, zu dem dieses Land zur Wahrung seiner Unabhängigkeit gezwungen wurde. Damals vermochte nur die absolute Macht einen freien Staat zu gründen, der imstande war, die Einfälle der asiatischen Barbaren siegreich zurückzuschlagen.

Zwischen Asien und Europa gelegen und sozusagen auf sich



DER HAFEN VON SEBASTOPOL. SÜDLICHE BAI.



DAS U-BOOT „KRAB“ IM HAFEN VON SEBASTOPOL.
ERSTER VERSUCH MIT MINEN LEGEN.

selbst angewiesen, stand Rußland nicht unter europäischem Einfluß. Es ging seinen eigenen, von der Geschichte vorgezeichneten Weg.

Je mehr sich Rußland aber dem Westen zuwandte, desto tiefer drangen die freisinnigen Ansichten des Abendlandes in die unwissenden Massen ein und setzten sich in den Köpfen gewisser Stände fest. Peter der Große wandelte, mit der Vergangenheit brechend, das Wesen der russischen Entwicklung, indem er sie der des Westens näherte. Doch änderte er nichts an ihren innersten Eigentümlichkeiten, dem Ergebnis vieler Jahrhunderte. Es gab immer zwei getrennte Kasten: die Herren und die Leibeigenen, die Sklaven. Die willkürliche, unbeschränkte Gewalt des Grundherrn über seine Hörigen konnte in dem Augenblick, da Rußland sich dem Abendland erschloß, nicht mehr andauern.

Der Krieg gegen Napoleon I., die Besetzung von Paris im Jahre 1814 entzündeten die Fackel der Revolution. Zwar wurde sie dies erstemal schnell verlöscht, trotzdem aber blieb die Drohung. Die den vornehmsten Familien entsprossene militärische Jugend begeisterte sich für die republikanischen Ansichten und führte sie in Rußland ein. Im Heere bildeten sich unter den Offizieren geheime Gesellschaften, die darauf abzielten, die Regierung zu stürzen und die Republik auszurufen. Die Soldaten wußten nichts von alledem. Nur einige Gruppen von Offizieren der Land- und der Seemacht sowie gewisse Mitglieder des Adels bekannten sich zu diesen Anschauungen.

Im Dezember 1825 (alten Stils) führte eine Gruppe verschworener Offiziere die ihr unterstellten Truppen nach Petersburg und versuchte die Regierungsform umzustößen. Sie wollte sich die der Thronbesteigung Nikolaus' I. folgende Verwirrung zunutze machen. Der Aufstand wurde mit aller Strenge unterdrückt, doch blieben diese Dezembertage nicht ohne Folgen und sind als erster Schritt der revolutionären Bewegung zu werten.

Das Volk (der dritte Stand) und die Jugend in den Schulen waren es, unter denen die republikanische Werbetätigkeit am meisten Erfolg hatte. Diese Jugend verteilte sich unter das Volk, predigte und verbreitete dort die neuen Ansichten, die sie berauschten. Streiks, versuchte Aufstände, örtliche Meutereien zeigten den Einfluß der stets wachsenden Propaganda.

Trotz der Schwäche und den Mängeln seiner schwankenden Verfassung stärkte und vergrößerte sich Rußland zusehends. Dank seiner Einwirkung konnte es langsam, aber sicher, die Rassen, die das ungeheure Sibirien bis zum Fernen Osten, dem Großen und dem Indischen Ozean bevölkerten, in sich aufnehmen.

Diese allmähliche, doch stete Machtentfaltung des russischen Bären mißfiel dem britischen Löwen, der die Meere und den Welthandel beherrschte. Die Bewegung drohte seine Hegemonie zu verletzen. Das mußte verhindert werden. Ein offener Kampf schien gefährlich. Der Bär war stark und der Sieg sehr zweifelhaft. So blieb das sichere, wenig Nachteile bietende, schon an Frankreich erprobte Mittel: in Rußland Unfrieden zu stiften, ihn geschickt zu nähren und sich auf Kosten des Landes zu bereichern.

Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts wurde Rußland, das im Fernen Osten zu weit vorgedrungen war, daraus durch Japan, mit Hilfe englischen Geldes, verjagt. Das genügte noch nicht. Rußland mußte aus der Reihe der Großmächte gestrichen werden. Es galt, seine Flotte, nun schon die drittgrößte der Welt, zu zerstören. Sobald sich jedoch die Möglichkeit eines langwährenden Krieges zeigte, der Rußland Aussichten auf Erfolg bot, versiegten die englischen Hilfsquellen, die Japan mit Gold gespeist hatten.

Nun wurde der geheime Feind auf Rußland losgelassen, um dort das Unheil vorzubereiten. Die überspannte, vom jüdischen 'Bund' geleitete russische Jugend begann — abermals vom englischen Geld unterstützt — auf den Umsturz hinzuarbeiten. Der verlorene Krieg, die Unzufriedenheit im Heer und im Volke, all das wurde geschickt ins Treffen geführt. Die Leiter dieser Bewegung wirkten hauptsächlich auf die Flotte ein, die nach dem Unglück von Tsuschima auf allen Meeren verstreut war. Eine Reihe von Meutereien in Helsingfors, Sebastopol, Wladiwostok und Baku beginnt Rußland aufzurütteln. Der riesige Bär wird unsicher, schwankt. Doch er ist nicht geschlagen.

Die gesunden, besonnenen Elemente aller Stände lassen es sich nach dem Japanischen Kriege angelegen sein, das wieder aufzubauen, was die Irrtümer der Vergangenheit zerstört haben. Leider fehlt es der Regierung an großen Männern, die tatkräftig genug wären, die Gefahr zu erkennen und ihr wirksam

zu begegnen. Die, welche guten Willens waren, wurden von der Regierung nicht verstanden. Das Ergebnis dieser Meinungsverschiedenheit zeigte sich unerwartet schnell . . .

Daneben gab es noch andere, unmittelbare Ursachen. Die Grundsätze der ungewöhnlich strengen, aber nicht grausamen russischen Mannszucht wurden nicht immer befolgt. Leider ergänzten die Führer sie oft durch Plackereien, die die Leute in ihrer Würde verletzten. Ein günstiger Boden für die Propaganda! Eine besonders arge Meuterei fand im Schwarzen Meere statt. Kapitänleutnant Schmidt, ihr Anführer, war ein unruhiger, zerfahrener Geist. Zweifellos von den besten Gefühlen beseelt, erträumte er für alle eine schönere Zukunft. Leider stand er unter dem Einfluß der Wühler, die ihrerseits nur zu zerstören trachteten. Es gelang ihm nicht, die Mehrzahl der Schiffe an sich zu ziehen, die größtenteils der Regierung treu blieben. Nach kurzem Feuergeschehen auf der Reede von Sebastopol ergab sich die ‚Otschakow‘, ein Kreuzer, auf dem Kapitänleutnant Schmidt die rote Flagge gehißt hatte. Schmidt wurde vor ein Kriegsgericht gestellt, zum Tode verurteilt und mit einigen Mitschuldigen auf der Insel Beresanj erschossen.

Die Anstifter des Aufstandes aber, ~~meistens Juden~~, hatten die Grenze überschreiten und ins Ausland fliehen können. Es läßt sich übrigens beobachten, daß in allen revolutionären Bewegungen in Rußland seit 1905, sobald die Ereignisse eine schlimme Wendung nahmen, die Führer — fast durchweg Juden — sich zu entfernen und geschickt vor der Gefahr zu verschwinden wußten.

Im Jahre 1907 gab es in der Schwarzen-See-Flotte von neuem eine Meuterei. Das Geschwader lag wegen Schießübungen in der Bucht von Tendra. Unter dem Vorwand verdorbener Nahrung beginnt ein Teil der Matrosen an Bord des Panzerkreuzers ‚Fürst Potemkin von Taurien‘, durch die Propaganda aufgewiegelt, zu murren, dann sich zu empören. Der Kommandant und etliche Offiziere werden getötet und ins Meer geworfen, die übrigen an Land gesetzt. Ein von der Mannschaft gewählter Reserveoffizier übernimmt das Kommando und führt das Schiff nach Odessa. Dort legt man die Leichen der getöteten Seeleute in einer Reihe auf den Wellenbrecher, mit der Inschrift auf der Brust: „Einer für alle, alle für einen.“ Diese Kundgebung hatte den Zweck, in der großen Hafenstadt, unter

den drohenden 30,5 cm-Geschützen der ‚Potemkin‘, einen Aufstand hervorzurufen.

Das Einlaufen des übrigen Geschwaders zwang die ‚Potemkin‘, die Reede zu verlassen. Der den Verband kommandierende Admiral war seiner Schiffe nicht sehr sicher und wollte daher nicht mit Gewalt gegen die ‚Potemkin‘ vorgehen, die sich ungehindert entfernen konnte. Dieser Aufrührer, dadurch ermutigt, streifte in allen Häfen umher, forderte Kohle und Lebensmittel an und hoffte die Bevölkerung aufzuwiegeln. Dann brachen Mißverständnisse und Streitigkeiten an Bord aus. Die ‚Potemkin‘ wandte sich nach Rumänien, nach Konstanza, wo ihre Besatzung sie verließ und ins Ausland floh. Das terrorisierte Rumänien leistete keinen Widerstand. Das verlassene Schiff wurde vom Geschwader nach Sebastopol zurückgeholt und sein Name sogleich in ‚Pantelejmon‘ abgeändert.

Kurz vorher ereignete sich dasselbe im Baltischen Meere mit dem Kreuzer ‚Pamjat Azowa‘. Um ihre Sünden zu verbüßen, wurde dessen meuternde Mannschaft zur Unterdrückung des Aufstands in die baltischen Provinzen geschickt und die aus Letten, Estländern und Deutschen zusammengesetzte Bevölkerung grausam bestraft. Das Unternehmen war gelungen.

Doch kann man nicht behaupten, die Regierung habe in diesem Falle Vorsicht und Scharfblick bewiesen. Solche Mittel anwenden, hieß die Frage nicht lösen, ganz im Gegenteil. Die entfaltete Grausamkeit ermutigte die Propaganda und gab ihr, vor allem bei der Flotte, einen Schein von Berechtigung. Die Umsturzpläne nahmen in der Marine ihren unvermeidlichen Lauf, mit einem Wechsel von Ruhe und Erregung, bereit, sich von heute auf morgen zu verwirklichen und alles zu verschlingen.

Die Sorglosigkeit der Jugend ließ uns das Vorgefallene schnell vergessen. Am 1. August, dem Jahrestag der Schlacht von Korea, wurde an Bord der ‚Rurik‘ eine Seelenmesse zu Ehren der eines glorreichen Todes Verstorbenen von der früheren ‚Rurik‘ gelesen.

Die Geschichte dieses alten Schiffes, sein ruhmvolles Ende waren allen bekannt. Matrosen und Offiziere beteten daher voll Inbrunst für die Seelen jener, deren Leib am Grunde des Ozeans ruht. Der Held des Tages war M., ein alter Heizer, der in derselben Eigenschaft auf der früheren ‚Rurik‘ gedient hatte. Diesem Manne war wegen seiner Vorliebe für den Wein

und für Raufhändel — trotz seinen Dienstzeugnissen — keine Belohnung, keinerlei Beförderung zuteil geworden. Er ging selten an Land, wenn es aber vorkam, so kehrte er als gleichsam leblose Masse, ohne menschliches Aussehen, an Bord zurück.

An diesem Tage hatten die Vorgesetzten beschlossen, ihn zu belohnen. Er wurde zum Unteroffizier ernannt, und alles beglückwünschte ihn von ganzem Herzen. Doch war dies für ihn ein neuer Vorwand, sich zu betrinken. Er nahm Landurlaub, und erst drei Tage später fand man ihn, in einem jeder Beschreibung spottenden Zustand, irgendwo in der Umgebung der Stadt auf.

Der Sommer war zu Ende. Mächtige Wolken begannen sich allmählich am Himmel zu ballen, ein feiner Regen verfinsterte den Gesichtskreis der Reede. Man konnte verschiedene unbekannte Schiffe die Insel Nargen umfahren sehen. Ein Geschwader englischer Kreuzer, mit ‚Invincible‘ und ‚Warrior‘, stattete den russischen Gewässern einen herbstlichen Besuch ab. Die drei Tage ihres Aufenthalts in Reval vergingen schnell. Es gab weder große Empfänge noch Feste. Uns gegenüber lag die ‚Warrior‘ vor Anker, die in der Schlacht bei Jütland zugrunde gehen sollte. Wir verbrüderten uns mit ihren Kadetten und besuchten uns täglich. Am vierten Tage trat die Besatzung der englischen Kreuzer an. Die Abschieds-„Hurras“ gestalteten die Trennung sehr eindrucksvoll. Jeder von uns empfand in jenem Augenblick für unsere Besucher aufrichtige Freundschaft.

Eines Tages erreichte uns die Nachricht von einer bevorstehenden Seereise ins Ausland. Diese Neuigkeit wurde mit Jubel begrüßt. Die praktischen Übungen waren beendet, wir hatten nach der Kreuzung nur noch unsere Prüfungen abzulegen. Da aber das ganze Geschwader an dieser Fahrt teilnehmen sollte, verbreitete sich das Gerücht, sie werde nur von kurzer Dauer sein. Das kühlte unsere Begeisterung ein wenig ab, denn wir brannten alle vor Verlangen, ganz Europa zu sehen. In der Tat beschränkte sich die Kreuzung auf einen Besuch Kopenhagens. Es war die erste Auslandsreise der Flotte seit dem Japanischen Kriege; die finanzielle Lage Rußlands ließ jedoch keine lange, ausgedehnte Fahrt zu. Wir nahmen diese Einschränkung voll Unlust entgegen und beneideten unsere älteren Kameraden, die alle fernen Länder bereist

hatten. Während der Überfahrt gab es eine Übung nach der andern. Das in dieser Jahreszeit seltene schöne Wetter begünstigte uns sehr. Der Manöveroffizier machte sich das zunutze, um uns zahlreiche Bestecke — bei Tag nach dem Stand der Sonne, des Nachts nach dem der Sterne — berechnen zu lassen.

Als wir Deutschlands Küste entlangfuhren, sichteten wir deutsche Kreuzer, die offenbar entschlossen waren, uns im Dunkel zu begleiten. Tatsächlich erblickten wir die Nacht über ihre Signallichter, bei Tage aber verschwanden die Schiffe plötzlich. Niemand dachte an den Krieg, doch alle betrachteten die Deutschen als einen künftigen Feind.

In der folgenden Nacht erreichten wir die Durchfahrt des Großen Belt. Regen und Finsternis. Unter diesen Bedingungen war die Passage durch die Meerenge recht schwierig. Unser Kommandant, obgleich ein tüchtiger Seemann, schien etwas beunruhigt, der unerschrockene Admiral aber erblickte in diesem Manöver in dunkler Nacht eine ausgezeichnete Übung. Er blieb während der Durchfahrt auf der Brücke und beobachtete jedes seiner Schiffe.

Alles verlief glatt, ohne Zwischenfall. Das bewies zur Genüge die Manövrierfähigkeit unserer Fahrzeuge und ihrer Kommandanten. Des Nachts befuhren sie Meerengen, in die viele andere sich nicht gewagt hätten. Ein Jahr zuvor — ich weiß den Ort nicht mehr genau — durchmaß eine unserer Panzerkreuzer-Divisionen im dichten Nebel eine enge Fahrtrinne, die zu benutzen sich die Engländer geweigert hatten. Die Genauigkeit unserer Manöver war der sorgfältigen Berechnung unserer Kompaßabweichungen und der Güte unserer Steuervorrichtungen zu danken.

Des Morgens laufen die russischen Seestreitkräfte vollständig in Kopenhagen ein. Geschützsalut stört einen Augenblick die Stille dieser ruhigen Stadt. Wir werden herzlich empfangen. Die Torpedoboote gehen im Innenhafen, neben der ‚Polarstern‘, der Jacht der Kaiserinwitwe Maria Fedorowna, zu Anker; diese hielt sich eben bei ihrer Schwester in Dänemark auf, zugleich mit einer dritten Schwester, der Königin Alexandra von England.

Am Tage nach unserer Ankunft besuchten der König von Dänemark und die Kaiserinwitwe die ‚Rurik‘. Zum erstenmal

hatte ich Gelegenheit, die Gemahlin Kaiser Alexanders III. zu sehen. Sie schritt langsam an den Offizieren vorbei und gab jedem die Hand. Alle entblößten das Haupt und küßten die dargebotenen Fingerspitzen. Vor uns angelangt, erklärte ihr der Admiral, wir seien Seekadetten und stünden vor unserer Ernennung zu Oberleutnants z. S. Auch uns reicht sie die Hand zum Kusse und begrüßt uns auf russisch mit fremdem Akzent: „zdrawstwoite“. Ebenso ging sie an der Mannschaft vorüber, nickte mit dem Kopf und sagte einige liebenswürdige Worte.

Der König von Dänemark sprach den üblichen Gruß: „zдорowo brazy“ — mit einer Betonung aus, die uns zu jeder andern Zeit zum Lachen gereizt hätte. Der Besuch der Majestäten währte nur kurz, ihre Ausschiffung wurde vom Geschützsalut des ganzen Geschwaders begleitet.

Nachmittags wird die ‚Rurik‘ bis zum Abend von Besuchern überschwemmt, die wir Kadetten umherführen. Diese Besichtigungen, die sich am nächsten Tag wiederholten, wurden uns rasch langweilig, da wir uns große Mühe gaben, den Dänen alles zu zeigen und zu erklären.

Am Abend des dritten und letzten Tages gab der Admiral an Bord der ‚Rurik‘ einen großartigen Ball. Der ganze dänische Adel, das gesamte diplomatische Korps wurden eingeladen. Der Kreuzer war nicht zu erkennen. Das große, kunstvoll geschmückte und festlich beleuchtete Achterdeck hatte sich in einen riesigen, behaglichen Tanzsaal verwandelt.

Gegen sechs Uhr beginnen die Geladenen herbeizuströmen. Wir rechnen auf ungefähr fünfhundert Personen. Bei Betreten des Schiffes erhält jede Dame einen Blumenstrauß; ein schwarzes Band mit dem in Goldbuchstaben eingepprägten Namen des Kreuzers wird um ihren Arm geknüpft. So wollte es ein alter russischer Brauch. Zu Beginn war die Unterhaltung ziemlich frostig, doch der Sekt belebte die kühlen Däninnen schnell. Die jungen Offiziere und die Kadetten schwärmten aus, und bald wirbelten eine Menge Paare umher. Der Ball verlief sehr fröhlich und war in jeder Hinsicht gelungen. Beim Verlassen des Schiffes behaupteten die Damen, sich nie so gut unterhalten, und die Herren, noch nie solche Heiterkeit gesehen zu haben. Die Russen verstanden es, sich zu belustigen, und ihre verteuflerte Munterkeit siegte über die gewohnte Zurückhaltung der Däninnen und Schwedinnen. Wir wurden daher von allen Seiten

eingeladen. Leider aber liefen wir am nächsten Morgen bei Tagesanbruch aus.

Die dänischen Küsten zogen schnell an uns vorüber: Schloß Helsingör, der Wohnsitz des berühmten Prinzen Hamlet, die kalte, ernste Insel Bornholm. Nach einigen weiteren Tagen der Kreuzung im Baltischen Meere waren wir nach Reval zurückgekehrt. Alle unsere Hoffnungen auf große Reisen, auf Rentierflechten und Nordlichter, all das blieb ein schöner Traum.

Unsere Prüfungen wurden rasch abgelegt, wir hatten nur mehr wenige Tage an Bord der ‚Rurik‘ zu verbringen. Ich trachtete, auf ein Unterseeboot eingeschifft zu werden. Leider untersagten die Vorschriften ausdrücklich die Verwendung der jungen Offiziere mit weniger als einem Dienstjahre. Mein erster fruchtloser Versuch.

Zwei Tage vor unserer Ausschiffung lud uns der Admiral zu Tisch. Wir waren zwar geschmeichelt, doch äußerst eingeschüchtert und zu sehr beklommen, um irgendwelche Heiterkeit zu zeigen. Ehrerbietig lauschten wir den Erzählungen des Admirals, seines Stabschefs und unseres Kommandanten. Sie sprachen von den fernen, in der Marineakademie verbrachten Zeiten. Ihre Seereisen, die Segelschiffahrt, die Eismassen um den Pol, alles war so verschieden von dem, was wir eben erlebt hatten. Für sie bedeutete es die Vergangenheit, für uns die Zukunft. Wir sehnten uns alle nach solchen weiten Reisen.

Tags darauf wurde um das Meer gelost, für das wir bestimmt würden. Bloß die ersten hatten die Wahl. Wir konnten auf eine der fünf folgenden Stationen berufen werden: Baltisches, Schwarzes oder Kaspisches Meer, Großer Ozean, Amurfluß.

Die meisten von uns suchten im Baltischen Meere, näher der Hauptstadt zu bleiben, wo es nicht an schönen Häfen mangelt: Helsingfors, Reval, Libau, Kronstadt. Hingegen fanden das Kaspische Meer und der Amurfluß nicht viele Liebhaber. Was mich betraf, zog mich der Ferne Osten, Kamtschatka, die Komandorskije-Inseln, an. Doch das Schicksal, in diesem Fall das Endchen Papier, das ich fieberhaft entfaltete, kümmerte sich nicht um meine Wünsche. Ich erhielt die Einteilung für das Schwarze Meer.

Drei Tage später wurden wir, durch Befehl des Kaisers, zu Oberleutnants z. S. ernannt, und am 5. Oktober 1912 machte sich jeder auf den Weg nach seinem Bestimmungsort.

Es gelang uns, ehe wir an unserer Station eintreffen mußten, einige Tage Urlaub zu erhalten. Das war nicht viel, zumal für die ins Schwarze Meer Eingeteilten. Dort schien die Lage recht gespannt.

Bulgarien und die Türkei führten damals Krieg miteinander. Aus zahlreichen Gründen war das Mitgefühl Rußlands auf bulgarischer Seite. Bulgarien marschierte siegreich auf Konstantinopel los. Obgleich es alle Aussicht auf Erfolg hatte, traf Rußland trotzdem Vorbereitungen und rüstete im Süden. Doch als wir in Sebastopol anlangten, war es nicht die Politik, die unsere Aufmerksamkeit festhielt. Es drängte uns zu erfahren, welchem Schiffe wir zugeteilt würden. Die meisten sehnten sich nach einem Torpedoboot, einem kleinen Fahrzeug. Die, welche große Einheiten vorzogen, blieben in der Minderzahl.

Wir waren alle sehr besorgt, da sich die Vorgesetzten natürlich nicht um unsere persönliche Vorliebe kümmerten. Wir brauchten nicht lange zu warten. Zwei Stunden nach unserer Ankunft stellten wir uns Admiral Eberhardt vor, der die Schwarze-Meer-Flotte befehligte. Unsere Bestimmungen wurden sogleich bekanntgegeben. Ich war auf das Panzerschiff ‚Ewstafij‘ eingeteilt und sollte mich alsbald meinem neuen Kommandanten vorstellen.

Nachdem wir die ‚Kagul‘, das Flaggschiff, verlassen hatten, kehrte ich an Land zurück, entledigte mich meiner ganz neuen Gala, sammelte mein bescheidenes Gepäck und begab mich zum Landungsplatz Grafskaja, um das Dienstboot der ‚Ewstafij‘ zu erwarten. Eine schöne Dampfbarkasse legte an. Ich folgte mehreren Offizieren, die darin Platz nahmen. Einer davon, ein Kapitänleutnant, hochgewachsen, mit schwarzem Bart, erregte vor allem meine Aufmerksamkeit: Fürst U., ein bescheidener, durchaus schlichter Offizier. Er war Artillerieoffizier an Bord der ‚Ewstafij‘. Der Sitte gemäß bat ich ihn um die Erlaubnis, mit meinem Gepäck einzusteigen. Er antwortete liebenswürdig,

wir knüpften ein Gespräch an. Nach und nach kamen die übrigen Offiziere. Die allgemeine Unterhaltung drehte sich um die Haupt- und Nebeneignisse des Krieges. Plötzlich verstummte alles. Der Kommandant, Kapitän z. See G., näherte sich dem Boote. „Auf!“ befiehlt der rangälteste der anwesenden Offiziere. Alles erhebt sich. Der Kommandant steigt ein, grüßt die Offiziere und gibt den Befehl zum Abstoßen. Die Barkasse legt ab und steuert gegen die Nordbucht. Nach wenigen Augenblicken tauchen die Umriss der ‚Ewstafij‘ aus der Nacht hervor. Die Stimme der Wache schallt uns entgegen: „Boot ahoi!“ — „Der Kommandant“, erwidert der Erste Offizier. Das Steuerbord-Fallreep wird jäh erhellt, das Boot schlägt zurück und legt an.

Ich hatte an diesem ersten Abend nur Gelegenheit, wenige Offiziere zu erblicken. Müde begab ich mich nach meiner Kammer. Sie befand sich im Batteriedeck, ich sollte sie mit einem meiner Kameraden teilen. Nur schwer konnte ich hingelangen und mußte gebückt unter den Hängematten der schlafenden Matrosen durchschlüpfen. Mein Offiziersbursche, ein junger, schwatzhafter und aufgeweckter Matrose aus Kleinrußland namens Solomko, packte eilends meinen Handkoffer aus und bereitete mein Lager.

Vorschriftsmäßig stellte ich mich am folgenden Morgen, mit Hut und Achselstücken, während des Flaggensaluts dem Kommandanten vor und schloß mit den übrigen Offizieren an Bord Bekanntschaft.

Nachdem ich vom Ersten Offizier alle meinen Borddienst betreffenden Weisungen erhalten hatte, nahm ich Einsicht in das Leben auf der ‚Ewstafij‘.

Die Tage verliefen für mich recht eintönig, erfüllt vom Dienst und den Wachestunden. Meine erste Wache war natürlich die von Mitternacht bis vier Uhr, „Mittelwache“ genannt, die mit ihren langen, einförmigen Nachtstunden die mühsamste ist. Wieviele solcher „Hundswachen“ habe ich an Bord der ‚Ewstafij‘ durchgemacht! Welch endlose nächtliche Stunden habe ich damit verbracht, auf Deck umherzuirren und gegen den Schlaf anzukämpfen, der mich übermannte! Und doch gab es unter diesen Stunden so manche schöne, wenn sich die lichte südliche Nacht auf Sebastopol herabsenkte und es zu verzaubern schien. Mondnächte, von Myriaden silberner Sterne er-

hellt. Da werden die Träume — vom frischen Winde aus den Fernen gewiegt — klarer und nehmen deutlichere Form an.

Alles an Bord und auf der Reede schläft. In genauen Abständen hört man, die nächtliche Stille unterbrechend, die wiederholten Stundenschläge, deren Klang in der durchsichtigen Luft langsam erstirbt. Dann von neuem Schweigen. Zuweilen trägt mir der Wind die fernen Melodien einer Musikkapelle von der Mole zu. Diese Töne wirken belebend und erquickend. Ein neuer Schwarm von Gedanken und Träumen überfällt mich. Die Stunden verrinnen schneller.

Sebastopol ist im Mondenschein wirklich schön. Seine Denkmäler, seine Forts und Bollwerke, alles erinnert an die große, die heldenhafte Zeit. Kein Zoll Bodens, der nicht mit Blut getränkt wäre. Man beschwört die Schatten jener, die es vergossen und sich geopfert haben, um diese Heimaterde zu verteidigen. Nirgends sonst sind Seele und Heldentum der russischen Soldaten und Offiziere so sehr zutage getreten wie auf den Hügeln von Sebastopol.

Die Geschichte dieser Stadt ist jene der Schwarzen-Meer-Flotte, ihrer Anführer. Admiral Lazarew war ihr Begründer. Er ist einer der bekanntesten Seeleute zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts. Als Kommandant der Sloop¹⁾ ‚Mirnij‘ unternahm er eine Forschungsreise in die Südsee und erreichte bis dahin unbekannte Breiten. Die Erfolge dieses Unternehmens, die mitgebrachten wissenschaftlichen Belege liehen seinem Namen Berühmtheit. Abgesehen von dieser gelehrten Seite war Admiral Lazarew auch ein glänzender Offizier. Er gründete jene Schule, aus der die heldenmütigen Verteidiger Sebastopols im Jahre 1854: Nachimow, Kornilow, Istomin und andere mehr hervorgehen sollten.

Nachimow war der beste, der Lieblingsschüler Admiral Lazarews. Sehr lange hatte er unter dessen Befehl an Bord der ‚Azow‘ gedient. Er erhielt 1827, anlässlich der Schlacht bei Navarin, das Sankt-Georgs-Kreuz. Einige Jahre vor dem Krimkriege wurde er zum Oberbefehlshaber der Schwarzen-Meer-Flotte ernannt.

Den Grundsätzen seines Lehrers folgend, wußte er sich mit seltenem Scharfsinn in die Seele der Matrosen einzufühlen.

1) Sloop ist eine Schiffsgattung (Schaluppe).

Eine zu jener Zeit noch ganz ungewöhnliche Eigenschaft. Als Nachimow seine Truppen zum Kampfe führte, hatte er sich — vom schlichten Matrosen bis zum Admiral — unbedingtes Ansehen und blindes Zutrauen zu erwerben vermocht. Er nannte die Seeleute seine „Kinderchen“. Er liebte sie nicht nur wie ein Vater, sondern hatte es auch verstanden, ihnen ihre Würde zum Bewußtsein zu bringen.

Nachimow war die Seele der Verteidigung von Sebastopol. Was dieser Führer, dieser Mann, der die ganze Abwehr verkörpert, bedeutete, ist allen unter der Bevölkerung Sebastopols entstandenen und dort noch heute lebenden Sagen und Legenden zu entnehmen. Immer im Flottenrock mit Achselstücken, immer an den gefährdetsten Punkten, feuerte er die Tapferkeit aller durch sein leuchtendes Beispiel an. Mehrmals forderte der Oberbefehlshaber ihn auf, seine Achselstücke abzulegen, die für den Feind eine allzu sichtbare Zielscheibe bildeten. „Hätten Euer Exzellenz dies zu Beginn der Belagerung von mir verlangt,“ entgegnete Nachimow, „würde ich Ihrem Wunsche gewiß entsprochen haben. Jetzt aber sind die Leute so sehr daran gewöhnt, meine Achselstücke zu sehen, daß ich mich fast schämte, sollte ich mich ohne sie auf den Bollwerken zeigen.“

Ein Soldat wurde neben Nachimow von einer Kugel tödlich getroffen. Ein Offizier ging eben vorüber. Der mit dem Tode Ringende flehte ihn an, stehenzubleiben: „Schnell,“ sagte jener, „ich habe anderes zu tun.“ — „Lebt Nachimow?“, fragte der Sterbende. — „Er ist heil und gesund“, entgegnete der Offizier. — „Gottlob, dann sterbe ich ruhig“, und der Soldat verschied.

Der Admiral verbrachte die ganze Zeit auf den Bollwerken, unter den Kämpfenden. Da erst, in diesem Dunstkreis von Tod und Feuer, fühlte er sich wohl. „Auf den Basteien atmet man am freiesten“, sagte er lachend.

Während des Sturmangriffs am 17. Oktober verlor Sebastopol seinen heldenhaften Admiral Kornilow. Er war der Nebenbuhler im Ruhme und zugleich der Freund Nachimows. Sein Leib und ein Bein wurden von einem Geschoß buchstäblich zerfleischt und zerschmettert. „Lieber Gott, schütze Sebastopol, Rußland und den Zaren; rette Sebastopol und die Flotte“, waren seine letzten Worte.

Das dankbare Rußland verewigte sein Andenken durch ein

Monument, das es ihm zu Ehren auf der Malakow-Anhöhe errichtete. Er ist darauf sterbend, mit seinen letzten Worten auf den Lippen, abgebildet. Nachimow beweinte den Tod Kornilows sehr. Er verdoppelte sein Wirken, um den unersetzlichen Verlust wettzumachen, den die Verteidigung erlitten hatte. Doch das blinde Schicksal sollte sich erfüllen. Einige Monate später fiel auch er, von einer Karabinerkugel in die Schläfe getroffen. Nachimow, der Stolz seines Vaterlandes, die Seele der Verteidigung Sebastopols, der Ritter ohne Furcht und Tadel, hatte den Tod gefunden.

Er unternahm seine letzte Kreuzung auf der Reede von Sebastopol, bedeckt mit der von den Geschossen der *Schlacht bei Sinope durchlöcherten Flagge der Kaiserin Marie. Was von den Schiffen der Schwarzen-Meer-Flotte übrig geblieben, grüßte ihn ein letztes Mal. Der Nordwind sang ihm sein Schlummerlied.

Unter der Wölbung der Sankt-Wladimirs-Kathedrale, hinter schwarzen Marmorfliesen, ruhen diese beiden Helden und Erzieher. Ein bronzenes Standbild Nachimows, mit dem Fernrohr in der rechten Hand, blickt nach der nördlichen Reede von Sebastopol. Doch was muß es nun sehen! . . .

Die von den zwei Admiralen gegründete Schule hörte zu bestehen auf. Sie wurde aufgelöst, weil der Pariser Friedensvertrag Rußland das Halten einer Flotte im Schwarzen Meer untersagte. Es waren ihm nur wenige Schiffe zugestanden worden. Von diesem Schlag erholte sich die Schwarze-Meer-Flotte erst lange, sehr lange nachher und mit großer Mühe. Einige Offiziere trachteten zwar späterhin, den von ihnen geschaffenen, nunmehr sterbenden Geist in der Marine neu zu beleben, doch hatten ihre Anstrengungen wenig Erfolg. Die neuen Geschlechter wurden in einer Gesinnung erzogen, die nur geringe Ähnlichkeit mit jener der Flotte eines Senjawn und Nachimow aufwies. Deshalb sank die russische Seemacht vom dritten Range, den sie eingenommen hatte, nach und nach bis zur Katastrophe von Tsuschima herab. Die Besatzungen der Schiffe waren unverändert; sie gingen genau so tapfer in den Tod wie die früheren, doch fehlte ihnen der Führer, den sie gebraucht hätten.

Die Überlebenden des Mißgeschicks im Fernen Osten bildeten die Funken, die — wie Feuerbrände einem Flammen-

herd vom Winde entführt — die Fackel der Revolution entfachten. Der Brennpunkt des Umsturzes, vor allem im Schwarzen Meere gelegen, kam im Jahre 1905 jäh zum Ausbruch. Kaum schwiegen die Geschütze gegen den Feind in Ostasien, als sie von neuem, diesmal gegen die eigenen Brüder gerichtet, im Schwarzen Meer zu donnern begannen. Dieser erste Feuerherd wurde zwar erstickt, die Funken aber, die alles im Nu wieder entflammen sollten, waren ihm schon entflohen.

Wir sind im ganzen etwa dreißig Offiziere an Bord der ‚Ewstafij‘. Sie teilen sich in zwei Lager: die Verheirateten einerseits, die Junggesellen anderseits. Diese beiden Lager waren deutlich getrennt, zumal im Schwarzen Meere, wo die Schiffe, an ihrer Boje liegend, wenig und selten ausliefen. Die Seeleute im Baltischen Meer nannten die des Schwarzen Meeres die „seßhaften Landratten“, womit sie nicht unrecht hatten.

Nach beendetem Dienste drängten sich die „Ehemänner“, wie wir sie bezeichneten, zur Pinasse, die sie um 5 Uhr nachmittags ans Land, zu ihrer Familie trug. Die Junggesellen hingegen verbrachten fast den ganzen Abend zusammen an Bord und nahmen nur dann und wann Landurlaub, um sich zu zerstreuen. Diese „Zerstreuungen“ in Sebastopol waren die vorbildlichen eines Kriegshafens, das heißt, dünn gesät: zwei oder drei Kinos, hie und da eine wandernde Schauspieltruppe, einige Speisehäuser, eben genug, um ein paar Stunden totzuschlagen. Unter diesen Umständen vertrat das Schiff für uns natürlich Heim und Familie. Und täglich vergingen so die Abendstunden unmerklich beim Tricktrackspiel oder bei Musik und Gesang. Die Kartenfreunde versammelten sich im Marinekasino, da die Vorschriften das Kartenspiel an Bord untersagten.

Zuweilen wurden Damen in die Messe gebeten, und ihre Anwesenheit durchbrach ein wenig die Einförmigkeit unseres Lebens. Doch geschah dies selten, denn unser Erster Offizier, ein strenger Pedant, sah nicht gern Damen an Bord. Er fand ihre Gegenwart störend und pflegte diese Einladungen nicht zu unterstützen.

Die ledigen Offiziere, die an Land gingen, mußten abends mit dem letzten Boot an Bord zurückkehren. Wer es ver-

säumte, erhielt gewöhnlich vom Ersten Offizier einen Verweis. Während der dreizehn Monate, die ich auf der „Ewstafij“ verlebte, erinnere ich mich nicht, daß dieser Mann öfter als dreimal Landurlaub genommen hat. Wir nannten ein solches Ereignis unter uns „Satans großen Ausgang“. An jenen Tagen war der „Alte“ nicht mehr er selbst. Sein dichter roter Bart sträubte sich, und er schien sichtlich befangen. Unser Kommandant, ein leidenschaftlicher Bridgespieler, ging oft an Land. Es mochte vorkommen, daß er, nachdem er dem Ersten Offizier Landurlaub erteilt hatte, es wieder vergaß und ihm sagte: „Wassilij Iwanowitsch, wollen Sie mir mein Motorboot schicken?“ — „Gut“, antwortete der Erste Offizier, und sein eigener Ausgang wurde ad calendas graecas verschoben.

Die Vorschriften untersagten es dem Ersten Offizier an Land zu gehen, wenn der Kommandant nicht an Bord war. Diese Verordnung erschwerte den Dienst des ersteren bedeutend. Es war ein notwendiges Übel, denn um das Kommando zu erhalten, mußte man zweieinhalb Jahre lang Erster Offizier gewesen sein.

Der Sonntag unterbrach ein wenig die Einförmigkeit des Bordlebens. Nach dem Gottesdienst, dem alle beiwohnen mußten, versammelten sich Offiziere und Mannschaft auf dem Achterdeck, wo der Kommandant einige Absätze aus der Dienstordnung vorlas. Hierauf kam er, der Sitte folgend, zum Mittagmahl in unsere Messe. Unser von allen geliebter und verehrter Kommandant weilte gern und lange unter uns. Das Mittagmahl zog sich oft bis zum Abendessen hin. Während dieser sechs Stunden erzählte er uns viele interessante Einzelheiten aus seinem Seemannsleben, denen wir Jungen immer gespannt lauschten. So verfloß das Leben an Bord langsam und friedlich. Selten gab es Ausfahrten zu Manövern oder Schießübungen.

Anfang November ereignete sich ein Vorfall, der das ganze Schiff in Aufregung brachte.

Ich habe schon früher gesagt, daß sich im Sommer dieses Jahres infolge der revolutionären Werbetätigkeit in der Schwarzen-Meer-Flotte ein Aufstand vorbereitet hatte.

Die Verschwörer versammelten sich meist in den entlegensten Teilen des Schiffes: in den untersten Räumen, den Kohlenbunkern und vor den Kesseln, um den Plan zum Um-

sturz auszuarbeiten. An einem bestimmten Tage sollten die Offiziere auf ein verabredetes Zeichen überwältigt werden. Solche Zusammenkünfte fanden, natürlich nach den Weisungen von Geheimagenten, auf allen großen Schiffen statt. Auf der ‚Ewstafij‘ verriet ein Matrose die Verschwörung. Die Rädelsführer wurden überall verhaftet. Das Kriegsgericht ließ ihrer zwölf erschießen, darunter drei von der ‚Ewstafij‘.

Das Urteil sollte am nächsten Morgen bei Tagesanbruch, im Inkermantale, vollstreckt werden. Jedes große Schiff hatte eine aus jungen Matrosen bestehende und von einem Offizier befehligte Abteilung zu stellen. Der durch das Los dazu bestimmte Offizier war Kapitänleutnant V. Ich hatte in dieser Nacht eben Wache. Die Mienen jener, die das Todesurteil vollziehen sollten, verrieten keinerlei Erregung. Kapitänleutnant V. schien ganz ruhig. Doch war sein Antlitz bleicher und seine Bewegungen vielleicht etwas hastiger als sonst. Er ließ seine Leute einbooten und bestieg als letzter die Barkasse. Die erste Morgenröte erhellte das Inkermantal. Mit ganzer Kraft fahren Dampfboote voll Bewaffneter von ‚Johann Zlatoust‘ und ‚Pamjat Merkurija‘ an uns vorüber. Drei Stunden später kehrt die Abteilung an Bord zurück; verstört kommt die Mannschaft an Deck. Kapitänleutnant V. berichtete mir den Hergang der Exekution.

Als unsere Leute auf dem Richtplatz eintrafen, waren alle Verurteilten schon angepflockt. Neben jedem Pfahl befand sich eine Grube. Abordnungen aller Waffengattungen: Fußsoldaten, Berittene und Artilleristen waren ringsum versammelt. Nach Verlesung des Urteilsspruchs erteilt ein Priester allen Verschwörern die letzte Ölung. Dann wird jedem ein Sack über den Kopf gestülpt. Einige weisen ihn zurück und wollen unbedeckt bleiben. Andere beginnen zu schreien, doch werden ihre Worte vom Trommelwirbel übertönt. Das Pikett bringt das Gewehr in Anschlag, man sieht die Waffen in den Händen der Leute zittern. Dann erfolgt die Salve, und die Verurteilten stürzen zu Boden. Doch einer von der ‚Ewstafij‘ ist nicht tot. Ein Matrose tritt bebend zu V. und sagt weinend: „Euer Hochwohlgeboren, darf ich ein Ende machen?“, und ohne auf Antwort zu warten, schießt er ein zweites Mal. Der Hingerichtete gleitet längs des Pfahles hinab und stürzt tot zusammen. Gerade in diesem Augenblick dringt die Sonne hervor und glitzert auf

den Gewehren der Soldaten. Die Leichen werden in die Gruben gelegt, und alle Truppen: Infanterie, Reiterei, Artillerie und Marine, ziehen an diesen frischen Gräbern vorüber.

Jener Tag war für alle an Bord sehr niederdrückend, und keiner fühlte sich wohl. Unwillkürlich entsann ich mich eines Zwischenfalls in der Geschichte der englischen Marine, da im Geschwader des Admirals Jervis eine Meuterei ausgebrochen war. Der gestrenge Admiral forderte, daß die Schuldigen auf ihrem eigenen Schiffe, an der Rah-Nocke, gehängt würden. Er entgegnete dem Kommandanten, der ihm das Unpassende einer solchen Hinrichtung an Bord vorhielt: „Sagen Sie lieber, Sie seien unfähig, Ihr Schiff zu befehligen!“ Und die Exekution fand sogleich statt. Vorsichtshalber waren die Geschütze der anderen Fahrzeuge auf das Schiff der Schuldigen gerichtet. Der Befehl wurde ohne Zögern befolgt.

Mannszucht, blinder Gehorsam, sind die unerläßlichen Voraussetzungen für die heutige Flotte. Ohne diese Grundsätze kann sie nicht bestehen. Jeder von uns, auch der größte Teil der Mannschaft, begriff es. Doch konnte der Geist des Aufruhrs durch einfache Anwendung solcher Mittel nicht mehr aus der russischen Flotte verbannt werden. Er sollte später mit unerhörter Kraft von neuem aufleben.

Einige Tage verstrichen, dann verwischte sich der Eindruck, und die ‚Ewstafij‘ nahm, ebenso wie die andern Schiffe, ihr geregeltes Leben wieder auf. Unterdes dauerte der Krieg im nahen Orient an. Er gestaltete sich sogar derart, daß die europäischen Großmächte Geschwader nach Konstantinopel schickten. Rußland entsandte den Panzerkreuzer ‚Röstislaw‘ und den Kreuzer ‚Kagul‘ mit einer Infanterieabteilung der Garnison Sebastopol.

Der Aufenthalt im Bosphorus verlief heiter und kurzweilig. Ein Zwischenfall aber im russischen Geschwader hätte sehr ernste Folgen haben können. Während einer Schießübung ging durch das Versehen eines beteiligten Soldaten eine 3,7 cm-Kanone los, deren Geschosß das Gitter des Sultanspalastes streifte. Man kann sich die dadurch verursachte Aufregung vorstellen. Der kommandierende Admiral des Geschwaders eilte an Land, seine Entschuldigungen vorzubringen, und nach langem Hin und Her wurde die Sache schließlich beigelegt . . .

Ich entsinne mich der höchst unwahrscheinlichen Gerüchte,

die uns — wie gewöhnlich in solchen Fällen — in Sebastopol erreichten.

Es war in der Schwarzen-Meer-Flotte üblich, am 30. November zur Erinnerung an die Schlacht bei Sinope im Marinekasino eine Abendunterhaltung zu veranstalten, die den Reigen der Bälle eröffnete. Dieser erste Ball hieß „der Ball von Sinope“. Ganz Sebastopol und das Geschwader trafen eifrige Vorbereitungen dazu. Die Feier begann mit einem Festmahl im Kasino, an dem alle Marineoffiziere teilnahmen. Es war für sämtliche Seeleute im Schwarzen Meer ein historischer Brauch. Wieviel fröhliche, angenehme Stunden habe ich in den Mauern dieses schmucken Marinekasinos verlebt! Wir hatten da einen behaglichen Speisesaal, einen großen, schönen Festsaal, ein stilles Lesezimmer. Für uns Junggesellen war es ein Heim, in dem wir die dienstfreien Stunden verbrachten.

Nun gab es dort den ersten Ball. Dutzende von Motorbooten legten an der Gfaskaja an. Die Klänge der Musikkapelle dringen bis auf die Reede hinaus. Alle Fenster des Kasinos sind erleuchtet. Hunderte von Frauen und Mädchen haben die Räume geschmückt. Die Kapelle spielt einen flotten Walzer, der alt und jung hinreißt. Zahlreiche Paare, ein Gemisch von entblößten Schultern und vergoldeten Achselstücken, drehen sich im Kreise. Wie hübsch war doch dieser Ball von Sinope! Es ist unmöglich, die Heiterkeit und das Treiben zu schildern, welche sich alsbald entfalteten. Vor allem die unter uns, die keine Angehörigen in Sebastopol besaßen, unterhielten sich wie toll.

Im Winter, das heißt von Ende Oktober bis Mai, war das Geschwader zur Untätigkeit verurteilt. Dies will besagen, daß die Schiffe, mit sehr geringen Ausnahmen, nicht ausliefen und an ihren Bojen auf der nördlichen Reede blieben. Diese Ruhepause war im Schwarzen Meer viel angenehmer als im Baltischen, wo die Fahrzeuge im Eise festsaßen. In Sebastopol lächelte uns immer die südliche Sonne, und nur wenige, vom eisigen Nordwind abgekühlte Tage mahnten an den Winter.

Da wir fast immer schönes Wetter hatten, machten wir ziemlich oft militärische Ausflüge, sei es zum Scheibenschießen, sei es wegen gewöhnlicher Märsche. Und die Straßen Sebastopols sahen lange schwarze Kolonnen von Seeleuten, strammen militärischen Weisen folgend, vorüberziehen. Die beliebtesten

Schauplätze dieser Übungsmärsche waren der „Historische Boulevard“, auf dem sich das ungeheure Denkmal der Belagerung, mit dem Gemälde des Malers Roubaud, packend in seiner Schönheit und Ausdruckskraft, erhob, und der Malakowturm. Von dort überblickte man die ganze Stadt, ihre Buchten, ihre von der blauen See umrahmten Forts. Alle Schanzen und Bollwerke waren fast wie zur Zeit der Belagerung, mit den Sandsäcken und den gußeisernen Kanonen auf ihren hölzernen Lafetten.

Auf der Malakow-Anhöhe, dem wichtigsten strategischen Punkt der Verteidigung, ist alles bis in die kleinste Einzelheit erhalten geblieben. Eine kühle, düstere Bastei. Hier hat eine Handvoll Tapferer bis zum letzten Atemzug ausgeharrt. Die finsternen, feuchten Gewölbe tragen noch das Gepräge der wütenden Kämpfe und des Todes. Überall sind die Spuren von Kugeln und Granaten zu sehen. In einem dunkeln Winkel hängen einige von Pulver geschwärzte Ikonen. Heute noch brennen Wachskerzen davor, die seit damals Tag und Nacht nicht verlöschen dürfen.

Ein Greis, ein ehemaliger Matrose der ‚Kaiserin Marie‘, Überlebender der Schlacht von Sinope und Verteidiger Malakows, bewacht dieses Heiligtum. Er erzählt uns die Geschichte der Einnahme der Bastei, ihrer letzten Tage. Sein erloschener Blick hellt sich auf, seine durchfurchten Wangen röten sich, und seine langsame Greisenstimme stört das hundertjährige Schweigen des Bollwerks. Sie wirkte so überzeugend und aufrichtig, daß es uns unmöglich war — obwohl jeder von uns die ganze Geschichte schon kannte — ihn nicht anzuhören. Wir fühlten, daß dieser natürliche Bericht die schönsten Augenblicke seines Lebens umfaßte, die er nun von neuem genoß. Unter diesem Eindruck verließen wir die Bastei. Der Greis begleitete uns, und sein durchdringender Blick folgte lange der endlosen schwarzen Kolonne, die sich im Gleichschritt entfernte. Ich sah ihn den Kopf schütteln und etwas murmeln. In seinen Augen glaubte ich Schmerz und Trauer zu lesen. Vielleicht erinnerten wir ihn an seine ferne Jugend, als sein Herz noch voll Kraft schlug. Mag sein, daß er das Herannahen entsetzlicher Ereignisse vorahnte . . .

Das Leben an Bord war genau geregelt. Des Morgens ertönte — den Vorschriften der Dienstordnung gemäß — im

Sommer um 5.30, im Winter um 6.30 Uhr, die „Tagwache“¹⁾. Die Leute hatten eine Viertelstunde Zeit zum Ankleiden, dann eine halbe für den Morgenimbiß. Die russischen Mannschaften waren sehr gut genährt. Zum ersten Frühstück, zum Beispiel, bekam jeder Tee, ein halbes Pfund Brot mit sibirischer Butter, jener Butter, die ohne Übertreibung die beste der Welt ist. Nach dem Imbiß Waschen und Reinigung des ganzen Schiffes. Dies beanspruchte etwa eine Stunde. Alles mußte den Weisungen zufolge ein Viertel vor 8 Uhr sauber und in Ordnung sein. Dann ließ das Horn acht kurze Rufe erschallen. Die Persenningen²⁾ wurden von den Geschützen, den Kompassen und allen blanken Metallgegenständen entfernt, die, wie die Matrosen es nannten, „auf Glanz“ gescheuert waren. Unterdes machte der Erste Offizier, vom Waffenmeister begleitet, eine allgemeine Runde, um sich zu überzeugen, daß alles bereit sei. Von neuem schallt ein Hornruf über das ganze Schiff und kündigt den Flaggenruß an.

Die letzte Säuberung wird schnell vorgenommen. Der Erste Offizier sieht nach der Takelage und rügt den Waffenmeister wegen einer kleinen Nachlässigkeit. Die Läufer und der Wachoffizier beobachten das Flaggschiff, das fünf Minuten vor 8 Uhr ein Signal hißt. Es besagt: „Hißt die Flagge mit oder ohne Zeremoniell.“ Geht die Flagge „Ch“ allein hoch, so bedeutet das „Großes Zeremoniell“. Dann beruft der Wachoffizier die Wache auf Deck, und das ganze Schiff gerät in Aufbruch. Um 8 Uhr findet der Flaggensalut statt, den ich schon einmal beschrieb.

Hierauf ist die Mannschaft eine halbe Stunde frei, die sie rauchend auf der Back verbringt. Die Offiziere begeben sich in die Messe, um ihr unterbrochenes Frühstück zu beenden. Diese erste, sehr reichliche Mahlzeit bestand aus Kaffee nach Belieben und kleinem Backwerk. Wir zogen es alle vor, zum Kaffee — statt Brot — die kleinen, nahrhaften türkischen

1) Die „Tagwache“ bedeutet in der Seemannssprache den Morgenruf, die Reveille. Sobald das Signal aufhört, erheben sich die Leute, haken ihre Hängematten los, bringen sie auf Deck und verstauen sie in die Finknetze.

2) Die Persenningen sind Leinenüberzüge, die des Nachts oder bei Regen über die Geschütze, die Kompass usw. sowie über alle blanken Metallgegenstände gestülpt werden.

Fladen zu essen, und als der Krieg ausbrach, bedauerte jeder von uns das Scheiden der 'Türken, die sie bereiteten. Diese nahmen das Geheimnis ihres Rezeptes mit sich, das seither unauffindbar blieb.

Nach der Dienstordnung übt ein Offizier der Tafelrunde drei Monate lang das Amt des „Messeführers“ aus. Ihm obliegt es, den Tisch zu versorgen. Dieses Amt war wenig begehrt, und nur selten übernahm es ein Offizier aus freien Stücken. Die Speisemeister wollten — ich weiß nicht warum — nicht auf den Schiffen bleiben. Zudem verursachten sie ungeheure Kosten. An Bord der ‚Ewstafij‘ war M., ein Ingenieur, „Messeführer“. Wir alle waren mit ihm zufrieden. Tatsächlich verließ er sich ganz auf unsern Schiffskoch, den Matrosen P., der uns um die 30 Rubel monatlich, die jeder von uns bezahlte, recht gut verköstigte. Der Wein war in diesen 30 Rubeln selbstverständlich nicht inbegriffen, mit Ausnahme der üblichen „Wodka“ am Sonntag. Jene, die nicht an Land gingen, da sie lieber an Bord blieben, bezogen viel Schnaps und Kuchen aus der „Pantry“, deren Wirt großen Nutzen davon hatte. Und ein armer Oberleutnant z. S. erhielt zu Ende des Monats kein hohes Gehalt! Was ihm nach Begleichung der Ausgaben für die Kost noch verblieb, bewahrte er sorgsam auf und sagte sich: „Das ist für meinen Schneider, das für die Waschfrau, das für ein Paar neuer Lackschuhe.“ Es stimmte noch immer nicht! . . . Der junge Mann fürchte die Brauen, sein Antlitz nahm einen bekümmerten Ausdruck an. Dann steckte er das Geld wieder zu sich: „Ich werde später darauf zurückkommen.“ Man muß zugeben, daß die Gläubiger gegen die jungen Offiziere nicht grausam waren und stets sehr geduldig warteten. Sie wußten wohl, daß sie bei Seeoffizieren zuletzt auf ihre Rechnung kämen, und gaben uns Kredit. Doch überschritt dieser nie die erlaubten Grenzen, besonders nach dem, was sich ein paar Jahre zuvor in Wladiwostok zugetragen hatte. In diesem fernen Winkel Rußlands traf man allerhand lichtscheues Gesindel. Darunter war einer, der den Seeoffizieren gern Geld borgte, mit Vorliebe den Kommandanten der Torpedoboote oder der kleinen Fahrzeuge. Er benutzte das, um dann die Rechnungen über Zuckerlieferungen für diese Boote geschickt zu fälschen. Die sorglosen jungen Offiziere unterzeichneten solche Noten, ohne sie zu prüfen. Als sie aber zur Bezahlung vor-

gelegt wurden, deckte die Kontrolle die Sache auf. Das hatte für die nachlässigen Offiziere strenge Strafen zur Folge.

Die Presse machte viel Wesens aus dieser „Zuckeraffäre“ und griff die Flotte und deren Einrichtungen heftig an. Alles wurde natürlich übertrieben und bewies den unbegreiflichen Haß, der gegen das Militär im allgemeinen vorherrschte. Diese Haltung kennzeichnet deutlich die russische Gesellschaft seit dem ersten Umsturz im Jahre 1905. Die Gereiztheit gegen den militärischen Stand hat sogar bis zum letzten Kriege gewährt.

Die Gründe dieses Verhaltens sind in der Tatsache zu suchen, daß Heer und Marine die natürliche Stütze der Regierung waren, die das Vertrauen des Volkes immer mehr und mehr einbüßte. Man begriff nicht und wollte nicht begreifen, daß die bewaffnete Macht außerhalb der Politik stehen muß. Das Ergebnis dieses Irrtums war, daß die Offiziere eine Kaste bildeten, die vom Volke — da sie eine unbeliebte Regierung unterstützte — als feindselig betrachtet wurde.

In der Tat lagen die Dinge ganz anders. Das Offizierkorps, insbesondere die Seeoffiziere, gehörten größtenteils dem Adel (dworian) an. Doch hegten sie keinerlei Standesvorurteil, hatten einen sehr hohen Begriff von militärischer Ehre und zeigten sich in zahlreichen Fällen wahrhaft ritterlich im vollen Sinne des Wortes. Mit sehr wenigen Ausnahmen beschäftigte sich niemand mit Politik. Die Offiziere interessierten sich für ihren Dienst, für Wissenschaften, Kunst und Musik, keineswegs aber für politische Fragen. Sie entstammten Familien, von denen mehr als die Hälfte keinen militärischen Einschlag hatte, und bildeten durchaus nicht eine Gegenpartei des Volkes. Die revolutionären Kreise jedoch hatten diese Anschauung hervorgebracht und verbreitet. Ich will nicht versuchen, die unbestreitbaren Fehler in der Erziehung der russischen Offiziere zu bemänteln, allein es muß anerkannt werden, daß ihr Stand im großen und ganzen ehrenhaft und vertrauenswürdig war. Was die ihnen gewährten Vorrechte anlangt, so beschränkten sich diese darauf, daß die Kinder der Offiziere unentgeltlich in den Kadettenschulen und den staatlichen Anstalten unterrichtet wurden und sie selbst mit einer Fahrkarte dritter Klasse in der zweiten reisen durften. Das war alles. Der Weltkrieg, der Umsturz und dann der Bürgerkrieg haben bewiesen, bis zu welchem Grade die Offiziere einig und pflichttreu waren.

Der Seediens t begann erst nach der morgendlichen Freistunde und währte, mit Unterricht und Übungen, von 8.30 bis 11 Uhr. Um diese Zeit beendete das Signal „Rast“ die Übungen, hierauf folgte das Mittag smahl und eine Ruhepause. Eine Viertelstunde vor dem Mahle begibt sich die ganze Mannschaft auf Deck. Die Abteilungskommandanten überzeugen sich, daß ihre Leute saubere Hände haben, dann gehen alle zum Essen. Um 1.30 Uhr nimmt die Besatzung, nach einer Tasse Tee, die Arbeit wieder auf, die bis 5 Uhr dauert. Dann folgt das Abendessen. Danach können die Matrosen über ihre Zeit frei verfügen. Die Sangesfreudigen treffen sich auf der Back. Und die stets melodischen und sinnigen kleinrussischen Lieder, bald ausgelassen heiter, bald voll tiefer Traurigkeit, schweben über die Reede hinweg.

Unterdessen spielten wir in der Messe das bei der Marine übliche Tricktrack. Die Musikfreunde spielten Klavier, Geige oder Cello. Von Zeit zu Zeit wurden musikalische Abendunterhaltungen mit Gesang veranstaltet. Dies bereitete allen große Freude.

Im Augenblick des Sonnenuntergangs schweigt wegen des Einholens der Flagge jedes Geräusch an Bord. Unbedingte, eindrucksvolle Stille herrscht auf dem Schiffe, da die Sankt-Andreas-Flagge langsam an ihrer Gaffel niederschwebt.

Dann nehmen Spiele und Gesang ihren Fortgang. Bald darauf läßt sich die Stimme des Wachoffiziers vernehmen: „Posten ablösen!“. Weiter: „Deck räumen, Batterie lüften, Stückpforten öffnen!“. Überall dringt frische Luft ein. Sie reinigt die unteren Decke, denen sie besonders im Sommer fehlt, wenn die bleierne Sonne das Schiff gleichsam röstet.

Dann sinkt der Abend hernieder, die Feuchtigkeit aus dem Inkermantale überflutet die ganze Reede. Die Klänge des letzten Tagessignals schallen über Deck: „Persenningen setzen!“ — Das Fahrzeug ist zur Nachtruhe bereit.

Achtern jedoch, in der Messe, bleiben die Seitenlichter lange noch erhellt. Bis spät abends hört man dort Musik und Gesang. So verstrichen die Wintertage an Bord der ‚Ewstafij‘ während der Ruhezeit.

Im Februar beging die Flotte — wie ganz Rußland — die Dreihundertjahrfeier des kaiserlichen Hauses, der Romanows. Den ganzen Tag gab es Truppenschau und Gottesdienst auf

allen Schiffen des Geschwaders. Im Marinekasino wurde ein lebendes Bild vorgeführt, das große Rußland und seine Provinzen in Landestrachten darstellend. Abends fand dort ein großartiger Ball statt.

Zahlreiche Auszeichnungen wurden verliehen. Der Kaiser beschenkte jeden mit einer Denkmünze aus Bronze am schwarz-orangeweissen Bande, worauf der erste Zar der Romanows, Michael Fedorowitsch, und der herrschende Kaiser, Nikolaus II. Alexandrowitsch, abgebildet waren. Wer konnte damals ahnen, daß er der letzte Zar sei! Wer vermochte sich vorzustellen, daß wir vier Jahre später Zeugen und Mitwirkende des größten Trauerspiels der Geschichte sein würden! — Gottes Wege sind unerforschlich.

Die Tage verrannen. Der südliche Frühling zog schnell ins Land. Bald schmückte sich Sebastopol mit Blumen und jungem Grün. Die Flotte bereitete sich eilends auf die alljährlichen Übungen vor. Im Hafen herrschte wieder reges Leben. Der Artilleriehafen und das südliche Hafenbecken wurden von Dampfern durchfurcht, die Schlepper verschoben Plätten und Kohlenleichter. Die Schiffe kohlten und machten seemännische Toilette.

Zum Kohlen wurde alles, mit Ausnahme weniger Offiziere, herangezogen. Die Oberleutnants z. S. und die jungen Kapitänleutnants kleideten sich für diese Gelegenheit ganz in Weiß, natürlich in alte Uniformen und Handschuhe. Dann betraten wir die Plätten oder die Bunker. Die Schiffskapelle spielte ununterbrochen, um die Kräfte zu beleben. Der schwarze Staub breitete sich über die ganze, mit Schiffen besäte Reede aus. Es war ein eigenartiger Sport. Nach Ablauf einer jeden Stunde verkündeten die Fahrzeuge, wie viele Tonnen sie eingeschiffet hatten, und wenn eines von ihnen ein paar Tonnen Vorsprung gewann, sah man die Tragkörbe schneller vorwärts-hasten, da keiner der letzte sein wollte. Dies kam fast einer Schande gleich. Das Schiff, das zuerst fertig war, erhielt eine Belobung des Oberbefehlshabers. Das Kohlen währte gewöhnlich von Tagesanbruch bis zum Abend. Hierauf wurden die Schiffe gründlich gereinigt. Und tagelang verklebte uns allen der Kohlenstaub die Augen. Das Bunkern war zuweilen infolge der Hitze oder des Regens sehr mühsam. Dann wurde es zum wahren Alpdruck.

Nun erfolgten des öfteren Ausfahrten zu Manöver- und Schießübungen. Alles spielte sich in der Nähe Sebastopols ab. Die Fahrten dauerten einige Stunden, aber auch zwei bis drei Tage. Die Gefechtsübungen gingen im Golf von Tendra vor sich, wo die Panzerkreuzer ungefähr drei Wochen blieben. Das Scharfschießen hatte ein altes, mit einem neuen Panzer versehenes Fahrzeug, die ‚Tscheschme‘, zum Ziele. Das war eine der anregendsten Übungen. Wir konnten scharfe Schüsse abgeben und die Wirkung unserer Geschosse feststellen. Einige an Bord der ‚Tscheschme‘ untergebrachte Tiere hatten uns über die Wirksamkeit der Explosionsgase auf ein Lebewesen aufzuklären.

Ich erinnere mich, daß wir jungen Oberleutnants z. S. in seltsame Erregung gerieten, sobald wir das Scharfschießen zu leiten hatten. Man durfte dabei nicht schlafen. Jede Sekunde ist von großer Bedeutung. Unser Artillerieoffizier, Fürst U., ein sehr liebenswürdiger, gesetzter Mann, wurde oft ungeduldig, trotz seinen Bemühungen, es nicht zu zeigen. Um ihn nicht zu reizen, taten wir unser Bestes, doch war es noch lange nicht vollkommen. Dann ärgerte er sich, errötete und wurde nervös, da er mit uns nichts anzufangen wußte. Die Aussicht, vom Geschwader - Artillerieoffizier einen Verweis für schlechtes Zielen zu bekommen, behagte ihm nicht. Das war uns allen klar, und wir bemühten uns, ihm nicht zu schaden. Eines Tages, mitten in einer Schießübung, tauchte ein Fahrzeug am Horizont auf. Bald konnte man mit dem Fernrohr das deutsche Kriegsschiff ‚Lorelei‘, Stationsschiff in Konstantinopel, auf dem Wege nach Sebastopol erkennen. Auf ein gegebenes Zeichen stellte das Geschwader, das den Fremden nicht unsere Schießmethode und ihr Ergebnis zeigen wollte, sofort das Feuer ein. Die Deutschen fuhren nahe an unserer Zielscheibe vorüber, in der offenkundigen Absicht, sich von der Wirksamkeit unserer Schüsse zu überzeugen. Sie mußten aber, nach dem üblichen Gruß an den Admiral, weiterfahren, ohne einen einzigen Treffer gesehen zu haben.

Am Schluß der Schießübungen wurde das Geschwader, gleichsam zur Belohnung, an die Küsten der Krim und des Kaukasus geschickt. Diese Fahrt war allen nach den eintönigen Übungen sehr angenehm. Mit Rücksicht auf den Staatshaushalt wurden wir nicht durch lange Kreuzungen verwöhnt. Folglich

atmeten wir mit unendlicher Freude die reine Luft der hohen See. Die zehn Tage dieser Fahrt vergingen wie im Traum.

Die besonders schöne kaukasische Küste, mit ihren hohen, schneegekrönten Bergen, entzückte uns durch ihren wilden Reiz. Der ungeheure, kegelförmige Elbrus, sein ewiger Schnee, war vom Meer aus schon von weitem zu sehen. Bei schönem, klarem Wetter wurde sein riesiger Kegel auf Hunderte von Meilen sichtbar. Ich müßte Maler sein, um die Pracht dieses Bildes zu beschreiben. Krim und Kaukasus, die Gärten Rußlands, besitzen wunderbare Küsten, viel schöner als jene der Türkei.

Mir ward es gegeben, die türkische Küste in ganz anderem Lichte wiederzusehen. An einem Herbsttag fuhr unsere ganze Flotte diese Küste des Schwarzen Meeres entlang. Es handelte sich um eine militärische Kundgebung gegen die Türkei. Unter dem herbstlichen Sturm jagten die Wolken tief über die See, und Regenschauer prasselten oft auf die Schiffe herab. Ganz unter Land umschiffte das Geschwader die Bucht von Sinope. Entsannen sich die Türken des 18. November 1853? Es scheint so, denn bei unserer Rückkehr nach Sebastopol erfuhren wir, der politische Zwist sei beigelegt.

Der politische Horizont war damals nichts weniger als heiter. Niemand dachte an den Krieg, doch herrschte eine unerklärliche Besorgnis. Wir Jungen kümmerten uns recht wenig darum und benutzten jede Gelegenheit, zu lachen und uns zu unterhalten. Unsere Zerstreungen hatten leider zuweilen unangenehme Folgen.

Eines schönen Sonntags beschlossen einige Kameraden und ich, eine „Rundreise durch die Hauptstraßen“ zu machen. Wir hatten einen befreundeten Seekadetten mitgenommen. Den Kadetten, die noch nicht ganz zu den Offizieren zählten, war der Besuch von Speisehäusern und Kasinos untersagt. Gerade tags zuvor war eine diesbezügliche Verordnung des Oberbefehlshabers erschienen. Trotzdem nahmen wir mit dem Kadetten, den ich eingeladen hatte, in einem verborgenen Winkel eines Speisesaals Platz. Wir saßen dort recht behaglich und waren guter Dinge. Unser Liebesmahl verlief sehr angeregt, wir hatten schon mäßig getrunken, als eine Gruppe von Offizieren des Kreuzers M. den Raum betrat. Darunter ein sichtlich schlecht gelaunter Kapitänleutnant, der auf uns, die wir ge-

räuschvoll lachten, zuschritt und — unter Berufung auf den ganz neuen Befehl des Admirals — verlangte, der Kadett möge sich sogleich entfernen. Mein Blut geriet in Wallung, ich entgegnete irgend etwas, jedenfalls aber auf sehr ungebührliche Art. Am nächsten Tag führt der Bericht des Kapitänleutnants eine strenge Untersuchung herbei. Der Erste Offizier des Kreuzers kommt zu uns an Bord und fordert Entschuldigungen. Ich scheine den fraglichen Kreuzer beschimpft zu haben, doch entsinne ich mich keines meiner Worte. Die Kameraden, meine Zechgenossen, unterstützen mich, und die Sache wird beigelegt. Der Bericht aber ging dem Geschwaderstabe zu, und ich befürchtete die schlimmsten Folgen. Unterdes verstrich die Zeit, wir rüsteten zu einer Schießübung. Da entzündete sich achtern ganz von selbst die Hälfte einer Pulverladung in einem achtzölligen Geschütz. In der Kasematte brach Feuer aus.

Es gab mehrere Verletzte. Eilends kehrten wir auf die Reede zurück. Der Geschwaderstab kam sofort zur Untersuchung an Bord. Ehe Konteradmiral Nowitzky, der Divisionskommandant, unser Schiff verließ, war er sehr freundlich zu mir. Meine Angelegenheit kostete mich nur vierzehn Tage Festungshaft, ohne Eintragung in die Konduitenliste. Ich weiß nicht, wie die Sache ohne den Brand für mich verlaufen wäre.

Zwei Tage später begleitete mich mein Freund, Oberleutnant z. See G., der mit uns im Speisehaus gewesen war, zum Arrest. Ich übergab ihm meinen „Kortik“, wie es sich gehört, und wir trennten uns. Eine solche Ironie des Schicksals forderte die Scherze in der Messe heraus: „Seht mal“, hieß es, „sie haben sich gemeinsam unterhalten, und nun ist er ganz allein.“ Ich muß gestehen, daß diese Haft mich recht verstimmt, zumal da ein Gerücht von einer Auslandsfahrt des Geschwaders nach Varna oder Konstanza sprach. Ich wollte mir vor Ärger die Haare raufen und verbrachte die Tage in meinem Zimmer damit, das Geschwader zu beobachten, um zu sehen, ob es vielleicht auslaufe. Doch verging ein Tag nach dem anderen, ohne daß es geschah. Ich benutzte die Zeit, zu lesen und Englisch zu lernen.

Ich sprach eines Tages mit einem Offizier polnischer Abstammung. Dieses Gespräch bewies mir, daß Rußland weder die anderen Nationen noch die von ihm abhängigen Länder geschickt zu behandeln wußte und wie sehr ihm das schadete. Es

sei denn, daß diese Ungeschicklichkeit vielleicht nur Polen gegenüber vorherrschte oder daß mein Gewährsmann sich über sein persönliches Mißgeschick beklagte. Denn ich hatte später mehrmals Gelegenheit, Polen — Soldaten oder Seeleute — kennenzulernen, denen es ganz gut ging. Die Tatsache, daß sie Polen waren, schadete ihrer Laufbahn in keiner Weise. In den ersten, der Teilung Polens folgenden Jahren gab es wohl hinsichtlich dieser Staatsbürger manche einschränkende Unterschiede, die aber schnell behoben wurden. Insbesondere in der Marine hatten sich die Polen nie über schlechte Behandlung zu beklagen. Kein Russe dachte je daran, sie zu demütigen oder sie in ihrer nationalen Empfindlichkeit zu kränken. So etwas ist dem russischen Wesen ganz fremd. Zuweilen schlug man wohl im Scherz einem polnischen Kameraden auf die Schulter und sagte: „Nun, Pan Poljak (Herr Pole), noch ist Polen nicht verloren (Jeszcze Polska nie zginęła).“ Der Pole und ich lachten darüber. Doch seinen Reden nach waren das Leben und der Dienst hart für ihn. Ich tat mein möglichstes, ihn aufzurichten. Was ist aus ihm geworden? Ist er nun in seinem Polen glücklich?

Eines Tages war ich von meinem Zimmer aus Zeuge eines merkwürdigen Schauspiels. Etwas, das einem Unterseeboot glich, manövrierte über Wasser, um dann zu tauchen. Es war der Minenleger ‚Krab‘, der eben die Nikolajewer Werft verlassen hatte und seine Probefahrt unternahm. Damals ahnte ich nicht, daß ich die Hälfte des Krieges auf diesem Fahrzeug mitmachen würde.

Endlich kam der Tag meiner Befreiung heran. Fröhlichen Herzens kehrte ich auf die ‚Ewstafij‘ zurück.

Im ganzen Geschwader und in Sebastopol herrschte Aufregung. Alles bereitete sich zum Empfang des Kaisers vor, der demnächst eintreffen sollte. Die kaiserliche Jacht ‚Standart‘ kam einige Tage später, ohne den Monarchen, aus dem Baltischen Meere und ging vor der Grafskaja auf der südlichen Reede zu Anker. Der Zar hatte beschlossen, während seines Aufenthalts in Sebastopol an Bord zu wohnen.

Am Tage der Ankunft des Kaisers legten sich die Schiffe in einer Reihe auf der nördlichen Reede — gleichlaufend mit dem Schienenstrang der Eisenbahn, der den Hofzug bringen sollte — vor Anker. Der Zug erscheint hinter dem Inkerman-

Hügel. Er nähert sich schnell. Auf gleicher Höhe mit dem ersten Schiffe angelangt, mäßigt er seine Fahrt und zieht langsam an unserer Reihe vorüber. Da dröhnt vom Geschwader der Kaisersalut. Der Zar steht aufrecht auf der Plattform seines Waggons und hält die Hand an den Mützenschirm. Dieser Augenblick war eindrucksvoll wie immer. Der Kaiser und seine Familie begaben sich nun an Bord der ‚Standart‘.

Mehrmals hatte ich auf der südlichen Reede die Wache und konnte so, bis zu einem gewissen Grade, das Leben des Kaisers beobachten. Er erhob sich frühmorgens, badete am Fallreep der Jacht und machte dann mit dem Zarewitsch eine kurze Fahrt im Ruderboot. Hierauf kehrte er zurück. Der damals zehnjährige Zarewitsch eilte auf Deck, spielte mit allen und war sichtlich glücklich, auf einem Schiffe zu sein. Die Kaiserin und die Großfürstinnen, diese letzteren vor allem, gingen ganz schlicht in der Stadt umher.

Nach einigen Tagen fuhr der Kaiser auf der ‚Standart‘ nach Jalta, nach seinem Schlosse Livadia. Auch das Geschwader begab sich dorthin. Die Seekadetten des Schwarzen Meeres sollten zu Oberleutnants z. S. befördert werden. Sie wurden dem Zaren vorgestellt, der sie zu ihrer Ernennung beglückwünschte. Diese Tatsache erfreute die ganze Messe. Unser Aufenthalt in Jalta verlief sehr heiter. Wir machten einen herrlichen Ausflug auf den Gipfel des Ai-Petri, von wo man einen Ausblick von besonderer Schönheit genießt: auf das Meer und die südliche Küste mit ihren Gärten und Landsitzen, ihren Anhöhen, die in den Umrissen an Bären erinnern.

Nur ungerne gingen wir wieder an Bord; die Abenddämmerung senkte sich schon auf das wunderbare Rundbild, als wir uns endlich zum Abstieg entschlossen.

Wir verließen Jalta, um nach einigen Tagen auf hoher See nach Sebastopol heimzukehren. Es war die letzte Ausfahrt, da der Herbst, und mit ihm das Ende der Kampagne, nahte.

Im Oktober forderte eine Depesche des Marineministeriums die Namen jener Offiziere an, die sich für Unterseeboote ausbilden wollten. Unverzüglich legte ich dem Kommandanten meine Bitte vor. Zwar erhob er anfangs Einspruch dagegen, gab es aber schließlich zu.

Zwei Tage später trug mich der Nacht-Eilzug nach Norden.
Leb' wohl, du heißer, fröhlicher und gastlicher Süden!

III. IN DER UNTERSEEBOOTSSCHULE

Ich traf Ende Oktober in Libau ein. Welcher Unterschied zwischen dem feuchten, düstern Baltikum und dem hellen, sonnigen Süden. Nähert man sich dem Hafen Kaiser Alexanders III., so gewinnt man Ausblick auf das Baltische Meer. An diesem Tage war es durch den heftigen Nordwind aufgewühlt, der es donnernd gegen den Strand warf. Der Sturm peitschte mächtige, tiefherabhängende Wolken in schnellem Laufe vor sich her. Durch das Schneegestöber hindurch zeigte sich ein Segler. Es war klar, daß er eben eine arge Böe abbekommen hatte. Nur die Untersegel waren gesetzt. Ein Schneeschauer verschleierte ihn plötzlich.

Der Hafen von Libau ist ganz neuer Bauart. Er war zur russischen Flottenbasis und zum wichtigsten strategischen Stützpunkt im Baltischen Meere bestimmt. Arbeiten von großer Tragweite waren unternommen worden. Später wurden sie, obwohl noch nicht zur Hälfte beendet, leider abgebrochen. Zunächst wegen ihrer hohen Kosten. Und dann war Libau viel zu nahe der deutschen Grenze. In Kriegszeiten ist es jedem Handstreich preisgegeben. Daher wurden die halbfertigen Befestigungen geschleift und die Geschütze entfernt.

Im Kriegshafen aber waren die erste, etliche vierzig Einheiten starke Torpedoboots-Division, eine Seeflugstation, Schul-Unterseeboote und schließlich die U-Bootsschule untergebracht.

Der näher an der Stadt gelegene Handelshafen ist der zweitbedeutendste Rußlands im Baltischen Meere. Denn während des ganzen Winters, wenn der Hafen von Petrograd des Eises wegen unzugänglich ist, laufen alle Schiffe das fast immer eisfreie Libau an. Diese eine Zeitlang als sehr wichtig angesehene Tatsache hatte zugunsten der Anlage des Kriegshafens gesprochen. Doch genügte sie nicht, um die Errichtung eines Flottenstützpunktes in dem beinahe ausschließlich von Deutschen, Letten und Estländern bewohnten Gebiete zu rechtfertigen. Wie dem auch sei, der Hafen Alexanders III. bestand nun einmal, und ich war für nahezu ein Jahr hinberufen.

Bei meiner Ankunft zog ich ins alte Marinekasino, wo sich immer Räume für die eintreffenden Offiziere vorfanden. Genau dem alten Kasino gegenüber erhebt sich das neue, ein reizender Bau, der den ganzen Hafen durch sein Äußeres verschönt. R. und ich bezogen eine kleine, aus zwei bequem eingerichteten Zimmern bestehende Wohnung. Wir bezahlten dafür nur fünfundsiebzig Kopeken täglich. Übrigens verließen wir sie einige Tage später, denn im Schulgebäude waren den die Vorlesungen besuchenden Offizieren Wohnräume vorbehalten. Die Einrichtung schien zwar weniger behaglich, doch ganz befriedigend.

Da wir verspätet zur Schule kamen, mußten wir uns anstrengen, unsere früher eingelangten Kameraden in der Vorbereitung zur Aufnahmeprüfung einzuholen. Diese Prüfung war ziemlich schwer. Wir hatten daher täglich bis spät nachts zu arbeiten. Tagsüber hörten wir Vorlesungen, die um neun Uhr früh begannen und um sechs Uhr abends endeten, mit einer Mittagspause von bloß einer Stunde. Wir hatten keine Zeit zu verlieren.

Im ganzen waren wir 22 Offiziere, wovon 17 aus dem Schwarzen Meer. Wir kannten uns alle und lebten wie im Familienkreise. Auch waren wir meist Junggesellen und brachten Fröhlichkeit in unsere Messe, trotz der Anwesenheit „alter“ Kapitänleutnants, die uns als „Pennäler“ betrachteten und uns das ganze Gewicht der Disziplin fühlen ließen.

Der mit unserer Ausbildung betraute Kapitänleutnant B. war besonders streng; er hielt uns sehr knapp. Die geringste Verspätung bei den Vorlesungen, der kleinste Fehler trugen uns Ermahnungen, oft auch verschärften Arrest ein. Die U-Bootschule war eine „Schule“ im wahren Sinne des Wortes. Deckoffiziere und höhere Unteroffiziere, eigens wegen ihrer technischen Fähigkeiten ausgewählt, dienten uns als praktische Lehrmeister.

Nach dem Ablauf der halben Lehrzeit, zu Weihnachten, begannen die Zwischenprüfungen. Drei Kapitänleutnants wurden zurückgewiesen, die beiden ersten, weil sie nichts lernten, der dritte zum Teil wegen seines mangelnden Verständnisses für die Wissenschaften, hauptsächlich aber als Opfer seiner zänkischen Frau. Diese übrigens anormale Frau vergötterte einen kleinen Hund, der gerade während der Prüfungen umkam. Ein wahres Trauerspiel. Der arme Ehemann verlor gänzlich den Kopf. Sie

wollten ihren Hund nicht begraben, sondern behielten ihn daheim in einer Kiste, bis sie ihn wegen des üblen Geruches entfernen mußten. Wir alle bedauerten den armen Kapitänleutnant L., konnten jedoch diesem beklagenswerten, eines Hundes wegen beim Examen gescheiterten Opfer seiner despotischen Frau nicht helfen.

Der Winter kam und begrub Libau im Schnee. Der Hafen war mit einer dünnen Eisschicht bedeckt. Täglich wurden wir frühmorgens durch Gesang und Lärm unter unseren Fenstern geweckt: „Linksum, Rechtsum, Stillgestanden!“ Die Unteroffiziere drillten die Rekruten. Wir beneideten unsere Kameraden keineswegs, die an solchen eiskalten Morgen im Schnee herumstapfen mußten. Wir beglückwünschten uns oft zu unserm Los und arbeiteten mit größerer Lust. Übrigens war dies die anstrengendste Zeit in der Schule. Sie verfloß sehr schnell.

Im April, als der Schnee allmählich schmolz und lauer Lüfte wehten, hörten die Marschlieder der Rekruten auf. Diese waren zu einer Truppschau des Kaisers nach Zarskoje Selo geschickt worden. Die Frühjahrsparade der Marinerekruten entsprach einem alten Brauch. Nachher wurden sie eingeschifft oder in Sonderschulen untergebracht. Wir bereiteten uns fieberhaft auf unsere theoretische Prüfung vor. Anfang Mai begann für uns, nach abgelegtem Examen, die praktische Ausbildung.

Die Torpedoboots-Division verließ den Hafen Alexanders III. und ging zu Fahrtübungen in See. Der Hafen war leer; außer uns, von den Schul-U-Booten, blieb niemand zurück.

Es gab vier kleine U-Boote, auf denen wir Unterricht nahmen. Dort verbrachten wir unsere ganze Zeit, studierten zunächst ihre Einrichtung, ihre Bauart, zerlegten die Maschinen und setzten sie wieder zusammen. Dann begannen die Tauchübungen, vorerst an Ort und Stelle, später im Außenhafen. Wir erlernten auch das Taucherhandwerk und mußten unter Wasser arbeiten. Ich entsinne mich des nicht gerade angenehmen Eindrucks, den ich beim ersten Anlegen des Taucheranzuges empfing. Die schweren bleiernen Sohlen zogen mich heftig gegen den Grund, und ich klammerte mich verzweifelt an die Leine, als wollte ich mich an der Oberfläche erhalten. Durch die Scheiben des Helmes sah ich das Wasser eilends vorüberfluten und sich allmählich verdunkeln. Am Grund des Meeres ange-

langt, überkam mich ein seltsames Gefühl, eher des Widerwillens als der Angst. Man denkt an Tintenfische — obgleich es hier bekanntlich keine gibt — und an manche andere Seeungeheuer.

Auch ist die Arbeit unter Wasser recht mühsam. Es ist sehr schwer, sich an einer Stelle zu halten. Nach einigen Minuten wird man von solchen Beklemmungen erfaßt, daß nur eines erstrebenswert scheint: an das Tageslicht zurückzukehren.

Das Tauchen im Unterseeboot ist etwas ganz anderes. Wenn es auch für uns Neulinge eher rätselhaft war, fühlten wir uns dabei doch viel wohler als im unbequemen Taucheranzug. Erteilt man zum erstenmal auf einem U-Boot den Befehl zum Tauchen, so ist man natürlich ein wenig erregt, obschon ein erfahrener Kommandant und erstklassige Mannschaft helfend zur Seite stehen. Die an solche Schulübungen gewöhnte Besatzung geht ruhig und kalten Blutes an die Arbeit. „Klar zum Tauchen“, befiehlt man mit leicht bebender Stimme. — „Luken schließen“ — „Mittlere Zisterne fluten. Ballasttanks fluten.“ Zischend entweicht die Luft aus den Hähnen. Durch das Oberlicht sieht man das Wasser den Aufbau überschwemmen. Aus Erfahrungsmangel taucht man tiefer als notwendig. Das U-Boot beginnt jäh vorne zu sacken. Der Kommandant steht ruhig, die Hände in den Rocktaschen, neben dem Tiefenmesser. Er sagt kein Wort. Bald begreift man, daß die Achter-Ballasttanks gefüllt werden müssen. Kaum ist der Befehl hierzu erteilt, kommt das Boot in die richtige Lage, sinkt aber rasch. Die Maschinen müssen auf halbe Kraft voraus gestellt werden, um die gewünschte Tiefe einzuhalten. Ein fragender Blick zum Kommandanten, der noch immer nichts sagt. Da läßt man das Wasser aus der mittleren Zisterne durch Preßluft ausblasen. Zu spät. Ein schwacher Stoß. Das U-Boot ist auf Grund geraten.

„Ganz gut“, meint lächelnd der Kommandant. „Doch bei großer Tiefe wäre es gefährlich. Hier hat das nichts zu bedeuten, denn es ist seicht. Auf hoher See aber gibt es Tiefen von 200 bis 300 Fuß und mehr. Das wichtigste ist, nicht den Kopf zu verlieren und schnelle Entschlüsse zu fassen. Wiederholen Sie diese Tauchübung.“ Man beginnt von neuem, und es geht schon besser. So lernten wir mehrere Tage lang die Kunst, an Ort und Stelle zu tauchen, ehe wir in See gingen.

Vor dem Tauchen muß man sich genau überzeugen, daß alle

Öffnungen verschlossen sind. Jedem von uns war noch der Unfall des U-Bootes ‚Minoga‘ gegenwärtig, das im Außenhafen sank. Man hatte es versäumt, alle Luken usw. sorgsam zu untersuchen. Ein Flaggenstock war in eine Lüftungsklappe geraten. Das U-Boot tauchte. Durch die nicht ganz geschlossene Klappe drang das Wasser ins Innere, und das Boot sank, zum Glück an einer seichten Stelle. Es konnte ziemlich leicht in weniger als einem Tage gehoben werden. Doch hatten alle an Bord qualvolle Stunden verlebt und sich aufs Schlimmste gefaßt gemacht. Die Besatzung hatte in das vordere Schott, in das kein Wasser drang, flüchten müssen und dort auf Rettung gewartet. Um die Wiederholung eines solchen Unglücks zu vermeiden, werden die jungen Offiziere von Anbeginn daran gewöhnt, alle Öffnungen genauestens zu untersuchen. Diese Verrichtung geschieht dann sozusagen automatisch. Sie verzögert das Tauchen nicht einmal um eine Minute und verhütet die ärgsten Katastrophen.

Ende Mai gingen wir der Reihe nach auf die verschiedenen Unterseeboote über: zu Torpedo-Lancierungen in getauchtem Zustand auf Schiffe, zur Wahl des günstigsten Angriffskurses usw. . . .

Um unsere Kenntnisse zu vergrößern und uns mit allen Arten von U-Booten vertraut zu machen, traf im Juni eine vom Geschwader abgetrennte Unterseeboots-Division in Libau ein. Das war viel anregender, und wir übten auf diesen Booten sehr gern das Tauchen und das Torpedo-Lancieren.

Die Zeit verstrich. Wir hatten nicht viel Muße, an den politischen Ereignissen Anteil zu nehmen. Wir schenkten dem Mord in Sarajewo keine besondere Aufmerksamkeit und glaubten nicht, daß ernste Verwicklungen daraus entstehen könnten. Viel mehr erregte uns die Nachricht von der Verhaftung eines russischen Seeoffiziers in Deutschland, der dort den Bau zweier von Rußland bestellten leichten Kreuzer verfolgte. Unsere durch die Lieferung von Panzerkreuzern vollauf beschäftigten Seearsenale konnten nicht allem genügen.

Nach einem Depeschenwechsel wurde der verhaftete Offizier freigelassen. Die deutsche Regierung entschuldigte sich wohl, die Tatsache aber bestand, und wir alle waren aufs tiefste entrüstet.

Etwas später, als sich die Gemüter halbwegs beruhigt

hatten, traf ein englisches Geschwader unter Admiral Beatty in Kronstadt ein, wo es einige Tage verblieb. Durch die Zeitungen erfuhren wir, mit welcher Wärme Offiziere und Admiral in Petersburg und Moskau begrüßt worden waren. Nach dem Besuch des englischen, erfolgte ein solcher eines französischen Geschwaders mit dem Präsidenten der Republik, dem ein glänzender Empfang zuteil wurde.

Zu jener Zeit suchte ich nach einer Erklärung dieser Vorgänge. Was bedeuteten die Besuche der Geschwader, da doch alles ruhig und friedlich war? Ebenso die Verhaftung eines österreichischen Untertanen, der die Angestellten der Petersburger und Moskauer Fabriken, vor allem die der Werke für Kriegsbedarf und der Schiffswerften, zum Streik reizte? Ich brauchte nicht lange danach zu fragen. Das französische Geschwader verließ sehr schnell die baltischen Gewässer. Österreich sandte ein Ultimatum an Serbien; Rußland schritt in friedlicher Absicht ein. Konnten wir an den Krieg denken, da kaum neun Jahre seit der Niederlage gegen Japan verflossen waren, da wir eben Heer und Flotte neugestalteten, eine revolutionäre Stimmung sich bemerkbar machte und immer wieder Aufstände ausbrachen? . . . Die Revolution im Jahre 1905 war zwar unterdrückt worden, stellte jedoch nur eine erste Warnung dar, der bei jedem sich bietenden günstigen Anlaß eine weitere folgen mußte.

Der Krieg aber lag in der Luft. Die erste, damals abgerüstete Torpedoboots-Division verließ Libau. Desgleichen die Fußtruppen, ich weiß nicht, mit welchem Ziele. Unser Divisionsführer erhielt fortwährend Depeschen, gab uns aber keine Weisungen. Die Zeitungen brachten aufregende Neuigkeiten. Die einen hielten den Krieg für unvermeidlich, die anderen behaupteten, alles werde sich ausgleichen. Doch wußten wir nichts Genaues. Wir wünschten den Krieg und waren bereit, uns mit wem immer zu messen. Das ist das Vorrecht der Jugend.

Unsere Lage klärte sich schnell. Der große Transporter ‚Anadyr‘ traf in Libau ein und legte vor unseren Marinegebäuden an. Der Unterricht entfiel, und der ganze Vorrat unserer Schule an Torpedos und Motoren wurde auf der ‚Anadyr‘ verstaut. Die Schule leerte sich binnen zwei Tagen. Es verblieb nur das unbewegliche Material, dessen Zerstörung im Falle einer Räumung Libaus vorgesehen war.

Als wir diese Befehle erhielten, erkannten wir, daß es ernst werde. Von den vier Schul-U-Booten sollten drei mit dem Geleit abgehen. Das vierte, die alte ‚Sig‘, war im Kanal zu versenken. Diese Vorbereitungen zeigten uns, daß die Lage gegenüber Deutschland sich verschärft hatte und man sich auf alles gefaßt machen mußte. Unterdes nahm das Alltagsleben in der Stadt seinen gewohnten Lauf, während der Hafen einem aufgewühlten Ameisenhaufen glich. Die ‚Anadyr‘ mit Offizieren und Mannschaften war zum Auslaufen klar. Die Familien der ersteren begannen die Stadt zu verlassen. Trotzdem blieben viele zurück, die sich weigerten, an die Möglichkeit eines Krieges zu glauben.

Am 29. Juli bekamen die ‚Anadyr‘ und die U-Boote den Auftrag, von Libau nach Reval zu fahren. Die erste Torpedoboots-Division war wie zu einer gewöhnlichen kurzen Fahrt vorausgeeilt, tatsächlich aber zur Sicherung des Transports. In Libau verblieb nur ein kleiner Teil der Besatzungen, um die Docks im letzten Augenblick zu sprengen und die alten Schiffe im Kanal zu versenken. Auf der Mole standen viele Leute, die dem Auslaufen des Geleits zusahen und es im Vorbeifahren grüßten. Es war schon Nacht, als wir uns nordwärts wandten und dabei unausgesetzt Kurs und Fahrt änderten, um einen immerhin möglichen Angriff zu täuschen.

In der Nacht zum 30. Juli frischte der Wind stark auf; wir mußten die Geschwindigkeit auf zwei Knoten herabsetzen, denn die U-Boote in Schlepp schlingerten bedenklich, drohten die Tauen zu zerreißen und machten ihrer Bemannung viel Mühe. Die Nacht und der folgende Tag verliefen ohne Zwischenfall. Depeschen in Geheimsprache strömten herbei. Eine davon besagte, daß unsere Fahrzeuge im Baltischen Meere Minen legten. Kein Zweifel war mehr möglich; man mußte mit dem Kriege rechnen. Wir verbrachten einen großen Teil der Nacht in der Messe, um die Lage zu besprechen.

Bei Tagesanbruch wurde ich vom Deck aus durch laute Rufe geweckt: „Hurra, hurra! . . .“ Ein kurzer Funkspruch war eben angelangt: „Feuer! Feuer! Feuer!“, was heißen sollte: sich auf den Krieg vorbereiten. Von Stunde zu Stunde mußte man sich auf einen Angriff gefaßt machen, da der Feind wahrscheinlich von unserer Abfahrt aus Libau gehört hatte. Um nicht abgeschnitten zu werden, erhöhten wir daher die Ge-

schwindigkeit auf das Äußerste. Als wir frühmorgens am 2. August die am Eingang zum Finnischen Golf gelegene Insel Odensholm umfahren, begegneten wir zunächst unseren Kreuzern auf ihrem Streifzug. Etwas später trafen wir Torpedoboote, die hinter Handelsdampfern einhereilten, um sie zur Rückkehr in den Hafen zu bewegen, dann Unterseeboote in Wartestellung. Von der ‚Minoga‘ rief uns ihr Kommandant durch das Sprachrohr zu: „Der Krieg ist noch nicht erklärt, wir erwarten es aber jeden Augenblick. Ihr habt Glück, rechtzeitig gekommen zu sein. Auf Wiedersehen, gute Fahrt!“

Vor der Insel Nargen stießen wir auf eine Reihe Wachtschiffe, die alle Fahrzeuge durch die tags zuvor ausgelegten Minenfelder zu geleiten hatten. 2200 Minen waren gelegt worden und versperrten fast den ganzen Finnischen Meerbusen. Einige Stunden später trafen wir ohne Unfall in Reval ein. Wir erfuhren, daß am selben Morgen Kriegsschiffe am Horizont gesichtet worden seien. Zweifellos waren sie ausgesandt, um Jagd auf uns zu machen. Abends kam die Kriegserklärung. Es war kalt und regnerisch. Der in See geschickte Kreuzer ‚Aurora‘ fuhr an uns vorüber. Die Nacht brach an. Grabesstille herrschte an Bord dieses Kreuzers. Jäh verschwand seine dunkle Masse mit den verdeckten Lichtern. Wir schwiegen, unsere Blicke folgten ihm und ein peinliches Gefühl bemächtigte sich unser. Unwillkürlich fragte sich jeder: Wird er zurückkehren?

Wir alle wollten im Baltischen Meer Dienst tun und nicht im Schwarzen. Am nächsten Morgen aber machte es eine Depesche allen Offizieren des Schwarzen Meeres zur Pflicht, sich beim Admiralstab in Petersburg einzufinden. Ich mußte rasch aufbrechen, um den Abendzug zu erreichen.

Der Bahnhof von Reval bot einen ganz ungewöhnlichen Anblick. Der Zug war überfüllt, und wir konnten nur mit großer Mühe, unser Handgepäck selber tragend, in der dritten Klasse Platz finden. Mit uns fuhren einige Frauen von U-Bootoffizieren, die sich nach Petersburg begaben. Wie immer in solchen Fällen, wurden die verschiedensten Gerüchte über den Krieg laut. Ein deutsches Geschwader liege angeblich vor dem Finnischen Golf, ein Gefecht habe stattgefunden, eines unserer Unterseeboote sei in Grund geschossen worden. Man kann sich den Eindruck vorstellen, den das auf die Frauen machte, die

wir nur schwer zu beruhigen vermochten. Alle diese Gerüchte waren Erfindung, und die armen Damen hatten die ganze Nacht unnütz zu leiden. Frühmorgens kreuzten wir Züge voll Truppen, die nach dem Süden fuhren. Zugleich mit einem davon hielten wir auf einem Bahnhof. Der Zug brachte ein Regiment Gardeskosaken, lauter Prachtkerle, die fröhlich, singend und spielend, an die Front zogen. Dann sahen wir Husaren vorbeifahren, Truppen und immer wieder Truppen. Alle gingen mit Begeisterung in den Tod.

Petersburg war ganz verändert. In allen Straßen gab es patriotische Umzüge mit dem Bildnis des Zaren. Die Streiks in den Werken hatten von selbst aufgehört. Am Vorabend unserer Ankunft war eine Menge von über 10 000 begeisterten Teilnehmern vor das Winterpalais gezogen. Der Zar hatte sich auf dem Balkon gezeigt. Alle waren wie ein Mann in die Knie gesunken. Viele weinten vor Rührung. Allein solche Vorgänge lassen sich nicht beschreiben. Man muß sie mitgemacht haben, um die Stärke des Gefühls zu begreifen, das die Menge in diesem feierlichen Augenblick beseelte. In solchen Zeiten vermochte das russische Volk Wunder an Tapferkeit zu wirken und seine Fähigkeiten als großer slawischer Stamm zu zeigen. Der Fremde kann diese Gegensätze in der Seele des Russen, der imstande ist, unerreichte Höhen zu erklimmen und in grundlose Tiefen zu versinken, nicht erfassen. Um das zu begreifen, muß man inmitten dieses Volkes gelebt haben, seine Geschichte, sein Wesen kennen.

Pochenden Herzens begaben wir uns zum Admiralstab, um dort Weisungen entgegenzunehmen. Als wir an der deutschen Botschaft vorüberkamen, überraschte uns ihr Aussehen. Alle Fensterscheiben dieses großen Gebäudes waren eingeschlagen; alle Verzierungen aus Quadersteinen lagen zertrümmert auf der Straße. Man hatte uns schon gesagt, daß die Menge die Botschaft stürmen wollte und von der Polizei nur schwer daran gehindert werden konnte. Diese deutschfeindliche Bewegung war in Rußland ganz allgemein. In Moskau erreichte sie unerhörte Heftigkeit.

Binnen einer knappen Stunde waren wir in der Admiralität angelangt. Der zweite Chef des Stabes, Fregattenkapitän Slawinsky, empfing uns und übermittelte uns herrischen Tones den Befehl, nach Sebastopol abzureisen. Vom Oberkommandanten

des Schwarzen Meeres war eine Depesche mit dieser Forderung eingetroffen. Unsere Entrüstung kannte keine Grenzen. Nach dem Süden gehen, während hier der Krieg ausbrach, niemals! Angesichts unserer Haltung und dieser Einwände eilte der zweite Stabschef davon. Der Oberste Chef des Admiralstabes, Konteradmiral Stezenko, erschien persönlich. Wegen seiner kleinen Gestalt hatte er den Beinamen „Pipin der Kurze“ bekommen. Aus unseren fassungslosen Mienen ersah er, daß wir ernstlich darauf bestehen würden, auf Schiffen im Baltischen Meer eingeteilt zu werden, und daß wir nicht nach Sebastopol wollten.

„Meine Herren,“ sagte er, „es ist Ihre Pflicht, nach dem Schwarzen Meer zu gehen, da Sie dort benötigt werden. Gedulden Sie sich: auch dort wird es Kämpfe geben. Im Schwarzen Meer braucht man Offiziere, und hier sind die Kader überfüllt. Reisen Sie heute noch ab.“ Sehr enttäuscht verließen wir die Admiralität.

„Verwünschte Bude,“ sprach ich zu mir selbst, „der Teufel hole dich!“ Doch da war eben nichts zu machen, es hieß abreisen.

Der Eilzug am Abend brachte mich von neuem nach dem Süden. Die Sonne sank. Wie in der Natur, trat auch in der Stadt die nächtliche Ruhe wieder ein. Das Glockengeläute von Sankt-Isaak wurde mir durch die reine, klare Luft zugetragen. Abermals hatte sich ein Blatt im Buche meiner seemännischen Laufbahn gewendet.

Binnen knapp achtundvierzig Stunden war ich wieder in Sebastopol. Unterwegs konnte ich bemerken, wie ganz Rußland sich anstrengte. Alle Züge waren überfüllt, und die Waggons wurden nach heißem Kampfe erstürmt. Wir durften von den Eisenbahnen keine Ordnung verlangen; das war vollkommen unmöglich. Einige Tage zuvor hatte man, während der Mobilmachung, vernünftigerweise den Verkauf alkoholischer Getränke eingestellt. Dank dieser Maßnahme konnten die Vorbereitungen ohne jeden Zwischenfall vor sich gehen. Die Einberufenen strömten von allen Seiten herbei, und die Truppenteile wurden nach Südwesten beordert. Das ganze Land glich damals einem aufgeschreckten Ameisenhaufen. So war es in Zentral- wie in Kleinrußland. Die Halbinsel Krim mit Sebastopol bildete eine Ausnahme. Dort war es viel ruhiger. Es schien jedoch etwas in der Luft zu liegen.

Als wir beim Stabe anlangten, wurden alle Offiziere zur Einschiffung bestimmt. Von uns, aus der Unterseeboots-Schule Stammenden, erhielten bloß vier, die Rangältesten, Verwendung auf U-Booten. Alle anderen, darunter ich selbst, wurden auf Oberwasser-Fahrzeuge eingeteilt.

Ich schiffte mich auf dem Hilfskreuzer ‚Großfürst Alexis‘ ein. Das war für mich eine bittere Enttäuschung, denn nach meiner festen Überzeugung würde ein solches Fahrzeug nie tätigen Anteil an einem Gefecht nehmen. Doch da ließ sich nichts machen, und ohne Begeisterung betrat ich dieses Schiff, das eben aus Odessa eingelaufen war. Seine mobilisierte Besatzung blieb an Bord, überdies wurde eine fast nur aus Landsturmmannschaft bestehende Truppenabteilung eingeschifft. Der Kommandant, Kapitänleutnant S., und ich hatten große Mühe, dem Hilfskreuzer militärischen Anstrich zu geben. Die Schwierigkeit lag in der zweifachen Leitung. Einerseits wir Seeoffiziere an Bord, andererseits die Zivilkapitäne. Das waren recht achtbare alte Leute, hatten aber keinen Begriff von militärischen

Regeln und Grundsätzen. Anfangs gab es Reibungen. Die Besatzung der Kriegsmarine wollte durchaus nicht dem Befehl der Zivilisten unterstellt werden. Ziemlich lange Zeit verging, ehe sich alles ausglich und der Hilfskreuzer militärisches Aussehen bekam.

Bald erging an uns die Weisung, vierhundert Minen einzuschiffen und uns zum Auslaufen bereitzuhalten. Erst nach und nach gewöhnten sich unsere Landratten an den Gedanken, mit einer so gefährlichen Ladung auf Deck loszusteuern.

Inzwischen erfuhren wir, die zwei deutschen Kreuzer ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ seien, unter dem Oberbefehl des Admirals Souchon, in die Dardanellen eingelaufen. Diese Tatsache zeigt, wie entschlossen und zielbewußt die Deutschen auf diplomatischem wie auf militärischem Gebiete handelten, während wir und unsere Verbündeten unschlüssig blieben. Wie wäre es sonst verständlich, daß diese beiden Schiffe noch länger als eine Woche nach der Kriegserklärung Frankreichs und Englands im Mittelmeer kreuzen konnten? Das französische Geschwader lief, erst nach der Beschießung der algerischen Küste durch die beiden Kreuzer, von Toulon aus und nahm Kurs nach Westen, indes der Feind nach Osten steuerte. Nur wenige Stunden vor der Kriegserklärung war das englische Geschwader den Deutschen begegnet. Der Salut wurde ausgetauscht, und jeder zog friedlich seines Weges. Der englische Admiral lief Malta an und begann erst einige Tage später mit seinem Geschwader Jagd auf die Kreuzer zu machen, die ein paar Stunden nachher in die Meerengen gelangten und die türkische Flagge hißten.

Doch das Erscheinen von ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ vor Konstantinopel war von ungeheurer Tragweite. Die deutschfreundliche Partei in der Türkei, die ganz unter dem Einfluß des deutschen Botschafters, eines äußerst tatkräftigen Mannes, stand, begann sich zu regen und — mit einem solchen Trumpf in Händen —, ohne Wissen des Sultans und der Regierung, wirksam zu handeln. Der „kranke Mann“, von den Deutschen im Zaume gehalten, entschloß sich zum Krieg, den die Türkei uns kurz darauf unversehens erklärte.

Das Eintreffen der beiden deutschen Kreuzer in den Dardanellen änderte die Lage im Schwarzen Meere von Grund aus. Es war für Rußland von großer Bedeutung.

Tatsächlich setzte sich die russische Flotte im Schwarzen

Meer in jenem Augenblick aus fünf altmodischen Panzerkreuzern, deren Höchstleistung 14 Knoten betrug, aus zwei alten Kreuzern und vier großen, modernen Torpedobootszerstörern mit 33 Knoten Geschwindigkeit zusammen. Außerdem hatten wir viele Schiffe der Hilfsflotte. Eigentlich gab es keine Unterseeboote. Die vorhandenen, alt und klein, vermochten kaum vor unseren Küsten zu kreuzen. Wir konnten uns erfolgreich nur mit der türkischen Flotte messen, der wir im Hinblick auf Besatzungen und Material weit überlegen waren.

Die Ankunft der ‚Goeben‘ vertauschte die Rollen. Diese lief 28 Knoten, besaß eine gewaltige Bestückung und zwang so unsere Flotte, vereinigt vorzugehen. Die geringste Zersplitterung der Kräfte konnte unser Verhängnis sein. Das Oberkommando im Schwarzen Meer erfaßte die Lage vollkommen. So viel über die taktischen Aussichten. Vom strategischen Standpunkt aus war es noch schlimmer. Durch das Eingreifen der Türkei wurde Rußland von allen seinen Verbündeten abgeschnitten. Es mußte mit sehr schwachen technischen Mitteln den ganzen Bedarf seiner ungeheuren Heere bestreiten. Als Verkehrswege blieben: Murman vom Eismeere, und Wladiwostok vom Großen Ozean aus. Ein Blick auf die Landkarte zeigt, wie lang, ja fast unbenutzbar, diese Wege sind. Wieviel Zeit brauchte das aus Europa kommende Kriegsmaterial, um Wladiwostok zu erreichen, ganz Sibirien zu durchqueren und zu uns zu gelangen. Das bedeutet mehr als zwanzigtausend Seemeilen! Über Murman ging es auch nicht besser. Die Eisenbahn nach Petersburg war noch nicht vollendet. Das am Weißen Meer gelegene Archangel ist monatelang vom Eise eingeschlossen. Rußland mußte also dessen entraten, das es am dringendsten benötigte: der technischen Hilfe seiner Verbündeten an Kriegsmaterial. Auch konnte es seinen Bundesgenossen nicht das verschaffen, was sie von ihm erwarteten: Ersatz an Soldaten.

Dies war das Ergebnis des Eintreffens von zwei deutschen Kreuzern in den Dardanellen; indem es Rußland, mit seinen ungeheuren Gebieten und seinem ganzen, der Verarbeitung bedürftigen Rohmaterial, von der Außenwelt abschnitt, brachte es eine Umwälzung der strategischen Lage für uns hervor.

Unsere Wesensart ließ uns leider die Worte Peters des Großen: „Aufschub bedeutet Verfall“, vergessen. Und statt

uns vor allem aus eigenem zu versorgen und uns auf einen langwährenden Krieg vorzubereiten, eilten wir, der gesunden Vernunft zum Trotz, dem bedrängten Paris zu Hilfe. Wir opferten unsere besten Truppen, unsere so beschränkten Mittel, deren Ergänzung aussichtslos war. Die russische Offensive half dem französischen Heere, die Deutschen an der Marne zu schlagen und sie dort aufzuhalten. Unser überwältigender Vormarsch wurde durch die von der französischen Front abgezogenen deutschen Truppen gehemmt und endete mit der Niederlage von Augustowo. Wir hatten Wort gehalten, aber um welchen Preis!!

Während sich auf unserer Landfront harte Kämpfe abspielten, gab es im Baltischen Meere nichts als unbedeutende Scharmützel zwischen den deutschen Schiffen und den unseren. Ihrem Wesen nach konnte man erkennen, daß sich die Gegner bloß beobachteten und ernste Gefechte vermieden.

Die Deutschen hatten in der Einfahrt zum Finnischen Golf ein Minenfeld gelegt. Es wurde von unseren Vedetten sofort entdeckt und geräumt. Zwei kleine Fischdampfer flogen dabei auf. Am Tage der Kriegserklärung wurde Libau, wie erwartet, durch feindliche Kreuzer beschossen. Auch dort legten die Deutschen ein Minenfeld vor dem Hafen aus. Dies wurde gleich bekannt und war höchst überflüssig. Die erste Kriegshandlung des Feindes aber mißlang: Die ‚Magdeburg‘, ein guter, ganz neuer Kreuzer, näherte sich unter dem Schutze der Nacht unserer Küste. Aus Angst vor Minen fuhr sie ganz unter Land und stieß im Nebel auf die Klippen der Insel Odensholm. Ihre Besatzung wollte sie zwar versenken, doch gelang es nicht recht, und alsbald wurde unsererseits begonnen, sie wieder flottzumachen. Leider wirkte das schlechte Wetter sehr störend, und im Sturm zerschellte das Schiff vollends auf den Riffen. Unsere baltische Flotte mußte diese Trophäe aufgeben. Die ‚Magdeburg‘ ging am 20. August zugrunde. Kurz danach, am 11. Oktober, wurde einer unserer Kreuzer, die ‚Pallada‘, auf Vorposten durch ein feindliches Unterseeboot im Finnischen Golf angegriffen und versenkt. Seine ganze Besatzung, 800 Mann, verschwand mit ihm in der Tiefe. Sein Untergang vollzog sich so jäh, daß es, obgleich unsere Torpedoboote unverzüglich herbeieilten, keinen einzigen Überlebenden gab. Annähernd zu gleicher Zeit vernichtete ein deutsches U-Boot in der Nordsee drei englische Kreuzer, ‚Abukir‘, ‚Hogue‘ und

‚Crécý‘. Ein solcher Erfolg der deutschen Unterseeboote machte sehr starken Eindruck. Man begann die Bedeutung und Wirksamkeit der U-Boote zu begreifen und suchte nach Mitteln zu ihrer Abwehr.

Admiral Essen, unser Oberbefehlshaber im Baltischen Meere, der mit Recht vermutete, die deutsche Flotte sei dort versammelt, wollte mit seinen schwachen Kräften keine weittragenden Unternehmungen wagen. Unsere neuen Großkampfschiffe waren noch nicht ganz fertig bestückt. Admiral Essen begnügte sich damit, von unseren Torpedoboote vor der deutschen Küste Minen legen zu lassen. Auf einem dieser Minenfelder gingen am 4. November der deutsche Panzerkreuzer ‚Friedrich Karl‘ sowie einige deutsche Torpedoboote und Hilfskreuzer in die Luft. Das war die Vergeltung für den Verlust unserer ‚Pallada‘ und eine Warnung für den Feind. Die folgenden Kämpfe bewiesen, daß unsere Minen großen Eindruck auf ihn machten und er sich nicht mehr als Alleinherrscher im Baltischen Meer fühlen mochte.

Voll Aufmerksamkeit und Spannung verfolgte ich die Berichte der Zeitungen über die Zusammenstöße zwischen deutschen und englischen Geschwadern. Ich konnte nicht umhin, die gewagten Taten der ‚Emden‘, den seemännischen Geist und die Entschlossenheit ihres Kommandanten zu bewundern.

Als der Krieg ausbrach, befanden sich zwei unserer Kreuzer, ‚Askold‘ und ‚Zemtschug‘, in Wladiwostok. Sie erhielten Befehl, sich dem verbündeten Geschwader anzuschließen, das gegen jenes des Admirals von Spee operierte. Die der Katastrophe von Tsuschima so glücklich entronnene ‚Zemtschug‘ fand auf der Reede von Pulo-Penang, in der Meerenge von Malakka, ein ruhmloses Ende. Die ‚Emden‘, die einen falschen Schornstein gesetzt hatte, durchbrach eines Nachts die französische Verteidigungslinie und torpedierte die ‚Zemtschug‘. Diese eröffnete das Feuer, doch leider zu spät. Ein trauriges Ende für den armen Kreuzer! Die Nachricht wirkte auf mich und auf meine Besatzung tief erschütternd.

Während ich die fernen Kämpfe verfolgte und auf der Karte sorgsam die Bewegungen des Feindes absteckte, ging im Schwarzen Meer nichts vorwärts. Unser Geschwader lief zuweilen aus, zeigte sich den Türken und näherte sich der anatolischen Küste. Wir erfuhren aus Konstantinopel, daß die beiden

deutschen Kreuzer mit der türkischen Flotte an deren Küste Übungen unternahmen. Indessen kam es zu keiner Begegnung. Beide Teile bereiteten sich auf den Krieg vor. Niemand konnte voraussehen, welcher Art er sein würde. Diese Zeit des Wartens und der Beobachtung währte über zwei Monate. Endlich brachte sie die Entscheidung.

Der Morgen des 29. Oktober war ungewöhnlich klar. Das Meer schien glatt wie Öl. Das ganze Geschwader, vor kurzem von der hohen See zurückgekehrt, lag — im Begriffe von neuem auszulaufen — auf der nördlichen Reede versammelt. Auch die Transportschiffe mit ihren Minen auf Deck befanden sich in der Nähe, aber ganz im Hintergrunde der Reede, mit Ausnahme meiner ‚Großfürst Alexis‘, die am Vorabend mit ihrer Ladung Minen in den Innenhafen eingelaufen war.

Sehr früh werde ich in meiner behaglichen Kammer durch Geschützdonner aus dem Schlaf gerissen. Ohne zu begreifen, worum es sich handle, kleide ich mich eilends an und rase auf Deck. Da gewahre ich ein ebenso seltsames als unerwartetes Schauspiel: Gruppen von Hafenarbeitern, auf dem Wege zur Werkstatt, irren bestürzt auf den Uferstraßen umher. Frauen mit vor Schreck geweiteten Augen stieben schreiend nach allen Seiten auseinander. Von der nördlichen Reede ertönt das dumpfe Murren der Mörser. Dann das hellere Krachen der Kanonen. Der Lärm beweist mir, daß die Küstenbatterien feuern und nicht das Geschwader, wie ich anfangs meinte. Ich habe noch keine zehn Schritt auf Deck getan, als in wenigen Metern Entfernung, ganz nahe dem Dock, eine Granate einschlägt und eine Wolke von Staub und Steinen aufwirbelt. Ein Pfeifen über meinem Kopfe. Eine weitere Granate trifft das Tor des Docks. Ich warte ein wenig, dann eile ich an die Stelle, wo die Granate einschlug, von der ich einen großen Splitter finde. Sogleich wird es mir klar, daß das Geschöß von der ‚Goeben‘ stammt.

Den noch glühenden Granatsplitter ergreifend, bringe ich ihn mühsam auf Deck und lege ihn triumphierend auf den Tisch der Messe: „Hier, meine Herren, habt Ihr ein Geschenk der ‚Goeben‘. Nehmt es dankend entgegen.“ Kommandant und Offiziere betrachten es von weitem ganz überrascht und mißtrauisch. Iwan, unser Steward, keiner der Tapfersten, wagt sich, bleich und zitternd, nicht mehr in die Messe. „Zum Teufel,

Iwan, bringe den Kaffee, du hast dich verspätet", sage ich. „Um Gottes willen, Euer Hochwohlgeboren, entfernen Sie das Zeug", bittet er flehentlich. „Wenn es nun plötzlich losginge!" Trotz dem Ernst dieses Augenblicks kann ich nicht umhin, angesichts der entgeisterten Miene des armen Iwan in schallendes Gelächter auszubrechen. Da er schließlich sieht, daß der Granatsplitter ganz friedlich auf dem Tische liegt und keine Lust zeigt aufzufliegen, beruhigt er sich halbwegs und beginnt das Frühstück aufzutragen.

Gleichzeitig hört die Beschießung auf. Die vierte Torpedoboots-Division kehrt frühmorgens unter dem Befehl des Kapitäns z. S. Fürst Trubetzkoi von einem Streifzug nach Sebastopol zurück und trifft die ‚Goeben‘ an. Diese sichtet die Torpedoboote, stellt das Feuer auf die Küste ein und fährt ihnen entgegen. Der Kommandant der Torpedoflotte bemerkt seinerseits, daß er den Hafen nicht mehr erreichen kann, und entschließt sich zum Angriff auf den Kreuzer. Die ‚Goeben‘ eröffnet ein Geschützfeuer auf die Torpedoboote. Mit höchster Geschwindigkeit, fortwährend im Zickzackkurse, nähert sich die Division dem deutschen Schiffe. Doch trifft nun eine Granate der ‚Goeben‘ das Spitzenboot ‚Leutnant Puschtschin‘. Sofort verlangsamt es die Fahrt und beginnt vorne zu sacken. Das Geschos hat ihm ein Leck geschlagen. Trotzdem führt es seine Flotte weiter zum Angriff und beschießt die ‚Goeben‘ mit seinen Geschützen. Die Lage wurde für die Torpedoboote sehr ernst, denn jede Hoffnung schien zu schwinden, als plötzlich, von Balaklava kommend, die Umrisse eines Schiffes am Horizont erscheinen. Es ist die bei Tagesanbruch von Jalta ausgelaufene ‚Pruth‘, die nach Sebastopol heimkehrt. Die ‚Goeben‘ stellt sogleich das Feuer auf die Torpedoboote ein und steuert mit voller Geschwindigkeit auf das russische Schiff los, das sie für ein Kriegsschiff hält. Sie schießt nun bloß auf den armen, unbewaffneten Transporter. Dank dieser Ablenkung vermochte die Torpedoboots-Division, mit Toten und Verwundeten auf der ‚Puschtschin‘, in den Hafen heimzukehren. Die ‚Pruth‘ wurde förmlich zur Zielscheibe. Ihr Kommandant, der die Lage als verzweifelt erkennt, beschließt, sie zu versenken, um sich nicht ergeben zu müssen. Er befiehlt, alle Ventile zu öffnen und die Rettungsboote zu bemannen. Da ereignet sich ein Vorfall, der es wert ist, in den Annalen der Geschichte verzeichnet zu werden.

Langsam sank die ‚Pruth‘. Der Erste Offizier, Kapitänleutnant Ragutsky, sprengte, um das Ende zu beschleunigen, die Munitionskammer in die Luft und ging mit dem Schiffe unter. Auch der alte Priester Antony, seit langen Jahren Seelsorger an Bord, wollte das Transportschiff nicht verlassen. Er blieb in großem Ornat auf Deck und segnete die sich entfernenden Boote mit dem Kreuz. So versank er, von den Flammen der Feuersbrunst umlodert. Ein Teil der Mannschaft und der Offiziere, darunter der Kommandant, wurde von der ‚Goeben‘ gefangen genommen. Den meisten aber gelang es, dem Kreuzer zu entkommen.

Das Erscheinen des feindlichen Schiffes, seine Beschießung des Hafens wurden natürlich verschiedentlich ausgelegt. Ein Gerücht besagte, man habe absichtlich keine Minen gelegt. Tatsächlich waren die Verteidigungsminen nicht an ihrem Platze, da der Oberbefehlshaber, in Erwartung der Torpedoboote und der ‚Pruth‘, diese nicht der Gefahr aussetzen wollte, aufzufliegen.

Der unvermutete Überfall des deutschen Kreuzers konnte einen greifbaren Erfolg aufweisen: den Verlust unseres Transporters ‚Pruth‘. Doch auch die ‚Goeben‘ hatte zahlreiche Treffer abbekommen. Sie zählte Tote und Verwundete. Was das Ergebnis ihrer Beschießung des Hafens anlangt, war es gleich Null. Kein einziges Geschöß traf die Schiffe unseres Ankerplatzes. Auf einem der mit Minen beladenen Transporter hätte eine Granate verheerende Folgen haben können.

Als das Geschwader einige Stunden später unter Dampf lag, lichtete es vollzählig die Anker und gewann die offene See. Es nahm Kurs auf die türkische Küste, zu einem Kohleneinschiffsplatz, den es zu beschießen begann. Kein feindliches Fahrzeug war dort zu sehen.

Während die ‚Goeben‘ Sebastopol belegte, blieb die ‚Breslau‘ nicht untätig. In Begleitung eines Minenlegers warf sie in der Meerenge von Kertsch, die das Schwarze Meer mit dem Asowschen Meere verbindet, Minen. Am gleichen Morgen flog einer unserer Frachtdampfer auf. Der türkische Kreuzer ‚Hamidié‘ beschöß die Städte Theodosia und Noworossijsk und setzte dabei mehrere Naphthatürme in Brand.

Zwei türkische Torpedoboote, ebenso wie die übrigen Schiffe von deutschen Offizieren befehligt, drangen in der Nacht zum 29. Oktober in Odessa ein. Im selben Augenblick fuhr ein

Dampfer, mit zwei Plätzen in Schleppe, in den Hafen. Die Torpedoboote nutzten diese günstige Gelegenheit und liefen, ohne irgendwelchen Verdacht zu erregen, hinter ihm ein. Es muß erwähnt werden, daß man an Bord der türkischen Torpedoboote deutlich russisch sprechen hörte. Im Hafen angelangt, schoß das Führerschiff einen Torpedo auf das Kanonenboot ‚Donez‘ ab, das am Wellenbrecher lag, und versenkte es. Das zweite griff das Kanonenboot ‚Konzanez‘ an, verfehlte es aber. Sein Torpedo explodierte auf der Mole. Die Kanonenboote eröffneten nun ihrerseits das Feuer, und die Torpedoboote verließen — nachdem sie einige Granaten auf die Stadt abgeschossen hatten — mit voller Kraft den Hafen.

Binnen zwei Monaten war die ‚Donez‘ gehoben und instandgesetzt. Sie diente bis ans Ende des Krieges und verursachte den deutschen Fußtruppen von der Donau aus schwere Verluste.

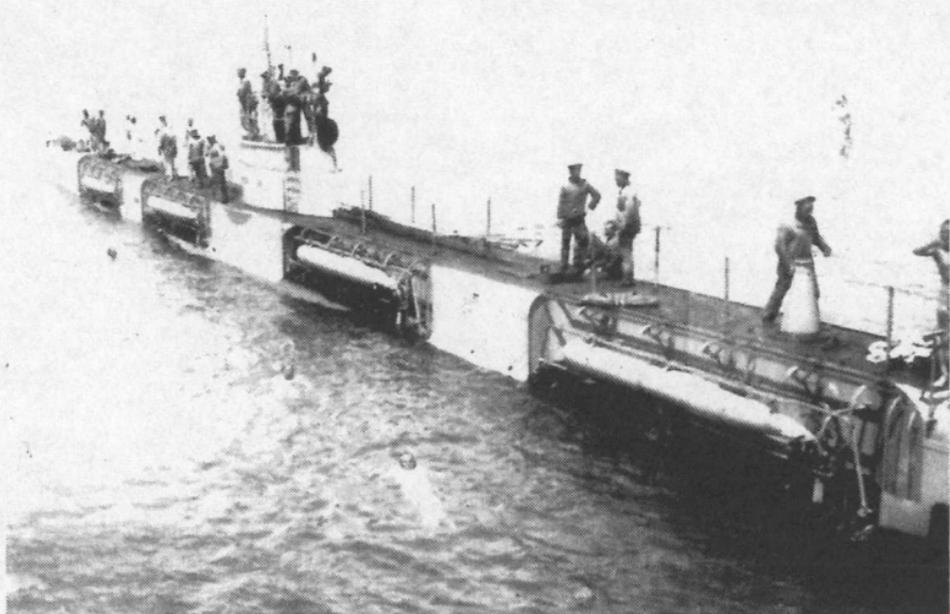
Der deutsche Plan war vollkommen gelungen, seine Erfolge nicht zu unterschätzen. Später erfuhren wir, auf welche Art die Türkei uns den Krieg erklärt hatte*). Ich halte es nicht für überflüssig, es zu berichten.

Wie ich schon erwähnte, war Freiherr v. Wangenheim, Deutschlands Botschafter in der Türkei, ein tatkräftiger, entschlossener Mann, der das Land durch alle möglichen Mittel zum Kriege mit sich fortreißen wollte. Er und die deutschen Kundschafter bearbeiteten die bis dahin unter englisch-französischem Einfluß stehende öffentliche Meinung der Türkei seit langem in diesem Sinne. Eine englische Marinemission hatte, unter Leitung des Admirals Limpus, das türkische Seewesen längere Zeit hindurch ausgebildet und geführt. Knapp vor dem

*) Erst durch das Einlaufen der ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ in die Dardanellen am 10. August 1914 wurde das am 3. August 1914 zwischen dem Deutschen Reich und der Türkei abgeschlossene Bündnis wirksam. Damit begann auch die deutsche Ausbildungsarbeit auf den türkischen Schiffen in vollem Einverständnis der türkischen Regierung, von der besonders der Kriegsminister Enver Pascha und der Marineminister Dschemal Pascha die deutsche Arbeit unterstützten.

Dem Angriff der türkischen Flotte auf die russische Küste am 29. Oktober 1914 standen weder der türkische Marineminister noch auch der Kriegsminister ahnungslos gegenüber. Letzterer, Enver Pascha, hatte den Angriffsbefehl in einer verschlossenen Order vom 22. Oktober festgelegt.

Über die Zeit der bewaffneten Neutralität der Türkei und die Kriegseröffnung gegen Rußland siehe „Der Krieg in den türkischen Gewässern“, Erster Band, herausgegeben vom Marine-Archiv, Berlin 1928, Verlag Mittler & Sohn. (Anmerkung des Verlages.)



R U S S I S C H E S U - B O O T V O R D E M B O S P O R U S .



A D M I R A L K O L T S C H A K H E F T E T D E M K O M M A N -
D A N T E N D E R „ K R A B “ D A S S T . G E O R G S - K R E U Z A N .

Kriege verließ sie Konstantinopel, derart ihren Platz den Deutschen einräumend, die die türkische Flotte rasch nach ihrer Weise umformten. Der Boden war durch ihren Botschafter gut vorbereitet worden, der die diplomatische Schlacht glänzend gewann. Dieser Erfolg ward durch das Erscheinen der beiden deutschen Kreuzer im Bosphorus gekrönt. Admiral Souchon wurde sogleich zum türkischen Admiral ernannt, hißte seine Flagge mit den drei Sternen auf der ‚Goeben‘ und erhielt unbeschränkte Vollmacht als Oberbefehlshaber. Um nicht Anstoß zu erregen, begannen Offiziere und Matrosen der deutschen Kreuzer den Fes zu tragen. Die große Masse wußte, wohl-gemerkt, nichts von diesen Vorgängen und wurde von der deutschfreundlichen Partei, mit Enver Pascha an der Spitze, terrorisiert.

Als Admiral Souchon in See ging, trat sofort ein Kriegsrat an Bord der ‚Goeben‘ zusammen, worauf die Schiffe Weisung bekamen, die russische Küste zu beschießen. Weder die türkische Regierung noch der Marineminister ahnten etwas davon. Es wird erzählt, der letztere habe friedlich Karten gespielt, als ihn die Nachricht über den Angriff gegen Rußland erreichte. Doch waren die Würfel schon gefallen. Die Sache konnte nicht mehr rückgängig gemacht werden. Die Türkei befand sich ganz in den Händen Deutschlands, und der Krieg begann.

Seit Eröffnung der Feindseligkeiten grollte ich auf dem alten Transportschiff meinem Geschick. Ich trachtete nach Kräften und mit allen Mitteln, Bestimmung auf ein Torpedoboot zu erhalten. Endlich hatten meine Bemühungen Erfolg, und ich wurde der ‚Zarkij‘ zugeteilt. Das war ein Torpedoboot derselben Bauart wie jene, die am Morgen des 29. Oktober die ‚Goeben‘ angegriffen hatten. Der Kommandant war abberufen worden. Sein Nachfolger, Kapitänleutnant S., wurde zugleich mit mir ernannt, und wir kamen beide erst wenige Stunden vor dem Auslaufen an Bord. Es war am 13. November 1914.

Ich entsinne mich deutlich des schlechten Wetters an diesem Abend. Die Torpedoboote fahren in Kiellinie. Die Brise frischt auf. Ein Nordsturm pfeift in der Takelage und wühlt Sturzwellen auf, die sich an der Brücke und auf Deck brechen. Die Panzerkreuzer sind uns weit voraus, in der Dämmerung sind ihre Umrisse kaum zu erkennen. Mitunter verschwinden die Schiffe hinter Regenschauern. Bloß ihre Topplaterne und das

kurze Aufleuchten der Signale bezeichnen ihren Standort. Die Torpedoboote beschleunigen ihre Fahrt. Die Nacht wird so dunkel, daß auf eine Kabellänge nichts mehr zu sehen ist. Zeitweilig scheint es, als würden wir unser Vorderschiff rammen, oder aber wir bleiben zu weit zurück. Man weiß nicht, ob man die Umlaufzahl der Maschinen erhöhen oder verringern lassen soll. Da erscheint ein Signal auf der Toplaterne. Der Admiral befiehlt: „Kurs 140°, 10 Knoten Fahrt.“ Das Geschwader umschiff den Leuchtturm von Chersones und gewinnt die offene See. Die Torpedoboote berichtigen ihre Stellung. Nun brauche ich nicht mehr so scharf auszulugen, das Schlingern aber nimmt zu. Die See wird höher. Die Wogen überfluten die Brücke. Ich habe keinen trockenen Faden mehr an mir. Und noch drei Stunden Wache! Unwillkürlich beneide ich die Kameraden auf den Panzerkreuzern, die Wache halten können, ohne durchnäßt zu werden. Das kleine Torpedoboot rollt so sehr, daß man sich anklammern muß, um nicht umgeworfen oder von den Wellen fortgespült zu werden, die über Deck fegen. Wir hoffen, nach Kap Saritsch etwas ruhigere See vorzufinden. Doch wie finster es ist! Geballte schwarze Wolken ziehen ganz niedrig über uns hinweg. Schaumgekrönte Seen peitschen das Boot und brechen sich donnernd auf Deck. Im Dunkel erscheinen und verschwinden die unklaren Umrisse der ‚Zutkij‘ oder zumindest ein flüchtiger, ihren Schornsteinen entschlüpfter Funke. Bald ist es Mitternacht. Endlich werde ich in meine Kammer hinabsteigen, eine Tasse heißen Tee trinken, trockene Kleider anlegen und schlafen können. Auf einem guten Lager schlafen. Welches Glück! Noch fünf Minuten. Mein Gott, wie lange sie währen! Schließlich steigt die dunkle Gestalt des Kapitanleutnants V. die Brückentreppe empor. Eilends übergebe ich ihm die Wache und gehe hinab. Nun liege ich bequem unter einer warmen Decke. Ein nächtliches Gefecht? Vielleicht ein Torpedoangriff . . . Unterdessen strecke ich mich aus und die Sinne schwinden mir. Meine Gedanken irren ermüdet umher. Die samtene Flügel des Schlummers entführen mich.

Wie erwartet, legte sich der Sturm über Nacht, und wir gelangten in eine ruhige Zone. Der junge Tag fand uns auf einer klaren, friedlichen See, als habe eine ungeheure Hand sie geglättet.

Das Geschwader nimmt die Stellung für den gesicherten

Marsch bei Tage an und setzt, in der Hoffnung dem Feind zu begegnen, seinen Weg nach Südosten fort. Tag und Nacht aber vergehen, nichts ist zu erblicken, nicht die mindeste Rauchsäule. Am folgenden Tag stoppte das ganze Geschwader. Die Torpedoboote legten an den großen Schiffen an, um Kohlen zu übernehmen. Noch waren wir damit nicht zu Ende, als wir schon wieder mit höchster Geschwindigkeit Kurs nach Süden nehmen mußten. Der Admiral war von der Anwesenheit des Feindes vor Trapezunt verständigt worden. Bei Tagesanbruch befinden wir uns der anatolischen Küste und Trapezunt gegenüber.

„Klarschiff zum Gefecht.“ Alle Fahrzeuge wiederholen das Signal und geben ihre volle Kraft her. Bald sehen wir, daß kein feindliches Schiff auf der Reede liegt. Der Admiral erteilt der ‚Rostislaw‘ und den Torpedobooten Befehl, die Reede anzulaufen und Kasernen und Forts zu beschießen. Der Auftrag wird ausgeführt, die Hafenanlagen werden durch Geschützfeuer zerstört. Die Türken verharren in Schweigen.

Nachdem so viel Schaden als möglich angerichtet ist, vereinigt sich das Geschwader von neuem und fährt die Küste entlang. Wir sichten nichts als ein paar Segler, die uns nicht beachten. Offenbar haben die Türken, tags zuvor durch den Verlust einer ganzen Division großer, mit Artillerie und Munition für das türkische Heer beladener Transporter erschreckt, jede Tätigkeit eingestellt. Dieses Ereignis hatte nächst dem Bosphorus stattgefunden und war für das deutsche Oberkommando, das über sehr wenig Schiffe dieser Art verfügte, ein schwerer Schlag gewesen. Als wir fast die ganze Küste Anatoliens hinter uns wußten und noch immer nichts gesichtet hatten, beschloß Admiral Eberhardt, nach Sebastopol heimzukehren, um dort Kohle und Lebensmittel zu fassen. Am Vormittag des 18. November nähert sich das Geschwader in ziemlich dichtem Nebel der Halbinsel Krim. Die Aufklärungskreuzer sind etliche dreißig Kabellängen von der Hauptmacht des Geschwaders entfernt. Die See ist ruhig. Eine schwache Brise vertreibt den Nebel, der sich lichtet. Im zarten Dunst gewahrt der Hilfskreuzer ‚Almas‘ die Umrisse der gestoppten Kreuzer ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘. Er ändert seinen Kurs und eilt mit voller Geschwindigkeit zurück, das Geschwader von der Nähe des Feindes zu verständigen.

Es ist Mittag. Wir sitzen ruhig bei Tische, als plötzlich das

Dröhnen der Geschütze und das Hornsignal „Klarschiff zum Gefecht“ an unser Ohr dringt. Jeder eilt an seine Gefechtsstation. Als erster erblicke ich backbord querab die ‚Ewstafij‘, die sich mit voller Kraft nähert. Hinter ihr tauchen ‚Johann Zlatoust‘ und ‚Pantelejmon‘ auf. Die anderen Schiffe haben noch nicht gewendet und sind im Nebel kaum sichtbar. Die Spitze verlassend, schwenkt unsere Division mit äußerster Geschwindigkeit in den Parallelkurs zur ‚Ewstafij‘, deren Türme nach Steuerbord gerichtet sind. Ihre Kanonen speien dichten gelben Rauch aus. Sie gibt Breitseiten auf den Feind ab. Durch den Dunst gewahrt man das Mündungsfeuer der ‚Goeben‘, die ihrerseits den Angriff aufnimmt. Die Granaten des deutschen Kreuzers sausen über die ‚Ewstafij‘ hinweg und schlagen, große Wassergarben aufwühlend, neben uns ein. Ein stärkeres Krachen mittschiffs der ‚Goeben‘ läßt mich vermuten, die ‚Ewstafij‘ habe ihr Ziel getroffen, zumal da das Geschützfeuer einige Minuten später aufhört und der Feind nicht mehr zu sehen ist. Im selben Augenblick lichtet sich der Nebel, und bald ist der Horizont klar. Kein Feind weit und breit. Das Geschwader nimmt von neuem Kurs auf Sebastopol. Unsere Division begibt sich auf den linken Flügel, und nun erst bemerke ich Granateinschläge am Bug der ‚Ewstafij‘. Doch setzt sie ihren Weg unbeirrt fort.

Im Hafen angelangt, erfuhren wir alle Einzelheiten des Treffens. Kaum hatte die ‚Almas‘ den Feind gesichtet, als Admiral Eberhardt sich auf gleichen Kurs mit ihm legte. Der Artillerieoffizier der ‚Almas‘ wartete vorschriftsmäßig darauf, daß die ‚Johann Zlatoust‘ das Feuer eröffne. Doch begann, auf Befehl des Admirals, die ‚Ewstafij‘ zu schießen. Die ‚Goeben‘ hatte noch nicht eingegriffen. Die Entfernung betrug ungefähr vierzig Kabellängen, die Sicht war schlecht, und der Rauch der Schornsteine verbarg das Ziel. Die erste Breitseite der ‚Ewstafij‘ trifft die ‚Goeben‘ mittschiffs. Diese antwortet mit einer ersten, zu weit gehenden Lage, die in unserer Nähe einschlägt. Erst die dritte Breitseite trifft die ‚Ewstafij‘ in die vorderen Kasematten und ins Lazarett: 4 Offiziere und 29 Matrosen werden getötet, 1 Offizier und 24 Matrosen verwundet. Unter diesen erhielt mein guter Kamerad, Oberleutnant z. S. Gnilirow, mit dem ich früher auf diesem Panzerkreuzer eingeschiff gewesen war, einen Granatsplitter in den Leib. Er starb kurz darauf im Spital. Am nächsten Tag begruben die Stadt und das

trauernde Geschwader ihre Toten. Unter dem Gewölbe der Sankt-Michaels-Kathedrale, deren Mauern von den Namen jener schwarz sind, die während der Belagerung im Krimkriege fielen, werden die Särge, mit der Sankt-Andreas-Flagge bedeckt, aufgestellt. Die stille Totenfeier geht auf würdige Weise vor sich, zuweilen von dem erstickten Schluchzen der Mütter gestört. Nach beendetem Trauergottesdienst werden die Särge der Opfer auf den Schultern ihrer Waffenbrüder in langem Zuge hinausgetragen. Die Musikkapelle spielt den „Kol Slawen“. Seine Klänge begleiteten die in ein besseres Jenseits Abgerufenen.

Durch geheime Verbindungen erfuhren wir alsbald, die ‚Goeben‘ sei im Gefecht vom 18. November havariert worden und habe einige Dutzend Mann verloren. Doch muß der Schaden nicht sehr arg gewesen sein, da sich der Kreuzer einen Monat später vor Batum zeigte und die Stadt beschoß. Deren Verteidigung war damals sehr schwach, bloß ein paar mit alten Kanonen versehene Forts. Kein Kriegsschiff. Den einzigen Schutz von seiten des Meeres bildete eine Minenreihe, die zu Kriegsbeginn dort gelegt worden war. Allein die ‚Goeben‘ schoß auf große Entfernung, ohne sich dem Minenfelde zu nähern. Sie zerschmetterte nur einen Hausgiebel. Weder der Hafen noch die Vorwerke hatten zu leiden. Sie hätte großes Unheil wirken können, denn der Hafen war voll Naphthataanks, dem Vorrat der Flotte. Eine „pipe-line“ verbindet Batum mit Baku, das durch das Kaspische Meer das ganze Erdöl des Kaukasus empfängt. Batum ist daher ein sehr wichtiger Ort. Wie läßt sich ein solches Versäumnis der ‚Goeben‘ erklären, die sich entfernte, ohne etwas zu zerstören? Ich weiß es nicht. Jedenfalls wendete sie ab, ohne die zu kurzen Schüsse unserer Batterien zu erwidern. Ihre Kundgebung hatte zwar keinen Erfolg, war aber für uns eine ausgezeichnete Lehre.

Anfang Dezember ging das Geschwader nach unerläßlichen Ausbesserungen wieder in See, wo es dem Feind zu begegnen hoffte. An der Küste des Kaukasus, nächst Batum, angelangt, stoppte es wegen des Kohlens der Torpedoboote. Die Hochseetorpedoboote mit Ölfeuerung liefen den Hafen an, um ihre Bunker aufzufüllen. Ein kleiner Schaden an unserem Kondensator zwang den Kommandanten, eine zweistündige Frist zur Behebung zu erbitten. Der Admiral befahl uns, zu diesem Zweck nach Batum zu gehen.

Bei unserer Ankunft, in den letzten Novembertagen, war Batum allseits von den Türken umschlossen. Bloß ein ziemlich schmaler Streifen Landes längs der See, der die Schienenstränge umfaßte, blieb noch in unseren Händen. Zu Beginn des Krieges lagen im Kaukasus nur wenig Truppen. Aus dem Norden wurden Verstärkungen erwartet. Die Türken nutzten diesen günstigen Augenblick zum Angriff. Sie marschierten geschlossen auf Batum und nahmen jenseits des Tschorochflusses Aufstellung. Unsere Truppen zogen sich zunächst unter den Schutz der Forts zurück, gingen dann, von den Seestreitkräften unterstützt, vor und hielten die Türken am Flusse auf. Die letzteren begannen sich für den Vormarsch auf Tiflis zu sammeln. Sie waren auf dem Wege nach Sarakamischa und setzten sich auf dem Gebirgszug hinter Batum fest. Der Feind war also ganz nahe. Übrigens konnte ich mich gleich am Tage nach unserer Ankunft davon überzeugen, als ich das Geschütz- und Gewehrfeuer in den Bergen hörte.

Wir befanden uns sozusagen an einem belagerten Ort. Für mich war das neu, und ich ging gern in die Stadt, um die Lage zu überblicken. Wir erwarteten einige Tage lang, vom Geschwader zurückberufen zu werden, als uns schließlich der Befehl erreichte, uns den Batumer Seestreitkräften zum Eingreifen an der Küste anzuschließen. Das war zuerst eine große Enttäuschung für uns. Allein, „im Kriege heißt es eben sich fügen“, wie einst ein General sagte. Der Verband, dem wir nun angehörten, war nicht übel. Er wurde durch Fregattenkapitän Schubert befehligt, einen seltsamen, sehr unabhängigen Menschen. Dieser hißte seine Flagge auf der ‚Beresanj‘, einem mit 7,5-Geschützen bestückten Aviso. Dann gab es noch zwei oder drei kleine Dampfer mit veralteten Feldkanonen, die beim Feuern von einem Bord zum andern sausten. Das unterhielt uns sehr; wir hatten sie „chinesische Panzerkreuzer“ getauft. Einer davon, ‚Dych-Tau‘, behielt diesen Beinamen während des ganzen Krieges, und so oft wir mit ihm zu tun hatten, mußten wir darüber lachen. Der Befehlshaber der Streitkräfte zur See unterstand seinerseits dem Generalmajor Liachow, dem Festungskommandanten Batums und des ganzen Abschnittes. Wie immer in solchen Fällen, stimmten der Soldat und der Seemann nicht überein. General Liachow, ein Reiteroffizier, sogar ein richtiger Kosak, hatte über die Marine seine eigenen Gedanken. Er

machte sich keinen rechten Begriff vom taktischen Seewesen und von maritimen Fragen. Daher ging zwischen ihm und unserem unmittelbaren Vorgesetzten nicht alles nach Wunsch. Anlässlich eines bestimmten Vorfalles, auf den ich später zurückkommen werde, zeigte sich das ganz deutlich. So war also die ‚Zarkij‘ das einzige wirkliche Kriegsschiff in Batum. Auf sie stützten sich all die Operationen, die drei oder vier Tage nach unserer Ankunft begannen. Während dieser kurzen Zeit hatte ich mich mit dem Aussehen der Stadt vertraut machen können. Schon vor dem Kriege war ich in Batum gewesen. Ich hatte davon die Erinnerung an eine sehr fröhliche, seltsame Stadt bewahrt, mit ihren vielen Armeniern und ihrer heimischen Bevölkerung. Nun schien sie fast leer. Die meisten Anstalten, die Schulen, waren ins Hinterland verlegt worden. Eine weise Voraussicht! In den Straßen gab es kein Leben, weder bei Tag noch selbstverständlich des Nachts, da nicht ein einziges Licht in der Stadt brennen durfte.

Zuweilen, auf dem abendlichen Heimweg vom Speisehaus zum Torpedoboot, hallten unsere Stimmen wider, und unsere Schritte weckten das Echo der ganz verödeten Straßen. Das schöne Wetter erlaubte es uns, die Pracht des Kaukasus und seiner Berge zu bewundern.

Am Abend des dritten Tages erhielten wir Befehl, auszu-
laufen und der türkischen Küste einen Besuch abzustatten, um zu erfahren, ob nicht etwa türkische Feluken die Truppen vom Meere aus mit Lebensmitteln versorgten. Überdies hatte der Stab gehört, daß sich seit dem Vordringen des Feindes mitunter Kriegsschiffe zeigten. Inwiefern entsprach das den Tatsachen? So viel ist gewiß, daß das zweite, die vorderste Linie haltende Seebataillon, das im Gebirge nächst dem Strand verschanzt lag, nachts die Umrisse eines Kriegsschiffes gesichtet zu haben glaubte. Die ‚Zarkij‘ lief daher voll Ungeduld und mit den Gefühlen des Weidmanns, der auf die Jagd zieht, aus. Die Nacht war eine der allerschwärzesten. Die Geschütze sind geladen, jeder ist auf seinem Posten. Die Torpedolancierrohre sind ausgeschwenkt. Das Boot fährt so nahe unter Land, als es der Meeresgrund erlaubt. Jeder bemüht sich, die Finsternis zu durchdringen, um den Feind zu erspähen. Die ‚Zarkij‘ nimmt Kurs nach Süden. An Backbord bilden die dunkeln Berge eine undeutliche Linie.

Ich stehe am vorderen Geschütz, unweit einer Gruppe Matrosen, die leise schwatzen. Zuweilen steigt ein unterdrücktes Lachen auf, das alsbald erstickt wird. Ein Mann läuft zur Maschine, um daran eine Zigarette anzuzünden. Alle beginnen zu rauchen und achten wohl darauf, die Glut in der hohlen Hand zu verbergen. Das Gespräch der Mannschaft beweist ihre gute Laune. Es ist nicht vom Krieg die Rede. Niemand denkt daran, daß das vor kurzem gesichtete Kriegsschiff ein Minenleger sein konnte, und wir vielleicht in die Luft gehen würden. Dieser Gedanke kam mir bloß flüchtig. Und wenn schon! Auf diese Art sterben, ist nicht schlimm . . . ein Augenblick nur. Keine Schmerzen. Wie wunderbar ist es, dachte ich, in der Marine zu dienen. Man kämpft zwar, doch von Behaglichkeit umgeben. Da plötzlich, Achtung! Nahe der Küste hatte man einige Lichter blinken sehen. Die ‚Zarkij‘ ändert den Kurs und hält darauf ab. Falscher Alarm. Es waren nur die beleuchteten Fenster einiger Hütten auf dem Strande. Wir fahren weiter. Hie und da zeigen uns brennende Holzstöße die Feldlager der türkischen Truppen an. Wir alle haben Lust zu feuern. Der Kommandant aber erlaubt es nicht, um nicht die Aufmerksamkeit jener zu erregen, die vielleicht in See sind, die wir suchen und nicht finden können. Neben mir steht ein Maschinenmaat am Geschütz, der sich während des Japanischen Krieges bei dem Geschwader von Port Arthur befunden hatte. Er schilderte mir den ersten Nachtangriff der japanischen Torpedoboote auf diesen Hafen. Dann erzählte er alles mögliche aus dem ganzen Feldzug, Dinge, von denen man gewöhnlich nicht spricht . . . Ich kannte wohl die Geschichte des Russisch-Japanischen Krieges. Mit um so größerer Freude lauschte ich dem schmucklosen Bericht des schlichten Mannes, vor dessen Augen sich diese ganze düstere Heldensage abgespielt hatte. Er erwähnte Einzelheiten der Kämpfe, die beweisen, wie tapfer der russische Soldat sein kann. Doch muß man diesen Mut zu wecken verstehen, im Soldaten jene Eigenschaften zu beleben wissen. Dann wäre das russische Heer unbezwinglich. Leider waren solche Führer, die es vermochten dieses Feuer zu entzünden, in Rußland allzu selten. Wohl gab es einzelne Persönlichkeiten, sie verloren sich aber in der Menge der Unfähigen. Wir hatten kluge, tüchtige Offiziere. Allein sie konnten sich unter den vielen Wertlosen, die Rußland gleichsam in einen

Nebel hüllten, keine Geltung verschaffen. Und das Schrecklichste war, daß diese tiefe Unkenntnis unter denen vorherrschte, die das Land lenken sollten. Im Geschwader von Port Arthur insbesondere befand sich kein einziger Admiral, der seinen Leuten zu befehlen und sie zum Kampfe zu führen wußte.

Die Ankunft Admiral Makarows aus Rußland, eines tatkräftigen Mannes, eines gewandten, beliebten Führers, richtete damals den gesunkenen Mut allseits wieder auf. Ein neues Leben begann für das Geschwader. Unglücklicherweise stieß das Flaggschiff, die ‚Petropawlowsk‘, zur Freude der Japaner auf eine Mine und ging mit dem Admiral an Bord unter. Die Japaner konnten damit wohl zufrieden sein. Mit Makarow an der Spitze der Russen, hätten sie Port Arthur nie einzuschließen vermocht, und Japan wäre nicht eine große Seemacht geworden.

Russischerseits war der Krieg mit Japan ein sinnloses, völlig überflüssiges und durch eine unfähige Regierung hervorgerufenes Abenteuer. Der schlichte Soldat sogar fühlte es; deshalb war keine Begeisterung vorhanden. Wozu auch so weit zu den Gelben vordringen, da man doch ein ungeheures russisches Gebiet, reich an Korn, an Gold und Bergwerken im Rücken hatte! Gibt es auf der ganzen Welt ein anderes Land, das — so wie Rußland — von seinen eigenen Hilfsquellen zu leben vermag? Alle Länder brauchen Kolonien, ohne die sie nicht bestehen könnten. Dem großen Rußland fehlte es an nichts — als an kluger Berechnung. So weit führten mich meine Gedanken während des eintönigen Berichts meines Gefährten.

Wir folgten einige Dutzend Meilen der feindlichen Küste. Die türkischen Lagerfeuer waren seit langem verdeckt, und die ‚Zarkij‘ nahm weiter Kurs nach Süden, in der hartnäckigen Hoffnung, dem Feind zu begegnen. Doch die Küste blieb stumm und die See ganz unbelebt. Es ist weit über Mitternacht, wir müssen wenden, um vor Tagesanbruch in Batum zurück zu sein. Wozu den Türken zeigen, daß wir nächtliche Fahrten unternehmen, mit der Absicht, ihre Schiffe zu versenken und alles zu zerstören? Es ist besser, sie durch das Ergebnis davon zu überzeugen.

Wir waren schon unweit dem Hafen, als sich das Torpedoboot einer türkischen Verschanzung näherte, um — trotz dem tiefen Dunkel — etwas zu erspähen. Der Feind aber hatte uns

bemerkt. Ein Kugelregen ergoß sich auf Deck und Brücke der ‚Zarkij‘. Zum Glück wurde niemand verletzt.

„Feuer“, wird von der Brücke befohlen. Unsere beiden Geschütze beginnen den Hohlweg zu bestreichen, aus dem das Gewehrfeuer dringt. Ich kann die Wirkung unserer Schüsse und den dem Feind zugefügten Schaden nicht erkennen. Immerhin stellt jener die Beschießung sogleich ein, und wir kehren ruhig nach Batum zurück. Auf diese völlig unerwartete Weise erhielten wir die Feuertaufe.

Am folgenden Morgen bekam der Kommandant den Auftrag, Lage und Stellungen der Landfront zu erkunden, um durch unser Feuer die Truppen zu unterstützen, die binnen wenigen Tagen angreifen sollten. Der Kommandant nahm den Artillerieoffizier unserer Schiffsabteilung und mich zur Begleitung mit. Man stellte uns Pferde aus dem Kaukasus und, als Schutz, einen Kubankosaken zur Verfügung. Frühmorgens brach unsere Kavalkade zur Front auf. Wir, die wir uns am Sattelknopf anklammerten, um nicht herabzustürzen, mußten einen lächerlichen Anblick bieten! Unser Kosak, der wohl bemerkte, daß die Pferde uns nicht gehorchen wollten, ritt verstohlen lächelnd vor uns her. Die Gäule erkannten eben, mit welcher Art Reiter sie es zu tun hatten. Und dabei sollten wir eine Furt durchqueren! Das wurde zum wahren Trauerspiel. Die Pferde, die die Furt wittern mochten, gingen ganz von selbst. Wir aber meinten sie lenken zu müssen. Ich zog blindlings an den Zügeln. Doch mein Pferd wollte, ärgerlich, nichts davon wissen. Schließlich bäumte es sich und warf mich ins Wasser. Zum Glück war es nicht tief. Mühsam schwang ich mich wieder in den Sattel und überließ mich von nun an ganz der einsichtsvollen Führung meines Reittieres. Und so erreichten wir, ohne weiteren Unfall, das andere Ufer.

Das war ein guter Reitunterricht. Gottlob hatte man uns zahme, mit dem Wege vertraute Pferde gegeben. Sonst wären wir wohl nie an die Front gelangt. Jenseits des Tschoroch, des eben durchrittenen Flusses, kommt man nach einigen Werst auf türkisches Gebiet. Da gab es natürlich keinen Weg mehr. Bloß ein Ziegensteig klonn den Berg hinan. Wir waren nun dort, wo unsere Truppen den Vormarsch angetreten hatten. Wir sahen die Leichen türkischer und russischer Soldaten. Dieser Anblick dünkte uns, da wir Ähnliches nie erlebt hatten,

sehr unangenehm. Folglich spornten wir unsere Pferde an und kletterten schneller in die Berge. Vom Stabe war uns geraten worden, von diesem Punkt an wegen drohender Gewehrschüsse Vorsicht zu üben. Und so spähten wir achtsam nach allen Seiten. Bald da, bald dort hörten wir es knallen. Jeden Augenblick konnten wir von einer Kugel getroffen werden und, vom Pferde stürzend, auf die Steine und in die ringsum wachsenden Lianen hinabkollern. Endlich erreichten wir die Stellung des zweiten Seebataillons.

Unterwegs hatten wir eine ganze Karawane von Maultieren, mit Patronen und Geschossen beladen, überholt. Da sind die Zelte, dann eine Reihe Schützengräben. Hier hat sich der Stab des Bataillonskommandanten festgesetzt.

Vom Gipfel des Berges schweift der Blick über das ganze Tal und auf den gegenüberliegenden Gebirgszug, wo die Zelte des Feindes zu sehen sind. Das Gewehrfeuer hatte ganz aufgehört, die Stellung schien vollkommen ruhig. Ich streifte zwischen unsern Zelten umher, beobachtete die Umgebung und suchte nach geeigneten Punkten, die mir als Ziel dienen sollten. Wir verbrachten den ganzen Tag an der Front. Keine Sekunde lang gedachte ich der ‚Zarkij‘. Das Leben dieser Kameraden mit dem unseren vergleichend, bedauerte ich insgeheim ihr Los. Es waren Seeoffiziere wie wir, die hier in den Bergen kämpfen mußten. Zuweilen, doch selten, prasselte da und dort eine Lage nieder. Unsere beiden Gebirgskanonen antworteten abwechselnd darauf. Sie bildeten die ganze Artillerie unserer Landfront. Abends, nachdem wir uns von allen verabschiedet und ihnen Glück für ihren bevorstehenden Angriff gewünscht hatten, ritten wir nach der Stadt zurück.

Wieviel wohler fühlt man sich doch an deinem Bord, alte ‚Zarkij‘, selbst wenn man bei schwerer See weder — wie die übrige Menschheit — sitzen, noch schlafen, noch essen kann!

Der unserer Rückkehr folgende Tag verging mit dem Einschiffen der Geschosse, die uns zum Belegen der Küste am nächsten Morgen dienen sollten. Sehr früh, als die Sonne sich noch nicht hinter den Bergen gezeigt hatte, lief die ‚Zarkij‘ aus, um zur rechten Zeit am vereinbarten Ort zu sein. Wir fuhren unter Land, näherten uns soviel als möglich den Zelten der Unseren und wandten uns, nach Erhalt der letzten Weisungen, der gegnerischen Seite zu. Dort nahmen wir eine günstige

Stellung ein, die uns das Zielen erleichterte. Das Torpedoboot eröffnete auf ein gegebenes Zeichen das Feuer. Zunächst verschossen wir Schrapnells, dann Kartätschen, um mit ersteren zu sparen. In diesem Augenblick stieg die Sonne über das Gebirge und beleuchtete das Tal auf seiten des Feindes, während unser Abhang im Schatten blieb. Von der ‚Zarkij‘ aus sahen wir unsere Sturmkolonne, von Buschwerk und Lianen verdeckt, ins Tal hinabklettern. Eine endlose Truppenschlange, die Offiziere an der Spitze, setzte sich am Strande in Bewegung. Eine halbe Stunde später erreichten Gewehrfeuer und Hurrarufe unser Ohr. Die Gebirgskanonen wiesen uns den Platz, den wir mit Schrapnells zu belegen hatten.

Wir schossen sehr genau, und die Truppe drang immer weiter vor. Die Türken, durch eine solche Beschießung sichtlich erschreckt, erwiderten das Feuer nur selten und verließen ihre Zelte. Mit dem Feldstecher und dem Entfernungsmesser verfolgten wir die Unseren, die im Sturmangriff vorgingen. Bald knatterten die Gewehrsalven, bald beruhigten sie sich. Dann herrschte düsteres Schweigen im Gebirge, bis Kanonen und Gewehre von neuem zu donnern angingen. Nach drei Stunden hatten unsere Truppen den Gipfel des feindlichen Berges erreicht und rasteten ein wenig. Die Türken traten den Rückzug an. Wir fuhren weiter und setzten die Beschießung der Flüchtigen fort, um unseren Soldaten Zeit zur Erholung und zum Vormarsch zu lassen. Und so ging es bis zum Abend, bis zum Ende des Angriffs. Erst nachdem unsere Truppen für die Nacht ein sicheres Lager errichtet hatten, stellten wir das Feuer ein. Meine Trommelfelle, wie die aller anderen, schmerzten entsetzlich, trotz der Unmenge Watte, die wir in die Ohren gesteckt hatten. Es ist wirklich schwer, den ganzen Tag neben einem feuernden Geschütz auszuhalten.

Mehrere Tage lang entwickelte sich der russische Vormarsch und soviel ich mich erinnere, wurden die Türken zwischen dem 9. und 19. Dezember von Gonia bis Liman zurückgeworfen. Die ‚Zarkij‘ lief Batum an, um ein wenig auszuruhen und neue Munition zu fassen.

Ich entsinne mich eines Tages, an dem wir vom Deck des Torpedoboote, anlässlich einer Aufklärungsfahrt längs der Küste, einen kleinen, scheinbar verlassenem türkischen Weiler sichteten. Der Kommandant sandte mich mit einigen Mann in

einem Dingi zur näheren Untersuchung aus. Ich muß gestehen, daß uns die Mandarinenbäume in den Gärten viel mehr lockten als das arme, sichtlich unbewohnte Dorf. Wir begannen es mit schußfertigen Gewehren und Revolvern zu durchsuchen. Diese verödeten Hütten machten auf mich einen peinlichen Eindruck. Sie hatten zweifellos ärmliche, mühsam von ihrer harten Arbeit lebende Menschen beherbergt, die, nur durch die Ereignisse gezwungen, Hab und Gut verließen. Ein paar einsame Gluckhennen, ein Hund suchten ihre fernen Gebieter. Überall lagen landwirtschaftliche Geräte umher. Bäume voll schöner, goldgelben Mandarinen umgaben die Hütten. Nach Durchsuchung des Dorfes drangen wir eilends in die Gärten ein, pflückten diese herrlichen Früchte und füllten alles, was uns zur Verfügung stand, damit an. Bald war die Jolle bis zum Rande voll. Wir vergnügten uns noch an der Lese, als uns vom Torpedoboot ein Hornsignal rief. Wahrscheinlich war etwas in Sicht gekommen. Wir sollten schnell zurückfahren. Es war fast unmöglich, die Matrosen von einem solchen Genuß loszureißen. Ich selbst mußte sie zum Dingi treiben. Am Horizont gewahrten wir eine Rauchfahne, die sich näherte. Da ich wußte, daß unsere eigenen Schiffe sich nicht an diesem Küstenstrich befanden, folgerte ich, es müsse der Feind sein.

Mit gewaltigen Ruderschlägen erreichten wir das Torpedoboot. Dort machte mir der Kommandant heftige Vorwürfe, da wir nicht beim ersten Anruf zurückgekehrt waren. „Sie müßten doch wissen, daß es vielleicht die ‚Breslau‘ ist, die wir sichten, und daß wir keine Zeit zu verlieren haben.“ „Verzeihung, Herr Kommandant, aber was wollen Sie, im Garten war es so angenehm! . . .“

Rasch wird das Beiboot eingesetzt, und die ‚Zarkij‘ nimmt Kurs auf die Rauchfahne. Allein je weiter wir fahren, desto kleiner wird sie, um schließlich unserem Gesichtskreis zu entschwinden. Kein Zweifel, es war ein deutscher Kreuzer. Wir liefen 27 Knoten, und er übertraf uns an Geschwindigkeit.

Nach Batum zurückgeiangt, hatten wir ein wenig Muße. Gegen Mitternacht aber, als alles an Bord ruhte, erdröhte von See aus Geschützfeuer. Es war stockfinster. Unweit der Küste konnten wir im Süden der Forts die Schüsse aufblitzen sehen. In der Stadt und den Vorwerken kein einziges Licht. Tiefes Schweigen. Das feindliche Fahrzeug schoß eine Viertel-

stunde lang ganz vergebens. Es mußte sich geirrt haben, denn alle seine Geschosse fielen ins Gebüsch des Tschoroch-Tales. Zum Glück hatten die Forts nicht geantwortet, sonst hätten sie ihre Stellung verraten und großes Unheil gestiftet.

Während die ‚Zarkij‘ den Anker lichtet und ausläuft, hört die Beschießung auf. Es war zu finster, um den Feind auf dem Meere zu sichten. Die ‚Zarkij‘ kehrte daher nach ihrem Ankerplatz zurück. Der Mißerfolg des Gegners gab lange zu Scherzen Anlaß.

Doch störte das deutsch-türkische Kommando offenbar die Anwesenheit des Torpedoboots an der türkischen Küste. Ein so kleines Fahrzeug vermochte also tagelang die türkischen Lagerplätze zu beschießen, von früh bis abends die Brücken und Schützengräben zu zerstören, Segelboote zu versenken, und man konnte dagegen ebensowenig ausrichten wie gegen eine Fliege! Als daher die ‚Zarkij‘ sich eines schönen Morgens gegen Mitte Dezember eben zum Auslaufen anschickte, um die Landtruppen zu unterstützen, und ganz sanft an der Mole schaukelte, brachte uns ein Kosak, der mit verhängtem Zügel von den Bollwerken einhersprengte, eine schriftliche Botschaft. Wir wurden davon verständigt, daß am Horizont ein Fahrzeug gesichtet worden war und wir sofort auslaufen sollten. Noch hatte sich der Kosak nicht entfernt, als ein Motorradfahrer mit der Nachricht eintraf, das Schiff sei ein Torpedoboot mit zwei Schloten. Die ‚Zarkij‘ machte schon seeklar zum Auslaufen, da meldete uns ein zweiter Motorradfahrer, daß es sich um einen Kreuzer mit vier Schornsteinen handle, der sich nun ganz unter Land, vor unseren Feldlagern befinde.

Das Anheizen der Kessel wird beschleunigt, und wir verlassen so bald als möglich den Hafen. Der Tag ist herrlich und windstill. Leichter Morgennebel verschleiert unsere Lager, wir können das fragliche Schiff nicht erblicken. Doch da beginnt sich der Nebel langsam zu lichten.

Vor unseren Augen tauchen plötzlich die Umrisse eines Kreuzers mit vier Schornsteinen, der ‚Breslau‘, auf. Die ‚Zarkij‘ stoppt sogleich. Was tun? Zum Angriff schreiten? Das wäre toll und sinnlos. Es ist nun so klar, daß wir in Grund geschossen würden, ehe unsere Geschütze oder unsere Torpedos den Feind zu erreichen vermöchten. Er ist schneller als wir. Was läßt sich da machen? Kommandant und Offiziere

halten auf der Brücke eine Art improvisierten Kriegsrat. Zum erstenmal habe ich ein feindliches Schiff so nahe und deutlich vor mir. Es kommt heran und hält auf uns ab.

Mit dem Feldstecher kann man ausnehmen, wie sich seine Geschütze auf uns richten. Unser Kommandant zaudert, ihm entgegenzufahren. Der Artillerieoffizier und der Ingenieur verharren in Schweigen. Ich flehe den Kommandanten an, draufloszugehen: „Heran an den Feind, Herr Kommandant! Das ist eine selten günstige Gelegenheit. Wir haben nichts zu fürchten, da wir unser sicher sind. Zumindest können wir einige Schüsse wechseln.“

„Er wird das Feuer gleich eröffnen,“ sagt der Ingenieur in düsterem Tone. „Die Entfernung ist für ihn noch zu groß“, meint der Artillerieoffizier, ohne das Fernglas abzusetzen. „Telemetrist, wieviel beträgt sie?“ — „Siebzig Kabellängen, Euer Hochwohlgeboren.“

„Wie seltsam, daß er nicht schießt“, murmelt der Kommandant betroffen. Die Minuten schleichen dahin. Voll Ungeduld erwarte ich die erste Breitseite der ‚Breslau‘. Was geht hier vor? Warum feuert sie denn nicht? Der Kreuzer will offenbar erst aus geringer Entfernung schießen, wenn er seiner Sache gewiß ist. Nun beschleunigt er die Fahrt, wendet dann plötzlich und steuert dem Lande zu.

„Wie merkwürdig“, denkt alles, „worauf wartet er?“ Der Kommandant beschließt, gestoppt zu bleiben und den Feind zu beobachten. Mein Vorschlag, sich ihm zu nähern und das Feuer zu eröffnen, findet keine Gegenliebe. Der Kommandant will das Torpedoboot nicht aufs Spiel setzen. ‚Breslau‘ und ‚Zarkij‘ belauern einander noch lange. Letzten Endes entschließt sich unser Kommandant, nach Batum heimzukehren. Doch will er zuerst noch ein wenig gegen den Kreuzer vorstoßen. Dieser ändert den Kurs, schießt aber noch immer nicht. „Ganz Steuerbord“, befiehlt der Kommandant. Bei den Forts angelangt, hören wir die Salven der ‚Breslau‘, die unsere Feldlager bestreicht.

Allein, während wir einander beobachteten, hatten unsere Truppen ihre Lagerplätze geräumt. Natürlich wurden diese alsbald von den Türken besetzt, so daß die ‚Breslau‘ nun ihre eigenen Verbündeten beschoß. Das währte gute zwei Stunden.

Kaum hatten wir an der Mole angelegt, ging unser Kom-

mandant mit dem Befehlshaber der Seestreitkräfte zum Festungskommandanten. „Warum haben Sie den Kreuzer nicht angegriffen?“ fragt der General wütend. „Euer Exzellenz, das ist ja am hellen Tage ganz unmöglich. Er hätte uns in Grund geschossen, ehe wir uns ihm nähern konnten.“ „Wieso? Meine Kosaken greifen unter allen Umständen an. Und Sie können das nicht?“ Der Kommandant trachtete vergebens, ihm das Fruchtlöse eines Torpedobootsangriffs unter solchen Bedingungen klarzumachen. Der gute General sah es nicht ein. Voll Zorn entfernte er sich.

Von da ab waren die Streitkräfte zur See, insbesondere die ‚Zarkij‘, beim General in Ungnade gefallen. Das dauerte aber nicht lange, und sein Groll versiegte bald, denn ohne Mithilfe des Torpedoboots wären die Truppen nicht so schnell und sicher vorgegangen. Während eines späteren Angriffs auf eine befestigte Stellung war unsere Beschießung derart genau und wirksam, daß die Sache mit der ‚Breslau‘ ganz in Vergessenheit geriet. Lange Zeit sprachen wir in der Messe von dieser Unterredung zwischen dem Kommandanten und dem General und lachten insgeheim über den letzteren, der einen Torpedobootsangriff mit jenem der Kosaken verglich. Solcher Vorfälle gab es nicht wenige im Verkehr mit den militärischen Behörden. Ich verlange — wohlgemerkt — nicht, daß die Offiziere der Landmacht die maritimen Fragen beherrschen. Doch kann man zuweilen, im Bestreben ihnen gewisse, das Seewesen betreffende Einzelheiten zu erklären, die Geduld verlieren, so groß ist ihre Unwissenheit auf diesem Gebiete.

Während wir an der Küste vorgingen, zogen die Türken im Innern des Kaukasus, durch die ersten Erfolge kühn gemacht und keinen Widerstand unserer schwachen Kräfte verspürend, auf Tiflis, die kaukasische Hauptstadt, los. Mitte Dezember befanden sie sich in Sarakamischa, nicht weit von Tiflis, das sie bald zu besetzen hofften.

Da nun entfaltete sich unser Heer im Kaukasus und führte bei Sarakamischa und Karakilisse gegen die Türken einen solchen Schlag, daß diese den Kopf verloren und, Waffen, Troß und Geschütze zurücklassend, in regelloser Flucht davonsoben. Von jenem Augenblick an hörte der Vormarsch unserer Truppen im Kaukasus nicht mehr auf. Sie vollbrachten in den wilden, schneebedeckten Bergen, ohne Weg und Steg, wahre

Wunder und hielten dabei eine breite, von der Küste des Schwarzen Meeres bis an die Ufer des Euphrat reichende Front. Der Umsturz mußte kommen, um diese tapferen kaukasischen Krieger aufzuhalten, die nichts als den Sieg gekannt hatten.

Seit dem Rückzug der türkischen Hauptmacht vollzog sich unser Vormarsch äußerst schnell. Von Sebastopol war uns ein zweites Torpedoboot derselben Bauart wie die ‚Zarkij‘, die ‚Ziwoj‘, zugeteilt worden. Unser Dienst wurde dadurch sehr erleichtert, da wir nun einander ablösen konnten. Die Operationen der Seestreitkräfte gewannen an Bedeutung. Von Zeit zu Zeit lief die ganze ‚Armada‘: die ‚Beresan‘, die chinesischen Kreuzer und wir, gemeinsam aus. Ich erinnere mich einer Gelegenheit, da wir mit unseren Geschützen aller Art zur Beschießung von Chopa, einer kleinen, am Meeresstrand gelegenen Stadt, ausrückten, die nach Aussage der Späher den türkischen Truppen als Ergänzungslager diente. Das arme Städtchen hatte viel zu leiden. Die Hälfte seiner Behausungen wurde zerstört und die auf der Reede liegenden türkischen Feluken alle versenkt. Wir schonten bloß eine Moschee, obgleich die Kundschafter sie uns als Vorratsraum bezeichnet hatten. Zu Beginn der Beschießung waren die Einwohner geflohen. Im übrigen gab es deren nicht mehr viele. Als die ‚Zarkij‘ die Stadt und Küste verbindende Brücke belegte, war eben eine Frau mit einem Kind auf dem Arme im Begriff, sie zu betreten. Wir warteten, bis sie die Brücke überschritten hatte, um dann das ihretwegen unterbrochene Feuer wieder aufzunehmen. Und erst als die Frau ziemlich weit entfernt war, zerstörten wir die Brücke. Da entdeckten wir eine Mine, die nahe dem Strande trieb. Sie hatte sich wohl losgerissen und hätte später eines unserer Schiffe gefährden können. So mußte sie gesprengt oder unschädlich gemacht werden. Der Kommandant sandte mich zu diesem Zweck mit einem Dingi aus. Als ich mich der Küste näherte, empfing mich ein wahrer Kugelregen. Niemand wurde verletzt, doch unser Dingi schien durchlöchert wie ein Sieb. Die Mine war also eine Falle gewesen. Unverzüglich schoß ich sie mit dem Karabiner in Grund und wir machten kehrt. Von der ‚Zarkij‘ aus hatte man den Überfall auf uns bemerkt. Sie hielt auf die Küste ab und belegte Wald und Gebüsch, woher das Feuer kam. Die Türken

zielten nun ihrerseits auf das Torpedoboot, bis sie zur Flucht gezwungen wurden.

Nicht alles ging so glatt ab. Zuweilen rückte eine ganze Torpedoflotte von Sebastopol aus, um die türkische Küste, etwas südlicher der Gegend, in der wir selbst gewöhnlich operierten, zu beschießen. Eines Tages, da eine solche Flotte eine kleine Abteilung von ein paar Mann zur Durchsuchung einiger, am Steilufer liegenden Feluken ausgebootet hatte, wurde jene mit Gewehrschüssen empfangen und der arme Oberleutnant z. See A. durch eine Kugel in die Schläfe getötet. Mit knapper Not gelang es den überlebenden Matrosen, seine Leiche an Bord des Torpedoboots zu schaffen. Die Türken nutzten jede Gelegenheit, uns mit Karabinern und Maschinengewehren aus dem Hinterhalt zu belästigen, sobald wir uns unter Land wagten. Das Beispiel dieses Torpedoboots machte uns vorsichtiger, und wenn es galt, eine Feluke zu durchsuchen, überzeugten wir uns erst, ob niemand in der Nähe sei. Wurden wir zufällig beschossen, so versenkte die ‚Zarkij‘ alle Segelboote ohne vorherige Warnung.

Wie ich schon bemerkte, erleichterte die Ankunft der ‚Ziwoj‘ wesentlich unsern Dienst. Auch glichen die Ausfahrten jetzt nicht mehr den früheren. Zuvor arbeiteten wir immer im Verein mit den Landtruppen. Jetzt wurden wir weiter geschickt, zu Angriffen und Aufklärungen. Für uns war das unterhaltender. Wir gingen zu zweit vor. Unser erstes gemeinsames Auslaufen galt dem Kap Joros im Westen von Trapezunt, um dort Segelboote und Dampfer zu zerstören. Zwei Stunden lang suchten wir die Gegend ab, mußten aber unverrichteter Dinge heimkehren. Dann wurde uns befohlen, die großen Städte durch Beschießung einzuschüchtern. Die ‚Ziwoj‘ fuhr nach Trapezunt und wir nach Rizé. An diesen beiden Orten wurde alles irgendwie Militärische zerstört. Der Erfolg war ungeheuer. Die Batumer Division vermehrte sich noch um zwei von Sebastopol gesandte Torpedoboote. Es schien, als sollten die Kriegshandlungen an dieser Front große Ausdehnung annehmen.

Der Kommandant eines der einlangenden Torpedoboote versicherte, er sei auf der Höhe des Leuchtturmes von Trapezunt von einem Unterseeboot angegriffen worden, sei darauf losgesteuert und über dessen Sehrohr hinweggefahren. In der

Tat fand man, als das Torpedoboot aufgeholt wurde, seine Schrauben beschädigt. Doch war bisher noch kein deutsches U-Boot im Schwarzen Meer gesichtet worden; folglich glaubten alle anderen Kommandanten, jener sei auf eine Klippe gestoßen und wolle seine Havarie auf Rechnung eines Unterseaboote setzen. Immerhin war es aber möglich, daß es sich um ein solches handelte.

Nach Ankunft der übrigen Boote trat für uns eine Ruhepause ein. Die Kessel wurden gereinigt, die Maschinen zur Untersuchung zerlegt. Ich nutzte die Zeit zu Ausflügen in die Umgebung Batums. Dieser Winkel des Kaukasus ist in der Tat wunderschön und ganz eigentümlich. Man wähnt sich eher in Afrika als in Rußland. Palmen, Orangen- und Zitronenbäume, Teepflanzungen und kleine, von den Bergen herabstürzende Wildbäche gaben dieser Gegend ein fremdartiges Aussehen, besonders für einen an die weiten Steppen und Wälder Rußlands Gewohnten. Wie die Landschaft, setzt sich auch die Bevölkerung der Umgebung Batums aus verschiedenen, oft schwer lenkbaren Elementen zusammen. Es bedurfte großer Vorsicht und Feinfühligkeit. Muselmanen, Türken, Armenier und Aserbeidschanen grenzten hart aneinander. Jedes falsche Vorgehen mußte vermieden werden.

Tatsächlich hatte die Regierung alle diese Völkerschaften gut in der Hand, und — mit Ausnahme einiger Aufstände von seiten der Aserbeidschanen — waren die übrigen immer loyal. Selbst die wilden Bewohner der Berge, Tataren und Zirkassier, zeigten sich als wahre Söhne Rußlands und dienten ihm treu und aufopfernd.

Eines Tages sah ich eine ganze Armee, Fußtruppen und Reiterei, aus Tataren, Armeniern und Zirkassiern bestehend, Batum durchqueren. Es war ein anziehendes Bild, dessen ich mich stets erinnern werde. Voran zog ein Regiment Georgier. Prächtige Gestalten in großen Pilgerkragen mit weißer Kapuze ritten kleine Gebirgspferde von edler Gangart. Es waren schwarze Zirkassier, eng in ihre silberne Säbelkoppel gegürtet, mit gleichfalls silbernem Säbel und dem Gewehr am Schultergehänge bewaffnet. Dann folgten Armenier in derselben Kleidung, jedoch mit roter Kapuze. Hierauf Tataren und Zirkassier in Landestracht. All das war sehr schön und stimmte gut mit dem Schauplatz ringsum überein: den hohen,

schneegekrönten Bergen, dem Blinken und Klirren der Waffen, den seltsamen Klängen orientalischer Musik. Es mahnte mich an die Bücher meiner Kinderjahre, an ein Märchen aus ‚Tausend und einer Nacht‘.

Meine Besuche der Verteidigungswerke um Batum überzeugten mich davon, wie alt und bedeutungslos die Bestückung der Forts war. Seinerzeit hatte sie wohl gegen die Türken genügt. Die Erfahrung lehrte, daß nichts Besseres vonnöten sei. Zum Glück gab es indes zur Verteidigung gegen die Seeseite eine starke, zehnzöllige Batterie, deren Nützlichkeit sich eines Tages offenbaren sollte.

Anfang Februar trafen die 4. und 5. Torpedoboots-Division von Sebastopol ein. Nachdem sie Kohle gefaßt hatten, liefen diese Boote, denen wir uns anschlossen, zur Beschießung der Küste aus. Zunächst nahmen wir eine kleine Stadt aufs Korn, in der sich türkische Truppen und Vorräte befanden. Wir wollten eben, da wir alles zerstört hatten, was halbwegs zu zerstören war, heimkehren, als eine schwache, sich rasch nähernde Rauchfahne am Horizont erschien. Die Flottille nimmt in Kiellinie mit voller Kraft Kurs auf diesen Rauch. Gleich darauf läßt das Spitzenboot von seinem wilden, entschlossenen Vorgehen ab. Es wendet mit höchster Geschwindigkeit ganz Steuerbord und hißt dabei den Wimpel ‚B‘.

Noch haben wir nicht Zeit gefunden abzuschwenken und schon schlagen ringsum die Granaten der ‚Breslau‘ ein, die uns mit Wassergarben überschütten. Wir sind für den Kreuzer eine leichte Beute. Wären wir etwas weiter in See gewesen, hätte er uns erreichen und insgesamt versenken können. Noch eine halbe Stunde und wir waren verloren. Das deutsche Schiff holte auf, seine schlechtgezielten Lagen aber zeigten starke Streuung. Wir gelangten rechtzeitig in den Wirkungsbereich der zehnzölligen Batterie. Kaum hatte sie der ‚Breslau‘ einige Granaten entgegengesandt, als diese sich wieder aus dem Staube machte und uns unbeschädigt heimkehren ließ.

Am 13. Februar traf der Exarch von Georgien, Monsignore Pitirim, in Batum ein. Die ‚Zarkij‘ wurde beauftragt, ihn nach dem Kriegsschauplatz zu bringen. Er war vom Statthalter und dem Truppenkommandanten begleitet. Vor Makrial angelangt, wurde ein Beiboot ausgesetzt, und ich erhielt den Befehl, diese vornehmen Gäste an Land zu führen. In Makrial

hielt der Erzbischof, durch einen schneebedeckten Grat von den feindlichen Stellungen getrennt, ein Tedeum ab und feuerte dann die Truppen mit einer Rede an.

Tags darauf erschien eine Abordnung der muselmanischen Bevölkerung, die sich schwer gegen die russischen Behörden vergangen hatte, vor dem Erzbischof, bat ihn zu ihren Gunsten einzuschreiten und versprach, die Schuldigen selber zu bestrafen. Es war das erstemal in der Geschichte des Kaukasus, daß Muselmanen Schutz und Vermittlung eines christlichen Erzbischofs verlangten. Nachdem der Kirchenfürst sie empfangen hatte, begab er sich an die Front, um die Kämpfenden zu segnen.

Bei unserer Rückkehr nach Batum erfuhr ich, daß ich der U-Bootsflottille zugeteilt worden sei, was ich mir schon lange gewünscht hatte. Es fiel mir aber sehr schwer, mich von der ‚Zarkij‘ zu trennen, von ihrem Kommandanten, ihrer Mannschaft und meinen Kameraden, mit denen ich viele gefährvolle Stunden durchlebt hatte.

Ich soll mich frühmorgens am nächsten Tag auf den Weg machen. Heute nehme ich das letzte Abendessen in der kleinen Messe der ‚Zarkij‘ ein. Klein zwar, doch wie behaglich! Ich werde mit einem silbernen Becher beschenkt, in den die Namen der beiden Orte, wo wir gemeinsam kämpften, Gonia—Liman, eingeätzt sind. Voll Rührung trinke ich aus diesem Becher auf das Waffenglück der ‚Zarkij‘. Wir stoßen nach altem, russischem Brauch an. Du traute, schöne Sittel! Konntest du die Revolution mit ihrem verwünschten Haß gegen alles Bestehende überleben?

Die ‚Zarkij‘ verließ bald nach mir die Gegend von Batum und fuhr nach Sebastopol zurück, um ihre Maschinen, die eine lange, harte Prüfungszeit hinter sich hatten, untersuchen zu lassen. Auch die später eingelangte ‚Ziwoj‘ kehrte heim. Der Festungskommandant von Batum wollte die beiden Torpedoboote nicht ziehen lassen, ohne ihnen Dank und Zufriedenheit auszusprechen, und brachte das in einem Tagesbefehl an sie zum Ausdruck.

Vom Eisenbahnwagen, der mich entführte, sah ich nochmals nach den vier Schornsteinen der ‚Zarkij‘. Sie rauchten. Das Boot würde also in See gehen. Mein Herz schlug schneller.

Es schmerzte mich wegzufahren. Doch bald verbarg mir die tropische Vegetation des Grünen Kaps Hafen und Reede.

Der Zug folgte der Gebirgskette des Kaukasus. Zum erstenmal erblickte ich das ganze kaukasische Rundgemälde: Wälder, reiche Obstgärten, Weinberge breiteten sich über die Hänge. Die schöne Landschaft von Tiflis, der Hauptstadt des Kaukasus, die zahllosen Erdöltürme Bakus, des Petroleumzentrums, alles das flog an mir vorüber. Und ich meinte, Rußland sei groß und reich.

Mit meinem bescheidenen Handgepäck, das ich um eine dem Feind abgenommene Sammlung von Waffen aller Art vermehrt hatte, entstieg ich am Bahnhof von Sebastopol dem Zuge. Am folgenden Tag stattete ich meinem neuen Chef, dem Kapitän z. S. Klotschkowsky, Befehlshaber der U-Bootflottille, meinen Antrittsbesuch ab.

„Sie sind als Torpedooffizier für den Unterwasser-Minenleger bestimmt“, sagte er. „Melden Sie sich noch heute Ihrem Kommandanten.“ Ich verabschiedete mich vom Flottillenchef, da es mich drängte, mein neues Fahrzeug kennenzulernen.

Kommandant und Offiziere arbeiteten an Bord. Ich strebte, durch den schwarzen Morast des Hafens stapfend, der ‚Krab‘ zu. Bald hatte ich sie, von Gerüsten umgeben, beschmutzt und rostfleckig, entdeckt. Sie glich einem halbfertigen und dann verlassenen Schiffe. Dieser schlimme Eindruck wuchs, als ich — nach dem Erklimmen des Decks über eine hölzerne Leiter — in die finsternen Tiefen hinabstieg. Im Innern war alles zerlegt. Keine Akkumulatoren, unvollständige Maschinen. Wie lange wird es dauern, bis dieses Boot fahrbereit ist, dachte ich insgeheim.

„Euer Hochwohlgeboren sollten lieber hier warten“, sagte ein Matrose. „Sie würden Ihre Kleider besudeln. Herunten ist alles fett und schmutzig. Ich werde Sie sofort dem Herrn Kommandanten melden. Hier ist die Messe.“

Ich sah mich um. Nichts deutete auf eine Offiziersmesse hin. Der Raum schien geradezu unbewohnbar. Die Blechplatten der Schotte waren kahl und nicht gestrichen. Zu meinen Füßen gähnte das leere Gestell einer Akkumulatoren-batterie.

Da bin ich vom Regen in die Traufe gekommen, dachte ich. Auf der ‚Zarkij‘ war es immerhin besser. Und dann

konnte man auslaufen und kämpfen. Hier aber, welcher Unrat, wie lange wird es brauchen, das alles wegzuräumen und diese Rumpelkammer instand zu setzen . . .

Einige Minuten verstrichen, dann erschien der Kommandant in Begleitung der Offiziere und des Ingenieurs. Ich stellte mich dem ersteren vor, der mich aufs liebenswürdigste empfing.

„Ich freue mich sehr über Ihr Kommen. Unsere Arbeiten an Bord werden bald zu Ende gehen. Sie übernehmen das Amt des Torpedooftiziers. Machen Sie sich mit dem Boot und mit Ihrem Dienst vertraut.“

Ich war mit den Offizieren wohlbekannt. Wir hatten zusammen die Unterseeboots-Schule besucht. Durch sie erfuhr ich die Geschichte der ‚Krab‘. Sie war im Jahre 1908 als erstes Fahrzeug dieser Bauart, und zwar nicht nur Rußlands, sondern der ganzen Welt, auf Stapel gelegt worden. Daher wies sie zahllose Fehler auf, die fortwährende Umbauten bedingten. Für jene Zeit war sie ein Ungetüm. Das Boot hatte eine Wasserverdrängung von 550 Tonnen, führte 66 Minen und 4 Torpedos. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 14 Knoten. Die Schiffswerft in Nikolajew aber, die den Bau unternommen hatte, verzweifelte daran, ihn je zu beenden. Sie schreckte vor den hohen Ausgaben sowie der langen Frist zurück und ließ das Fahrzeug unvollendet. Da entschloß sich nun der Ingenieur, der die Pläne dafür entworfen hatte, den Bau auf eigene Rechnung und Gefahr weiterzuführen. Natürlich waren seine Mittel beschränkt, und die Arbeit schritt nur langsam vorwärts. Er verfügte bloß über drei oder vier Fachleute, die weiteren Arbeitskräfte, die der Ingenieur aus eigener Tasche bezahlte, wurden von der Mannschaft beigelegt. Eine solche Einteilung ließ viel zu wünschen übrig. Da der Krieg begann, war der Besitz eines Unterwasser-Minenlegers sehr wertvoll.

Auch bemühte sich alles an Bord nach bestem Gewissen, die Aufgabe des Ingenieurs zu erleichtern. Der Unglückliche hatte den Teufel im Leibe und bewies, Tag und Nacht arbeitend, außergewöhnliche Tatkraft. Wir Offiziere, die schon gern die ‚Krab‘ fahrbereit gesehen hätten, halfen ihm — jeder in seinem Fach — soviel als möglich. Leider ging es nicht ohne Zank und Hader ab.

Ingenieur Nalgotow wollte sich, am Ende seiner Mittel

angelangt, von der Sache zurückziehen. Wir bestanden darauf, zumindest das Unentbehrliche zu bekommen, indem wir geltend machten, daß letzten Endes nicht er, sondern wir das Fahrzeug benutzen sollten. Da Naljutow einsah, er würde ohne uns nicht zum Ziele kommen, mußte er uns Zugeständnisse einräumen. Im Jahre 1913 war die ‚Krab‘ als beim Tauchen gefährlich befunden worden. Es wurde daher beschlossen, den Schiffsrumpf umzubauen und weitere Ballasttanks hinzuzufügen.

Selbstverständlich beschäftigte die Bauart der ‚Krab‘ auch alle auswärtigen Marinien, die keinen Unterwasser-Minenleger besaßen. Solche Boote gab es erst während des Krieges, und sie waren zunächst viel kleiner als die ‚Krab‘.

Alle diese Gründe spornten uns zur Arbeit an. Endlich, im April, wurde die ‚Krab‘ von Stapel gelassen, und einige Tage später tauchten wir zum erstenmal. Der Versuch gelang, viele Vorrichtungen jedoch arbeiteten mangelhaft. Sooft wir tauchten, sooft wir ausliefen, entdeckten wir einen neuen schwachen Punkt, dem wir unbedingt abhelfen mußten, ehe wir an einer Kriegshandlung teilnehmen konnten.

Ich war so in diese Arbeiten vertieft, daß ich an nichts anderes dachte. Da wurde ich durch das Einlangen eines Befehls des Flottenkommandanten angenehm überrascht, der mir die Verleihung eines Kriegsordens für mein Wirken auf der ‚Zarkij‘ anzeigte. Ich erhielt bald darauf das amtliche Patent der kaiserlichen Ordenskanzlei.

Es erübrigt sich zu sagen, daß meine Auszeichnung fröhlich gefeiert wurde, und ich an jenem Tage nicht in der Laune war, meine Arbeit fortzusetzen.

Während wir uns um unsere ‚Krab‘ mühten, langten aus der Nikolajewer Werft große Unterseeboote an. Im Dezember kam die ‚Nerpa‘, deren Größe auf uns Eindruck machte, dann — im Februar — die ‚Tulen‘, im März die ‚Morj‘. Der Vergleich mit der ‚Krab‘ fiel nicht zu deren Gunsten aus. Es waren Fahrzeuge von etwa 700 Tonnen, mit 12 Torpedos, prächtigen Wohnräumen, vollendeten Maschinen. Sie gingen abwechselnd in See und blieben 14 bis 17 Tage auf Kreuzung nahe dem Bosphorus, wo sie feindliche Schiffe versenkten und nach ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ auslugten.

Mehrere U-Bootskommandanten hatten den Wunsch geäußert, in den Bosphorus vorzudringen, um dort den Feind an-

zugreifen. Der Flottillenchef untersagte es ihnen ausdrücklich. Dies war begründet. Es gab im ganzen drei für solche Zwecke geeignete U-Boote. Die acht übrigen, ganz kleinen (125 Tonnen) — darunter vier, die soeben mit der Eisenbahn von Wladivostok eingelangt waren —, kamen nicht in Betracht. Auch die ‚Krab‘ zählte nicht. Sie wurde in die Klasse der ‚Attrappen‘ eingereiht. Unsere Kameraden der anderen U-Boote reizten uns mit dieser Bezeichnung. Insbesondere unser Ingenieur M. bekam leicht einen Wutanfall. Dieser Scherz wirkte auf ihn, wie das rote Tuch auf den Stier. Oft mußten wir uns alle verbünden, ihn zu beruhigen.

„Sag‘ mir bloß, lieber Michael, weshalb du die ganze Flottille mit dem Rauch deiner Maschinen verpestest? Ich bin voll Ruß“, fragt eines Tages scherzend der kleine dicke Kapitänleutnant Ch. M. steigt wie eine Rakete und herrscht ihn an: „Weißt du, daß du anfängst, mir lästig zu werden? Erzähle uns lieber, wie sie dich auf der ‚Nerpa‘ zum besten hatten.“

Und nun wurde Kapitänleutnant Ch. ins Gebet genommen.

Auf der ‚Nerpa‘ war er das Opfer eines gelungenen Ulks geworden. Einige Tage lang hatte es nicht aufgehört zu regnen und zu stürmen. Bei solchem Wetter müssen auf einem U-Boot Ölzeug und Wasserstiefel getragen werden. Denn die Wellen überfluten Deck und Turm, und wer nicht entsprechend gekleidet ist, wird bis auf die Knochen durchnäßt.

Eines Tages befahl der fröhliche, stets zu Späßen geneigte K. dem Untersteuermann, der den Kapitänleutnant Ch. eben zur Wache weckte, diesem zu melden, das Wetter sei schlecht und er solle sich demgemäß kleiden. Tatsächlich aber hatte der Sturm über Nacht abgeflaut, die See war ganz ruhig, und die Sonne zeigte sich nach mehrtägigem Schmollen strahlend am Himmel. Alle Offiziere standen auf der Brücke. Nach einiger Zeit erscheint Kapitänleutnant Ch.s rundliche, warm verummte Gestalt am Fuß des Niederganges.

Um ihn von dem elenden Wetter zu überzeugen, wird ihm gleich ein ganzer Eimer Wasser über den Kopf geschüttet, als hätte ihn eine Sturzsee erreicht. Leutnant Ch. klimmt, über das schlechte Wetter und die Verpflichtung, unter diesen Umständen Wache halten zu müssen, brummend, die Treppe empor. Tiefend vor Nässe schwingt er sich auf Deck. Eine

Lachsalve empfängt ihn. Da erst bemerkt er das schöne Wetter und den hellen Sonnenschein, der auf der ruhigen See glitzert.

„Wartet nur, liebe Freunde“, sagt er. „Ich gebe mich nicht geschlagen“, und auch er muß über den harmlosen Scherz lachen.

So verstrich die Zeit unversehens während der drei Wochen dieser Kreuzungen unter Wachhalten, Possen und Geschwätz. Die kleine Messe der Unterseeboote war immer von Heiterkeit erfüllt. Nie wurden feindliche Kriegsschiffe oder Frachtdampfer gesichtet. Höchstens konnten kleine türkische Küstensegler versenkt werden, die das Heer mit Lebensmitteln versorgten. Damals, im Sommer 1915, glichen diese Kreuzungen eher Vergnügungsausflügen als Kriegshandlungen. Zum Beweis diene jenes U-Boot, das aufgetaucht vor dem Bosphorus stoppte, und dessen Besatzung rings um das Boot baden durfte, ohne an den Feind zu denken.

Doch gegen Ende des Jahres änderte sich das. Unser Wohnschiff war der alte Transportdampfer ‚Dnjestr‘, auf dem Offiziere und Mannschaften, jedes Unterseeboot in einer Abteilung für sich, hausten. Ein solcher Zustand aber mußte Reibungen herbeiführen. Jedes der kleinen Boote hatte oft gegensätzliche Interessen. Es gab Streit zwischen den Ersten Offizieren aller Unterseeboote. Übrigens waren diese Zänkereien nicht ernst zu nehmen. Trotz allem verlief das Leben auf der ‚Dnjestr‘ heiter und angenehm.

Die Musikfreunde der Flottille hatten zwei Kapellen gebildet: die eine aus Streich-, die andere aus Blasinstrumenten. Die Bläser dienten für die feierlichen Anlässe. Die Streicher, aus sechs oder sieben Mann bestehend, spielten während der Mahlzeiten in der Messe. An jenem Ende der Tafel, an dem die Ersten und die jüngeren Offiziere der Unterseeboote saßen, ging es stets fröhlich zu. Lauter lebenslustige Menschen und gute Offiziere. Der Flottillenchef, Kapitän z. S. Klotschkowsky, von allen verehrt, doch sehr zurückhaltend, mußte oft über unsere Scherze lachen.

Jede Gelegenheit bot uns Grund zur Unterhaltung: der Angriff auf ein Schiff des Gegners, die Zerstörung eines Segelbootes, der Mißerfolg eines feindlichen Unternehmens. In

solchen Fällen änderte die Bordkapelle, die unsern Geschmack wohl kannte, ihren Spielplan.

Kapitänleutnant Ch., einem sehr klugen, heiteren Athleten und Meisterschwimmer, war es gelungen, aus freiwillig sich meldenden Matrosen einen richtigen Zirkus zu bilden, der ausgezeichnete Späße voll Witz und Humor brachte. Auch war Ch. ein Künstler, der vorzügliche Seestücke malte. Doch arbeitete er nur selten und wartete, wie er es nannte, auf die Inspiration. Ich erinnere mich, ihn eines Tages während des Umsturzes um ein kleines Bild gebeten zu haben.

„Mein Lieber,“ antwortete er halb ernst, halb scherzend, „die Kunst blühte nur im Kaiserreiche. Sie starb mit der Revolution.“ „Du hast recht, Wanja“, erwiderte ich. „Unter dem Zaren herrschte die Schönheit. Die Republik kennt sie nicht mehr.“ Und ich bekam nie mein Gemälde.

Endlich, nach vier Monaten ununterbrochener Arbeit, war die ‚Krab‘ fahrbereit. Wir hatten nur noch die Mannschaft zum Minenlegen abzurichten und das U-Boot in großen Tiefen zu erproben. Das erstere war mir vorbehalten. Und mit Freuden sah ich unsere Versuche gelingen. Der Minenkran arbeitete tadellos, und alle Minen wurden richtig gelegt. Tags darauf liefen wir aus, um im tiefen Wasser zu tauchen. Doch weder der Ingenieur, der das Boot erbaut, noch die Arbeiter, die es ausgerüstet hatten, beteiligten sich an der Fahrt. Dies beweist ihr Vertrauen zu unserm Boot. Trotz allem gelang es uns, zwei Stunden in Tiefen von 220 Fuß zu bleiben. Die ‚Krab‘ gehorchte den Steuern sehr gut. Bloß ein einziges Tiefensteuer war etwas schwer zu handhaben. Das schien aber ein ganz kleiner, leicht zu übersehender Fehler, im Vergleich zu jenen vielen, die wir schlecht und recht hatten beheben müssen. Das Kommando hieß uns, die Probefahrten beschleunigen.

Im April 1916 traf der Kaiser in Sebastopol ein. Er wünschte die ‚Krab‘ zu besichtigen. Wir erhielten Befehl, an der Kaisermole rückwärts im südlichen Innenhafen, vor dem Hofzug, anzulegen. Als wir einlangten, war der Zar eben zum Besuch eines Spitals an der südlichen Küste gefahren. Bei Sonnenuntergang kehrte er im Kraftwagen zurück. Mannschaft und Offiziere waren auf Deck angetreten. Oberleutnant

zur See I. und ich standen am Fallreep. Der Herrscher trug Kosakenuniform.

Mir fiel sein schlechtes Aussehen auf. Er war sichtlich ermüdet und sein Antlitz leichenblaß. Seine traurigen Augen drückten tiefen Kummer aus. Dunkle Ringe umgaben sie und liehen dem Gesicht etwas unbeschreiblich Leidendes und Schmerzvolles. Er schritt rasch an uns vorüber, betrat das Deck des Unterseeboots, grüßte die Offiziere, unterhielt sich kurz mit dem Kommandanten, an den er verschiedene Fragen richtete, und begab sich dann, ohne das Innere des Bootes in Augenschein zu nehmen, auf die Mole. Von dort ließ er sich das Legen der Minen zeigen und erklären. Hierauf verabschiedete er sich von allen und bestieg wieder seinen Salonwagen. Die Besichtigung war zu Ende. Die ‚Krab‘ kehrte an ihren Liegeplatz zurück.

Nun, da einige Jahre seit jenem Wirbelsturm verflossen sind, der im Dasein aller, die Greuel der Revolution und des Bürgerkrieges Überlebenden eine solche Umwälzung hervorrief, daß die schönen Augenblicke vergessen waren, die unsere Spannkraft aufgepeitscht und in uns den Wunsch nach übermenschlichen Taten geweckt hatten, nun erst habe ich diesen Tag wieder klar vor Augen. Ich entsinne mich der dunkeln Vorahnung von etwas schrecklichem Kommenden, als ich den Zaren zum letztenmal sah. Sein tiefer, gütiger und wohlwollender Blick war auf mich gefallen. Ein schwaches Lächeln erhellte sein Antlitz. Mich dünkte, als wolle sein Auge sagen, daß die Macht ihn zu sehr bedrücke, seine Krone ihm zu schwer sei, daß er nach einem Halt suche und ihn nicht finde.

Auch erinnere ich mich des Gespräches zwischen den Offizieren an Bord nach dieser Musterung. „Ich bin recht froh, daß er das Innere des Bootes nicht sehen wollte“, sagte Kapitänleutnant K. „Weshalb?“ „Liebe Freunde, der Besuch des Kaisers hat noch keinem der Schiffe, die er betrat, Glück gebracht.“

Und das Seltsamste ist, daß K. recht hatte. Immer stieß den Fahrzeugen nach der Besichtigung durch den Zaren etwas zu. Daher war K. im Grunde zufrieden, daß auf dem wasserdichten Schott der ‚Krab‘ nicht die Unterschrift des Kaisers: ‚Nikolaus‘ prangte, die er stets auf den von ihm besuchten Schiffen anbrachte.

Die militärische Lage im Schwarzen Meer erforderte die rasche Indienststellung der ‚Krab‘. Deshalb beschloß der Kommandant, die Behörden nach Vollendung der dringendsten Arbeiten davon zu verständigen, daß die ‚Krab‘ bereit sei.

Im vergangenen Jahre, 1915, war nichts Besonderes vorgefallen. Die deutschen Kreuzer zeigten sich nur äußerst selten. Bei jeder Begegnung entzogen sie sich, dank ihrer großen Geschwindigkeit, dem Kampfe. Der Raid auf Odessa in der Osternacht hatte keinerlei Erfolg gehabt. Zwei türkische Kreuzer näherten sich Odessa des Nachts in Begleitung von Torpedobooten, die unter dem Befehl deutscher Offiziere standen. Die von zwei türkischen Torpedobooten geleitete ‚Medschidié‘ drang gegen den Hafen vor, während die ‚Hamidié‘ als Vorposten in See blieb. Die ‚Medschidié‘ war schon fast nahe genug, das Feuer auf Odessa zu eröffnen, als sie auf eine Mine stieß und zu sinken begann. Um sie unbrauchbar zu machen, lancierten sie die beiden Torpedoboote, nachdem sie ihre Besatzung aufgenommen hatten, mit zwei Torpedos an und versenkten sie schnell. Doch war sie auf eine Untiefe geraten, und ihre Geschütze blieben sichtbar. Unsererseits wurden sogleich Hebearbeiten eingeleitet, und nach zwei Monaten konnte die ‚Medschidié‘ zur Ausbesserung ins Dock nach Odessa geschleppt werden. Einige Monate später schloß sie sich unter dem Namen ‚Pruth‘ der russischen Flotte an.

Unser Geschwader nahm zeitweise die türkischen Küsten unter Feuer. Zanguladak, der Kohleneinschiffungsplatz, und die türkischen Forts hatten unter diesen Beschießungen grausam zu leiden. Die Vorwerke im Bosphorus wurden durch unsere Schiffe und Seeflugzeuge reichlich belegt. Letztere überflogen Konstantinopel und warfen Bomben auf die Forts ab. Diese Kriegshandlungen erfolgten im Verein mit dem Angriff unserer Verbündeten auf die Dardanellen, deren Einnahme für uns von größter Bedeutung gewesen wäre. Sie hätte das Bild des Krieges zweifellos durch eine wesentliche Abkürzung desselben vollkommen geändert.

Unsere Hoffnungen, die Dardanellen schnell eingenommen zu sehen, wurden zuschanden. Den Verbündeten fehlte es an Entschlossenheit, und sie mußten den Angriff nach schweren Verlusten einstellen, als wir eben aus Konstantinopel erfuhren, die Türken seien bereit, es aufzugeben und die Stadt zu

räumen. Die türkische Hauptstadt war in Aufregung versetzt und konnte nicht mehr hoffen, den Verbündeten zu widerstehen. Die Zukunft bewies, daß diese Gerüchte vollkommen zutrafen und daß, wenn unsere Bundesgenossen nur noch drei Tage durchgehalten hätten, Konstantinopel gefallen wäre. Dieser Mißerfolg machte auf alle schlechten Eindruck. Jede Hoffnung, das Ende des Krieges zu beschleunigen, mußte zerfallen.

Im Juni wurde die Schwarze-Meer-Flotte um eine Einheit bereichert, das Großkampfschiff ‚Kaiserin Marie‘, das — soeben in Nikolajew fertiggestellt — bei uns in Sebastopol eintraf. Vor seiner Ankunft erhielt die ‚Krab‘ Befehl, ihre volle Ladung Minen zu fassen und diese im Bosphorus zu legen, um dem neuen Dreadnought freie Fahrt auf der hohen See zu sichern. Diese Vorsicht schien unerlässlich, da die Bestückung der ‚Kaiserin Marie‘ noch nicht klar war.

Der langersehnte Tag kam endlich heran. Am 29. Juli 1916 verließ die ‚Krab‘ frühmorgens ihren Anlegeplatz, außer ihrem Stabe den Flottillenchef und zwei weitere Offiziere an Bord führend. Die Räume der ‚Krab‘ waren so klein, daß wir darin wie in einer Heringstonne zusammengedrückt wurden. ‚Morj‘ und ‚Tulen‘ begleiteten uns, um nach dem Feind auszulügen. Nachdem unsere Ölmotoren in Gang gebracht waren, begann — wie immer — ein Höllenlärm, und dichter, schwarzer Rauch deckte die Reede. Es war stets das gleiche, zum Glück aber gab sich das nach ein oder zwei Minuten, und unsere Motoren arbeiteten dann wie Uhrwerke. Dieses Gebrechen trug uns jedesmal die Scherze aller übrigen Unterseeboote ein. Auch diesmal wurden wir von ‚Morj‘ und ‚Tulen‘ aus lächelnd beobachtet. Doch die ‚Krab‘ lief ihre vierzehn Knoten, und wir ließen gar bald die Spötter hinter uns, wobei wir ihnen ein Ende zeigten. Es ist ein in der Marine üblicher Scherz, einem Ruderboote, dem man in einem Segelboot vorfährt, ein Tauende zu weisen, als wollte man ihm sagen: „Soll ich dich in Schlepp nehmen?“ Dieser Ulk vermag jene, denen er gilt, immer in Harnisch zu bringen.

Und wir zogen weiter. An unserm Heck wehte die dreifarbige Handelsflagge. Die ‚Krab‘ war noch nicht der Flotte einverleibt, und so mochte alles in Sebastopol denken, wir seien, wie gewöhnlich, auf einer Probefahrt.

Mittags versammelt der Kommandant uns alle auf Deck: „Klar zum Flaggenhissen; hißt die Flagge!“, und die Sankt-Andreas-Flagge geht an der Gaffel hoch. Die See dehnt sich glatt wie ein Spiegel; ringsum ist alles still. Die Sonne brennt, auf Deck ist es sehr heiß. In diesem Schweigen aber schien es uns, als hörten wir — weit, weit entfernt — etwas wie ein Motorengeräusch . . . Für alle Fälle richteten wir unser kleines 3,7 cm-Geschütz und das Maschinengewehr. Die ersten deutschen Seeflugzeuge hatten sich gezeigt, und man mußte auf ihr Erscheinen rechnen.

Am nächsten Morgen langten wir an dem, mit den anderen Unterseebooten vereinbarten Treffpunkt ein. Von der Brücke sichtete ich zuerst die wegen der Strahlenbrechung äußerst unscharfen Umrise eines Fahrzeuges und konnte nach einigen Augenblicken die ‚Morj‘ erkennen. Dann näherte sich an Steuerbord ein ähnliches Boot, die ‚Tulen‘. Die ‚Krab‘ erwartete ihre beiden Kameraden mit gestoppten Maschinen.

Die See war, wie am Vortage, ganz ruhig, und der Bosphorus noch weit. Der Flottillenchef erlaubte uns zu baden. Auf allen drei Booten sah man die Matrosen sich vom Deck, dem Turm, der Brücke ins Wasser stürzen. Unterdes hielt die Wache scharfen Auslug. Wir dürfen uns nicht durch ein Unterseeboot oder ein Flugzeug überraschen lassen. Eine halbe Stunde vergeht. Das Bad ist beendet, und die drei Unterseeboote trennen sich. Die andern wünschen uns Glück. „Hals- und Beinbruch!“, rufen sie uns zu.

Wieder gibt es ein wenig Lärm und Rauch, dann nimmt die ‚Krab‘ die Fahrt auf. Einige Stunden mit voller Kraft vorwärts, und die anatolische Küste erscheint. Der Wind hatte zur allgemeinen Zufriedenheit aufgefrischt; binnen wenigen Minuten war das Aussehen des Meeres ganz verändert. Ringsum gab es weiße Schaumkronen. Bald konnten wir die Landmarken und Leuchttürme des Bosphorus unterscheiden. Der Kommandant peilte: noch eine Meile, und wir würden tauchen. Wir hatten die Sonne achtern; von der Küste aus waren wir also unsichtbar.

„Maschinen halt!“ Augenblicklich stoppt die ‚Krab‘. Noch haben wir ein wenig Zeit, die klare Luft einzuatmen. Die ganze Besatzung kommt auf Deck, diese letzten Minuten zu genießen. Vor uns breitet sich das schöne Rundgemälde der türkischen

Küste aus. Nun sind wir im Norden der Meerenge, zwischen den feindlichen Minenfeldern. Wir müssen getaucht in den Bosphorus eindringen, um unsere Minen dort zu legen, wo die Schiffe des Feindes durchfahren. Die Aussicht auf Erfolg ist gering, besonders mit unserer ‚Krab‘, dieser „Attrappe“. Das wissen wir alle, doch sind wir an diesen Gedanken so sehr gewöhnt, daß er niemand mehr schreckt. Jeder zeigt sich unbekümmert. Wir hören die Mannschaft scherzen. Die Offiziere plaudern vertraulich auf Deck.

„Klar zum Tauchen. Alle Luken schließen.“

Jedermann verschwindet im Innern des Bootes. Die Ventilatoren, die uns frische Luft zuführten, stehen still. Schweigen herrscht an Bord. Wir vernehmen das Klatschen der Wellen an den Schiffsrumpf und das Brausen des Wassers im Minenschacht. Keiner spricht. „Mittleren Ballasttank und Hauptballasttank fluten.“ Das Wasser dringt rauschend in die Tanks, man hört es durch die Rohre strömen.

„Tieftauchen!“ befiehlt der Kommandant dem Mann am Tiefensteuer. Ich blicke nach dem Manometer. Die ‚Krab‘ sinkt. „70 Fuß“, ruft die Stimme des Kommandanten. Noch einige Sekunden und der Zeiger des Tiefenmessers bleibt auf dieser Zahl stehen. „Schnelltauchen, 150 Fuß!“ Das U-Boot geht jäh auf Tiefe. „Zurück auf 70 Fuß! Recht so.“

Noch ein paar Handgriffe, um sich von der Steuerfähigkeit des Bootes zu überzeugen. Die ‚Krab‘ gehorcht vortrefflich und hält gut die Tiefe. Jede Viertelstunde fahren wir nun zur Beobachtung das Sehrohr aus. Wir müssen sehr vorsichtig und peinlich genau steuern, um die Richtung einzuhalten. Die Strömungen in der Meerenge wechseln fortwährend und sind nicht in allen Tiefen gleich.

Wir laufen vier bis fünf Knoten. Zwei Stunden verstreichen. An Bord ist alles wohlauf. Es beginnt aber heiß zu werden. Die Leute behalten nur noch das Nötigste an Kleidung auf sich. Der Luftdruck auf einem getauchten Unterseeboot nimmt schnell zu, und die Nadel des Barometers steigt. Nun steht sie auf 780 Millimeter. Achtern ist es sehr arg. Die Hitze und die Öldämpfe belästigen die Mannschaft. Die Augen tränen. Es sind ätzende Dünste. Auch ich beginne sie zu fühlen. Sie prickeln mir in der Nase. Zuweilen kommt einer der Leute auf kurze Zeit nach vorne, wo die Luft besser ist, um

ein wenig aufzuatmen und den Kopf in einen Wassereimer zu stecken.

Ich wollte den Oberleutnant z. See I. am Heck ablösen. Nach kaum zwei Minuten bemerkte ich, wie schwer es in dieser Schott auszuhalten war. Was man einatmete schien keine Luft mehr, sondern Petroleum zu sein. Trotzdem war jeder auf seinem Posten. Wir müssen auf eine weitere Stunde rechnen, ehe wir dort anlangen, wo wir die Minen legen sollen. Wird die Mannschaft so lange durchhalten? Austauschen? Und die Ventilatoren in Gang setzen? Daran ist nicht zu denken. Wir sind zu sehr unter Land und könnten von einer Batterie entdeckt werden. Ich bitte den Kommandanten um Erlaubnis, durch das Periskop zu sehen.

„Auf 18 Fuß“, befiehlt er. Ich suche den Horizont ab. Die Ufer der Meerenge sind sehr nahe und gut sichtbar. Die Häuser, die Landmarken, die Leuchttürme heben sich ganz klar ab. Ein schönes Bild, das mich an vergangene Zeiten erinnert, die ich einst fröhlich am Bosphorus und dem Goldenen Horn verlebte.

„Auf 100 Fuß tauchen“, ruft der Kommandant. Er hat ein Seeflugzeug gesichtet. Ein Blick auf die Karte belehrt uns, daß wir in der gefährlichen Zone der türkischen Minen sind. Eine seltsame Lage. Minen unter unserem Kiel und Bomben über unseren Köpfen!

Ach was! . . . Wozu darüber nachdenken. Ein ganz kleiner Augenblick und man ist im Jenseits . . . Wir alle warten leichten Herzens. Plötzlich, die ‚Krab‘ war auf siebenzig Fuß, hörten wir etwas am Schiffsrumpf scheuern. Alle sehen sich an, wir verstehen uns, doch keiner sagt ein Wort. Wir hatten eben eine Minenverankerung gestreift (die Kette, welche die Mine an ihrem Anker hält).

Das flüchtige Knarren ertönt nun schon achtern. Würde sich das Drahttau in unsere Schrauben verwickeln? Wenn ja, so bedeutet es das Ende. Schließlich hört der Lärm auf, wir sind nicht hängen geblieben, sind mit knapper Not davongekommen.

„Torpedo klar!“ Das Sprachrohr bringt mir den Befehl.

„Klar.“ — „Achtung Steuer. 20 Fuß. Recht so.“ Die Weisungen folgen einander planmäßig.

Ich höre durch das Sprachrohr, wie der Kommandant dem

Flottillenchef meldet, ein türkisches Fahrzeug halte in der Meerenge Wache. Es sollte torpediert werden, doch beschließt der Kommandant, zuvor die Minen zu legen und dann zurückzukehren, um das Schiff zu versenken. Das erstere war wichtiger. Sonst hätten wir uns bemerkbar gemacht. Ich eile ans Periskop und sehe das feindliche Fahrzeug aus größter Nähe. Welch schönes Ziel für einen Torpedo. Die Sonne ist untergegangen, es wäre aber noch hell genug. Wie schade! Wir fahren eine weitere halbe Stunde, dann sind wir da, wo wir unsere Minen werfen sollen.

„Klar zum Minenlegen — Minenpforten öffnen.“ Von achter vernehmen wir das Geräusch des Motors, der diese bewegt. Unsere Leute, die von dem langen Getauchtsein in der schlechten Luft halb bewußtlos sind, schöpfen neue Kräfte. Doch sichtlich arbeiten sie mit äußerster Anstrengung. Noch eine Stunde unter Wasser und keiner hätte es mehr ausgehalten.

„Minen los.“

Ich selbst bringe den Minenkran in Gang und blicke voll Spannung nach dem Manometer, das das Ausstoßen jeder Mine anzeigt. Möge alles in Ordnung sein! Dies ist mein einziger Gedanke. Zum Glück gelingt es. Nun sind schon 64 Minen gelegt, es bleiben nur mehr zwei. Der Tiefenmesser steht auf 70 Fuß. Da plötzlich ein heftiger Stoß am Bug. Einige Lampen verlöschen. Schnell werden Notlichter entzündet. Ein zweiter, dann ein dritter Stoß. Die ‚Krab‘ bekommt Schlagseite und sackt nach vorne. Der Tiefenmesser zeigt nun 120 Fuß! Das U-Boot gehorcht dem Tiefensteuer nicht mehr! Langsam sinkt es.

Doch höre ich kein Wasser eindringen. Wir sind also ohne Leck davongekommen. Die Lage ist nicht verzweifelt. Wir dürften auf ein Wrack gestoßen sein oder auf eine Klippe, die in der Karte nicht verzeichnet ist. Und dabei sind wir so nahe dem Land! Was tun? Auftauchen, indem wir das Wasser aus den Tanks ausblasen? Wir können auf 150 Fuß gesichtet werden! So müssen wir denn jäh austauchen. Unser Steuer ist sicher verbogen und klemmt. Aus dem Mittel-Ballasttank wird das Wasser ausgeblasen. Das U-Boot steigt. Wir fahren das Periskop aus. Ringsum nichts zu sehen. Es dämmt schon stark. Allein die Küste ist so nahe! . . . „Tauchen.“ Dann erhalte ich Befehl, die beiden letzten Minen zu legen.

Jetzt wäre es an der Zeit, das feindliche Schiff anzugreifen, das wir vor kurzem gesichtet hatten. Doch die ‚Krab‘ taucht nicht mehr gut, und die vorderen Torpedolancierrohre sind durch den Anprall havariert. Wir müssen darauf verzichten, und das türkische Patrouillenboot kann sich freuen. Es ist uns mit knapper Not entronnen! Auch wird die Luft unerträglich. Von achter, wo es noch viel schlimmer ist, wurden schon zwei Mann bewußtlos nach vorne geschafft. Es heißt auftauchen, um Luft zu schöpfen.

Noch eine halbe Stunde lang aber ist es nötig, unter Wasser zu fahren. Ehe wir hinauf dürfen, muß die Enge hinter uns liegen. Mein Gott, wie endlos scheinen die Minuten! Wie schwer man atmet! Alle Augen tränen. Eine Art Dunst schwebt über uns. Maat K. fährt neben mir in einer letzten Anstrengung fort, das Steuer zu bedienen. Ich trachte die Leute ringsum aufzumuntern, fühle aber, daß ich selbst am Ende meiner Kräfte bin.

Schließlich kommt doch der Befehl zum Austauchen. Noch ein kurzer Augenblick, dann dringt durch die geöffnete Luke ein belebender Strom frischer Luft ein. Ich stürze auf Deck und atme in vollen Zügen. Welche Erlösung! Oberleutnant z. S. I. wird ohnmächtig heraufgebracht. Er harrete bis zuletzt im Maschinenraum aus und brach erst jetzt zusammen. Wir besprengen ihn mit Wasser; er kommt rasch zu sich.

Gleich darauf nahm die ‚Krab‘ mit voller Kraft Kurs nach Norden. Des Morgens waren wir schon weit vom Bosphorus entfernt. Die ‚Kaiserin Marie‘ erwartete unsere drahtlose Botschaft, daß die Minen ausgelegt seien. Eben wurde die Depesche abgesandt. Nie im Leben werde ich diese Heimkehr nach Sebastopol vergessen. Ein Tag der Freude über unseren Erfolg und des Stolzes über die erfüllte Pflicht. Erfüllt um den Preis langer, doch nun — da sie belohnt waren — vergessener Mühen. Wir kehrten hoffnungsfroh zurück.

Am folgenden Morgen tauchte die Küste der Krim in ihrer ganzen eigenartigen Pracht vor uns auf. Am Horizont stiegen gegen Sebastopol kleine Rauchwölkchen auf. Schnell näherten wir uns ihnen. Bald konnten wir die gesamte Schwarze-Meer-Flotte erkennen, die der ‚Kaiserin Marie‘ entgegenfuhr. Ein an uns gerichtetes Signal wird an den Rahen des Flaggschiffs ge-
hißt: „Meinen Dank für die gute Durchführung Ihrer Aufgabe.“

Das freute uns alle. Jeder war froh und zufrieden. Nun galt es noch zu erfahren, ob unsere Arbeit ihre Wirkung getan habe. Maat K. und ich warteten ungeduldig darauf, denn wir hatten das Minenlegen mit eigenen Händen vorbereitet und ausgeführt.

Als wir an unserem Liegeplatz im südlichen Innenhafen eintrafen, eilten uns alle Offiziere und Matrosen entgegen. Sie brannten danach, Einzelheiten zu hören. ‚Morj‘ und ‚Tulen‘ waren noch nicht zurück, und so wußte natürlich niemand, ob wir Erfolg gehabt hatten. Da die Offiziere der übrigen Fahrzeuge vernahmen, daß die alte ‚Attrappe‘ sich gut bewährt und ihre Aufgabe richtig erfüllt habe, konnten wir ihnen nun endlich ihre Scherze heimzahlen. Wir empfanden gegen die großen Unterseeboote und ihre bequemen Wohnräume keinen Neid mehr. Wir waren stolz auf unsere ‚Krab‘.

Zwei Tage nach der Rückkehr las ich klopfenden Herzens in der „Krimischen Zeitung“: „Wie wir erfahren, stieß der türkische Kreuzer ‚Breslau‘ auf eine Mine. Man weiß nicht, was aus ihm geworden ist.“ Ich stürzte unverzüglich zum Kommandanten, um der erste zu sein, ihm die gute Nachricht mitzuteilen. Es läßt sich denken, welche Freude an diesem Abend in der Messe herrschte.

Nach einiger Zeit erfuhren wir durch unsere Geheimagenten in der Türkei, daß die ‚Breslau‘ tatsächlich beim Auslaufen aus dem Bosphorus auf eine Mine geraten und beschädigt worden sei.

Jedermann auf der ‚Krab‘ war sehr stolz darauf, vor allem, als der Flottenkommandant der ‚Krab‘ den folgenden Tagesbefehl des Oberkommandierenden der gesamten russischen Streitmacht, Großfürst Nikolaus Nikolajewitsch, übermittelte:

Sebastopol, Zahl 253.

Anläßlich der ersten, trotz den schwierigen Umständen von Erfolg gekrönten Kriegshandlungen eines Fahrzeugs besonderer Bauart, drücke ich allen meine Zufriedenheit aus und danke Kapitän z. S. Klotschkowsky sowie Korvettenkapitän Fenschau für ihre große Tapferkeit und Umsicht.

Generaladjutant Nikolaus.

Einen Monat später wurde ich ganz unerwartet für meine kriegerischen Taten in den nächsthöheren Rang befördert, ebenso wie der Ingenieur; Kommandant und Erster Offizier erhielten Auszeichnungen. Ich fühlte mich buchstäblich beschämt, als ich kurz nachher davon verständigt wurde, Seine Majestät

der Kaiser habe mir zur Anerkennung eine goldene Zigarrendose mit dem kaiserlichen Wappen gespendet.

Der Flottenkommandant hatte, lange vor unserer Fahrt nach dem Bosphorus, gleich nach beendetem Umbau und gelungenen Probefahrten der ‚Krab‘, für Offiziere und Mannschaft eine Belohnung ihrer großen Strebsamkeit beantragt. Das Geschenk des Kaisers freute mich um so mehr, da ich schon eine höhere Kriegsauszeichnung besaß, als alle übrigen Offiziere an Bord. Diese Belohnungen und Auszeichnungen spornten uns an, die Fertigstellung der ‚Krab‘ zu beschleunigen. Sie konnte jeden Augenblick zu neuerlichem Minenlegen benötigt werden.

Binnen kurzem wechselte der Stab der ‚Krab‘ vollkommen. Kommandant, Erster Offizier und Ingenieur wurden ausgeschifft und auf andere Posten berufen. Kapitänleutnant P. bekam das Kommando der ‚Krab‘. Ein bedeutender Mensch, der beste Offizier der Flottille. Er kannte die ‚Krab‘ schon und hatte die Probefahrten mit uns gemacht. Ich wurde sein Erster Offizier.

Unser geglücktes Unternehmen hatte das Oberkommando auf den Gedanken gebracht, die ‚Krab‘ nunmehr als Unterseeboot wie die anderen zu betrachten und sie mit jenen Hochseediensdienst leisten zu lassen. Doch unser Kommandant wandte dagegen ein, daß die zahlreichen Konstruktionsfehler der ‚Krab‘ sie zu fortgesetztem Dienste ungeeignet machten. Diese Erwägungen fanden Beachtung, und die ‚Krab‘ blieb dem Auslegen der Minenfelder vorbehalten. Während sie unbeschäftigt im Hafen lag, wurde ich, mangels der nötigen Anzahl ausgebildeter Offiziere, auf andere Unterseeboote beordert. Diese waren bedeutend angenehmer, viel luftiger und geräumiger. Im Sommer liebten wir solche kurzen Kreuzungen sehr.

Nun kämpften wir seit einer Woche auf der ‚Morj‘ vor dem Bosphorus und dem Kap Baba gegen die See an.

In den vier Tagen nach unserer Ausfahrt von Sebastopol hat der Nordsturm, der damals herrschte, stark abgeflaut. Drei Tage lang konnte man es nicht wagen, die Nase aus den Luken zu strecken. Die Kreuzsee und Dünung des Schwarzen Meeres brachen sich am Deck und dem Turm des U-Bootes und schlugen gegen das vordere Horizontalsteuer. Bei jeder See stampfte die arme ‚Morj‘, und der ganze Bootskörper erzitterte. Ängstlich fragten wir uns, ob das Steuer dem widerstehen würde. Die russischen Unterseeboote aber waren, wenn auch

vielleicht nicht richtig, so doch sehr fest gebaut, und man durfte ohne allzugroße Besorgnis den dumpfen Schlägen der Wellen lauschen.

Kaum hatte sich der Nordwind gelegt, als ihm ein fast ebenso heftiger Sturm aus dem Westen folgte. Das Barometer stieg sehr schnell. Ein Vorzeichen arger Stürme. Das hatte noch gefehlt.

Nun warten wir seit acht Tagen auf schönes Wetter. Alle frischen Lebensmittel sind verzehrt. Morgens und abends essen wir Büchsenfleisch und beginnen lebhaften Ekel davor zu empfinden. Am zehnten Tag ist der ganze Gesprächsstoff erschöpft, es wird allmählich recht trübselig. Keine Möglichkeit zu schlafen, nichts zu essen, ausgeschlossen Tricktrack zu spielen. Wir husten seit zehn Tagen, wann wird das ein Ende nehmen? Dabei müssen wir noch eine Woche lang in See bleiben. Wird sich dieser Wind denn gar nie legen? Schließlich, in der Nacht zum vierzehnten Tage, flaut er ab. Die Schaumkronen werden seltener, die Wellen glätten sich. Bei Sonnenaufgang dürfen wir die Luken öffnen, das Boot gut durchlüften und die Wäsche trocknen.

Hinter leichtem bläulichen Dunst erscheinen in der Ferne verschwommen die Berge von Zanguldak. Vielleicht wird uns dort, als Ersatz für die bösen Tage, das Glück hold sein. Noch ist es weit bis zum Land. Wir können mit unseren Dieselmotoren näher heranfahren. Nach drei Stunden sind wir nahe genug. Nun heißt es tauchen, den Hafen ansteuern und auf Beute lauern. Gegen Mittag werden durch das Sehrohr deutlich zwei kohlende Dampfer gesichtet.

Sie beeilen sich, um des Nachts auszulaufen. Vielleicht wird ein Torpedo- oder ein Kanonenboot sie geleiten? Der Kommandant ist zufrieden. Die „Morj“, die zuweilen ihr Periskop ausfährt, erwartet ihr Opfer. Die tote See verbirgt uns den türkischen Fernrohren. Durch das Periskop erkennt man ganz klar die Hafenanlagen, ja selbst die Leute auf dem Wellenbrecher. Wir sind noch unbemerkt geblieben, sonst hätten uns die deutschen Seeflugzeuge — hier gibt es bestimmt welche — schon angegriffen. Die Stunden des Wartens vergehen sehr langsam. Das Tricktrackspiel, eine Tasse Tee, täuschen uns über diese Zeit hinweg. Der Abend naht. Auf der Mole beeilt sich die Arbeitsmannschaft, das Laden der Transportschiffe zu

beenden. Die Sonne versinkt und es wird schnell dunkel. Die ‚Morj‘ fährt noch näher heran. Durch das Sehrohr können wir beobachten, daß der erste Transporter im Begriff ist, den Anker zu lichten. Nun erscheint sein Bug, schwarzer Rauch entsteigt den Schornsteinen.

„Backbord. Auf 18 Fuß bleiben.“ Die ‚Morj‘ ist an Ort und Stelle. „Steuerbord-Torpedorohr: klar! Los!“

Der Torpedo verläßt lärmend das Lancierrohr. Das Unterseeboot erzittert. Einige Sekunden, dann ein ferner Knall. Unser Torpedo hat den Transporter mittschiffs getroffen. Der Kommandant gewahrt durch das Sehrohr die Flamme der Explosion, hierauf eine hohe Wassersäule.

Einige Minuten später erwarten wir den zweiten Frachtdampfer. Er hatte aber noch nicht Zeit gefunden, den Anker zu lichten, als er seinen Gefährten sinken sah. Daher will er erst im vollkommenen Dunkel auslaufen. Wir gehen noch näher heran. Durch das Periskop ist kaum etwas zu unterscheiden. Wir werden das Schiff nicht angreifen können. Während der Nacht setzen wir uns drahtlos mit der ‚Nerpa‘ in Verbindung, die uns ablösen soll. Die ‚Nerpa‘ antwortet, und wir nehmen ruhig wieder Kurs nach Norden.

Am folgenden Morgen sichten wir Rauchfahnen am Horizont. Sie scheinen sich schnell nach verschiedenen Richtungen zu bewegen, entfernen und nähern sich dann. Freund oder Feind? Ein Fahrzeug trennt sich von den übrigen, hält auf uns ab. Wir tauchen und fahren ihm mit voller Kraft entgegen. Es ist die ‚Breslau‘. Wir bereiten uns zum Angriff vor. Doch ist sie noch zu weit von uns. An Backbord erscheinen Masten, die denen unserer Torpedoboote gleichen. Wir müssen zumindest zehn Minuten warten, ehe wir angreifen können. Plötzlich ändert die ‚Breslau‘ jäh ihren Kurs. Aus ihren Geschützen brechen Rauch und Flammen. Der Kommandant ist wütend. Welches Pech!! Noch zwei oder drei Minuten, und sie wäre uns sicher gewesen.

Wir tauchen auf und setzen unseren Weg, auf eine neue Begegnung hoffend, mit zehn Knoten Fahrt fort. Doch die fernen Rauchfahnen entschwinden, eine nach der andern, unserem Gesichtskreis. Welches Pech, welches Pech!!! Alles brummt. Wir sind so enttäuscht, daß uns selbst der Anblick

von Sebastopol, nach achtzehn Tagen harter Kreuzung nicht aufzuheitern vermag.

Während wir unseren Mißerfolg beklagten, konnte sich die ‚Nerpa‘, die uns abgelöst hatte, freuen. Sie kreuzte eines Regentages vor dem Bosporus. Der Seegang erschwerte die Sicht. Da gewahrt der Wachoffizier plötzlich die Spur eines Torpedos. Unverzüglich reißt er, um dem Geschöß zu entgehen, das Boot ganz nach Steuerbord herum und beginnt zu tauchen. Der Torpedo trifft den Bug; da die ‚Nerpa‘ aber schon gewendet hatte, war der Einfallwinkel sehr gering, und der Torpedo explodierte nicht. Sein Kopf zerbrach und löste sich los. Das Glück war der ‚Nerpa‘ hold, die auch ein andermal, und ich mit ihr, aus bedenklicher Lage befreit wurde. Eines Nachts nähert sie sich, kurz vor Tagesanbruch, zu sehr dem Lande, kann nicht mehr wenden und sitzt fest. Die Maschinen gehen bald nach vor-, bald nach rückwärts, die Ballasttanks werden geflutet und ausgeblasen, nichts zu machen. Und der Tag naht; wir sind dem Feinde vollkommen ausgeliefert. Da endlich ein Ruck, die ‚Nerpa‘ hat ihre Lage verändert, findet eine Grube, ist wieder flott und beginnt zu wenden: sie ist gerettet.

Der Gang der Maschinen wird beschleunigt, die ‚Nerpa‘ setzt, wie ein durchgehendes Pferd, über die unheilvolle Sandbank hinweg. Es war höchste Zeit, denn der Morgen naht, und die Einzelheiten der Küste sind schon zu unterscheiden. Die Tage folgen einander sehr einförmig. Wir zerstören alles, was wir an Segelbooten begegnen. Kein Kriegsschiff, kein Transporter zeigt sich! Die frischen Lebensmittel sind verzehrt, und wir haben schon wieder genug vom Büchsenfleisch. Wir sollten Vorräte auftreiben. Da fährt eben eine ganze Karawane von türkischen Feluken die Küste entlang. Wir tauchen, um sie nicht zu verscheuchen, und machen uns an ihre Verfolgung. Es herrscht fast vollkommene Flaute, ihre Segel hängen schlaff herab. Bald haben wir sie eingeholt. Die größte und prächtigste der Feluken wählend, steuern wir sie, noch immer unter Wasser, an.

Die Gesichter der Türken sind sehenswert, als dwars von ihnen, wie eine Nymphe, ein Meerungeheuer auftaucht. Auf dem Segelboot ist alles in Aufruhr. Die Besatzung klettert in die Takelage, wirft die Segel los und setzt die Beiboote aus, um sich ans Ufer zu retten. Doch der Luke des U-Bootes

entsteigen einige, mit Karabinern bewaffnete Leute. Wir wollen Hühner, Eier, alles was gut und teuer ist, an uns nehmen, dann das Segelboot versenken. Auch die anderen Feluken ringsum haben uns erspäht. Sie setzen alle Segel, um an Land zu gelangen. Dieses Bild der kopflosen Angst und Flucht, ist so drollig, daß niemand von uns sich des Lachens erwehren kann. Plötzlich werden wir vom Ufer beschossen. Eine Granate schlägt hinter uns ein; eine zweite, dritte, vierte und fünfte. Alle hinter uns, doch nicht fern. Die ‚Nerpa‘ ist dem Lande bedenklich nahe. Wir müssen wenden. Zum Glück gehen alle Geschosse zu weit. Die Batterie dürfte ziemlich hoch in den Bergen liegen. Da wir knapp unter ihr sind, kann sie uns nicht erreichen. Mit voller Kraft wenden und tauchen wir. Unter Wasser hören wir die Einschläge der Granaten auf der Oberfläche. Wir waren zwar gerettet, mußten aber die Hühner im Stiche lassen. Ende gut, alles gut.

Wie schon erwähnt, wurde die ‚Krab‘ nur in Ausnahmefällen auf Arbeit geschickt. Der Admiral, der seine eigenen Schiffe nicht gefährden wollte, beschränkte das Minenlegen auf die feindlichen Gewässer. Wir wurden für besondere Gelegenheiten vorbehalten. Als Vizeadmiral Koltschak den Oberbefehl der Schwarzen-Meer-Flotte übernahm, änderte sich das Bild der kriegerischen Operationen dort von Grund aus.

Admiral Koltschak hatte im Baltischen Meere, während eines Angriffs der deutschen Flotte nahe dem Golf von Riga, seine Eignung zum großen Führer bewiesen. Er war regsam und tatkräftig. Angesichts der Unmöglichkeit, die deutschen Kreuzer im Schwarzen Meer zum Kampfe zu stellen — die uns, dank ihrer Geschwindigkeit, in den seltenen Fällen, da sie unserer Flotte begegneten, immer entkamen —, beschloß Admiral Koltschak, sie in ihren eigenen Gewässern gefangenzusetzen. Seit dem Treffen der ‚Goeben‘ mit der ‚Kaiserin Marie‘, später mit der ‚Kaiserin Katharina II.‘, war nicht mehr auf solche Ausfahrten der Deutschen zu rechnen. Der Eintritt Bulgariens in den Krieg, der uns zu Landungen an dessen Küste zwang, veranlaßte Admiral Koltschak, in der Meerenge zahlreiche Minen zu legen. Wieder wurde die ‚Krab‘ ausgesandt und entledigte sich ihrer Aufgabe mit Geschick. Auch die Torpedoboote warfen rings um den Bosphorus Minen. Er wurde dadurch buchstäblich versperret. Zweimal kam die ‚Goeben‘ auf eine Mine, ohne in-

dessen zu sinken. Mehrere feindliche Transporter, Kanonen-, Torpedo- und Unterseeboote gingen in die Luft. Da stellten die deutschen Kreuzer ihre Ausfahrten vollkommen ein, und die See war frei. Deutsche U-Boote liefen nur zweimal aus und versenkten zwei Spitalschiffe und einige Transportdampfer.

Zu Lande aber hatten die Deutschen einen großen Sieg errungen. Deutsche, Österreicher und Bulgaren drangen in Rumänien ein. Das von unseren Truppen vergeblich unterstützte rumänische Heer trat den Rückzug an.

Um den ganzen Seeverkehr zwischen der Türkei und Bulgarien zu unterbinden, mußten immer russische Schiffe nach Dampfern und Segelbooten auslugen, die im Schutze der Nacht längs der Küste durchzuschlüpfen suchten. Es schien unerlässlich, Varna durch Minen abzusperren.

Admiral Koltschak befahl der ‚Krab‘, an der Einfahrt des Hafens selbst ein Minenfeld auszulegen. Es war Anfang September. Wir gingen nachmittags in See. Das Meer war ruhig, das Barometer verhieß schönes Wetter. Die ‚Krab‘ nahm, mit ihrer grausigen Fracht, eilends Kurs nach Westen. Blutrot verschwand die Sonne am Horizont. Ein schwacher Südwest sprang auf. Drei Sturmvögel umkreisten uns. Sie flogen steil in unabhsehbare Höhen, ließen sich dann wie Steine herabfallen und streiften die Wogen mit ihren Flügeln. Das Barometer sank plötzlich zusehends. Gleichzeitig frischte der Wind auf, und die See ging hohl. Gegen Mitternacht begannen unsere alten Maschinen zu versagen. Die See wurde stürmischer, und die ‚Krab‘ mußte ihre Elektromotoren in Gang bringen, die jeden Augenblick zu stoppen drohten.

Das U-Boot tanzte wie ein Korkpfropfen auf der Kreuzsee. Einige Akkumulatoren wurden aus ihren Gestellen gehoben. Da und dort gab es Kurzschlüsse, die einen Geruch nach verbranntem Kautschuk an Bord verbreiteten. Trotz dem argen Schlingern mußten die Turmluke geöffnet und die Schäden ausgebessert werden. Plötzlich stehen die Maschinen still. Die ‚Krab‘ hat keine Fahrt, steuert nicht mehr und stellt sich dwars zu den Wellen. Der Augenblick ist verhängnisvoll. Die ‚Krab‘ rollt von einer Bordseite zur anderen. Der Neigungsmesser weist Schwankungen von 55° auf. Vielleicht wird das Unterseeboot, mit seiner schweren Minenladung im Aufbau, kentern. Einmal scheint es mir, als würden die Akkumulatoren

aus ihren Gestellen geschleudert; ein schrecklicher Tod erwartet uns.

Doch nach einigen Sekunden starker Schlagseite richtet sich das Boot langsam wieder auf. Von da an war ich von der Seetüchtigkeit der ‚Krab‘ überzeugt. Wie ein Stehaufmännchen konnte sie umgeworfen werden, immer wieder erhob sie sich. Nun durften wir ihretwegen beruhigt sein: die ‚Krab‘ war „nicht umzubringen“.

Es erwies sich aber als unmöglich, unsere Maschinen unterwegs auszubessern, zumal da ein großer Teil der Mannschaft seekrank und nicht arbeitsfähig war. Mit einer einzigen unserer vier Maschinen vermochten wir nicht rechtzeitig dort zu sein, wo wir unsere Minen legen sollten. Folglich beschloß der Kommandant, den nächsten Hafen anzulaufen, um den Schaden zu beheben. Dies war Konstanza in Rumänien. Nach hartem Kampfe mit den Wellen langten wir dort ein. Dieser schweren Nacht zufolge hatte jeder von uns großes Schlafbedürfnis. Unsere ziemlich arge Maschinenhavarie erforderte zwei bis drei Tage zur Ausbesserung. Auch mehrere andere Schäden wurden entdeckt. Die ‚Krab‘ glich einem Kriegsinvaliden. Ihren Maschinen war nicht zu trauen.

Der Kommandant erhielt Befehl, die Arbeit möglichst zu beschleunigen. Konstanza machte uns allen einen sehr günstigen Eindruck. Ein zierliches, reines, wohlhabendes Städtchen mit gut angelegtem Hafen. Wir mußten für uns und die Mannschaft Unterkunft suchen, da wir nicht auf dem U-Boot wohnen konnten. Für die Mannschaft wurde eine passende Baracke ganz nahe dem Hafen gefunden; wir aber schliefen in einem benachbarten Hotel. Ein Offizier und ein paar Mann hielten Wache auf der ‚Krab‘.

Bei unserer Ankunft in Konstanza wurde uns mitgeteilt, daß der Hafen oft von deutschen Flugzeugen heimgesucht werde. Das sollten wir am folgenden Morgen selbst erfahren. Ich schlief noch, als in der Nähe eine Bombe einschlug. Ich stürzte zum Hafen. Zum Glück war der Kommandant schon anwesend und hatte getaucht, um nicht die Anwesenheit unseres U-Bootes im Hafen zu verraten. Zwei in großer Höhe fliegende Seeflugzeuge warfen Bomben über dem Hafen und den Öltanks ab. Viel Lärm um nichts. Die Flugzeuge entfernten sich, von

den Schüssen unserer Mannschaft und denen der rumänischen Soldaten verscheucht.

Wir mußten uns auf einen neuerlichen Besuch am Nachmittag gefaßt machen, wie es den Deutschen zur Gewohnheit geworden war. So rechneten wir auf ein paar ruhige Stunden und nutzten sie zu einem Spaziergang durch die Stadt. Trotz dem herrlichen Wetter ist sie verödet und wie ausgestorben. Alle Einwohner sind, sofern es ihnen möglich war, mit wenigen Ausnahmen geflohen. Des Nachts ist es in Konstanza ruhig und alles finster. Streifwachen schießen in die beleuchteten Fenster, da es — um nicht den Feind heranzuziehen — verboten ist, Licht zu brennen. Zudem war die Stadt, wie man uns mitgeteilt hatte, voll Spione, und deshalb diese Vorsicht.

Spät abends kehrten wir nach getaner Arbeit in den Gasthof zurück, wo sich auch einige Offiziere in besonderem Auftrage befanden. Bei unserer Ankunft in Konstanza gab es dort sozusagen keine Russen, außer den eben erwähnten Offizieren. Darunter Kapitän z. See B., einen bedeutenden Sprachforscher unserer Flotte. Er kam von der bulgarischen Front und erzählte uns eine Menge interessanter, übrigens wenig ermunternder Dinge von den dortigen Operationen. Rumänien brauchte dringend Hilfe, da die Deutschen unaufhaltsam vordrangen. Doch vermochten diese Berichte, die uns für den Augenblick beunruhigten, unsere Zuversicht nicht einzudämmen. Auch machte Kapitän z. See B. nicht den Eindruck, als rege er sich darüber auf. Seine Erzählungen sprühten vor Witz. Gründliche Sprachkenntnisse, eine unbestreitbare Eignung, machten aus ihm einen äußerst wertvollen Geheimagenten. Vor dem Kriege hatte er uns in der Türkei, später in Deutschland, wichtige Dienste geleistet. Sein Beruf war nicht ungefährlich, denn ein entlarvter Kundschafter wird natürlich von seiner Regierung verleugnet und sich selbst überlassen.

Eines Morgens trat er in Zivilkleidung aus dem Petersburger Marineministerium und begab sich zum Warschauer Bahnhof, um nach Berlin zu fahren. Alles verlief nach Wunsch, und er landete ohne Zwischenfall in der deutschen Hauptstadt. Doch hatte er kaum zehn Schritte zurückgelegt, als er von jemand angesprochen wurde, der seine Papiere zu sehen verlangte. B. weist einen falschen Paß vor. „Nein, der sind Sie nicht,“ entgegnet der andere, „Sie sind russischer Seeoffizier, Kapitän

z. See M. B." Dann zieht er ein Lichtbild aus der Tasche und zeigt es ihm. Es stellt B. dar, wie er am Tage seiner Abreise aus dem Marineministerium tritt.

B. wurde sogleich verhaftet und mußte ins Gefängnis. Dort blieb er einige Tage, wohl wissend, was ihm bevorstand. Er erwartete den Tod. Nach zwei oder drei qualvollen Tagen wird er aus dem Gefängnis geholt und, von Gendarmen begleitet, in einen geschlossenen Wagen gesetzt. Man bringt ihn zum Bahnhof, ins Sonderabteil eines Zuges. Ein paar Stunden Fahrt, dann wird er an der russischen Grenze freigelassen! ... Bald fand sich die Lösung dieses seltsamen Abenteuers. Zugleich mit B. war ein deutscher Spion in Rußland angehalten worden, dem dasselbe Schicksal drohte. Die beiden Kundschafter wurden ausgetauscht, und die Sache war erledigt. Die ganze Nacht hindurch, bis zum Morgengrauen, erzählte B. uns seine Erlebnisse in der Fremde. Sein Beruf hat wohl viel Anziehendes, ist aber auch besonders gefährlich und erfordert genaue Fachkenntnisse sowie große Kaltblütigkeit.

Am nächsten Morgen wurden wir abermals durch Bombeneinschläge geweckt. Es waren wieder unsere Besucher mit dem schwarzen Kreuz auf den Flügeln. Ihr häufiges Erscheinen begann uns zu ärgern. Zu unserer großen Freude sahen wir gegen Mittag unser Flugzeug-Mutterschiff, mit vier Seeflugzeugen an Bord, in den Hafen einlaufen. Nun werden wir ruhiger arbeiten und können uns zur Wehr setzen. Zugleich trafen zwei Landflugzeuge ein. Unsere Luftstreitkräfte mehrten sich. Eine unserer Flugmaschinen, ein 'Baby', überraschte uns durch ihre schnellen, gewagten Flüge. Die Deutschen, sicherlich durch Kundschafter von der Anwesenheit unserer Flugzeuge in Konstanz verständigt, stellten alsbald ihre Besuche ein. Ein einziges Mal warf ein feindlicher Flieger in einer Mondnacht einige Bomben auf die Stadt und verschwand.

Mittlerweile wurden unsere Ausbesserungen beendet, und wir waren bereit, wieder in See zu gehen. Doch der Kommandant erhielt Befehl, auf ein Torpedoboot zu warten, das uns schleppen sollte, um unsere Maschinen zu schonen. Ein Torpedoboot der Type Z langte am selben Tage ein. Die Schleppversuche blieben fruchtlos. Die See ging ziemlich hoch, das zu schwache Torpedoboot konnte uns nicht ziehen. Wir mußten die Ankunft eines größeren Bootes abwarten.

Ich will hier bemerken, daß die Rumänen zu Kriegsbeginn vor Konstanza Minen gelegt hatten, jedoch ganz regellos und sogar bis in den Hafen selbst, wodurch sie uns mehr gefährdeten als den Feind. Überdies ging der rumänische Offizier, der die Minen auslegte, dabei in die Luft und mit ihm der Plan der Minenverteilung, der nun nicht mehr genau bekannt war. Die Folgen davon ließen nicht auf sich warten. Die ‚Bezpokojnij‘, die anderntags einlief, um uns zu holen, war nur noch drei Kabellängen von unserer Mole entfernt, als sie auf eine Mine stieß und zu sinken begann. Zum Glück hatte sie nicht mehr weit. Sie konnte in den Hafen geschleppt, dort auf eine Sandbank gesetzt und leergepumpt werden. Bald war sie ausgebessert und lief aus. Sodann wurde uns die ‚Gnewnij‘ geschickt, die uns an die bulgarische Küste schleppte. Dieses Manöver gelang. Die Stahltrasse, die uns als Schlepptau diente, schnitt zwar ein wenig in die leichte Blechverkleidung unseres Aufbaus, doch schien es so unbedeutend, daß ich deshalb nicht den Transport aufhalten wollte.

Die See war ruhig und verhieß schönes Wetter für den Tag. Fröhlichmorgens bei Sonnenaufgang kam ich wieder auf Deck, um die Trasse zu untersuchen. Ihre Lage hätte zwar eines Wechsels bedurft, da die ‚Gnewnij‘ uns aber bald loswerfen sollte, wurde beschlossen, nichts daran zu ändern. Die Sonne stand schon hoch am Himmel. Wir begannen die Küste und einen Leuchtturm zu unterscheiden, als plötzlich ein Seeflugzeug gesichtet wird, das sich schnell nähert. Wir geben der ‚Gnewnij‘ Zeichen, die Trasse auslaufen zu lassen. Alle unsere diesbezüglichen Versuche bleiben fruchtlos: sie hat sich zwischen zwei Blechteilen festgeklemmt. Unterdes beschleunigt die ‚Gnewnij‘ ihre Fahrt, nimmt Zickzackkurs und schießt auf das Flugzeug. Da sie bemerkt, daß wir die Trasse nicht loswerfen können, gibt sie diese ihrerseits frei. Das Schlepptau hängt nun an unserem Bug. Für uns sieht es böse aus: unmöglich vorwärts zu gehen, unmöglich zu tauchen.

Als das Flugzeug entdeckt, daß wir gestoppt haben, kehrt es zu uns zurück. Es fliegt nicht höher als 600 Meter, und seine Projektile durchbohren das Wasser ringsum. Wir sehen ganz deutlich eine Bombe sich vom Flugzeug lösen, auf uns herabstürzen. Welch unvergeßlich qualvoller Augenblick! Die Bombe schlägt vier bis fünf Meter weit von uns ein. Sie platzt, und

ihre Splitter flogen auf unser Deck. Gleich darauf klatscht eine weitere Bombe auf der anderen Seite ins Wasser. Die ‚Gnewnij‘ umkreist uns, beständig nach dem Flugzeug schießend, das höher steigt und zu uns zurückkehrt. Wir zielen mit unseren Gewehren danach. Wieder kommt eine Bombe, die knapp einen Meter von uns einschlägt. Das Flugzeug wendet, um uns ein drittes Mal anzugreifen. Ein Schrapnell der ‚Gnewnij‘ explodiert in seiner unmittelbaren Nähe. Der Flieger geht noch höher, kreist aber stets über uns. Noch vier Bomben sind uns zugedacht. Sie umrahmen uns genau und so nahe, daß es unbegreiflich scheint, von ihnen nicht getroffen zu werden. Ein Lichtbild eben jenes Augenblicks wurde an Bord der ‚Gnewnij‘ aufgenommen. Der Deutsche fliegt, vom Geschützfeuer des Zerstörers verfolgt, jäh dem Lande zu. Glücklicherweise, dem bösen Abenteuer entronnen zu sein, tauschen wir fröhlich unsere Eindrücke aus.

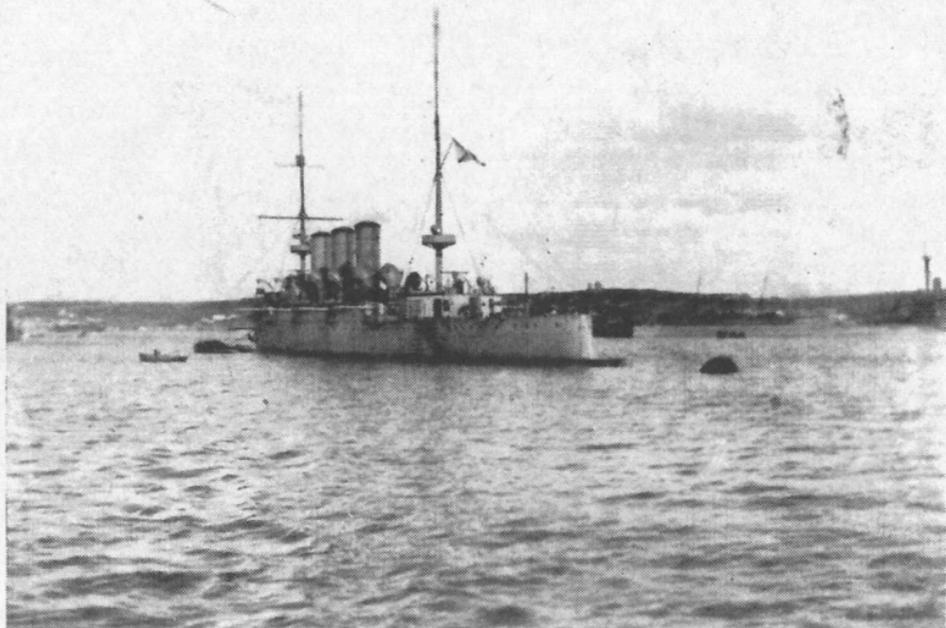
So gingen wir heil und gesund aus diesem Angriff hervor. Ich zweifelte indes nicht daran, daß uns bald ein zweiter bevorstehe. Gewiß würde das Seeflugzeug unsere Anwesenheit bekanntgeben und mit Verstärkungen zurückkehren, um uns von neuem zu überfallen. Wir mußten eilends die verwickelte Stahltrosse freibekommen. Nach einer halben Stunde verzweifelter Anstrengungen gelang es uns. Doch durften wir, da wir entdeckt waren, nicht mehr daran denken, unsere Minen zu legen. So entschloß sich der Kommandant, nach Konstanz zurückzukehren und des Nachts nochmals zum Minenlegen auszulaufen. Wir zogen also los. Die ‚Gnewnij‘ ein wenig vor uns. Um uns vor einer Überraschung durch den Feind in den Lüften zu schützen, wurden die verlässlichsten Wachen auf die Brücke berufen. Denn wir brauchten ziemlich lange zum Tauchen. ‚Morj‘ und ‚Kaschalot‘ konnten sich binnen einer knappen Minute in großer Tiefe befinden. Wir benötigten dazu mindestens acht Minuten.

Wir hatten noch etliche zwanzig Meilen bis Konstanz, als die Untersteuerleute das Erscheinen von Seeflugzeugen meldeten. Es war gegen Mittag; die Sonne blendete uns. Wir mußten tauchen, und zwar sogleich, ohne eine Sekunde zu verlieren. Im Augenblick, da ich hinunterging, um die Ballasttanks fluten zu lassen, sah ich drei Flugzeuge an Backbord und an Steuerbord nahen. Wir hatten noch nicht getaucht, und

schon wurden wir angegriffen. Die Bomben schlugen ziemlich weit von uns ein, doch hörte man sie platzen. Die folgenden kamen bereits näher heran. Ihr Knallen traf unseren Schiffsrumpf wie Hammerschläge. Ich vermochte dreißig Explosionen ringsum zu zählen. Das Torpedoboot meldete später, vier Flugzeuge hätten die arme ‚Krab‘ von allen Seiten mit Bomben beworfen. Wir fühlten uns in unserer stählernen Büchse, 40 Fuß unter Wasser, nicht sehr wohl. Endlich, da jeder Lärm verstummt, tauchen wir auf. Die Luft ist rein. Ein Seeflugzeug gleitet mit voller Geschwindigkeit auf dem Wasser dahin. Die ‚Gnewnij‘ entdeckt und beschießt es. Da steigt es und entschwindet unserem Gesichtskreis. Wir kehren nach Konstanz zurück, froh, diesen wütenden Angriffen entronnen zu sein.

Nach einer solchen Schlappe hieß es ein wenig warten, ehe wir uns von neuem an unsere Aufgabe wagen konnten. Vier Tage später gingen wir im Schlepptau der ‚Gnewnij‘ wieder in See. Diesmal waren die Bedingungen vorteilhafter. Von diesigem Wetter begünstigt, trennten wir uns, nach Vereinbarung eines bestimmten, späteren Treffpunktes, von der ‚Gnewnij‘. Wir tauchten versuchsweise und kamen dann von neuem an die Oberfläche, indem wir unsere Ballasttanks so weit gefüllt ließen, daß nur der Turm aus dem Wasser ragte. Wir nahmen Kurs auf Varna und fuhren mit halber Kraft, um dort erst in der Dämmerung einzulangen. Ich brauche wohl nicht zu betonen, daß die Untersteuerleute ängstlich Auslug hielten. Doch herrschte ziemlich starker Seegang, und der Himmel war bewölkt. Wir hatten alle Aussichten für uns. Unter Wasser war es kalt. Wir stiegen daher alle, trotz Müdigkeit und Schlafbedürfnis, in den Turm, um frische Luft zu schöpfen. Michael K., der als Lotse mit uns fuhr, erheiterte uns durch seine kurzweiligen Betrachtungen über alles mögliche, hauptsächlich über die rumänischen Offiziere, die zu unserem Erstaunen geschminkt und offenbar geschnürt waren.

Wir nähern uns der feindlichen Küste. Schon sind die Häuser der Stadt zu unterscheiden. Der Wind frischt auf, und es beginnt zu regnen. Der Kommandant beschließt, um Zeit zu gewinnen, so wie das letztmal im Bosphorus unmittelbar unter den bulgarischen Minenfeldern hindurchzufahren. Außer dem Kommandanten wissen nur der Lotse und ich darum. Sonst niemand, und es ist besser so. Wir tauchen also auf 60 Fuß.



DER KREUZER „PRUTH“
(DER FRÜHERE TÜRK. KREUZER „MEDSCHIDIÉ“).



DAS GROSSKAMPFSCHIFF „KAISERIN MARIE“
VOR SEBASTOPOL.

Wie damals, hört man es einmal . . . zweimal . . . unter unserem Bootskörper knirschen. Wir fühlen dieselbe Erregung. Ober Wasser dämmert es, der Regen fällt. Die ‚Krab‘ schleicht zwischen dem Festlande und dem feindlichen Minenfeld hindurch. Die Fahrtrinne ist nicht sehr breit! Ein Blick durch's Sehrohr. Der Hafen erscheint hinter einem Vorgebirge. Dort sollen wir, im Halbkreis vor der Einfahrt, unsere Minen legen. Alles ist bereit, alles geht gut. Da plötzlich stockt der Minenkran. Endlich kommt er wieder in Gang. Ich fühle, daß etwas nicht in Ordnung ist. Aber was? Der Indikator zeigt uns, daß die Minen richtig gelegt sind.

Nach getaner Arbeit setzen wir unseren Weg noch ein wenig unter Wasser fort, dann tauchen wir auf. Das Wetter ist schlecht. Regen und Sturm toben. Die See wird uns gut durchrütteln. Doch was gibt's? Wir haben Schlagseite nach Backbord. Gewiß wurde ein Teil der Backbordminen nicht geworfen. Die Winde ist wahrscheinlich beschädigt. Keinesfalls können wir daran denken, sie auf der Stelle in Ordnung zu bringen. Das Boot wird wieder auf geraden Kiel gelegt, und wir laufen aus. Die Nacht ist stockfinster. An Steuerbord ahnen wir, dicht neben uns, die dunkle Masse der bulgarischen Küste. An Backbord liegt das Minenfeld. Wir haben noch zehn Meilen vor uns, ehe wir außer Gefahr sind. Doch ist alles zu müde, um daran zu denken. Schließlich gewinnen wir die offene See.

Morgens treffen wir mit der ‚Gnewnij‘ am vereinbarten Treffpunkt zusammen. Sie versucht uns in Schlepp zu nehmen. Allein das Meer ist zu unruhig. Wir bewegen uns aus eigener Kraft fort. Dann nehmen wir Kurs nach Norden, wo wir besseres Wetter zu finden hoffen. Auf dem Lande sichten wir Feuersbrünste. Abends sind wir dwars von Konstanza. Auch dort gibt es Brände und dichte Rauchsäulen. Der Wind flaut merklich ab. Eines unserer Torpedoboote, dem wir begegnen, berichtet uns, daß die Deutschen auf Konstanza marschieren, daß die Stadt geräumt sei und wir unmittelbar nach Sebastopol heimkehren sollen. Wir ändern den Kurs und fahren mit voller Kraft weiter. Am nächsten Morgen ist es ganz windstill, die See spiegelglatt. Wir können auf Deck gehen und unsere Schäden in Augenschein nehmen. Es zeigt sich, daß eine der Minen aus ihrem Gleise gesprungen war, sich quergestellt hatte

und daß dadurch die ganze Reihe aufliegt. Das Schönste aber ist, daß dabei ihre Zündvorrichtung betätigt wurde. Nun ist sie aktiviert, daher gefährlich. Und vielleicht ist sie es schon seit Wochen. Wenn wir nicht in die Luft gegangen sind, haben wir es Sankt Nikolaus zu danken! Bei unserer Ankunft in Sebastopol schiffen wir diese Mine mit größter Vorsicht aus. Alles geht gut. Doch soll man das Schicksal nicht allzusehr herausfordern. Wir haben die letzte Ausfahrt der ‚Krab‘ hinter uns. Es wurde beschlossen, sie ganz umzubauen.

Ich werde nun zur Einschiffung auf die ‚Kaschalot‘ bestimmt. Leb' wohl, ‚Krab‘! Leb' wohl, du liebe „Attrappe“. Ich verdanke dir reiche Erfahrungen. Offen gestanden aber, möchte ich nicht mehr mit dir auf die hohe See, selbst nach deinem Umbau nicht.

Ich konnte mich über meine Einteilung auf die ‚Kaschalot‘ aus folgendem Grunde nicht freuen. Ihr Kommandant, Korvettenkapitän Stolitza, zwar sehr nett und angenehm, hatte jedoch seinen Posten eben erst angetreten. Er war nur kurz an der Unterseeboots-Schule gewesen und daher vollkommener Neuling in allen U-Bootsfragen. Der Flottillenführer hatte mich davon verständigt und mich gebeten, Stolitza allmählich einzuweihen. Das behagte mir nicht, und ich beschloß in meinem Innern, nicht lange an Bord der ‚Kaschalot‘ zu bleiben. Zumal, da eben einige, der amerikanischen Regierung abgekaufte Unterseeboote der Type ‚A. G.‘, von 350 Tonnen, eingetroffen waren und in Nikolajew bestückt wurden. Sechs solcher U-Boote waren für das Schwarze Meer bestimmt, und ich trachtete, das Kommando über eines davon zu erhalten. Die ‚Kaschalot‘ war das getreue Abbild dieser ‚A. G.‘, doch doppelt so groß. Ich blieb also noch an Bord und unterrichtete mich genau über das Unterseeboot, um dann ein kleines ‚A. G.‘ gleich von Anfang an gut in der Hand zu haben. Ich hatte mit der ‚Kaschalot‘ nicht oft auszulaufen. Eines Tages, da wir die Küste der Krim ausbuchteten, meldete uns die ‚Tulen‘, eines unserer U-Boote, drahtlos, sie sei in ein Treffen mit einem türkischen, von deutschen Offizieren befehligten Transporter verwickelt worden und habe diesen gekapert!

Jener Kampf war sicher der einzige seiner Art während des ganzen Krieges und nicht ohne Reiz: Der türkische Dampfer besaß zwei Geschütze, darunter eines von stärkerem Kaliber

als die der ‚Tulen‘. Das Gefecht fand des Nachts statt. Die ‚Tulen‘ benutzte ihre Dieselmotoren und Akkumulatoren, um ihre Höchstgeschwindigkeit herzugeben und den Dampfer nicht entschlüpfen zu lassen. Sie hatte nur mehr einige Granaten an Bord, als einer ihrer Treffer ein feindliches Geschütz unbrauchbar machte, während ein zweiter in die Maschine einschlug. Das Transportschiff stoppte. Ein Teil seiner Besatzung sprang ins Wasser, um sich schwimmend zu retten, die übrigen setzten Boote aus.

Der Kommandant der ‚Tulen‘ sah, daß der Feind nicht mehr schoß, näherte sich ihm und sandte eine bewaffnete Wache an Bord. Kommandant und Offiziere des Transporters wurden gefangengenommen. Unsere Mannschaft besserte schnell den Schaden aus, und das Transportschiff nahm, von der ‚Tulen‘ geleitet, Kurs auf Sebastopol. Der Kommandant des Dampfers erklärte später, er habe seinen Gegner für ein Torpedoboot gehalten, und war wütend, nach einem Feuergefecht mit einem U-Boot gefangen worden zu sein. Auf Beschluß Seiner Majestät des Kaisers wurde die Kühnheit des Unterseeboots-Kommandanten mit dem Sankt-Georgs-Kreuze belohnt.

Außer diesem Treffen blieb es auf dem Kriegsschauplatz im Schwarzen Meere ganz still. Seit Admiral Koltschak zum Oberbefehl gelangt war, zeigten sich keine feindlichen Schiffe mehr. Wir begannen uns, trotz häufigen Ausfahrten, zu langweilen. Selbst die deutschen Unterseeboote stellten ihre Streifzüge ein. Und doch gab es für sie lockende Beute, denn unsere Fahrzeuge hörten nicht auf, die Wogen des Schwarzen Meeres zu durchfurchen. Ich glaube, die Erklärung einer solchen Untätigkeit auf seiten des Feindes liegt darin, daß er die Einfahrt zum Bosphorus durch unsere Minen verlegt wußte und nicht noch mehr Unterseeboote opfern wollte, da er schon einige auf diese Art verloren hatte.

Zu Ende des Jahres 1916 war unsere militärische Lage im Schwarzen wie im Baltischen Meere äußerst zufriedenstellend, ungeachtet der Schwierigkeiten, die sich unserer Baltischen Flotte boten. Letztere überwand alle diese Hindernisse und ging siegreich aus jedem Versuch des Feindes, in die Meerbusen von Riga und Finnland einzudringen, hervor. Sämtliche Angriffe waren mit großen Verlusten für den Gegner zurückgewiesen worden.

Leider wurde das Ende dieses Jahres durch ein schmerzliches Ereignis verdüstert. Fröhlich am 20. Oktober gibt es an Bord der ‚Kaiserin Marie‘ eine gewaltige Explosion, die das Linienschiff von der äußersten Mastspitze bis zum Kiel erschüttert. Der Fockmast, ein Schornstein werden geknickt. Schwarzer Rauch quillt aus den entstandenen Öffnungen. Der vordere Geschützturm ist zerstört. Feuer bricht aus und breitet sich alsbald über das ganze Schiff. Hunderte von verkohlten Leichen bedecken die Brücken. Die ‚Kaiserin Marie‘ hallt vom Stöhnen der Verwundeten wider.

Die Explosion war in einer Munitionskammer für die 30 cm-Geschütze des vorderen Turmes erfolgt. Zehn Minuten später gab es eine neue in den Kammern der Mittelartillerie. Die Boote sämtlicher auf der Reede liegenden Fahrzeuge eilten zu Hilfe. Doch die ‚Kaiserin Marie‘ brannte an allen Ecken und Enden. Sie wurde zu einer schrecklichen Gefahr für die benachbarten Schiffe, besonders für die ‚Kaiserin Katharina II.‘, die knapp daneben lag. Nicht nur die Fahrzeuge, die ganze Stadt Sebastopol hatten weitere Explosionen zu fürchten, vor allem das große Trockendock. Der Oberbefehlshaber, Admiral Koltschak, begab sich an Bord der ‚Kaiserin Marie‘. Da er die Lage des Schiffes als verzweifelt erkannte und um das Los des ganzen Geschwaders bangte, befahl er, den Panzerkreuzer — nach dem Ausschiffen seiner ganzen Besatzung — zu versenken. Die Offiziere und Matrosen, die in die untersten Schiffsräume hinabstiegen, um die Ventile zu öffnen, fanden nicht mehr Zeit, sich zu retten. Sie wurden alle mit in die Tiefe gerissen. Die ‚Kaiserin Marie‘ kenterte. Die Geschütztürme lösten sich von ihren Pivots, und binnen weniger Sekunden war das stolze Schiff untergegangen.

Einer der beiden Dreadnoughts des Schwarzen Meeres versank, und mit ihm das Geheimnis seines Endes. Was war geschehen? Ein unglücklicher Zufall, das unselige Zusammentreffen verschiedener Umstände oder wohlorganisierte Sabotage? Niemand weiß es.

Immerhin verdient es Beachtung, daß annähernd gleichzeitig, aus stets unbekanntem Ursachen, Schiffe der Verbündeten in derselben Weise zugrunde gingen. Auch in Murman flogen einige, mit Kriegsmaterial für unsere Heere beladene Trans-

porter unter ebenso geheimnisvollen Umständen auf. All das war recht seltsam und lastete schwer auf den Gemütern.

Anfang Januar stieß unser Panzerkreuzer ‚Pereswjet‘, aus dem Fernen Osten heimkehrend, im Mittelmeer auf eine Mine und versank mit dem größten Teil seiner Besatzung. Das betrübte mich um so mehr, als mein lieber Kamerad, Kapitänleutnant K., dem ich durch lange Monate gemeinsamer Einschiffung in treuer Freundschaft verbunden war, hierbei den Tod fand.

Unsere letzten Ausfahrten mit der ‚Krab‘ hatten indes gute Früchte getragen, denn mehrere feindliche Schiffe endeten auf unseren Minenfeldern. Ich war zum Ritter des Sankt-Georgs-Ordens mit der Inschrift: „Für Tapferkeit“ ernannt worden. Nach einiger Zeit erhielt unser Kommandant das Sankt-Georgs-Kreuz. Admiral Koltschak kam persönlich zum Liegeplatz der Unterseeboote, unserem verehrten Kommandanten dieses Ehrenzeichen der Helden an die Brust zu heften. Ich entsinne mich genau jenes Tages, des letzten glücklichen für die „Familie“ der U-Boote.

Die geräumige, festlich erhellte Messe unseres Wohnschiffes, des Dampfers ‚Trapezunt‘, war geschmückt. Alle Offiziere hatten sich dort in Erwartung des obersten Flottenkommandanten versammelt. Laute Gespräche, Scherze, Gelächter und Lärm. Auf Deck blasen die Hörner zum „Antreten“. Sämtliche Offiziere eilen hinauf. Der Admiral kommt schnell an Bord, grüßt nach allen Seiten. Sein Antlitz atmet Tatkraft und unerschütterlichen Willen. Er wirkt ehrfurchtgebietend, man fühlt, daß jeder — Offiziere wie Matrosen — ihn achtet, liebt und verehrt. Er tritt auf den Kommandanten der ‚Krab‘ zu, heftet ihm den Orden an die Brust und hält eine kurze Ansprache über die von der ‚Krab‘ geleisteten Dienste. Dann begeben wir uns alle, nach einem rasch auf Deck abgehaltenen Tedeum, in die Messe, um dort den Admiral zu empfangen, der unserer Einladung zum Festmahle gefolgt war.

Admiral Koltschak erhob sein Glas auf das Wohl der neuen Sankt-Georgs-Ritter. Unser Divisionschef erwiderte ihm und trank auf die Gesundheit des Admirals. Ein kräftiges, anhaltendes „Hurra“, in dem jeder, vor allem die Jungen, seiner Begeisterung für diesen Mann Ausdruck lieh, schallte über das Schiff. Das offizielle Mahl war zu Ende. Das hinderte uns nicht, unter Absingung einer alten Weise einen letzten Trinkspruch auf

den Admiral auszubringen. Ein schöner, unvergeßlicher Tag. Es war der Schwanengesang der Unterseebootsflottille. Niemand ahnte damals, daß es der letzte Fest- und Freudentag sei.

Der Winter begann, und mit ihm das schlechte Wetter und die Stürme des Schwarzen Meeres. Streifzüge boten unter diesen Umständen keine Unterhaltung. Die Tage waren so kurz und die Nächte so lang! In See hatten wir nur den einen Wunsch: eilends an unseren Ankerplatz auf der südlichen Reede zurückzukehren und uns vom schlechten Wetter und der Kälte zu erholen. Jeder fühlte sich matt und entmutigt. Seit Kriegsbeginn war es das erstemal, daß ich diese Niedergeschlagenheit wahrnahm.

Am 26. November (alten Stils), dem Jahrestag der Stiftung des Sankt-Georgs-Ordens, fand immer eine große militärische Feier statt. Vor dem Kriege wollte es der Brauch, daß der Kaiser alle Sankt-Georgs-Ritter, ohne Ansehen der Klasse und des Ranges, zu sich einlud. Im Sankt-Georgs-Saale wurde ein Festmahl aufgetragen. Alles nahm daran teil, Offiziere und Soldaten. Nach dem Mahle erhielt jeder Ritter vom Kaiser einen Silbergegenstand zum Geschenk. Überall, in allen Garnisonen, gab es eine Truppenschau, die von dem ältesten Sankt-Georgs-Ritter, welches immer sein Rang war, befehligt wurde. Später erfuhr die Feier eine wesentliche Einschränkung. Sie bestand bei uns aus einem einfachen Gottesdienst in der Wladimirs-Kathedrale, über der Gruft der beiden heldenhaften Admirale aus der Belagerungszeit Sebastopols im Jahre 1855. Für mich, wie für viele andre, sollte es die erste und letzte Sankt-Georgs-Feier sein.

Ich habe schon erwähnt, daß zu Ende dieses Jahres 1916 Offiziere wie Soldaten und Matrosen eines Krieges müde waren, der schon zu lange währte und keinerlei Erfolge an der Hauptfront aufwies. Die Armee wurde indessen mit Material und Munition jetzt besser versorgt. Sie bereitete sich auf eine aussichtsreiche Frühjahrsoffensive vor. Auch die Flotte war nun im Hinblick auf Mannschaften und Material besser daran. Der Sieg schien unseren Waffen sehr nahe. Doch gab es einen dunkeln Punkt, der alle beunruhigte und die Gesinnung der Truppen stark beeinflusste. Die Regierung im Inneren begriff sichtlich nichts von der Lage. Sie wußte sich den Umständen nicht anzupassen und durchkreuzte die Wünsche des Volkes. Ganz nutzlos folgte ein Minister dem andern.

In der großen Menge der Bevölkerung, im Heere trat ein Gerücht auf: der Verrat durch die Kaiserin. Es wurde von Rasputin gesprochen, der die kaiserliche Familie zu unterjochen verstanden hatte und das Land tatsächlich beherrschte. Auch von dem ungeheuren wachsenden Einfluß der deutschfreundlichen Partei am Hofe war die Rede. Die Gerüchte erzählten von Bestechungen, vom Sonderfrieden, von Unruhen im Lande. All das schwächte und erschütterte das Vertrauen.

Unter den Offizieren, die sich vordem nie mit Politik befaßt hatten, hörte man immer mehr solcher Erörterungen. Rasputin, mit seinem unheilvollen Einfluß auf das ganze Land, bildete den hauptsächlichen Gesprächsstoff. Die Matrosen verlangten von uns Aufklärungen über das Gerede. Wir wußten darauf nichts zu entgegnen. Viele von uns fühlten, daß etwas Ungewöhnliches vorging, und konnten diese Gerüchte nicht widerlegen. Jeder ahnte kommende Dinge voraus.

Der Zar war bei seinen Truppen, traf keinerlei Entscheidung. Und das steigerte die Unruhe. Volk und Armee waren erregt. Endlich, im Dezember, verbreitete sich die Nachricht von der Ermordung Rasputins durch sehr hochstehende Persönlichkeiten. Die Zeitungen brachten alle Einzelheiten über die Tat. Ein Hauch der Entspannung flog durch das Land. Die Regierung aber beging Fehler über Fehler. Fachkundige Leute wurden durch Nullen ersetzt, die keinen Ausweg aus dieser Sackgasse wußten. Der schwächste Funken konnte eine gewaltige Feuersbrunst entfachen.

Von jeher gab es in Rußland ein Element des Umsturzes, das dessen Auswirkung planmäßig vorbereitete. Es verstärkte seine Werbetätigkeit in Volk und Heer und arbeitete auf eine militärische Empörung hin. Petrograd, voll gefährlicher und zuchtloser Aufwiegler, war der Herd dieser Propaganda. Die verlässlichen Regimenter der Kader waren an der Front. Im Falle eines Aufruhrs gab es niemand, ihn zu unterdrücken.

Viele Mitglieder der Zarenfamilie selbst waren mit dem Kaiser, und vor allem mit der Kaiserin, unzufrieden. Es stand zu erwarten, daß die Bewegung von oben und nicht von unten einsetzen würde, was für das ganze Land schreckliche Folgen verhieß. Doch das Schicksal wollte Rußland zweifellos auf eine harte Probe stellen. Das Jahr 1917 begann unter recht trüben Auspizien.

Zu Beginn des Jahres 1917 setzte die Schwarze-Meer-Flotte ihre militärische Tätigkeit, wie im Vorjahre, fort. Alles war wie in vergangenen Zeiten, und an Bord der Schiffe herrschte noch immer Zucht und Ordnung. Da brach die Februarrevolution in Petrograd aus. Sobald der Oberbefehlshaber, Admiral Kolttschak, von den Vorgängen im Norden und den dort verübten Missetaten hörte, wurde er die Gefahr der Lage wohl inne. Ruhig und unbeirrt besichtigte er alle Schiffe und Hafenanlagen. Vermöge seines großen Ansehens wußte er die Mannschaften im Zaume zu halten und Grausamkeiten sowie Gemetzel an Offizieren zu verhindern, wie solche sich zu gleicher Zeit im Baltikum ereigneten.

Dort, vor allem in Helsingfors und Kronstadt, bezahlten einige Dutzend Offiziere ihre Hingabe an Pflicht und Ordnung mit dem Leben. Sie wurden gräßlich gemartert und auf unbeschreibliche Weise umgebracht. Es fehlte nicht viel, und auch in Sebastopol wäre das gleiche vorgefallen. Als sich die Nachricht von der Ermordung der Offiziere im Baltischen Meere verbreitete, beriefen die Matrosen des Schwarzen Meeres Versammlungen in den Kasernen Sebastopols ein. Bald war eine Liste jener Offiziere aufgestellt, die getötet werden sollten. Zum Glück fanden die Offiziere beim größten Teil ihrer Mannschaften Rückhalt, und — wie ich schon bemerkte — wurden durch das Ansehen des Admirals Kolttschak Grausamkeiten verhütet.

Während dieser aufregenden Zeit ging ich an Bord der ‚Nerpa‘ in See, und wir blieben vierzehn Tage lang ganz ohne Nachrichten. Eine schwere, qualvolle Kreuzung. In meinem Innersten fühlte ich wohl, daß etwas Ungeheuerliches, Erschreckendes in der Luft liege.

Mitte März kehrte die ‚Nerpa‘ nach Sebastopol zurück. Als wir an der Konstantin-Batterie vorüberfuhren, sahen wir sogleich, daß ihre große Inschrift: „Gott schütze den Zaren“, verstümmelt worden war. Das Wort „Zar“ schien schwarz

überstrichen. Die Stadt war in den Landesfarben beflaggt, doch hatte man die Fahnen verkehrt gehißt, mit dem roten Teile nach oben.

Kaum waren wir auf unserem Ankerplatz im südlichen Hafenbecken angelangt, als wir mit Neuigkeiten bestürmt wurden. Der Zar hatte abgedankt, sein Bruder, Großfürst Michael, die Herrschaft zurückgewiesen. Eine „provisorische Regierung“ und ein gewisser „Arbeiter- und Soldatenrat“ waren an die Spitze des Landes getreten. Jede dieser Nachrichten grub sich schmerzlich in mein Gehirn. Verwirrt und verstört blickte ich ringsum, als wolle ich jemand finden, der diese Mitteilungen widerrufen könnte.

„Guten Tag, Kapitänleutnant . . .“, tönte es an mein Ohr. Ich sah mich um. Mein Offiziersbursche stand neben mir, um mein Gepäck zu holen. Diese Anrede „Kapitänleutnant“, statt des üblichen „Euer Hochwohlgeboren“, überraschte und wunderte mich. Ich wollte meinen Ohren nicht trauen. Da klärte sich die Unordnung auf dem Schiffe, das vernachlässigte Aussehen der Matrosen, der Schmutz auf Deck, das alles, mit einem Schlage auf. Ich begriff, daß die Grundsätze verschwunden waren, auf denen Ordnung und Mannszucht beruhten. Mitten im Kriege stürzten die Pfeiler der militärischen Organisation zusammen. Unsagbare Qual und grenzenlose Verzweiflung erfüllten mein Herz.

Damals wurde der berüchtigte Tagesbefehl Nr. 1 erlassen. Er war von den augenblicklich zuständigen Behörden unterzeichnet, Leuten, die keine Ahnung vom Sinn der Disziplin hatten. Dieser Befehl ermächtigte Soldaten und Matrosen zu Versammlungen. Er sprach viel von den Rechten des Soldaten, schwieg aber von dessen Pflichten. Die Grundlage, auf der das ganze militärische Gebäude ruhte, war urplötzlich vernichtet. Die Mannschaften legten diesen Befehl in ihrem Sinne aus und begannen Meetings abzuhalten, wobei die Offiziere und die gesamte Obrigkeit im allgemeinen bekrittelt wurden.

Mit Zustimmung der Regierung bildeten sich auf den Schiffen aus Matrosen und von diesen gewählten Offizieren bestehende Ausschüsse. Sie überwachten den Borddienst, mengten sich in alles, sogar in die Durchführung der militärischen Operationen, ein. In der Tat hatten die Offiziere keine Möglichkeit mehr, zu leiten und zu befehlen. Da diese Ausschüsse

sich auf einen großen Teil der Matrosen erstreckten, herrschte nirgends mehr Zucht und Ordnung. Ein schuldiger Matrose fand immer Nachsicht. Fortwährend gab es an Bord oder zu Lande, in der Stadt, Meetings, in denen Brandreden gehalten wurden. Die sozialistische und bolschewistische Werbetätigkeit machte sich am hellen Tage breit. Dieses Bacchanal von Versammlungen erhitzte alle Gemüter. Die Mannschaften hatten den Reiz der unbeschränkten straflosen Freiheit kennengelernt und entwöhnten sich jeder Disziplin. Die Regierung, die schon an Boden verlor, stellte sich offen auf seiten der Matrosen. Ihre unbesonnenen Entschlüsse, ihr Zögern, verschlimmerten die Lage noch mehr.

Sollte ein Fahrzeug auslaufen, so trat der Ausschuß zusammen, erörterte und änderte die erhaltenen Befehle und traf die Entscheidung nach eigenem Gutdünken. Es war die Rede davon, den Offizieren die Messe wegzunehmen, sie zum Deckwaschen und Kohlen anzustellen.

Die bolschewistische Propaganda machte von Tag zu Tag Fortschritte. Die allzu schwache Regierung vermochte sie nicht einzudämmen. Sie versuchte es nicht einmal, sondern hetzte die Matrosen gegen die Offiziere auf, die sie die Feinde des Volkes nannte. Sie waren angeblich für den Krieg verantwortlich, dafür sollten sie büßen. Die strengen Offiziere wurden unter verschiedenen Vorwänden entfernt und durch schwache, willenlose ersetzt, die sich der Meinung der Mannschaft unterwarfen. Man wollte sie vor allem quälen. Offiziere fremder, hauptsächlich deutscher Herkunft wurden — natürlich zu Unrecht — der Spionage verdächtigt.

Separatistische Tendenzen traten zutage. Einige Schiffe hißten die ukrainische, andere die rote, manche die schwarze Flagge der Anarchie. Admiral Kolttschak begriff die Lage vollkommen. Mit seiner ganzen Tatkraft und seinem großen Ansehen bemühte er sich, besonders die Zucht aufrechtzuerhalten und die Bemannungen davon zu überzeugen, daß der Krieg zu Ende geführt werden müsse, ehe man sich um die inneren Angelegenheiten kümmern könne.

Ein kleiner, allerdings unbedeutender Teil der Offiziere begann zu politisieren. Die meisten aber dachten nur daran, den militärischen Wert der Flotte halbwegs zu erhalten. Das war den Matrosen nicht recht, die jene Offiziere als Anhänger der

alten Regierungsform betrachteten, obgleich sie — mit wenigen Ausnahmen — der „provisorischen republikanischen Regierung“ den Treueid geleistet hatten. Doch die klug geleitete Werbetätigkeit setzte sich durch. Das Land war in Gefahr.

Die schwankende Regierung hieß ihre Minister zu den Soldaten und Matrosen sprechen. Kerenskij vor allem, der Kriegsminister, hielt endlose Reden. Er war schon im ganzen Lande als der „große Schwätzer“ bekannt. Zwar wurde er angehört, konnte aber keine Besserung bringen, und die Ordnung litt unter den Nachwirkungen seines hohlen Geschwätzes. Die von den revolutionären Ansichten verblendete Volksmenge traute diesem Manne Großes zu. Wer gesunden Sinnes war, ließ sich durch ihn nicht beirren.

Wieder einmal sah Admiral Kolttschak ganz klar und wandte seine volle Kraft daran, die Fortsetzung des Krieges zu ermöglichen. Er stieß an zahllose Hindernisse.

Im Frühling wurde ich von der ‚Kaschalot‘ abberufen und auf zwei Unterseeboote, ‚Orlan‘ und ‚Burewestnjik‘, bestimmt, die in Nikolajew ihrer Vollendung harrten. Auf der ‚Orlan‘ sollte ich nicht lange bleiben. Dann schiffte ich mich auf der ‚Burewestnjik‘ ein.

Ich langte in Nikolajew an. Einst ein so geruhames Städtchen, daß es auch den dort errichteten Schiffswerften nicht gelungen war, es aus seiner Erstarrung zu wecken. Zu Beginn des Umsturzes änderte sich das alles. Die Tausende von Arbeitern der Arsenale sowie die Mannschaften der im Bau befindlichen Schiffe verwandelten es vollkommen.

Am Tage nach meiner Ankunft begab ich mich zu meinem Boote und konnte alsbald mit den Wonnen der Freiheit in der revolutionären Flotte Fühlung nehmen. Die Mannschaft der ‚Orlan‘ wollte zunächst darüber abstimmen, ob sie einen neuen Offizier benötige oder nicht. Eine Versammlung wurde abgehalten und darin beschlossen, mir den Aufenthalt an Bord zu verwehren, da ich den Leuten als Offizier der alten Ordnung nicht genehm sei. Um die Lage zu klären, bat ich den Kommandanten, die Mannschaft herbeizurufen und mich zu einer kurzen Ansprache an sie zu ermächtigen. Ich war im voraus entschlossen, nie auf einem solchen Fahrzeug Dienst zu tun. Doch beabsichtigte ich, ihnen das Sinnlose ihrer Entscheidung und ihr Unrecht zu beweisen.

Am vorbestimmten Tage versammelte sich die Mannschaft anfangs allein; dann wurden die Offiziere zugelassen. Ich hörte ganz ruhig die Darlegung der gegen mich vorgebrachten Beschwerden an, und zwar, daß ich hart sei, ein Anhänger der alten Regierungsform, daß ich nicht leutselig mit den Matrosen verkehre, ihnen wenig Landurlaub erteile usw. Zwei Mann der Besatzung waren seinerzeit auf der ‚Krab‘ gewesen. Sie kannten mich sehr gut. Einen davon, einen Unteroffizier des Elektrodienstes, hatte ich wegen Beschimpfung seines Vorgesetzten bestraft.

Auf alle diese Anschuldigungen erwiderte ich in einer langen Rede, in der ich ihnen das Unsinnige ihrer Beschwerden gegen mich vor Augen hielt. Zum Schlusse sagte ich, die Revolution habe meine Ansichten über Mannszucht und militärische Pflichten nicht geändert, und ich sei derselbe geblieben, der ich immer war. Meine Worte machten Eindruck. Die Mannschaft ersuchte mich, noch ein wenig zu warten, sie wolle sich beraten. Diese ganze Komödie bestätigte leider meine Besorgnisse über das Los unsrer armen Flotte. Doch was tun? Wir befanden uns in einer Sackgasse und konnten keinen Ausweg finden. Die Regierung hatte durch Untergrabung des Ansehens der Offiziere diese aussichtslose Lage geschaffen.

Endlich ließ mir die Mannschaft sagen, ich könne trotz allem an Bord bleiben. Ich dankte für die erwiesene Ehre, lehnte sie jedoch ab. An Bord der ‚Burewestnjik‘ fand eine ähnliche Zeremonie statt. Dort gab ich indes der inständigen Bitte des Kommandanten nach, der mich beschwor, ihn nicht allein zu lassen und es wenigstens mit dem Dienste zu versuchen. Ich stimmte zu, hatte aber nur den einen Gedanken, diesen Alpdruck so bald als möglich abzuschütteln.

Ich verbrachte fast einen Monat in Nikolajew. Während dieser Zeit sah ich alles zusammenstürzen. Der unter der früheren Regierung begonnene Bau der großen U-Boote von 1000 Tonnen, der mächtigen Zerstörer und der leichten Kreuzer von 30 Knoten wurde allmählich eingestellt. Die Fabriken mit ihrer aufgeregten und nur an Versammlungen denkenden Arbeiterschaft stockten zunächst, um dann ganz stillzustehen. Immerhin hatte das Großkampfschiff ‚Wolja‘, früher ‚Kaiser Alexander III‘, fertiggestellt werden können und war nun in Sebastopol eingetroffen. Es fuhr zwar unter der Sankt-Andreas-

Flagge, doch trugen die Geschütztürme Wimpel in den verschiedensten Farben, je nach der Gesinnung ihrer Bedienungsmannschaft. Es erübrigt sich zu sagen, daß alle Schiffe, die nach Herrschern oder Nationalhelden benannt waren, auf revolutionäre Namen umgetauft wurden.

Die neue Marine begann schon unter dem Mangel an Zucht und an der wachsenden Unordnung zu leiden: mehrere Kriegsschiffe versanken.

Ende April beschloß die provisorische Regierung, die Uniform der Offiziere zu ändern. Die Achselstücke wurden abgeschafft und durch Aermeltressen ersetzt. Die Kokarde auf der Mütze mußte einem silbernen Anker auf rotem Grunde weichen. Dieser Befehl langte in Nikolajew am Vorabend des 1. Mai, des Tages großer Kundgebungen, ein. Viele Offiziere hatten tatsächlich keine Zeit gehabt, ihre Uniform ändern zu lassen. Der Pöbel riß ihnen die Achselstücke herab und beschimpfte sie. Das ereignete sich am hellen Tage, denn die Urheber waren vor Strafe sicher.

Alle Wechselfälle, die jene Offiziere über sich ergehen lassen mußten, waren indessen nichts im Vergleich zu den Qualen, die man auf manchen, von den Ausschüssen besetzten Schiffen zu erdulden hatte. Es galt, die eigene Ehre und die der Marine zu verteidigen, gegen die unsinnigen Beschlüsse der Mannschaft anzukämpfen, die kommunistische Werbetätigkeit in Schach zu halten. Doch da es keine Gesetze mehr gab, blieb Überredung das einzige Zufluchtsmittel. Was konnte man Leuten gegenüber ausrichten, die ihrer Sinne nicht mächtig waren?

Der natürliche Tod eines Matrosen im Spital bildete den Vorwand für eine gewaltige politische Kundgebung, in der der Tote als Opfer der früheren Ordnung dargestellt wurde. Durch die Straßen werden große Tafeln geschleppt: „Nieder mit der Bürgerschaft“ — „Es lebe die Anarchie“ usw. Protestversammlungen finden statt. Wogegen verwahrt man sich? Niemand weiß es.

Zu Beginn des Sommers treffen allmählich die Aufwiegler aus dem Baltikum im Schwarzen Meer ein. Sie unternehmen eine lebhaft Propaganda gegen Admiral Koltschak und seine Offiziere. „Weshalb gehorcht Ihr noch den Offizieren, diesen Volksfeinden, die — um ihres eigenen Vorteils willen — den

Bruderkrieg zu verlängern trachten! Sie sind die Stützen des Thrones und können nicht mit dem Umsturz gehen. Glaubt ihnen nicht. Seht vielmehr, was wir im Baltischen Meere erreicht haben! Genug des Krieges!! Wir wollen mit den Deutschen in Frieden leben, sie sind unsre Freunde. Nieder mit dem Krieg, hoch die allgemeine Demokratie! Wir Bolschewiken werden euch Land zuweisen!"

Alle diese Reden konnten natürlich nicht ohne Eindruck bleiben, und so begannen die Mannschaften allmählich, ihre Offiziere als Feinde zu betrachten. Demzufolge wurden im Juni einige Offiziere festgenommen. Von Tag zu Tag wurde es schwerer, die Matrosen im Zaume zu halten.

Die Komitees beschlossen die Offiziere zu entwaffnen. Als die Abordnung sich zu diesem Zweck bei Admiral Kolttschak einfand, sagte er: „Nicht von euch habe ich diese Waffe“, und schleuderte sie über Bord. Es war ein Säbel mit goldenem Griff, den er in Port Arthur bekommen hatte. Die Matrosen zogen sich beschämt zurück.

Diese Haltung machte auf die Seeleute großen Eindruck, und die Entwaffnung der Offiziere wurde eingestellt. Um jedoch die Möglichkeit schwerer Verwicklungen hintanzuhalten, befahl der Admiral den Offizieren, ihre Waffen dem Kommandanten auszuliefern. Dieser sollte sie dann dem Bordausschuß übergeben. Der Befehl rettete das Leben vieler Offiziere, die entschlossen waren, eher zu sterben, als sich den Komitees zu unterwerfen.

Admiral Kolttschak, der die Lage verzweifelt fand, fuhr nach Petrograd und forderte die Regierung auf, eilends strenge Maßnahmen zu ergreifen, um der Bewegung Einhalt zu tun und die Flotte zu retten. Die schwache, unentschlossene Regierung wollte solche Anordnungen nicht treffen. Der Admiral kehrte zurück. Alsbald nahmen die Dinge im Schwarzen Meer eine schlimme Wendung. An Bord der Schiffe gab es nichts als Versammlungen, Verurteilungen von Offizieren usw. Der Flottenkommandant war es nur noch dem Namen nach. In der Tat wurde die Flotte angeblich von einem, aus Abgesandten aller Schiffe zusammengesetzten Zentralkomitee geleitet. Nun brach eine wahre Sündflut von unsinnigen Befehlen und kopflosen Maßnahmen herein. Übrigens beachtete sie niemand, und jedes Fahrzeug tat, was ihm beliebte.

Der ganze Sommer verging mit solch unnützem Gerede, mit Versammlungen und anderem revolutionären Zeitvertreib. Die Matrosen des Schwarzen Meeres dachten nicht mehr an den Krieg. Die Schiffe liefen sehr selten aus, es waren nur einige unbedeutende Treffen mit dem Feinde zu verzeichnen. Diesem konnte die Zersetzung der Flotte, die keinen militärischen Wert mehr besaß, nicht verborgen bleiben. Er handelte demgemäß, verstärkte seine Propaganda und entsandte viele Aufwiegler.

Zu jener Zeit befehligte ich das U-Boot 'Skat', das in die vierte Flottille, mit dem Standort Balaklava, eingereiht war. Meine Mannschaft, die aus dem Fernen Osten kam, unterschied sich wesentlich von den anderen. Unberührt von der anarchistischen Werbetätigkeit, bewahrte sie ihren gesunden Sinn, war noch tapfer und ergeben. Ich hatte nicht lange Gelegenheit, mit ihr zusammenzubleiben, erinnere mich ihrer aber stets mit Vergnügen. Diese Zeit dünkt mich wie ein heller Punkt auf dem dunkeln Grunde der revolutionären Bewegung.

Weit genug von Sebastopol entfernt, um alle Vorgänge dort unbeteiligt beobachten zu können, sah ich klar, welchem Abgrunde wir zusteuerten. Doch wie sich der Ertrinkende an einen Strohalm klammert, versuchte ich es, durch die Presse zum allgemeinen Wohle zu wirken.

Die Ereignisse des August zeigten, daß keine Hilfe mehr möglich war. General Kornilow, ein Held ohne Furcht und Tadel, trachtete die Ehre des Landes zu retten und den bolschewistischen Aufstand zu unterdrücken. Die eingeschüchterte, unfähige Regierung aber, besonders Kerenskij, erschrak über diesen tatkräftigen Mann, setzte ihn ab und erklärte ihn als Verräter an Umsturz und Vaterland. Das Armeeoberkommando, das die Hydra der Werbetätigkeit zertreten und die Regierung stärken wollte, verfügte die Bewegung der Truppen auf Petrograd; sie wurde jedoch aufgehalten.

Der Oberbefehlshaber und die kommandierenden Generale der Frontheere, alles Anhänger Kornilows, wurden verhaftet und eingekerkert.

Der Fall Kornilow hatte peinliche Folgen für die Offiziere. Obwohl ihre Haltung gegenüber der provisorischen Regierung durchaus loyal war, standen sie ganz auf seiten General Kornilows, in dem sie den einzigen Retter der Lage erblickten.

Doch schien diese verzweifelt. Die revolutionäre Bewegung war zu stark ausgeprägt und zu weit vorgeschritten, um ihr Einhalt gebieten zu können. Es war zu spät.

Die Bolschewiken nutzten die augenblickliche Wirrnis zu wütenden Angriffen auf die Offiziere, die sie als ihre größten Widersacher betrachteten. Im Schwarzen Meere konnte zum Glück, trotz zahlreichen Zwischenfällen, jedes Blutvergießen vermieden werden. Im Baltikum aber mußten viele Offiziere ihre Vaterlandsliebe mit dem Tode büßen.

Bis zum Herbst 1917 hatte die bolschewistische Propaganda zweifellos unter den Seeleuten wie im Heere große Fortschritte gemacht. Die von den Bolschewiken in Mengen entsandten Emissäre wußten das Volk zu umgarnen.

Sie sagten: „Alles gehört euch. Geht hin und eignet es euch an.“

„Geht und nehmt den Boden, er ist euer. Tod den Bürgern.“

„Friede den Hütten, Krieg den Palästen. Nieder mit dem Völkerringen.“

Der schlichte Soldat fand das sehr klar und einfach. Es rührte an sein innerstes Sehnen. Was wollte der arme Soldat: Frieden und ein Fleckchen Erde. Natürlich war er auf seiten jener, die es ihm verhiessen. Er fürchtete nicht, der Feind könne hervorbrechen und ihm seinen Boden rauben. Das russische Volk wußte wohl, daß keine Macht der Welt sein Land zu zwingen vermöchte. Der Untergang der napoleonischen Heere stand allen vor Augen und beruhigte sie in dieser Hinsicht. „Uns kann man nicht treffen.“ Das ist's, was ganz Rußland dachte. So war es auch. Der Eroberer dringt vor, beginnt zu stocken und kehrt nicht mehr heim. Kommt er aber zurück, dann ist er krank und siech.

Die ungeheure russische Armee streckte also die Waffen, die Soldaten verließen die Front und wandten sich der Heimat zu. Übrigens war es keine Armee mehr, sondern eine zusammenhanglose Horde von Soldaten, die auf ihrem Wege alles plünderte und zerstörte. Tausende von Offizieren wurden in diesen trüben Tagen ermordet.

Die Anhänger General Kornilows sammelten sich mühsam am Don, ein Kern von Patrioten, die ein freiwilliges Heer bilden wollten. Dort, am Don, schickten sich die wahren und tat-

kräftigen Vaterlandsfreunde an, mit ihrem Leben das Glück der Heimat von neuem zu erkaufen. Anfangs waren es nur wenige. Jeden Tag aber wurden ihrer mehr.

Eine Jüdin, namens Ostrowskaja, zeichnete sich unter den Bolschewiken durch ihre Grausamkeit und Mordlust aus. Oft kam sie an Bord der Schiffe, um dort Versammlungen abzuhalten. Dieses weibliche Scheusal wies den Leuten die Offiziere und sagte: „Da sind Eure wahren Feinde. Sie wollen den Krieg verlängern, sie vergießen das Blut der Arbeiter und Bauern. Worauf wartet Ihr, sie zu vernichten?“

Die Folgen dieser Reden blieben nicht aus. Scharen von schmutzigen, zerlumpten, aber bis an die Zähne bewaffneten Matrosen, Musik und rote Fahnen an der Spitze, durchzogen die Straßen Sebastopols und marschierten gegen den Don, zu einem Rachefeldzug.

Die ganze Flotte hatte die Sankt-Andreas-Flagge mit der roten, dem Sinnbild der ‚Dritten Internationale‘ vertauscht. Was diese dritte Internationale eigentlich war, davon hatten wohl fünfundneunzig Prozent der Mannschaften keine Ahnung. Auch ich begriff es nicht. Wie traurig, die roten Fetzen auf den Schiffen gehißt zu sehen! Die Leute wußten nicht mehr, was sie taten.

Der allgemeine Wahnsinn begann sich der Matrosen der ‚Skat‘ zu bemächtigen. Ich fühlte wohl, daß ich nichts mehr zu befehlen hatte. Da beschloß ich, mein Boot aufzugeben. Ich verließ es am Vorabend des Tages, an dem die rote Flagge gesetzt werden sollte. Der größte Teil der Mannschaft war gleichfalls dagegen und zog es vor, sich vom U-Boote zu entfernen. An Bord verblieben nur die Anhänger der Bolschewiken und der Kommunisten.

Mein Versuch, aus der Marine endgültig auszutreten, mißlang. Alle Offiziere wurden überwacht und belauert. Keine Möglichkeit abzureisen. Doch gab ich den Gedanken nicht auf. Ich hatte nicht die Kraft zu bleiben und solche Tollheiten machtlos mitanzusehen. Mich dünkte, als sei ich in einem Alpdruck befangen, ohne jede Hoffnung, mich daraus zu befreien. Ich erinnere mich, einmal in meiner Kindheit aus einem wüsten Traum erwacht zu sein. Eine Hexe nahte mir auf ihren großen Füßen und blickte mich wild an, bereit mich zu erwürgen. Ich schrie im Traume auf, rief um Hilfe und suchte zu fliehen. Ver-

gebens. Meine Arme waren wie gelähmt, meine Beine unbeweglich, die Stimme versagte mir.

In diesen Tagen durchlebte ich dasselbe Gefühl des Grauens und ohnmächtigen Entsetzens.

Der Don war also der Mittelpunkt, um den sich jene zu scharen begannen, die das Los des Vaterlandes ändern wollten. Doch schien es schwer, dorthin zu gelangen. Die Offiziere, hauptsächlich die der Marine, wurden Schritt für Schritt, Wort für Wort belauert. Jeder Offizier war verdächtig. Angesichts der gefahrdrohenden Bewegung am Don, suchten die Bolschewiken diese mit ganzer Kraft zu unterdrücken.

Im Oktober fand in Moskau und in Petrograd ein Umschwung statt, und die Macht ging an die Bolschewiken über.

General Duchonin, der Armeeoberkommandant, fiel unter den Streichen betrunkenen Matrosen. Die Bolschewiken schlossen mit Deutschland einen Waffenstillstand ab.

Im Schwarzen Meere, wo alle Schiffe in den Händen der ‚Komitees‘ waren, hatte jede Kriegshandlung aufgehört. Die Ausschüsse der ersten Torpedoboots-Division wollten sich in die Angelegenheiten am Don mengen. Die Mannschaften taten sich zusammen und suchten die Offiziere zum Einlaufen ins Asowsche Meer zu zwingen. Die Kommandanten und Offiziere weigerten sich, allen Drohungen zum Trotz. Das genügte, um den Terror hervorzurufen. Die widerspenstigen Offiziere wurden verhaftet und in den Kerker geworfen. Dort schmachteten schon jene, die sich der Meuterei im Jahre 1917 entgegengestellt hatten. Die Gefängnisse waren überfüllt. Der Augenblick des Blutvergießens schien gekommen.

Anfang Dezember kehrte eine von den Kosaken geschlagene Abteilung Seesoldaten vom Don zurück. Sie führte ihre Toten und Verwundeten mit sich. Mit knapper Not war diese ganze Truppe den Knuten der Kosaken entronnen. Die Matrosen kamen daher voll Rachegeleüsten heim. Die Verwundeten wurden ins Marinespital gebracht. Zu jener Zeit trafen vom Baltischen Meere weitere Aufwiegler ein, die Kriegsgerichte zur summarischen Aburteilung der Offiziere und Bürgerlichen einberiefen.

Auf dem Torpedoboot ‚Fidonici‘ wurde am 25. Dezember 1917 der Oberleutnant z. S. Skorodinsky, fast ein Kind noch, beim Betreten des Decks von einer Karabinerkugel am Rücken

schwer verletzt. Er starb gleich darauf. Es war das erste un-schuldig vergossene Blut im Schwarzen Meer.

Unterdessen verließ ich, nach Erhalt eines vierzehntägigen Urlaubs, Balaklava und wandte mich nach Sebastopol. Ich hatte das Glück gehabt, diese Bewilligung drei Tage vor Abschaffung der Vollmachten des Flottillenkommandanten zu erlangen.

Der Anblick Sebastopols und des ganzen rot beflaggten Geschwaders stimmte mich unendlich traurig. Die Stadt war in den Händen der Matrosen, die sich bis in die Wohnungen der Offiziere wagten und dort mit Waffengewalt raubten und plünderten, was ihnen gefiel.

Wir mußten daran denken, unsere Familien zu verbergen. Scharen von Matrosen waren die Gesetzgeber der Stadt. Ohne Behörden durfte man sich nur auf sich selbst verlassen.

Der Fall, von dem ich berichten will, wird eine klare Vorstellung von dem völligen Mangel an Gewissen und Ehrgefühl dieser Banden geben.

Gegen Ende des Frühlings nahm ein kleines Segelboot Kurs auf die südliche Küste der Krim. Seine Besatzung bestand aus einigen englischen Offizieren. Sie gehörten dem mesopotamischen Expeditionskorps an und waren in der Nähe von Kut-el-Amara überwältigt worden. Eines der Kriegsgefangenenlager befand sich etliche Dutzend Kilometer vom Meere entfernt. Eine Gruppe von Offizieren beschloß zu fliehen. Nach furchtbaren Mühen erreichten sie die See, bestiegen einen kleinen Segler und wandten sich der russischen Küste zu.

Alle, mit Ausnahme eines gewissen Hauptmanns Kiling, kehrten nach England heim. Dieser Hauptmann blieb zurück, um die Flucht einer zweiten Gruppe Offiziere in die Wege zu leiten, die sich an einem bestimmten Tage am bezeichneten Punkt einfinden sollten. Der Tag kam heran, und der arme Hauptmann flehte die Matrosen an, ihm die Mittel zur Rettung seiner entflohenen Kameraden zu verschaffen. Seine inständigen Bitten waren umsonst. Er stieß auf unbarmherzige Weigerung. Der bedauernswerte Kiling raufte sich aus Verzweiflung das Haar, da er seiner unglücklichen Waffenbrüder gedachte, die auf ihn zählten. Von Mitleid erfaßt, rief ich einige Kameraden herbei, und wir boten ihm unsere Dienste an. Die größte Schwierigkeit bestand darin, ein Fahrzeug zu finden. Wir durf-

ten nicht auf die Beiboote der Kriegsschiffe rechnen, die alle in der Gewalt der Matrosen waren. Die einzige Hoffnung blieb der französische Aviso ‚Jeanne Blanche‘, der gleich zu Beginn des Krieges aus Konstantinopel, wo er Stationsschiff gewesen, herübergekommen war. Er lag im Hafen von Sebastopol. Wir begaben uns an Bord. Ein französischer Unteroffizier erklärte uns, die Maschinen seien beschädigt und unbrauchbar. So mußten wir also zu einem Segelboot Zuflucht nehmen, und dabei waren fast alle von den Matrosen angefordert worden. Schließlich fanden wir einen ganz kleinen, elenden Segler. Ein Nordsturm tobte seit einigen Tagen. Die See ging hoch. Ich erklärte Kiling, wir seien bereit, doch könnten wir mit einem so kleinen Boot und bei solchem Wetter durchaus nicht darauf rechnen, ohne Unfall zur festgesetzten Zeit an Ort und Stelle zu sein. Wir hatten nur mehr zwei Tage vor uns. Der Nordwind hätte uns wohl an den Bosporus getrieben, doch standen uns dann immerhin noch drei- bis vierhundert Meilen bevor. Dies erforderte weitere vier Tage, falls sich der Sturm legte. Trotzdem beschlossen wir, die Torheit zu begehen. Wir alle wollten eher fliehen, als den Ereignissen in Sebastopol beiwohnen. Was hatten wir zu verlieren?

Hauptmann Kiling aber lehnte, angesichts der unruhigen See ringsum, unser Opfer ab. Er hatte recht. Wir wären nie ans Ziel gelangt. Doch war uns dies damals vollkommen gleichgültig; wir dachten nur daran, uns zu entfernen, zu fliehen.

Die blutigen Tage nahmen ihren Fortgang. Die Mannschaften der Torpedoboote wollten durchaus ins Asowsche Meer. Am 28. Dezember versuchten es die Matrosen des Geschwader-Torpedoboots ‚Hadschi-Bei‘, den Kommandanten zu zwingen, das Boot ins Asowsche Meer zu führen. Da er sich weigerte, wurden er und sein Stab eingesperrt. Am Morgen des 29. fand auf der Malakow-Anhöhe ihre Erschießung statt. Viele Offiziere wurden an diesem Tage gleichfalls aus dem Kerker gezerrt und grausam niedergemetzelt. Der Tag forderte sechsunddreißig Opfer, die tapfer in den Tod gingen.

Am Abend des 28. Dezember befand ich mich mit meiner Frau, in Unkenntnis des Bevorstehenden, an Bord des Spitalschiffs ‚Peter der Große‘. Dieses lief nach Batum aus, wir hatten Plätze belegt, um meinen Urlaub in Tiflis zu verbringen.

Einige Tage nachher erfuhr ich, daß ich der Ortsveränderung mein Leben verdanke.

Später hörte ich, Matrosen hätten — als wir schon an Bord des Spitalsschiffes waren — in meiner Stadtwohnung vorgeprochen, um mich zu verhaften und zu erschießen. Zum Glück entgegnete ihnen unsere Magd, wir seien bei Freunden und würden sogleich heimkehren. Die Matrosen entfernten sich, kamen aber bald zurück. Unterdes waren wir in See gegangen. Drahtlose Depeschen meldeten uns die Verhaftungen und Hinrichtungen von Offizieren. Ich fürchtete für alle in Sebastopol zurückgebliebenen Kameraden.

Bei unserer Ankunft in Batum fanden wir die Kais von Soldaten überfüllt, die eine Fahrgelegenheit erwarteten. Kaum hatten wir angelegt, als eine Welle von grauen Uniformen das Schiff buchstäblich überflutete. Diese Soldaten stammten von der Kaukasus-Armee, die zum Teil die Front geräumt hatte. Alle Fahrzeuge im Hafen wimmelten von diesen grauen zuchtlosen Gestalten.

Auf der Eisenbahn derselbe Andrang. Wir eroberten mit Mühe Plätze in einem für acht Personen bestimmten Abteil, das sicher die doppelte Menge aufwies. Überall, auf den Wagendächern, auf den Trittbrettern, gab es Menschen. Der Zug schlich dahin, hielt — von Soldaten gestürmt — lange an jeder Station. Mit genauer Not erreichten wir Tiflis.

Die Ruhe in der Hauptstadt des Kaukasus stand im Gegensatz zur Verwirrung in allen anderen Städten Rußlands. Es herrschten Ordnung und Stille. Weihnachten wurde gefeiert. Jeder unterhielt sich. Theater, Kinos, Speisehäuser, alles war geöffnet. Das erinnerte an die gute alte Zeit. Viele Krieger trugen die frühere Uniform, obgleich sie überall sonst abgeschafft war und die Offiziere Zivilkleidung anlegen mußten, um nicht belästigt, ja sogar erschossen zu werden.

Im Kaukasus tagte damals eine provisorische Landesregierung, die zwar aus Sozialisten bestand, in diesen Gebieten jedoch, entgegen der russischen Regierung, die Leute verhältnismäßig gut in der Hand hatte. Damals aber war noch nicht von Sonderbestrebungen die Rede. Sie fanden wenig Anhänger. Natürlich gab es keine Beziehungen zum übrigen Lande mehr. Weder Post noch Telegraph.

Banden, aus der Kaukasus-Armee gebildet, bekämpften

einander, benahmen sich wie im Feindesland und zerstörten im Vorüberziehen die Verkehrsmittel und alles andere. Die provisorische Landesregierung war bestrebt, die Ordnung wieder herzustellen. Es gelang ihr, von organisierten Truppenabteilungen unterstützt, mit großer Mühe.

In Batum war die Lage am schlimmsten. Torpedoboote langten dort aus Sebastopol an, um auf Offiziere Jagd zu machen. Sie bildeten den allgemeinen Schrecken. Ich traf in Tiflis den Kapitän z. See P., dessen Bruder in Sebastopol erschossen worden war. Er berichtete mir von dem Gemetzel. Seine Beschreibung erfüllte mich mit Abscheu. Sie erinnerte an die ärgsten Zeiten der Inquisition.

Ein paar Tage später näherte sich mir in der Dämmerung auf der Golowinski-Avenue ein erschöpfter, abgezehrter Soldat in zerlumptem Mantel. Ich konnte in ihm nur mit Mühe Kapitänleutnant R. erkennen. Von den Matrosen in Batum verhaftet, war er in den Kerker geworfen worden. Es gelang ihm, daraus zu fliehen und der Hinrichtung zu entinnen. Er wollte nach Baku und hoffte von dort das Ausland zu erreichen. Zudem warnte er mich, auch ich werde gesucht und müsse vorsichtiger sein. Seine Worte bestätigten mir die schon früher erhaltenen Nachrichten, denen zufolge die Matrosen, die in Sebastopol nach mir fahndeten, unsere Wohnung geplündert und meine Verurteilung durch das Revolutionsgericht erwirkt hatten. Nach Monatsfrist, da ich keine für mich beunruhigenden Neuigkeiten mehr hörte, beschloß ich, auf einem in die Krim abgehenden Dampfer nach Sebastopol zurückzukehren. Ich hatte mir selbst einen etwas unklaren, auf einen entlehnten Namen lautenden Paß mit den Stempeln irgendeiner Kraftfahrtruppe verfertigt, und so machten meine Frau und ich uns auf den Weg.

Ich erfuhr von einem Dekret, das die Auflösung der Flotte verfügte. Unter diesen Bedingungen konnte ich mich als vom Dienste befreit ansehen. Zum Glück hielt der Dampfer in Theodosia.

Kaum war ich gelandet, wollte es der Zufall, daß ich meinem alten Freunde, Kapitänleutnant N., begegnete, der mir mitteilte, ich könne bei Todesstrafe nicht mehr nach Sebastopol zurück. Unverzüglich entschlossen wir uns, die Stadt sogleich zu verlassen und uns nach einem bekannten Gehöft

zu begeben, mit der Bitte, mich dort eine Zeitlang verbergen zu dürfen. Es gelang uns, und ich fand ein Obdach vor der Gefahr.

Meine Frau fuhr nach Sebastopol, sich über den Stand der Dinge zu unterrichten. Sie kehrte zu mir zurück und versicherte, es sei nichts anderes möglich, als in dem Gehöft zu bleiben und zu warten.

Dieses Gehöft, in dem ich mit zwei jungen Kadetten einer Militärschule wohnte, lag drei Kilometer von Sebastopol entfernt. Wir hatten eine schöne Aussicht auf Stadt und Hafen und konnten alle Vorgänge dort beobachten. Zuweilen ging ich, als Soldat verkleidet, in die Stadt, Nachrichten sammeln. Im Hafen lagen manchmal Kriegsschiffe, rotbeflaggte Torpedoboote, deren Mannschaften plündernd, brandschatzend und saufend die Bevölkerung terrorisierten. Sie schossen ihre Gewehre in den Straßen ab und verbreiteten Schrecken auf ihrem Wege.

Anfang März sichtete ich vom Vorbau des Gehöfts zwei von der hohen See kommende Schiffe, die ich nicht für russische hielt. Bald konnte ich die türkische Flagge erkennen.

Sie liefen in den Hafen ein und gingen nahe dem tags zuvor in Theodosia angelangten Torpedoboot ‚Pronzitelnij‘ zu Anker. Ich vermochte nicht mehr an Ort und Stelle zu bleiben, zog meinen alten, durchlöcherten Mantel an und sah nach, was los sei. Es waren zwei türkische Fahrzeuge, ein Kanonenboot und ein Transporter, die verstümmelte oder schwerverletzte Gefangene zum Austausch herüberbrachten.

Die nach deutscher Art gekleideten türkischen Seeoffiziere betraten die Stadt in Begleitung der Matrosen der ‚Pronzitelnij‘. Sie gebärdeten sich als Sieger. Ihre Mienen drückten dieses Gefühl so deutlich aus, daß mein Herz sich in Scham und Weh zusammenzog. „Weshalb“, dachte ich, „gehen diese Erzfeinde Rußlands, die wir auf allen Schlachtfeldern — immer und überall — schlugen, als Sieger durch eine Stadt, die sie nicht unterworfen haben? Und was tat ich, daß ich mich wie ein Verbrecher verbergen muß, um nicht erschossen zu werden? Das ist der Lohn für meine stete Bereitschaft, all mein Blut zum Heile des Vaterlandes zu vergießen!“ In diesem Augenblick bedauerte ich es aufrichtig, nicht einer feindlichen Kugel zum Opfer gefallen zu sein. Zumindest hätte ich dann

nicht diesen Alptraum durchlebt und nicht solche Kränkungen, soviel Schmach und Leid erdulden müssen.

Ich kehrte voll dieser düsteren Gedanken nach dem Geföhle zurück. Unser Leben war alles eher denn ruhig. Bewaffnete Horden durchzogen das Land und überfielen die friedlichen Bewohner, die sie ausraubten und töteten.

Trotz Unterzeichnung des Vertrages von Brest-Litowsk gingen die Deutschen alsbald in der Ukraine vor. Die bolschewistischen Truppen oder vielmehr Banden wurden zurückgeworfen. Sie strömten nach Theodosia und erfüllten es mit ihren Verbrechen. Nachdem sie sich aller Kasernen bemächtigt hatten, terrorisierten sie Stadt und Umgebung. Die Schießereien in den Straßen hörten Tag und Nacht nicht auf. Die erschreckten Einwohner verbargen sich so gut als möglich. Es waren gräßliche Tage. Jeden Augenblick hieß es bereit sein, das nackte Leben zu verteidigen. Die natürlich bolschewistischen Zeitungen, die wir uns mühsam verschafften, sprachen vom deutschen Vormarsch, von der Gründung einer Roten Garde zum Schutze der Freiheit.

Diese berüchtigte Garde lief, nebenbei bemerkt, nach den ersten Treffen davon, und die Deutschen konnten ihren Marsch unbehelligt fortsetzen.

Uns blieb nichts übrig, als darauf zu warten, daß sich das russische Volk eines Besseren besinne. Im Januar fand in der Krim die sogenannte „tatarische Erhebung“ statt. Ein Teil der tatarischen Kräfte sammelte sich unter der Führung von Offizieren und Soldaten zur Verteidigung gegen die Plünderer. Die Bolschewiken stellten diesen Vorfall selbstverständlich als „Gegenrevolution“ dar. Sie zogen aus Matrosen und Hafearbeitern bestehende Truppen zusammen, um der Bewegung Herr zu werden. Die zu schwachen Andersgesinnten mußten sich ergeben. Die Gefängnisse Sebastopols waren überfüllt. Im Februar wurden neuerliche Hinrichtungen vorgenommen. Den Bericht darüber verdanke ich einem lange Zeit eingekerkerten Offizier:

„Wir ‚alten‘ Gefangenen hatten eine Art ‚Rotes Kreuz‘ eingerichtet, das unseren Mut neu zu beleben suchte und uns mit Lebensmitteln versorgte. Die ‚Kameraden mit dem Bändchen‘, das heißt die uns bewachenden Matrosen, machten sich zwar über uns zuweilen lustig oder drohten uns zu erschießen,

augenblicklich aber ging es uns ganz gut. Da begann nun das ‚Revolutionsgericht‘ zu tagen. Wir vertrieben uns die Zeit mit Lesen, mit dem Erlernen fremder Sprachen, mit Schach und einem ‚Seeschlacht‘ genannten Spiel, mit Holzsägen und Öfen setzen. Wir hatten einen prächtigen Chor zusammengestellt und sangen an den Feiertagen in der Kapelle des Gefängnisses. Voll Ungeduld erwarteten wir immer die Tage, an denen wir unsere Angehörigen sehen durften. Diese Tage waren uns besonders teuer. Jeder von uns hatte die Erlaubnis, sich eine Viertelstunde lang mit seiner Familie zu unterhalten. Nachher teilten wir einander die Neuigkeiten mit und erörterten sie, bis uns die Glocke in unsere Zellen zurückrief.

„So verfloß unser Gefangenleben ganz leidlich. Am Vorabend jener Schreckensnacht im März wurden wir, nach der üblichen Abendrunde, in die Zellen gesperrt. Von unserer Zelle Nr. 8 hörten wir bis um elf Uhr nachts das Lachen und die Scherze des Oberleutnants z. See K., der die Zelle Nr. 4 uns gegenüber bewohnte. Dann, gegen elf, wird es still, jeder gibt sich zur Ruhe. Unterdes wurde auf den Schiffen etwas Entsetzliches beschlossen. Über das Los vieler Unschuldigen war entschieden worden. An jenem Abend leistete eine Schar von Matrosen, ‚der Stolz und die Blüte der Revolution‘ — durch Zeitungen der Internationale und die Reden und Ansprachen Trotzkijs sowie anderer Volkskommissäre aufgereizt —, den Racheschwur gegen Offiziere und Bürgerschaft. Wir Gefangenen der Sowjetbehörden schliefen ruhig, im Vertrauen auf ihre Zusicherung, daß wir keinerlei Gefahr liefen und die Sowjets gegebenenfalls alle zu unserem Schutze nötigen Maßnahmen ergreifen würden. Wir schliefen also, während das Schicksal vieler unter uns schon bestimmt war.

„Am 23. Februar brach um drei Uhr morgens die erste Matrosenbande in unseren Kerker ein. Sie verlangten die Auslieferung von fünf Offizieren, die auf ihrer Liste standen. Der Kommissär ließ sich durch den Fernsprecher mit den damals im Palaste des Oberbefehlshabers tagenden Sowjets verbinden. Es wurde ihm die Antwort zuteil, er habe ohne weiteres den Forderungen der Matrosen zu gehorchen. Auf der Liste befanden sich auch Konteradmiral Lwow und noch vier Offiziere. Mit auf den Rücken gebundenen Händen wurden sie fortgeschleppt. Auf dem ganzen Wege zum Richtplatz

bedachte man sie mit Hieben und Kolbenstößen. Die Unmenschen schossen nach dem Barte des Admirals.

„Wir anderen, im Gefängnis Zurückgebliebenen, warteten, daß die Reihe an uns komme. Wir schrieben unseren Angehörigen schnell ein paar Worte des Abschieds. Um vier Uhr morgens drang von neuem eine Horde Matrosen bei uns ein. Diese führten gar keine Liste mit sich. Sie nahmen alle mit, die ihnen in die Hände fielen. Fregattenkapitän V., die Oberstleutnants Ch. und Ja., Kapitänleutnant P., die Oberleutnants z. See Ts., D. und K. sowie noch einige andere. Die Offiziere schritten mit gefesselten Händen zur Hinrichtung, ohne ihre Henker um Gnade zu bitten. Nur der junge Oberleutnant z. See Ts. vergoß ein paar Tränen. Als die Henkersknechte sich entfernten, sagten sie uns: ‚Gleich kommt Ihr dran‘. Nach einer Viertelstunde dringt das Krachen einer Salve an unser Ohr. Noch einige vereinzelte Gewehrschüsse, dann wird es still ... Wir erwarten nun, daß die Reihe an uns ist. Der neue Tag beginnt schon die vergitterten Fenster unseres Kerkers zu erhellen.

„Ringsum ist es ganz ruhig. Auf unser hartes Lager hingestreckt, blicken wir bald nach den Ikonen, bald nach dem Fenster, durch das langsam die Morgenröte dämmert. Keine Feder wäre imstande, jene Minuten zu beschreiben.

„Wir hören Schritte, lärmende Gespräche. Die Türschlösser des Gefängnisses knarren. Unsere Herzen pochen ungestüm. Sie sind's, denken wir. Allein es sind die Aufseher, die uns zum Appell im Gang sammeln. Die Zelle, aus der gestern abend noch das frische Lachen des armen jungen K. erklang, ist leer. Wieviel Menschen in dieser tragischen Nacht erschossen wurden, niemand weiß es zu sagen. Des Morgens führten Lastwagen die Leichen zu einem Landungsplatz. Dort wurden sie auf Plätten verladen, in See geschleppt und, mit Ballast beschwert, ins Wasser geworfen ...“

Wenn auch in den übrigen Häfen des Schwarzen Meeres keine solchen Massenhinrichtungen vorkamen, gab es doch viele Morde an Offizieren und friedlichen Einwohnern. Einige Dutzend Offiziere gingen auf diese Art zugrunde.

Im Januar 1918 fand in Noworossijsk ein Vorfall von geradezu unwahrscheinlicher Grausamkeit statt. Die Mannschaft der ‚Kertsch‘ bemächtigte sich sämtlicher Offiziere eines

dort befindlichen Bataillons des 491. Infanterieregiments. Sie wurden alle auf entsetzliche Weise getötet und ihre zum Teil noch zuckenden Leiber ins Wasser geschleudert.

Die Krim, dieser blühende Garten Rußlands, war die Beute des Mordes und der Plünderungen geworden.

Natürlich befanden sich nicht alle Mannschaften der Schwarzen-Meer-Flotte unter den Verbrechern. Eine gewisse Anzahl friedliebender, anständiger Matrosen hatte den Dienst verlassen. Es blieben die Unbotmäßigen und die Straßenräuber.

So verstrich der Winter 1917/18. Trotz dem Vertrage von Brest-Litowsk, dem Friedensschluß, den Siegesberichten der Roten Armee, gingen die Deutschen im Süden Rußlands vor. Die „tapfere“ Rote Armee floh vor den deutschen Bataillonen bei der bloßen Nachricht ihres Vormarsches. Ende April drangen die Deutschen in die Krim ein.

Kindische Furcht bemächtigte sich der ganz kopflosen Bolschewiken, die nicht wußten, wohin sie sich um Hilfe wenden sollten. Da nun bemerkten die Matrosen, daß sie sich ohne Offiziere nicht würden halten können. Immer mehr Stimmen wurden in den Versammlungen laut, die die Wiedereinsetzung des Admirals und der Offiziere forderten. Denn sie allein vermöchten die Lage zu retten. Leider kam dieser Beschluß zu spät.

In Sebastopol herrschte eine wahre Panik. Die Bolschewiken rüsteten fieberhaft zur Verteidigung. Was nutzte es? Sie hatten kein Heer, keine Führer. Wohl suchten sie einen solchen, ohne ihn jedoch zu finden. Da machten sich die Rote Flotte und die bolschewistischen Organisationen zur Flucht bereit und büßten so jedes Ansehen bei den Matrosen und Arbeitern ein.

Endlich, am 29. April, beschließt die Mannschaft der Panzerkreuzer ‚Swobodnaja Rossija‘ und ‚Wolja‘, den Admiral Sablin zu ersuchen, er möge den Oberbefehl wieder übernehmen. Die Matrosen versprechen feierlich, seinen Anordnungen treu zu folgen und die unbotmäßigen Schiffe — wenn nötig durch das Feuer ihrer Geschütze — zum Gehorsam zu zwingen. Admiral Sablin, der die Lage für verzweifelt hält und wenig Vertrauen in die Erklärungen und Zusagen der Matrosen hat, zögert, nimmt dann schließlich das Kommando an.

Er läßt die ukrainische Flagge hissen. Da er die Schiffe unter ukrainischen Schutz stellt, hofft er sie zu retten. Tatsächlich war in der Ukraine, nach der Besetzung durch die Deutschen, von Hetman Skoropadsky eine Regierung gebildet worden. Diese, unter Aufsicht und Oberhoheit des deutschen Kommandos stehend, benannte sich „unabhängige Regierung“.

Der Admiral sandte eine Depesche an die ukrainische Regierung und an das deutsche Kommando, worin er die Einstellung des Vormarsches in der Krim erbat. Zugleich schickte er Unterhändler zum Einleiten von Besprechungen ab. Seine Depesche blieb unbeantwortet, und die deutschen Truppen rückten bis Simferopol vor. Auch die Unterhändler hatten kein Glück. Die Deutschen marschierten auf Sebastopol.

Dem Admiral unterstanden alle Panzerkreuzer und einige Torpedoboote. Die meisten Torpedoboote aber hatten die rote Flagge beibehalten und schickten sich an, in See zu gehen. Sämtliche Versuche der Offiziere, sie zu unterwerfen, waren vergeblich.

Um jedes Blutvergießen und dessen mögliche Folgen für die Stadt zu vermeiden, befahl der Admiral selber den Torpedobooten auszulaufen. Dieser Auftrag wurde ehestens durchgeführt. Die Panzerkreuzer und die paar verbleibenden Torpedoboote sammelten sich nun im nördlichen Hafenbecken und erwarteten weitere Befehle. Am 30. April stellten die vor Sebastopol angelangten Deutschen im Norden der Stadt Feldbatterien auf.

Sebastopol hatte sich geleert. Alle Plünderer und sonstigen Stützen der Revolution waren geflohen. Nur eine friedliche Bevölkerung blieb zurück, die bloß zwei Dinge wünschte: Ruhe und Sicherheit.

Der Admiral befahl den Panzerkreuzern, in See zu gehen. Kaum sind sie unterwegs, als die deutschen Batterien das Feuer auf sie eröffnen. Einige Treffer erreichen die ‚Swobodnaja Rossija‘ und verwunden drei Matrosen. Die hinter den Panzerkreuzern auslaufenden Unterseeboote wenden, um heimzukehren. Ihre Mannschaften wollen nicht mehr gehorchen. Kurz gesagt, es gab keine tüchtigen Offiziere auf diesen Booten, sondern nur ein paar ganz junge, die weder zu manövrieren noch zu tauchen verstanden. Ihre Leute hatten unter diesen Bedingungen Angst vor der offenen See. Kaum waren die

Unterseeboote an ihrem Liegeplatz angelangt, wurden sie von den Mannschaften verlassen, die sich nach allen Windrichtungen zerstreuten.

Am Morgen des 1. Mai zogen die Deutschen, mit Musikkapellen an der Spitze, in Sebastopol ein. Die Straßen waren verödet, doch die Einwohner atmeten erleichtert auf. Sie wußten, heute nacht würde niemand sie berauben oder umbringen.

Alle unter dem Befehl des Admirals von Sebastopol ausgelaufenen Schiffe begaben sich nach Noworossijsk. Dieses Geschwader, aus den während des Krieges vollendeten Linienschiffen bestehend, umfaßte die besten Einheiten der Schwarzen-Meer-Flotte. (Sämtliche alten, von ihren Mannschaften verlassenen Fahrzeuge blieben in Sebastopol zurück. Die beim Auslaufen gescheiterte ‚Gnewnij‘ war aufgefliegen und versunken.)

Doch diesem Geschwader fehlte es an Besatzungen. Ein Teil der Offiziere vom Schwarzen Meere war getötet worden. Andere hatten sich in die Berge der Krim geflüchtet, wieder andere den Don erreicht, wo eine Freiwilligenarmee gebildet wurde, manche schließlich waren in Sebastopol geblieben. An Mannschaften bestand der gleiche Mangel. Viele ehemalige Seeleute hatten die Abrüstungs- und Entlassungsverfügung zur Rückkehr ins eigene Heim benutzt. Es blieben sozusagen nur noch die jungen, in den letzten Jahren einberufenen und schlechtgesinnten Matrosen übrig.

Der Hafen von Noworossijsk, den das Geschwader angefahren hatte, ist zwar einer der besten der nördlichen Kaukasusküste, doch wenig zur Aufnahme von Kriegsschiffen geeignet. Vor der Ankunft des Geschwaders hatte sich im Norden des Kaukasus die Kubanrepublik gebildet, die nur dem Namen nach bestand und dasselbe Chaos hervorrief wie im ganzen übrigen Rußland.

In der Stadt selbst lagen Abteilungen der Roten Armee zusammengedrängt, die vor den Deutschen aus Odessa und der Krim geflohen waren. Sie umfaßten beinahe ausschließlich Landstreicher. Diese schickten sich — nach Plünderung des ganzen russischen Südens — an, ihre Raubzüge in Noworossijsk und im Kaukasus fortzusetzen. Die Einwohner der armen Stadt erwarteten mit Schrecken die Ankunft der rot-

beflaggten Flotte. Sie erinnerten sich in der Tat an die Besuche der bolschewistischen Schiffe, an die Schießereien, die Gemetzel und Plünderungen. Nun sahen sie diesem Geschwader mit Bangen entgegen.

Die letzten Wirrnisse in Sebastopol aber und die Abfahrt nach Noworossijsk hatten die Mannschaften ein wenig beruhigt. Die Matrosen begriffen schließlich, daß ihre angeblichen Führer im entscheidenden Augenblick mit dem Gelde verschwunden waren und sie ihrem Schicksal überlassen hatten. Sie wußten nun aus eigener Erfahrung, daß alle diese Wichtigtuer tatsächlich nichts als Feiglinge waren, während die von ihnen Verfolgten und Hingemordeten in der Gefahr auf seiten der Untergebenen standen.

Die Gesinnung der Mannschaften hatte sich ganz und gar geändert. Es ging nun besser. In den ersten Maitagen versammelten sich alle Kommandanten, Ausschüsse und Vertreter der Mannschaft auf einem der Schiffe und verlangten Admiral Sablin zu sprechen. Dieser erklärte sich zu der Unterredung bereit, unter der Bedingung, daß die Schiffe die Sankt-Andreas-Flagge setzen und die Komitees und Abordnungen aufgelöst würden.

Anlässlich jener Versammlung hielt der Admiral eine kernige Rede, die auf alle Anwesenden tiefen Eindruck machte.

„Da ich den Oberbefehl, Euren Versprechungen zufolge, unter solchen Umständen übernahm, kannte ich kein anderes Ziel als das, der Flotte ihre militärische Bedeutung wiederzugeben. Ich kann es jedoch nicht auf mich nehmen, sie zu retten. Das hängt nicht von mir ab. Dazu müßten wir eine wenn auch nur geringe Anzahl verlässlicher, gut abgerichteter Bataillone Fußsoldaten zur Verfügung haben, die Noworossijsk von der Landseite aus decken würden. Doch woher diese Regimenter nehmen? Sie bestehen nicht.

„Nun erst wendet Ihr Euch an mich und an die Offiziere, an jene, die Ihr gequält, gedemütigt und gefoltert habt. Diese Offiziere, und es sind deren über hundert hier, haben alles vergessen und ihre Familien verlassen, um der Flotte zu Hilfe zu eilen. Seht, wie stark ihre Hingebung an unsere Marine ist!

„Deshalb achtet und schützt Eure Offiziere. Ihr könnt nun selbst beurteilen, wohin Euch die Roten und die schönen Redensarten Eurer bolschewistischen Rädelsführer gebracht

haben. Im Augenblick der Gefahr sind sie nicht mehr bei Euch. Wo sind sie?

„Von ihnen verlassen, tretet Ihr abermals an mich leidenden Greis heran und verlangt Rettung von mir. Ich will es versuchen, muß Euch jedoch voraussagen, daß Ihr immer wieder von Hetzern gegen mich und die Offiziere aufgereizt werden dürft. Schon gibt es solche unter Euch, die ihr schmutziges Gewerbe beginnen. An Euch ist's, Euch ihrer zu entledigen.“

„Es lebe unser armes geschändetes Rußland und die Sankt-Andreas-Flagge!“

Ein brausendes Hurra folgte den Worten des Admirals. Anderntags wurde um acht Uhr früh die Sankt-Andreas-Flagge auf allen Schiffen des Geschwaders gehißt. Die alten Gewohnheiten stellten sich allmählich wieder ein. Das Geschwader sicherte Zucht und Ordnung in der Stadt. Alle Überreste der Roten Armee verschwanden. Die Schiffe wurden nach und nach frisch gestrichen, gereinigt, die Maschinen untersucht, die Mannschaften abgerichtet. Folgende Begebenheit ist ein bezeichnendes Beispiel dafür:

In den Gefängnissen von Noworossijsk befanden sich neunundvierzig Offiziere, durchweg Anhänger General Kornilows. Sie erwarteten vom Eintreffen des Geschwaders das Allerschlimmste. Als die Matrosen davon hörten, setzten sie jene sogleich in Freiheit, boten ihnen ihre früheren Stellungen auf den Schiffen an und waren ungewöhnlich zuvorkommend gegen sie. Auf's Geratewohl begann man die Umgebung der Stadt zu befestigen und an gewissen Punkten Schiffsgeschütze aufzustellen.

Kurz nach Ankunft des Geschwaders bekam der Admiral folgende Depesche vom Feldmarschall Eichhorn:

„Admiral Sablin, Noworossijsk. — Da die Schiffe der früheren Schwarzen-Meer-Flotte gegen die Deutschen Stellung nahmen und somit die in Brest-Litowsk eingegangenen Verpflichtungen nicht einhielten, können keinerlei Unterhandlungen stattfinden, ehe jene Schiffe nicht nach Sebastopol zurückgekehrt sind. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, so sieht sich das Deutsche Oberkommando Ost genötigt, in der Besetzung der Küste fortzufahren. Eichhorn.“

In der Tat zeigten sich die deutschen U-Boote immer häufiger vor dem Hafen, und deutsche Flugzeuge überflogen die Stadt.

In Erwiderung dieser Depesche ließ der Admiral den Feldmarschall wissen, daß an der Küste Minenfelder ausgelegt worden seien und die deutschen U-Boote sich der Gefahr schwerer Unfälle aussetzten. Auf diese Depesche kam keine Antwort, doch zeigten sich die U-Boote und Flugzeuge in der Folge immer seltener.

Nach einiger Zeit erhoben die Bolschewiken, die sich bis dahin in vorsichtiges Schweigen gehüllt hatten, von neuem ihr Haupt und begannen wieder ihre Propaganda gegen die Offiziere. Sie blieb aber bis zu jenem Tage, an dem die Dinge eine neue Wendung nahmen, ohne Erfolg.

Anfang Juni traf ein Mitglied des Obersten Marinerats (ein ehemaliger Matrose) als Überbringer von Geheimdokumenten ein. Der Admiral teilte deren Inhalt mehreren höheren Offizieren mit und beschloß, nach Petrograd zu fahren, um die Lage womöglich aufzuklären und für das Geschwader das dringend benötigte Material zu erlangen.

Unterdes übernahm der Kommandant der ‚Wolja‘, Kapitän z. S. Tichmenew, den Oberbefehl des Geschwaders. Er berief alle Schiffskommandanten ein und verlas die berühmten Geheimdokumente. Diese, von Lenin, Trotzki und dem Chef des Großen Generalstabes unterzeichnet, enthielten — ohne nähere Erklärungen — den Befehl, die Flotte zu versenken.

Da nun sandte der Geschwaderkommandant folgende Depesche ab: „An Lenin und Trotzki, Moskau. Der Rat der Schiffskommandanten trat heute, am 7. Juni, auf dem Linienschiff ‚Wolja‘ zusammen, um von den geheimen Weisungen des Großen Generalstabes Kenntnis zu nehmen. Angesichts der Tatsache, daß gegenwärtig keine Anzeichen für einen wesentlichen Vormarsch der deutschen Kräfte bestehen und die Flotte keinerlei augenblickliche Gefahr läuft, betrachtet der Rat die angeordnete Maßnahme einer Versenkung der Flotte, die einem offenbaren Verrat gleichkäme, als durchaus verfrüht.“

Zu jener Zeit verbreitete sich in Noworossijsk schon das Gerücht von der Erschießung des Kapitäns z. S. Stschasny, der als Geschwaderkommandant im Baltischen Meere die Durchführung eines ähnlichen Befehls der Bolschewiken verweigerte, nachdem er die Flotte von Helsingfors nach Kronstadt geführt und sie dadurch gerettet hatte.

Eine Flut von Depeschen ergoß sich am 10. Juni über Nowo-

rossijsk, denen zufolge es klar schien, daß das deutsche Kommando dem Geschwader ein Ultimatum für seine Rückkehr nach Sebastopol vor dem 19. Juni stellte. Zugleich kamen zwei Depeschen aus Moskau. Die eine, in gewöhnlicher Sprache, befahl die Flotte nach Sebastopol zurückzubringen, die andere, in Geheimschrift, lautete: „Sie erhalten die unchiffrierte Weisung, dem deutschen Ultimatum Folge zu leisten und die Flotte nach Sebastopol zu führen. Sie werden nichts dergleichen tun, sondern haben, im Gegenteil, die Flotte zu versenken.“

Es war kein Zweifel mehr möglich. Die „Arbeiter- und Bauernregierung“, mit ihren zweideutigen Winkelzügen und ihrem doppelten Spiele, wollte nur eines: die Flotte vernichten. Als die Mannschaft von der Depesche hörte, gab es sofort eine Spaltung. Die einen waren Gegner, die anderen Anhänger der Durchführung dieses Befehls.

Von neuem begannen die Ansprachen und Zusammenkünfte an Bord der Schiffe. Die bolschewistischen Wühler boten ihre ganzen Kräfte auf: „Das Geschwader“, sagten sie, „ist unter der Herrschaft der Offiziere zur ständigen Drohung für die bolschewistische Regierung geworden. Es muß zerstört werden.“ Dann ließen sie die patriotische Saite erklingen und führten an, es sei besser, das Geschwader zu vernichten, als es in die Hände des Feindes fallen zu sehen.

Der Flottenkommandant trachtete seine Schiffe zu retten und sich aus einer solchen Lage zu befreien. Doch durfte er von nirgends und niemand Hilfe erwarten. Es galt zu wählen: entweder nach Sebastopol fahren oder die Schiffe versenken. Um das Los der Flotte zu entscheiden, nahm der Kommandant zu einer Abstimmung unter der Mannschaft seine Zuflucht. Das Ergebnis war folgendes: Ungefähr 900 Stimmen für die Rückkehr nach Sebastopol, 450 für die Zerstörung der Flotte, weiters 1000 Stimmenthaltungen. Unter den Offizieren waren die Meinungen gleichfalls geteilt. Die Anhänger der Zerstörung blieben jedoch in der Minderzahl.

Noch nie war in der Geschichte der Völker ein solches Dilemma zu verzeichnen gewesen, wie jenes, in dem sich nun das arme Rußland befand. Einerseits das deutsche Ultimatum nicht befolgen und die Flotte versenken, hieß den Deutschen das Recht einräumen, die reichsten Gegenden Rußlands zu besetzen und sie dort zu verpflegen. Andererseits lief die Rückkehr

nach Sebastopol den Kriegsbräuchen zuwider. Wenn nun die Deutschen ihr Wort nicht hielten und die Schiffe kaperten? Welchen Vorteil aber böte ihnen ihren Verbündeten gegenüber der Besitz dieser Flotte in einem geschlossenen Meere wie dem Schwarzen? Würden sie dadurch als Seemacht gestärkt? Gewiß nicht. Indes wäre die Zerstörung der Flotte für das südliche Rußland ein entsetzlicher Schlag.

Genau genommen war es richtig, die Schiffe nach Sebastopol zurückzuführen. Besonders, da die militärischen Berichte und viele Anzeichen deutlich bewiesen, daß Deutschland den Krieg verloren habe.

Was nun geschah, war, daß das Kommando am Morgen des 16. Juni zum Auslaufen klar zu machen befahl. Alle Schiffe lagen an den Molen oder an den Landungsbrücken. Jeder konnte sie somit nach Wunsch verlassen. Auf vielen Fahrzeugen, hauptsächlich auf den Torpedobooten, wurde infolge der lebhaften bolschewistischen Werbetätigkeit davon Gebrauch gemacht. Unterdessen hatte sich die Nachricht von der Abfahrt des Geschwaders in der Stadt verbreitet, und eine von den Bolschewiken aufgestachelte Menge drängte schreiend und singend zum Hafen, um das Auslaufen zu stören. Angesichts dieser Kundgebung verließ ein Teil der Mannschaften, besonders die der Torpedoboote, die Fahrzeuge. Es erübrigt sich zu sagen, daß alle, die nicht ganz reinen Gewissens waren, sich aus Furcht vor der Rückkehr nach Sebastopol jetzt schon ausschifften. Als der Pöbel die Torpedoboote verlassen an der Mole liegen sah, begann er sie zu stürmen und auszuplündern. Die Panzerkreuzer waren unter Dampf, liefen aber noch nicht aus. Einige weitere Hetzer versuchten es, die Matrosen zum Aufgeben ihrer Schiffe zu bestimmen. Dieser Lage gegenüber befahl der Oberkommandant dem Geschwader, auf der Reede zu ankern.

Der Panzerkreuzer ‚Wolja‘, die Torpedoboote ‚Pilkij‘, ‚Pospjeschnij‘, ‚Derskij‘, ‚Bezpokoijnij‘ und die ‚Zarkij‘ im Schlepptau der ‚Ziwof‘ befolgten die erhaltene Weisung, ebenso das Flugzeug-Mutterschiff ‚Trojan‘. Alle diese Schiffe lagen nun auf der Reede. Zwar wurden sie alsbald von Booten umringt, deren Insassen ein letztes Mal die Matrosen zur Fahnenflucht zu überreden suchten, doch hatten sie keinen Erfolg. Spät abends lief das Torpedoboot ‚Gromkij‘ mit einem Teil seiner Besatzung

und seinem Kommandanten aus, um sich selbst zu versenken. Der Antrag, es zu schleppen, wurde mit dem Bemerkten abgelehnt, es könne allein an sein Ziel gelangen. Ein wenig vom Hafen entfernt, öffneten sich seine Ventile und es ging langsam unter.

Es wurde versucht, das von seiner Mannschaft verlassene Großkampfschiff ‚Swobodnaja Rossija‘ aus dem Hafen zu lotsen. Der Dampfer ‚Cherson‘, gleichfalls von den Bolschewiken umgarnt, weigerte sich, ihn in Schlepp zu nehmen.

Des Nachts lief das Geschwader aus, ohne auf die noch an den Molen liegenden Schiffe zu warten. Nach seiner Abfahrt traf ein mit der Zerstörung der Flotte beauftragter Kommissär aus Petrograd in Noworossijsk ein.

Er übernahm die Durchführung dieser Maßregel. Der Panzerkreuzer ‚Swobodnaja Rossija‘ wurde an eine sechzig Meter tiefe Stelle geführt und durch die Torpedos des Torpedoboots ‚Kertsch‘ vernichtet. Die übrigen Torpedoboote und einige Frachtdampfer wurden auf der äußeren Reede in geringeren Tiefen versenkt. So endeten die tragischen Tage der Schwarzen-Meer-Flotte. Die von den russischen Seeoffizieren erduldeten seelischen Qualen lassen sich nicht beschreiben. Sie können nur von jenen verstanden werden, die auf einem Schiffe gelebt, es geliebt und ihr ganzes Dasein der Marine geweiht haben.

Am Morgen des 19. Juni langten die Überreste des armen Geschwaders in Sebastopol ein. Die Deutschen, die alle nötigen Sicherheitsmaßnahmen getroffen hatten, erwarteten es. Sie entfernten den Verschuß der Geschütze, beschlagnahmten die Waffen, eigneten sich aber die Schiffe selbst nicht an. Diese wurden, mit ihrer Sankt-Andreas-Flagge und den Besatzungen, die sie hergeführt hatten, im Hintergrunde der Reede belassen.

Unterdes trat in Theodosia, das von der Mitwelt vollkommen abgeschnitten war und nur dann und wann durch viele Mündler entstellte Nachrichten erhielt, allmählich wieder Ruhe ein. Die dort herrschenden roten Räuberbanden verschwanden ganz plötzlich. Die Bevölkerung der Stadt und ihrer Umgebung konnte aufatmen und in Frieden schlummern. Ein Gerücht besagte, daß die Ukrainer in der Krim vorgingen. Von den Deutschen war gar nicht die Rede. Jedermann erwartete von Tag zu Tag den Einzug der ukrainischen Streitkräfte. Die

Stadt schickte sich an, sie als Befreier mit Blumen zu empfangen. Alles war dessen froh. Der Frühling zog ins Land und erfüllte die Herzen der Bevölkerung mit Zuversicht.

Ende des Monats, da ich eines Tages frühmorgens ausging, hörte ich einen Motor brummen und sah über meinem Kopf ein Flugzeug kreisen. Es umflog die Stadt und verschwand hinter den Bergen der Krim. Ich — und alles mit mir — war überzeugt, es handle sich um einen zur Aufklärung der im Anmarsch begriffenen Armee ausgesandten russischen Flieger. Zwei Tage verstrichen, dann gewährte ich in aller Früh vom Gehöft aus eine herannahende Abteilung Infanterie.

Sie war noch weit von der Stadt, doch konnte man an ihrem Gehaben erkennen, daß es eine geordnete Truppe sei und nicht im Zusammenhang mit den zuchtlosen Scharen, die in letzter Zeit vorübergezogen waren. Die ganze Bevölkerung stand auf den Straßen und beflaggte die Stadt in den ukrainischen und den Landesfarben. „Die Ukrainer kommen“, hörte man allseits. „Es ist ja höchste Zeit.“

Die Einwohner hüpften vor Freude. Endlich langte die Truppe, vorsichtig auslugend, an den Toren der Stadt an. Doch was für seltsame Uniformen trug sie, in keiner Weise den russischen gleich? Die deutsche Vorhut hatte soeben ihren Einzug gehalten! Im Nu waren Fahnen, Blumen und die ganze Bevölkerung verschwunden. Binnen zwei Stunden erfüllten die deutschen Truppen, auf Zuweisung ihrer Quartiere wartend, die Straßen der Stadt. Welch bittere Enttäuschung lastete nun auf dem Herzen eines jeden Russen. Die deutsche Flagge wehte auf dem Schiffe, wo sich das deutsche Kommando befand. Allein die armen Einwohner hatten nicht mehr für das Leben ihrer Söhne und die Ehre ihrer Töchter zu zittern, wie es während der sechs Monate der roten Herrschaft der Fall gewesen.

Am nächsten Morgen fuhr ich nach Sebastopol. Als der Zug das südliche Hafenbecken erreichte, sah ich die verlassenen, gleichsam toten russischen Kriegsschiffe unter deutscher Flagge. Auf der Reede die ‚Goeben‘ unter der türkischen Flagge mit dem Halbmond. Entsetzliche Bangigkeit befiel mich. Vor mir lag ohnmächtig alles was mir teuer war, was mein Leben verschönte, was Dasein und Aufopferung wert schien. Jede Hoffnung war geschwunden und der Glaube erschüttert.

Wohin sich wenden? Was tun? Diese quälenden Fragen peinigten mich Tag und Nacht. Ich war nicht der einzige, der so litt. Alle Offiziere ohne Flagge, ohne Schiff empfanden dasselbe Leid. Zwar gab es noch die Freiwilligenarmee. Doch wo war sie? Was sollte daraus werden? Bestand sie wirklich? Wir wußten es nicht.

Die von den Deutschen unterstützte ukrainische Regierung des Hetmans Skoropadsky suchte die Ordnung in der Ukraine wieder herzustellen. Es standen ihr aber nur wenige Truppen zur Verfügung und einige Beamte, die sie in den bevölkertersten Gegenden verteilt hatte. Kiew war Hauptstadt der Ukraine und Sitz der Regierung geworden, mit einem eigenen Marineministerium. Odessa und Nikolajew waren der Ukraine einverleibt, hatten jedoch keine Schiffe, außer ein paar kleinen Netzfischerbooten.

Die im Marineministerium Dienst tuenden russischen Seeoffiziere sahen in der ukrainischen Regierung eine vorübergehende Maßnahme, die Ordnung im Lande wieder aufzurichten und die Bolschewiken daraus zu verjagen.

Es war lächerlich, von einer Annäherung an Deutschland zu sprechen. Die hoffentlich nur kurze deutsche Besetzung wurde einfach geduldet. Die meisten Seeoffiziere waren ohne alle Mittel geblieben und mußten sich mit dem Geringsten begnügen, um sich zu erhalten. Viele waren, ebenso wie ihre Angehörigen, gezwungen gewesen, die schwersten Arbeiten anzunehmen. Die ukrainische Regierung kam jenen Offizieren zu Hilfe, deren Lage besonders schwierig schien. Sie ließ alle, die danach verlangten, als Reserveoffiziere zu und bezahlte ihnen ein Gehalt von 450 Charbowanetz (ukrainische Währung). Dies reichte für das Allernötigste. Es war ein schlichtes Hilfswerk, aus Barmherzigkeit und ohne Hintergedanken ausgeübt.

Während der Zeit der Besetzung benahmen sich die deutschen Militärbehörden wie im besiegten Lande, doch — was anerkannt werden muß — ganz einwandfrei. Natürlich forderten sie alles an, dessen sie bedurften, insbesondere Getreide und Futtermittel, und bedrückten dadurch die Bevölkerung schwer. Immerhin aber war das besser als die ungezügelt Plünderungen der Roten. Die Deutschen stellten die Ordnung in den erregten Landstrichen wieder her und zogen dazu große Truppenbestände von ihrer Front ab. Durch die Okkupation

dieser reichen Gegenden Rußlands jedoch verstärkten sie ihre eigene materielle Lage, die es dringend benötigte. Unbewußt sogen sie indessen das Gift des Bolschewismus in sich ein.

Das Besatzungskorps wurde ständig erneuert. Die Truppen kamen von der Front wie auf Erholung. Und die bolschewistische Propaganda tat das übrige dazu. Die deutschen Soldaten kehrten zur Front voll geänderter Anschauungen zurück und teilten sie der ganzen Armee mit. Solange die militärischen Erfolge währten, ging alles gut. Doch als die deutschen Stellungen zu wanken begannen, traten die kommunistischen Ansichten zutage und gewannen Bedeutung.

Die deutschen Offiziere waren sich dessen zweifellos nicht bewußt. Ich sagte einigen, die ich kannte, sie würden trotz ihrer anscheinend glänzenden Lage geschlagen werden, und zwar unerwartet schnell.

Ich hatte die feste Überzeugung, das, was sich in Rußland ereignet hatte, gehe die ganze Welt an und die kommunistische Gefahr sei eine allgemeine, gegen die man unverzüglich ankämpfen müsse, sonst würde Europa zugrunde gerichtet. Doch wollte in diesem Augenblick niemand daran glauben, außer jenen, die die Kommunisten selbst gesehen hatten und ihre Handlungsweise kannten. Diese läßt sich in folgendem Wahlspruch zusammenfassen: „Plündere soviel es dir beliebt, niemand wird dich daran hindern.“ Die schöne, so wohldisziplinierte deutsche Armee sollte dieser Geißel nicht entgehen.

Ich will damit nicht behaupten, die kommunistische Werbetätigkeit sei schuld an der deutschen Niederlage gewesen, bin jedoch überzeugt, daß sie für Deutschland einen härteren Schlag bedeutete, als der Eintritt Amerikas in den Krieg auf seiten der Entente.

Deutschlands Lebenskraft war vor dem Beitritt Amerikas zum Kriege erschöpft, und es verlor diesen endgültig, da es Zucht und Ordnung seiner Heere durch die Berührung mit dem kommunistischen Gift untergraben hatte. Ein kriegsmüdes Volk ist leicht gänzlich niederzuwerfen.

Die Besetzung des südlichen Rußland trug viel dazu bei. Was die maritimen Angelegenheiten betrifft, eigneten sich die Deutschen bloß zwei Torpedo- und zwei Unterseeboote in Sebastopol an. Seltsamerweise brachten sie es nie fertig, mit diesen U-Booten zu tauchen. Ich wohnte mehrmals zufällig

ihren Tauchversuchen bei. Für den Fall eines falschen Manövers sicherten sie die U-Boote mittels eines Krans. Dieser Anblick war ziemlich drollig. Da den Deutschen das Tauchen nicht gelang, ließen sie es endlich sein und begnügten sich damit, ober Wasser zu fahren.

Gleich nach ihrer Ankunft in Sebastopol beeilten sich die Türken, den Kreuzer ‚Pruth‘, früher ‚Medschidié‘, der seit dem Umsturz im Dock lag, nach Hause zu schleppen.

Die Anlagen des Arsenalen waren natürlich von den Deutschen besetzt worden. Doch blieb die geleistete Arbeit ungenügend, und es gab fortwährend Ausstände. Die Lagerschuppen, die trotz der bolschewistischen Herrschaft noch allerlei — besonders Metall und Rüstungsmaterial für die Schiffe — enthielten, wurden von den Deutschen geleert.

Ende September, als diese erfuhren, daß sie den Krieg verloren hatten, besetzten sie, entgegen ihren Zusagen, mit ihren Mannschaften die aus Noworossijsk zurückgekehrten Einheiten und vertrieben deren russische Bemannungen. Drei Tage später hißten sie die deutsche Flagge darauf. Sie führten eilends die Ausbesserungen auf der ‚Wolja‘ durch, die sehr bald fahrbereit war. Sie überholten die Maschinen, schifften die nötige Munition ein. Diese Arbeiten wurden durch den Waffenstillstand beendet.

Während der deutschen Besetzung hatte Konteradmiral Klotschkowsky, der frühere Befehlshaber der U-Bootsflottille, die russischen Seeoffiziere um sich geschart. Er war damals Marinevertreter der ukrainischen Regierung in Sebastopol. Seine Rolle war unbedeutend, doch zählten alle Offiziere im Notfalle auf ihn.

Ich muß bemerken, daß zu jener Zeit eine geheime Gesellschaft ehemaliger U-Bootoffiziere bestand, die mit dem Konteradmiral zur Kaukasusarmee zu stoßen gedachte. Diese Gesellschaft ging vorsichtig zu Werke, um nicht die Aufmerksamkeit der Deutschen zu erregen. Es war beschlossen worden, sich bei günstiger Gelegenheit des Nachts eines U-Bootes zu bemächtigen, auf der Stelle zu tauchen und unter Wasser von Sebastopol auszulaufen. Alles war bereit, als Admiral Klotschkowsky plötzlich den Fregattenkapitän Pogoretzky zu sich berief, der das Kommando der ‚Tulen‘ übernehmen sollte, und ihm mitteilte, die deutschen Behörden seien geneigt, den

russischen Offizieren die U-Boote zurückzugeben, und wünschten dies noch am selben Abend zu tun. Da wir ganz bereit waren, nahmen wir eine Stunde später mit unseren Mannschaften von der Division Besitz. Die Deutschen hatten sie schon geräumt. Wir alle waren glücklich, unsere Boote — wenn auch tatsächlich in sehr schlechtem Zustande — wiederzuerlangen. Sogleich machten wir uns an die Arbeit. Am folgenden Tage schon liefen die Maschinen, und die Akkumulatoren waren aufgeladen. Auch die übrigen Schiffe wurden uns zurückerstattet und schlecht und recht bemannt.

Wir hatten keine Ahnung von den Ereignissen an der Front, denn die Deutschen druckten und verbreiteten keinerlei Nachrichten. Nun konnten wir auch bei ihnen die uns bekannten Vorgänge beobachten. Die bis dahin so ordentlichen deutschen Soldaten und Matrosen ließen sich gehen, durchzogen die Straßen in zerlumpter Kleidung, beriefen Zusammenkünfte und Versammlungen ein. Ihr Treffpunkt war das von den deutschen Offizieren besetzte Marinekasino. Diese Vorfälle genügten uns, um über die Lage im Bilde zu sein. Offenbar war Deutschland im Umsturz begriffen und hatte den Krieg verloren. Ich will nicht behaupten, daß wir uns darüber freuten, doch war es uns eine innere Genugtuung, das Mißgeschick unserer Feinde mitzuerleben.

Als wir aber ein paar Tage später an dem Liegeplatz unserer Unterseeboote vier deutsche U-Boote ankommen und ihre siegreiche Flagge einholen sahen, konnten wir die Verzweiflung der deutschen Offiziere erfassen und empfanden Mitleid mit ihrem Schmerz.

Die deutschen Streitkräfte verließen Sebastopol. Ein Geschwader unserer Verbündeten sollte sie bald darauf ablösen. Im Oktober traf zunächst der leichte englische Kreuzer ‚Canterbury‘, von Torpedobooten begleitet, bei uns ein. Das war die Vorhut. Bald danach langte eine ganze verbündete Flotte an. Die Bevölkerung erwartete sie voll Ungeduld wie eine himmlische Manna. Sie hoffte auf Hilfe, auf Verständnis in ihrer schweren Lage. Sie dachte, die Bundesgenossen würden sich des einmütig vergossenen Blutes, der Opfer mehrerer Millionen Soldaten für die gemeinsame Sache erinnern. Das einfältige Volk täuschte sich. Kaum waren die Verbündeten gekommen, bemächtigten sie sich aller Schiffe, von denen sie die russischen

Offiziere vertrieben, die es nie müde wurden, für die Rechte der Bundesgenossen zu streiten. Sogar die Griechen, die der Entente während des Krieges immerzu geschadet hatten, eigneten sich zwei Torpedoboote an. Weshalb waren gerade sie unter den Siegern?

Von der ganzen russischen Flotte wurden uns nur die Unterseeboote belassen. Wir hatten so unzweideutig die Absicht geäußert, sie im Falle einer Enteignung zu versenken, daß uns die Engländer und Franzosen in Frieden ließen. Um den von oben erhaltenen Befehlen nachzukommen, beschränkten sich die Engländer darauf, einige nicht besonders wertvolle Geschütze zu zerstören.

Als die Franzosen die ‚Tulen‘ in Besitz nehmen wollten, stießen sie auf solche Unzufriedenheit und so großen Widerstand, daß sie verzichten mußten. Dies war, wohlgermerkt, das Verdienst unseres Divisionsführers, des Kommandanten Pogoretzky, der durch seine Tatkraft und Beharrlichkeit die Engländer und Franzosen einschüchterte. Wir blieben jedoch unter ihrer Aufsicht und durften zu Probefahrten nur in Begleitung eines englischen Offiziers auslaufen. Die Verbündeten befürchteten offenbar einen Versuch unsererseits, ihrem Geschwader zu schaden. Und doch dachten wir nur daran, unsere Fahrzeuge vor den Roten und den Deutschen sicherzustellen.

Die Zeit verfloß, die Freiwilligenarmee bemächtigte sich Noworossijsks, und die ‚Tulen‘ nahm Kurs dorthin, um sich mit ihr zu vereinigen und ihren Interessen zu dienen.

Das Frühjahr 1919 kam heran. Die Bolschewiken hatten nach dem Abzug der deutschen Truppen die Ukraine besetzt und gingen auf die Krim vor. Die Verbündeten beschlossen, augenscheinlich aus Furcht vor den Bolschewiken, Sebastopol zu räumen.

Ein kleiner Teil der russischen Nationalisten nahm vor dem drohenden Einfall der Bolschewiken auf der Landenge von Perekop Stellung. Sie erhielten von der Seeseite Unterstützung durch Schleppdampfer und bewaffnete Vorpostenboote. Im März wurde die ‚Tulen‘ ins Asowsche Meer geschickt, um dort vor Kap Arabat einer kleinen Abteilung Fußtruppen behilflich zu sein.

Wir mußten im Eise vordringen. Zugleich mit uns befand sich der französische Zerstörer ‚Dehorter‘ im Asowschen Meere.

Er war uns durch sein Artilleriefeuer gegen die Bolschewiken sehr nützlich.

Im April schien es klar, daß wir Sebastopol würden räumen müssen. Wir vermochten die Krim in keiner Weise zu verteidigen. Die Infanteriekolonnen auf Kap Arabat trat den Rückzug nach Kertsch an. Die ‚Tulen‘ kehrte nach Sebastopol heim. Admiral Sablin übernahm den Oberbefehl der dort liegenden Schiffe. In dieser Gruppe befanden sich: der Kreuzer ‚Kagul‘, das Kanonenboot ‚Kubanez‘, das U-Boot ‚Tulen‘ und einige Hilfskreuzer.

Admiral Sablin erhielt Mitte April die Weisung, Sebastopol aufzugeben, dem die unmittelbare Besetzung durch die Roten bevorstehe. Ein paar Torpedoboote sowie die U-Boote ‚Utká‘ und ‚Burewestnjik‘ konnten von Frachtdampfern in Schlepp genommen werden.

Alle großen Schiffe, die man nicht fortzuschaffen und die nicht mit eigener Kraft zu fahren vermochten, wurden in Sebastopol zurückgelassen, ihre Maschinen aber zerstört und die letzten U-Boote: ‚Kit‘, ‚Narwal‘, ‚Kaschalot‘, ‚Orlan‘, ‚Krab‘, ‚A. G. 21‘, sowie vier kleine Boote, in großen Tiefen von den Engländern versenkt. Die Franzosen machten alle Geschütze der Forts unbrauchbar und blieben noch einige Zeit in Sebastopol, da der auf der nördlichen Reede gescheiterte Panzerkreuzer ‚Mirabeau‘ zwar wieder flott, aber noch nicht bewegungsfähig war.

Am Nachmittag des 16. April liefen wir, mit Frauen und Kindern an Bord der ‚Tulen‘, von Sebastopol aus. Zum Glück hatten wir schönes Wetter und unsere Seereisenden daher nicht viel zu leiden. Auf hoher See trafen wir den Kreuzer ‚Kagul‘, der die Admiralsflagge führte und draußen alle von Sebastopol kommenden Schiffe abwartete.

Stadt und Hafen von Noworossijsk waren voll Auswanderer aus jedem Winkel der Krim. Alles lagerte auf der Straße. Wir hatten unsere Frauen und Kinder einstweilen schlecht und recht auf ‚Utká‘ und ‚Burewestnjik‘ untergebracht.

Vor unserer Abfahrt aus Sebastopol war Noworossijsk, nach Besiegung der Roten, von der Freiwilligenarmee besetzt worden, die gegen Norden vordrang. Hauptquartier und Verwaltung befanden sich in Jekaterinodar, wo auch der Oberbefehlshaber General Denikin seinen Wohnsitz hatte. Dank den Erfolgen

der Freiwilligenarmee verbesserte sich die Lage und ließ uns etwas Vertrauen in die Zukunft schöpfen.

Aus diesem Grunde wurden die restlichen Schiffe der Schwarzen-Meer-Flotte allmählich instand gesetzt und ihre Mannschaften ergänzt. Doch waren diese aus Studenten oder Kosaken gebildet. Folglich hatten es die Offiziere sehr schwer, alle die Leute abzurichten und für den Seedienst tauglich zu machen. Es bedurfte langer Zeit und großer Tatkraft von seiten der Offiziere, diese jungen „Landratten“ zu drillen, sie an die Maschinen und Schiffsmotoren zu gewöhnen. Glaube und Hoffnung aber sind ein mächtiger Anreiz, und die Arbeiten schritten rüstig vorwärts. Binnen sechs Wochen waren drei Unterseeboote der Flottille: ‚Utka‘, ‚Burewestnjik‘ und ‚Tulen‘ bereit.

Ich wurde Kommandant der ‚Utka‘. Von ganzer Seele bemühte ich mich, alles in Ordnung zu bringen. Darin wurde ich von meinen sämtlichen Offizieren unterstützt. Wir schafften so angestrengt, daß die ‚Utka‘ nach vierzehn Tagen fahrbereit und seeklar war. Natürlich gab es noch viel zu tun. Vor allem noch die Matrosen abzurichten. Doch bedurfte es dazu einer gewissen Zeit und häufiger Ausfahrten.

Unterdessen hatte sich die allgemeine Lage folgendermaßen gestaltet: der Freiwilligenarmee war es gelungen, mit den Don- und den Kubankosaken die nördlichen Teile des Kaukasus zu besetzen und dann gegen Südrußland vorzudringen. Die bei Kertsch zurückgelassenen Kräfte hatten sich wieder gesammelt und gingen, die Roten verjagend, in der Krim vor. Damals unterhielten und verpflegten die Engländer die Freiwilligenarmee, deren an der Küste operierende Truppenabteilungen sie durch das Feuer ihrer Flotte unterstützten. Selbstverständlich geschah das nicht ohne Eigennutz. Die Engländer „rochen“ das Erdöl, das sie sich reichlich aus dem Kaukasus aneigneten.

Das im Rücken der Freiwilligenarmee gelegene Georgien löste sich unter einer unabhängigen Regierung los und verriet dadurch die Devise: das einige, unteilbare Rußland.

Diese Bestrebungen wurden durch die Engländer ermutigt, die auf solche Art — durch die Freiwilligenarmee nicht mehr gehemmt — so viel Petroleum an sich nehmen konnten, als ihnen beliebte. Trotz den Erfolgen der Freiwilligenarmee und der Tatkraft ihrer Führer, begann jene daher den Mut sinken

zu lassen, und ihre Stärke nahm zusehends ab. Der Kommandant der Weißen Armee war sich dessen wohl bewußt. Doch hätte er, ohne Hilfe und ohne Unterstützung, ein Übermensch sein müssen, um dagegen aufzukommen.

Unterdes nahmen die Ereignisse ihren Lauf. Im Juni waren Sebastopol und die ganze Krim von der Weißen Armee besetzt und bald darauf auch die ganze Ukraine. Die Kriegsschiffe konnten nach Sebastopol zurückkehren. Hoffnung erfüllte alle Herzen. Wir hatten schon die baldige Auferstehung Rußlands vor Augen. Voll Zuversicht gab ich Befehl zum Auslaufen. Wie freudig glitt die ‚Utka‘ aufgetaucht aus dem Hafen, teilte ihr Bug die blaue See!

An Bord ging trotz dem geringen Drill der Mannschaft alles gut. Ich lief Jalta an, um in den jungen Leuten die Lust am Meere und am Reisen zu wecken. Jalta hatte Zeit gehabt, sich von der Schmach der bolschewistischen Besetzung reinzuwaschen, und empfing uns mit Begeisterung. Dann kam Sebastopol, das südliche Hafenbecken, die Heimkehr ins Nest. Wir machten uns an die Arbeit, um diesem kleinen Stützpunkt das gute Aussehen wiederzugeben, das es sich während des Weltkrieges bewahrt hatte.

Jeder tat sein Bestes und vergeudete freudigen Herzens seine Kräfte. Die Flotte begann aufzuleben. Doch war es uns klar, daß wir lange, lange brauchen würden, um die schöne Schwarze-Meer-Flotte von neuem aufzubauen. Dazu mußte ganz Rußland genesen. Für den Augenblick blieben uns nur Glaube und Hoffnung. Der größte Teil der zur Verfügung stehenden Mittel wurde für die Bedürfnisse des Heeres verwendet. Die Flotte schien als kostbares, doch gegenwärtig unnützes Spielzeug betrachtet zu werden.

Im Herbst bekamen wir die von den Fremden beschlagnahmten Schiffe zurück: den Kreuzer ‚Wolja‘, der in ‚General Alexejew‘ umgetauft war, die ‚Almas‘ und einige Torpedoboote.

Da erlitt die Freiwilligenarmee, nach ihrer Einnahme Orels, eine Schlappe durch einen Sturmangriff der Roten und mußte sich rasch zurückziehen. Die Ereignisse wandten sich nun zu ihren Ungunsten. Bloß die aus früheren Freiwilligen gebildeten Kader verblieben ihr. Die Ursache lag größtenteils darin, daß es in der Ukraine zahlreiche Bandenführer gab, die je nach den Aussichten auf Erfolg von den Roten zu den Weißen und

umgekehrt überliefen. Sie nützten den geringsten Zufall, umzusatteln und im trüben zu fischen.

Im Januar 1920 zogen sich die restlichen Kosaken der Freiwilligenarmee an den Don zurück. Und dort, im Rücken des Heeres, bereitete sich dessen Untergang vor. Die vom Waffenglück der Roten ermutigten und von ihrer Propaganda verhetzten Unzufriedenen begannen sich zu regen. Unstimmigkeiten brachen unter den Kosaken aus, die damit aufhörten, ein einiges Heer zu bilden.

Ganze Schwadronen von Kosaken verließen die Front und gingen zu den Roten über. Deren Vormarsch beschränkte sich auf den Don und den Kaukasus. Die Krim vermochte sich, dank ihrer geographischen Lage, noch immer zu halten. Sie blieb der einzige Landstrich, in dem die Armee ausruhen und neue Kräfte sammeln konnte. Im März zeigte sich die unbedingte Notwendigkeit, den Kaukasus aufzugeben.

Die ‚Utká‘ war damals — wie die meisten Kriegsschiffe — in Noworossijsk, um die Küstentruppen des Kaukasus zu unterstützen.

Als ich im Hafen eintraf, befanden sich der Oberbefehlshaber und der Stab der Freiwilligenarmee schon dort. Sie wohnten in Eisenbahnwaggons. Ich wurde beauftragt, zu ihrem Schutz in der Nähe zu bleiben, da ihre Lage nicht ungefährlich schien. Die auf dem Rückzug befindliche Armee sollte nach Noworossijsk kommen, um von dort in die Krim befördert zu werden. Der Hafen war voll Transportern und englischen sowie französischen Kriegsschiffen.

Der Todeskampf der Freiwilligenarmee begann. Nie werde ich die Vorgänge vergessen, die ich während ihrer letzten Tage in Noworossijsk mit ansehen mußte!

Am 12. März langte ein großer Teil des in Auflösung begriffenen Heeres in Noworossijsk ein. Die Transportschiffe nahmen es alsbald auf und brachten es nach Theodosia, dem nächsten Hafen der Krim. Dort wurden die Truppen ausgeschifft, und die Transportdampfer, die nur gering an Zahl waren, kehrten eilends nach Noworossijsk zurück. Auch die französischen und englischen Kriegsschiffe nahmen ganze Bataillone an Bord. Am Abend des 13. erhielt ich den Befehl, an der ersten Mole im Hafen zu verbleiben. Ein Angriff der Roten wurde erwartet. Frühmorgens, am 14., schleppte ich die

Jacht ‚Zabawa‘ in See und kehrte auf meinen Posten zurück. In den Bergen tobten Geschütz- und Gewehrfeuer. Einige Werst vor der Stadt hielt an der Eisenbahnstrecke ein Panzerzug den Vormarsch der Roten auf. Auch der englische Panzerkreuzer ‚Emperor of India‘, französische Kreuzer und unsere Torpedoboote eröffneten das Feuer auf die anrückenden Bolschewiken.

Kaum lag ich wieder am Landungsplatz, als die rote Artillerie die noch nicht eingeschifften, an den Molen zusammengedrängten Truppen zu beschießen anfing. Ich feuerte mit meinen zwei 7,5-Geschützen nach dem Punkte, von dem man die Salven abgeben sah. Der Hafen leerte sich. Als letzte lief die ‚Pilkij‘, mit einem französischen Torpedoboot in Schleppe, aus. Das Torpedoboot ‚Kapitän Sacken‘, das den Oberbefehlshaber General Denikin an Bord führte, setzte, trotz der Beschießung, das Einschiffen der Truppen fort. Es blieben aber noch viele zurück. Manche der Leute warteten auf den Molen und flohen dann in die Berge, als sie sahen, daß keine Fahrzeuge mehr im Hafen lagen, um sie aufzunehmen. Die Straßen der Stadt waren voll verlassener Kraftwagen und Telegas. Hunderte von verschreckten Pferden jagten wiehernd umher. Überall brachen Feuersbrünste aus. Die Beschießung nahm zu. Eine Rotte Muselmanen mit den grünen Abzeichen stand auf dem Wellenbrecher und bat inständig, man möge sie einschiffen. Ich glaube ‚Pilkij‘ oder ‚Bezpokojnij‘, beide schon zum Kentern überfüllt, nahmen sie an Bord. Die ‚Utka‘ war bereits ausgelaufen. Welch entsetzliches Trauerspiel! Die Hoffnung, das Vaterland zu retten, war nun gescheitert!

Was blieb uns noch? Eine armselige kleine Halbinsel, und zu deren Schutz die Überreste einer winzigen Armee! Immerhin war noch dieses kleine Fleckchen Erde da, und wir hofften weiter. General Denikin übergab dem General Wrangel den Oberbefehl der restlichen Truppenbestände seines Heeres.

Der Name des Generals Baron Wrangel erfreute sich großer Beliebtheit in der Armee. Er war dort als tapferer, tatkräftiger und fähiger Mann bekannt. Nach dem Zusammenbruch beriefen ihn die Überreste des Heeres und die ganze Bevölkerung zur Macht. Er schien unter den gegebenen Umständen der einzige, die verstreuten Trümmer der Armee um sich zu scharen und die Halbinsel zu verteidigen. General

Wrangel täuschte das in ihn gesetzte Vertrauen nicht. Binnen wenigen Tagen stellte er buchstäblich abermals eine Weiße Armee auf, die er nach kurzer Rast von neuem gegen die Roten wandte.

In einer am Fuße des Standbildes Admiral Nachimows an seine Truppen und an die Bevölkerung gerichteten Rede gab er keinerlei Versprechen ab, und doch gelang es ihm, Mut und Hoffnung neu zu beleben.

Das bedeutete für alle diese gequälten, todmüden Leute sehr viel. Trotzdem war die Lage der von der Mitwelt abgeschnittenen Krim, ohne Geld, ohne Lebensmittel, ohne Hilfsquellen, geradezu verzweifelt. England verweigerte ihr jede Unterstützung, Frankreich zauderte, schützte nichtige Gründe vor. Man durfte also von keiner Seite Beistand erwarten. Wie sollten wir weiterhin gegen die Bolschewiken ringen, die alle Hilfsmittel Rußlands in Händen hatten?

Trotz alledem hielt die kleine Weiße Armee sieben Monate lang siegreich den Angriffen der Roten stand. Allein ihre Kräfte und ihre Vorräte gingen zu Ende. Unabwendbar drohte ihr das Los des Freiwilligenheeres im Kaukasus.

Während dieser Zeit der Abwehr spielte die Flotte eine große Rolle. Sie behauptete sich, dank der Aufopferung ihrer Besatzungen. Ihr Kommandant, Admiral Gerasimow, erwies sich leider als kläglicher Flottenführer, und dessen Stabschef, Fregattenkapitän Riabinin, war zwar begabt, verstand es aber sichtlich nie, die Lage zu erfassen. Ich begreife nicht, wie dieser Mann in einer so bedenklichen Zeitspanne alle jungen Offiziere der Schiffe so sehr in seine Irrtümer verstricken konnte. In seinen Ansprachen sagte er, die Lage sei verzweifelt, und man müsse sich den Roten zu nähern suchen. Eine solche Haltung des Geschwader-Stabschefs verursachte einige Erregung. General Wrangel legte dieses Vorgehen als kommunistische Propaganda aus und ergriff alsbald Maßnahmen dagegen. Der Befehlshaber des Geschwaders wurde seines Amtes enthoben, der Stabschef erhielt den Abschied. Dieser Vorfall hatte keine weiteren Folgen. Die Reden Riabinins übten auf die Offiziere keine tiefe Wirkung aus, und die Schiffskommandanten hatten ihrerseits alles Nötige getan, die Verbreitung dieser Geschichte zu verhindern.

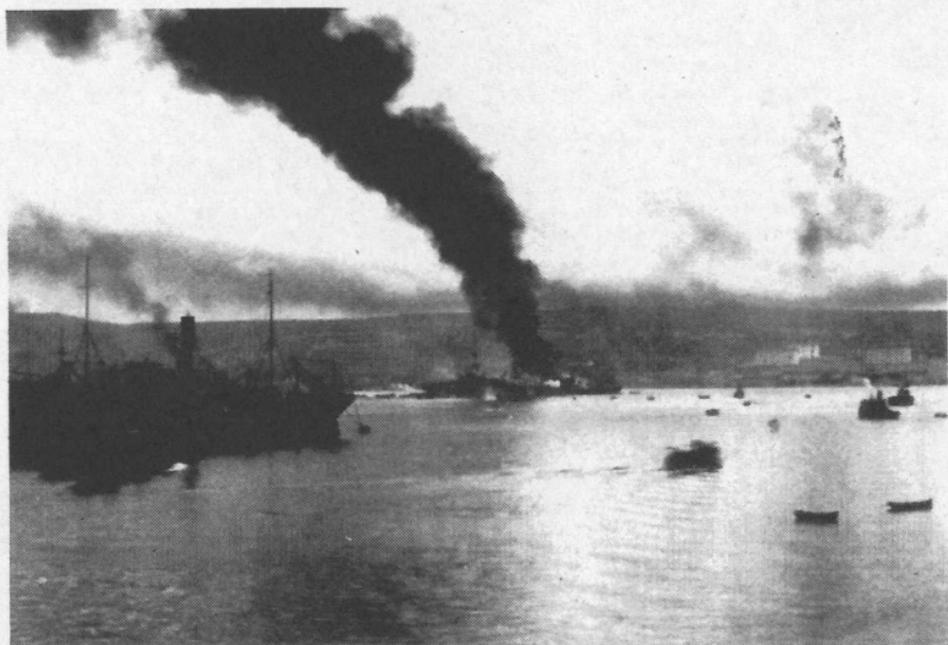
Kaum war die Sache mit Fregattenkapitän Riabinin ver-

gessen, als sich schon eine neue ereignete, die die gesamte Flotte in Aufruhr versetzte. Ich selbst wurde auf unerwartete und vollkommen unverständliche Weise hineinverwickelt. Frühmorgens am 29. Mai weckten mich Kolbenstöße an meiner Wohnungstür. Ich sollte unverzüglich öffnen. Mein erster Gedanke war, daß die Bolschewiken in Sebastopol eingezogen seien. Es drang aber ein Offizier, von bewaffneten Soldaten gefolgt, bei mir ein und erklärte, er sei beauftragt, eine Durchsuchung meiner Wohnung vorzunehmen und mich in den Arrest zu führen. Ich begriff das Ganze nicht, forderte ihn jedoch auf, überall nachzusehen. Ich besaß keinerlei belastende Dokumente. Nach der Durchsuchung hieß mich der Offizier ihm zur Zitadelle folgen und befahl den Soldaten, sich hinter mir zu halten.

Ich bat ihn, auf meinen Ersten Offizier warten zu dürfen, dem ich Weisungen zu erteilen hatte. Er willigte ein. Ich war in jenem Augenblick sehr erregt. Mir schauderte bei dem Gedanken, ich werde vielleicht des Kommunismus beschuldigt. Nachdem ich mit meinem Ersten Offizier gesprochen hatte, erklärte ich mich bereit, dem andern zu folgen, ersuchte ihn aber, die Soldaten wegzuschicken, deren es nicht bedürfe. So gingen wir also beide zur Stadtfestung. Die Wache war ungewöhnlich verstärkt, was mich vermuten ließ, daß es viele Verhaftungen gebe.

Ich wurde in einen Raum geführt und dort eingesperrt. Mit allen möglichen Gedanken beschäftigt, schritt ich in der Zelle auf und ab. Ein Tag verstrich. Am nächsten Morgen erblickte ich den Kapitän z. S. Schubert, Kommandant eines Panzerkreuzers, der eben in das gegenüberliegende Zimmer gesperrt wurde. Das beruhigte mich ein wenig. Ein paar Stunden später fragte ich den Wachoffizier, der meine Zelle betrat, ob er wisse, worum es sich handle, ob er nichts darüber gehört habe. „Monarchistische Verschwörung“, erwiderte er und entfernte sich rasch.

Ich war verblüfft! Was für eine Verschwörung? Ich begriff nichts davon. Erst am dritten Tage vermochte mir meine Frau, die mich besuchen durfte, zu erklären, wessen ich beschuldigt wurde. Viele Schiffskommandanten waren aus demselben Grunde verhaftet worden: „monarchistische Verschwörung“. Es hieß die Untersuchung abwarten.



EXPLOSION DES GROSSKAMPFSCHIFFES „KAISERIN
MARIE“ AUF DER REEDE VON SEBASTOPOL.
20. OKTOBER 1916.



MARSCHALL PÉTAIN BESICHTIGT DIE RUSSISCHE
MARINESCHULE IN BISERTA.

Am vierten Tage meiner Anhaltung bekam ich spät abends den Besuch eines Generals, eines Regierungskommissars, der mich über diese Verschwörung auszufragen begann. Seinen Reden entnahm ich, daß es eine ganz sinnlose Geschichte, eine wahre Komödie, sei.

Ich konnte auf alle seine Fragen nur antworten, daß ich gar nichts von einer solchen Verschwörung wisse, von der ich heute zum erstenmal höre. Ich kannte ihre Anstifter kaum, sie waren nicht Offiziere des Kadets. Der gute alte General entfernte sich und meinte, ich würde wahrscheinlich am nächsten Tage freigelassen werden. In der Tat erlaubte man mir am folgenden Morgen heimzukehren. Etlichen zwanzig Offizieren war es wie mir ergangen. Wir hatten uns alle in einem Saale der Festung versammelt, als uns ein Adjutant des Generals Wrangel davon verständigte, dieser wünsche uns dringend in der Kommandantur zu sprechen.

Unterwegs erfuhr ich durch Kapitän z. S. Schubert und Fregattenkapitän Tschirikow, worum es sich bei der Sache handle. Scheinbar hatten einige junge Seeoffiziere aus Unbesonnenheit (um keinen andern Ausdruck zu gebrauchen) beschlossen, den Leutnant Herzog von Leuchtenberg auf den Thron zu erheben. Sie beabsichtigten, eine monarchistische Bewegung in der Flotte auszulösen. Es war ein recht unüberlegter Streich, an dem die Schiffskommandanten und die Offiziere keinerlei Anteil genommen. Doch hatten die jungen Leute eine Liste jener Kommandanten aufgestellt, die — ihres Erachtens — der Bewegung geneigt sein würden. Das war der Grund unserer Verhaftung. Diese angebliche Verschwörung fand genau zugleich mit einem Angriff der russischen Armee gegen die Roten statt. Der Armeeoberkommandant befand sich damals an der Front, und es war begreiflich, daß diese Sache ihn beunruhigt hatte.

Er brauchte Ordnung und Ruhe im Hinterland. Deshalb hatte uns General Wrangel verhaften lassen. Obgleich er vollkommen einsah, wie unangenehm diese Maßregel für uns sein mochte, bewies er uns ihre Notwendigkeit und bat uns, wieder an unsere gewohnten Beschäftigungen zu gehen. Die jugendlichen Anstifter des Komplotts wurden einfach von den Schiffen abberufen und an die vorderste Linie der Front geschickt. So endete die monarchistische Verschwörung. Alle

verhaftet gewesenen Offiziere hatten jedoch den Eindruck, dieses angebliche Komplott gleiche eher einer Herausforderung, die das Hinterland der Wrangelarmee verwirren und sie demzufolge schwächen sollte.

Alles das hatte keinerlei Einfluß auf die Neugestaltung und auf das Leben der Flotte, die auch weiterhin die Armee in ihrer schweren Aufgabe unterstützte. Im Laufe des Sommers war die Flotte sehr tätig. Im Schwarzen und im Asowschen Meere wurden Landungen vorgenommen. Ein aus dem Panzerkreuzer ‚General Alexejew‘, dem Kreuzer ‚Kornilow‘ sowie zahlreichen Torpedobooten und Hilfskreuzern bestehendes Geschwader wagte im Golf von Tendra einen Angriff auf Otschakow und Odessa. Die Seesoldaten hielten sich sehr tapfer im Kampfe gegen die Roten.

Ich hatte mit der ‚Utka‘ viel zu tun, Aufträge aller Art auszuführen und wochenlang vor Odessa und Otschakow zu liegen. Mehrmals wurde ich nach dem Kaukasus geschickt, wo die Kosaken angeblich das Ringen gegen die Bolschewiken wieder aufgenommen hatten. Sie mußten mit Waffen und Munition versorgt werden.

Um dem Leser eine Vorstellung von der Art dieser verschiedenen Fahrten zu geben, bringe ich im folgenden einen Auszug der wichtigsten Stellen aus meinem Logbuche über die letzte Zeit vom 3. bis 20. Oktober 1920.

Ausfahrt vom 3. bis 20. Oktober 1920.

Am 3. Oktober um 13 Uhr, gemäß den Weisungen des Flottenkommandanten mit dem Befehl ausgelaufen, einen Transporter an die kaukasische Küste zu geleiten. Ich fahre, nach Vereinbarung eines Treffpunkts mit dem Kommandanten des Dampfers, voraus.

Im Laufe des Abends erhebt sich ein Nordwestwind, der sich während der Nacht verstärkt. Nach Mitternacht die Lichter des Transportschiffes aus den Augen verloren. Ich setze meinen Kurs fort und hoffe den Dampfer bei Tag wieder zu sichten. Des Morgens tobt ein Unwetter. Ich finde den Transporter nicht mehr, beschließe nach Theodosia zu fahren. Am übernächsten Morgen hat sich der Sturm nicht gelegt. Trotzdem laufe ich von Theodosia aus, da ich darauf rechne, an der kaukasischen Küste besseres Wetter anzutreffen. Doch der

Wind frischt weiter auf, und ich suche im Golf von Kertsch Schutz. Dort gehe ich in Kigschül zu Anker, um das Ende dieses Unwetters abzuwarten.

Bei einem neuen Versuch am folgenden Morgen geriet ich in einen wahren Orkan. Da es mich unmöglich dünkte, bei solchem Wetter den Kurs einzuhalten, trachtete ich Kertsch anzusteuern, wo ich um 14 Uhr eintraf.

Tags darauf hatte der Wind abgeflaut, und ich fuhr mit voller Kraft nach Sotschi. Des Nachts stand ich in Funkverbindung mit dem Kreuzer ‚Almas‘. Am nächsten Morgen wurde ich vor Sotschi von Artilleriefeuer empfangen. Meine Geschütze antworteten, und ich setzte meinen Kurs gegen die ‚Almas‘ fort. Nachdem ich mit deren Kommandanten Fühlung genommen, blieb ich in der neutralen Zone. Abends sichtete ich Lichtsignale aus dem Ufergestrüpp. Ich schickte ein Dingi zur Aufklärung aus. Das Boot kehrte mit Oberst L. an Bord zurück, der mir berichtete, die Kosaken seien gezwungen worden, Adler drei Tage zuvor aufzugeben und die neutrale Zone zu erreichen. Ich nahm Oberst L. an Bord der ‚Utka‘ und gab die Meldung an die ‚Almas‘ weiter. Darauf wurde ich angewiesen, in dieser Zone zu verweilen und mit Hilfe eines eben eingelangten Schleppers die Munition auszuschießen. Von Zeit zu Zeit näherte ich mich Adler, um die roten Streitkräfte zu beschießen. Oberst Sch., in einer Jolle aus der neutralen Landzone kommend, erzählte mir, unsere Truppen seien in Georgien abgeschnitten und befänden sich auf einem Kap, wohin General Fostinow Transporter zu ihrer Einschiffung erbat. Ich teilte der ‚Almas‘ drahtlos diese Tatsache mit.

Am Morgen des 17. Oktober setzte ich mich mit der ‚Almas‘ in Verbindung, die mit den Transportschiffen auf hoher See geblieben war, damit man vom Lande aus ihren Bewegungen nicht folgen könne. Die Dampfer sollten des Nachts landen, um die Truppen aufzunehmen. Ich begann, zur Ablenkung des Feindes, Adler zu beschießen. Abends erfuhr ich, daß ein Teil der Truppen eingeschifft worden sei, die Georgier sich aber diesem Vorgang widersetzen.

In der Nacht des 16. Oktober war noch niemand an Bord der Transporter aufgenommen, obgleich einer davon schon unter Land lag.

Der Kommandant der ‚Almas‘ hielt mich über die Lage

auf dem laufenden. Da keine Verständigung mit den Georgiern möglich schien, griff er zum letzten Auskunftsmittel: zur Androhung von Waffengewalt. Ich bekam Auftrag, in der Nähe der Transportdampfer zu bleiben, für den Fall, daß die Unterhandlungen zum Ziele führten. Ein Parlamentär wurde ausgesandt, um auf dem Verlangen nach Freigabe unserer Truppen zu bestehen. Er sollte hinzufügen, wir seien darauf vorbereitet, im Falle einer Weigerung alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Am Abend des 17. Oktober, da noch keine Antwort gekommen war, begann die Einschiffung. Die Georgier eröffneten ein Gewehrfeuer auf unsere Truppen, doch stellten sie es schnell ein, als sie mich schußklar dem Lande zusteuern sahen. Sie schickten uns zwar noch einige Salven, sogar ein paar Schrapnells, aber ohne rechte Überzeugung. Es glich eher einer Scheinbewegung aus Angst vor den Vergeltungsmaßnahmen der Roten. Übrigens hatten wir keine Verluste, und am folgenden Morgen konnte das ganze Geleit nach beendeter Einschiffung in See gehen.

Unterdies wurde die Lage unserer Armee immer schwieriger. Die Bolschewiken warfen die Hauptmasse ihrer durch den Friedensschluß mit Polen kürzlich freigewordenen Truppen in die Krim. Noch dazu wurden sie von dem frühzeitigen Froste dieses Jahres begünstigt. Der gefrorene Siwasch erlaubte ihnen das Anlegen einer breiten Front. Unser armes kleines Heer vermochte nicht mehr standzuhalten. General Wrangel befahl, die Räumung vorzubereiten. Doch das Hinterland ahnte nichts davon, und auf der Halbinsel herrschte Ruhe.

Am Morgen des 9. November wurde ich beauftragt, mich nach Jalta zu begeben. Die „Grünen“ waren in der Nähe aufgetaucht.

Das U-Boot ‚A. G. 22‘ begleitete mich zur Ablösung. Im Laufe des Abends begannen sich in der Stadt Gerüchte zu verbreiten. Es hieß, unsere Truppen hätten große Mühe, dem heftigen Angriff der Bolschewiken zu widerstehen, und an einigen Stellen sei die Front sogar durchbrochen.

Spät abends brachte mir eine Dampfbarkasse eine geheime Botschaft: den Räumungsbefehl mit dem Durchführungsplan. Dann erteilte mir der Stab die telegraphische Weisung, unverzüglich nach Theodosia zu fahren, dort das Geld aus den

staatlichen Kassen zu beheben und eilends nach Sebastopol zurückzukehren. Ich hegte keinen Zweifel mehr: die Roten überfluteten die Krim. Das war das Ende, die Vernichtung unserer Hoffnungen, das Vaterland zu retten. Es bedeutete auch die Ungewißheit über unsere Zukunft, den Zwang — vielleicht für immer — in die Verbannung zu gehen.

Nachdem ich einige Geldsäcke an mich genommen, fuhr ich mit voller Kraft nach Sebastopol heim. Des Nachts begegneten mir mehrere, zu Räumungszwecken einlangende Transportschiffe.

Ich lief am Morgen des 12. November in den südlichen Innenhafen ein. Er bot einen ungewohnten Anblick. Eine Volksmenge drängte sich an den Molen zur Einschiffung auf die Transporter. Die Räumung war in vollem Gange. Der Armeeoberkommandant ermächtigte alles zur Abreise, doch sei, in Ermangelung der geeigneten Mittel, jeder nur auf sich selbst angewiesen.

Ich begann jene Matrosen meiner Besatzung auszuschießen, die Rußland nicht verlassen wollten. Zwölf Mann im ganzen. Dann beauftragte ich meine Offiziere, das Boot genau zu überwachen, besonders die Maschinen, und erlaubte ihnen nur abwechselnd an Land zu gehen, um sich der Einschiffung ihrer Familien auf den Postdampfern anzunehmen.

Unverzüglich holten wir aus dem Seearsenal alles, dessen wir für eine längere Reise bedurften. Bald wurde es uns klar, daß nicht mehr daran zu denken sei, unsere Angehörigen auf den schon überfüllten Post- und Frachtdampfern unterzubringen, und uns nichts übrigbleibe, als sie auf dem U-Boot aufzunehmen. Abends hatten wir 17 Frauen und 2 Kinder an Bord. Anderntags lud ich meine Akkumulatoren-Batterie auf und verließ den südlichen Innenhafen, da ich es für gefährlich hielt, unter Land zu bleiben. Schon brachen in der Stadt Feuersbrünste aus; die Plünderung begann. Trotz alledem vollzog sich die Räumung ganz ruhig. Zurückbehaltene Truppen sorgten für die Ordnung. Es gab keine Panik.

Als ich das Geld aus der Bank zum Generalstabe brachte, wurde ich angewiesen, nach dem Bosphorus zu fahren und beim Einlaufen die französische Flagge zu setzen. Denn Frankreich nehme die Überreste unserer Flotte in seinen Schutz.

Im nördlichen Hafenbecken vor Anker liegend, erwarteten

wir den Befehl zur Abfahrt. Wir nutzten die Zeit, an Bord ein wenig Ordnung zu machen und das Reisegepäck zu verstauen. Wir hatten so viel davon, daß wir es zum Teil sogar in den Ballasttanks unterbringen mußten.

Die Nacht war ruhig. Zuweilen hörten wir aus Stadt und Umgebung Gewehrfeuer knattern. Am Morgen des 17. November bildete sich dichter Nebel, der bis neun Uhr anhielt. Dann drang die Sonne durch und gab den Blick auf Sebastopol frei. Die Sankt-Wladimir-Kathedrale enthüllte sich uns, als wolle sie uns ein letztes Mal die Heimat zeigen, die wir — vielleicht ohne Hoffnung auf Wiederkehr — verlassen sollten.

Langsam schlägt ein Schiff nach dem andern den Kurs in die Verbannung ein. Die See ist glatt und scheint uns einen guten Empfang bereiten zu wollen. Sie ist alles, was uns bleibt, was uns zu trösten oder zumindest unsern Schmerz zu lindern vermag.

Zum letzten Male schimmern die Kreuze der russischen Kirchen vor uns, zum letztenmal gewahren wir das Treiben in Sebastopol, das in jedem eine Flut von Erinnerungen weckt. Die Augen, die dieses herzerreißende, unvergeßliche Schauspiel betrachten, bleiben trocken. Leb' wohl, mein Vaterland, leb' wohl, Sebastopol, du Wiege und Heimat der Schwarzen-Meer-Flotte!

Die See war ruhig. Eine leichte Brise aus Südwest wiegte das U-Boot ein wenig, nur eben genügend, um unsere gereizten Nerven zu entspannen und unserm Geist nach all den erlittenen harten Prüfungen etwas Erholung zu gönnen.

Die Sonne brannte. Die Damen, diese unfreiwilligen Fahrgäste, konnten auf Deck kommen und die frische Luft einatmen, an der es unten fehlte. Nach Umschiffung des Kaps Violente nahmen wir den Kurs, den wir vom Kriege her so gut kannten. Wie oft ich ihn schon eingeschlagen hatte, vermochte ich nicht zu sagen. Doch welcher Unterschied zwischen den Gefühlen von einst, der stolzen Begeisterung, der Kampflust, und dem, was wir an diesem unseligen Tag empfanden.

Die Gestade der Krim entfernen sich schnell. Schöne Krim, du üppiger Blumengarten Rußlands! Schon ist sie unseren Augen entschwunden. Nur die Höhen des Ai-Petri lassen ihre schneeigen Gipfel noch in der Sonne glänzen, dann zerfließen auch sie.

Nichts band uns mehr an die heimatliche Erde. Jeder von uns klammerte sich, wie der Ertrinkende an den rettenden Strohalm, an die Hoffnung, eines Tages zurückzukehren, die russischen Wälder, Steppen und Gehöfte wiederzusehen.

Zum Glück blieb das Wetter schön. Frauen und Kinder hatten nicht unter Seekrankheit zu leiden. Bei schlechtem Wetter hätte die Sache schlimm werden können. Im Innern des U-Bootes war nicht für alle Platz. Die Kammern, die Messe, alles war den Damen zur Verfügung gestellt worden. Und doch genügte es nicht, viele von ihnen mußten vor der Messe schlafen. Offiziere und Mannschaft nahmen mit allen möglichen Unterkünften vorlieb.

Von der Brücke waren vorne und achtern, an Backbord und an Steuerbord, ringsum Transporter auf dem Wege nach dem Bosphorus zu sehen. Ein geradezu unwahrscheinlicher, in der Geschichte der Völker nie dagewesener Auszug.

Am 18. November lief ich frühmorgens in den Bosphorus ein. Zuvor hatte ich, wie mir befohlen war, auf dem Fockmast die französische Flagge gehißt. In der Bucht von Kawak kamen die Organe der Seesantität an Bord. Dort erhielt ich auch den Besuch eines französischen Offiziers, der über Besatzung und Passagiere Auskünfte einholte.

Nach ein paar in Kawak verbrachten Stunden wurde ich angewiesen, nach Serkendsche, dem französischen Flottenstützpunkt nahe der Brücke von Galata, zu fahren. Wir steuerten zusammen mit ‚Tulen‘, ‚Burewestnjik‘ und ‚A. G. 22‘ in den Bosphorus hinein. Diese Passage durch den Bosphorus ist, vor allem für den, der sie zum erstenmal mitmacht, bezaubernd. Selbst bei dem diesigen Wetter, das die Farben verwischte, entzückte uns ihre Schönheit.

Kurz vor dem Goldenen Horn kamen uns französische Lotsen entgegen und geleiteten die vier U-Boote zur französischen Basis, während die übrigen Fahrzeuge auf die Reede von Moda, an der asiatischen Küste des Marmarameeres, geschickt wurden, mit dem ausdrücklichen Verbot, sich mit dem Lande in Verbindung zu setzen.

Kaum eingelangt, werden wir alle zur Desinfektion in einen Sanitätszug gebracht, zuerst die Offiziere und Mannschaften, dann die Frauen und Kinder.

Nach unserer Rückkehr vom Bad erhalten wir vom französischen Kommando den Auftrag, uns mit unserm Gepäck auf einen der auf der Reede von Moda liegenden Transporter zu überschiffen. Nur der Bootskommandant, ein Offizier und zwei Matrosen müssen an Bord bleiben. Wir konnten diese Verfügung ganz und gar nicht begreifen. Unser Einspruch war vergebens, der französische Admiral schien unerbittlich. Die armen Frauen wurden gezwungen, mit ihren Kindern mehrere Stunden in Schmutz und Regen auf den Pinassen zu verbringen. Wozu diese Grausamkeit gegen die Frauen? Ich fand bis heute keine Erklärung dafür. Dies, sowie der Umstand, daß uns die Liste der Offiziere und Matrosen abgefordert wurde, machte mir den Eindruck eines unnötigen, kränkenden Mißtrauens. Ich begann einzusehen, daß unsere Lage eine unheilbar tragische Wendung genommen habe.

Abends kamen französische Offiziere an Bord mit dem Auftrag, die Hauptbestandteile der elektrischen Anlagen, die

Linsen unserer Sehrohre, die Verschlußstücke der Geschütze und Gewehre zu beschlagnahmen. Uns allen, die wir an Bord geblieben waren, dünkte das sehr peinlich. Doch was tun? Wo konnten wir auf Unterstützung rechnen?

Der Kommandant der französischen Flottenbasis entgegnete auf unsere Vorstellungen, er habe diese Befehle erhalten, führe sie aus und könne daran nichts ändern. Es blieb uns nichts übrig, als die Ankunft unseres Admirals abzuwarten, der sich mit dem Armeeoberkommandanten noch im Schwarzen Meere befand. An jenem Abend gab ich mich düsteren Betrachtungen hin.

Ich war fast allein auf meinem Boote, das so jäh vom Leben zum Tode verurteilt wurde. Überdies wußte ich nichts von dem Los meiner Frau, die Sebastopol vor mir verlassen hatte und von der ich seit Tagen ohne Nachricht war. Meine Nerven mochten noch so stark sein, das alles überstieg meine Kräfte. Was gibt es in der Tat Schlimmeres, als den Verlust des Vaterlandes und die Vernichtung aller Hoffnungen? Dazu die grausame, verzehrende Ungewißheit wegen der Zukunft.

Einige Tage lang zogen von früh bis abends Transport- und Kriegsschiffe, jedes mit Truppen überfüllt, an uns vorüber. Alle gingen auf der Reede von Moda zu Anker. Die Truppen litten schrecklich unter dem Mangel an Wasser und an Lebensmitteln, ehe die Franzosen sie verpflegen konnten. Habgierige Einheimische überfielen diese Unglücklichen, die alles, Geld und Schmuck, für ein Glas Wasser und ein Stück Brot hergaben.

Die von Kertsch einlangenden Fahrzeuge hatten einen argen Sturm zu überstehen gehabt. Sie kamen trotzdem nach Konstantinopel, mit Ausnahme des Torpedoboots ‚Ziwoj‘, das — in Schlepp genommen und voll Truppen — sich losriß und mit Mann und Maus verlorenging. Jede Nachforschung blieb ohne Erfolg. Es scheint gekentert und gesunken zu sein.

Drei Tage nach uns traf der Kreuzer ‚General Kornilow‘, mit dem Armeeoberkommandanten an Bord, auf der Reede ein. Unsere Lage änderte sich nun von Grund aus. Am nächsten Tage schon durften Frauen und Kinder auf das U-Boot zurückkehren. Wir wurden ins Goldene Horn, vor die Admiralität, gelotst. Ein kleines Fahrzeug, die ‚Zaria‘, stellte sich den Familien zur Verfügung, die wir sogleich darauf unter-

brachten. Das erlaubte uns, an Bord ein wenig Ordnung zu machen und wieder ein fast normales Leben aufzunehmen. Wir erfuhren bald, daß das Geschwader in einiger Zeit nach Biserta geschickt und die Truppen in der Umgebung von Konstantinopel, in Gallipoli und auf der Insel Lemnos gelagert würden.

General Wrangel wandte seine ganze Macht und Tatkraft daran, seine Truppen zu versorgen, und erreichte alles unter so schwierigen Verhältnissen halbwegs mögliche. Dank seinem eisernen Willen, seinem Verständnis für die Lage, gelang es ihm, das Heer vor dem gänzlichen Untergang zu retten und es davor zu bewahren, eine Horde von Hungerleidern zu werden. Rußland wird ihm das nie vergessen.

Admiral Kedrow, der Geschwaderkommandant, leistete seinerseits für die Flotte alles, was in seinen Kräften lag.

Das französische Kommando verstand nun unsere Lage und zeigte sehr viel guten Willen, uns zu helfen. Über hundert Schiffe hatten das Schwarze Meer verlassen. Sie führten 120 000 Halbverhungerte mit sich. Diese mußten ernährt werden, und dabei hatten wir kein Geld.

Die russischen Fahrzeuge blieben fast einen Monat auf der Reede von Moda. Unterdes wurden die Truppen an den bezeichneten Punkten gelandet. Von der serbischen Regierung war die Aufnahme eines großen Teils der Flüchtlinge zugesagt worden. Eine gewisse Anzahl Transporter brachte Freiwillige dorthin.

Die von ihren Passagieren geräumten Kriegsschiffe begannen die Vorbereitungen für die weite Reise zu treffen. Sie allein sollten nach Biserta fahren. Die Transporter und die Hilfskreuzer blieben zum Teil in Konstantinopel. Die meisten wandten sich nach Frankreich.

Die innere Verfassung aller Auswanderer war bedrückend. Wir fühlten uns als unerwünschte Gäste, deren man sich zu entledigen suchte. Das war hart und schmerzte uns.

Die ganze Zeit unseres Aufenthalts in Konstantinopel galt den Vorbereitungen für unsere lange Kreuzung.

Ein großer Teil der Mannschaften wollte in Konstantinopel bleiben. Vielleicht war es besser so. Eine verminderte, doch verlässliche Bemannung ist einer anderen immerhin vorzuziehen.

Am 7. Dezember werden die U-Boote angewiesen, nach

Einholung alles für sie Nötigen an der französischen Flottenbasis, vom Goldenen Horn nach Moda zu fahren.

Des Morgens langen französische Schleppdampfer ein, um uns in Schlepp zu nehmen. Dichter Nebel verhindert dieses Manöver. Mittags laufen wir dann alle vier mit eigener Kraft aus.

In Moda trafen wir die Offiziersfamilien und Mannschaften der U-Boote an. Sie waren auf der ‚Dobitscha‘, einem alten, im Kriege gekaperten türkischen Dampfer, untergebracht. Doch schien dieser so ausgedient, daß wir es uns überlegten, unsere Angehörigen die Überfahrt darauf machen zu lassen.

Da wir indessen keine Wahl hatten, mußten wir den Dampfer schnell instandsetzen. Binnen zwei Tagen war er schlecht und recht überholt. Die Abfahrt des Geschwaders wurde für den 10. Dezember bestimmt. Bis dahin hatte jedes Schiff vom französischen Oberbefehlshaber alles für die Überfahrt Nötige bekommen. Unser Flottillenchef, Kapitän z. S. Pogoretzky, war abgereist, und so trat Korvettenkapitän Kopjew, der rangälteste der U-Bootskommandanten, an seine Stelle.

Am 10. Dezember begannen die Gruppen auf ein gegebenes Signal des Admirals die Anker zu lichten. Die lange Reihe unserer zweiten Gruppe entfaltete sich allmählich. Das Wetter war diesig, doch windstill. ‚Utka‘ und ‚A. G. 22‘ fuhren mit eigener Kraft, da ihre Maschinen dienstbar waren. Wir liefen nach dem fernen, unbekanntem, geheimnisvollen Ziele aus. Was erwartete uns dort? Was behielt uns das grausame Schicksal noch vor? Niemand vermochte diese Fragen zu beantworten, jeder aber fühlte, daß es ein dornenvoller Pfad sein werde. Die Gruppe fuhr des Morgens in die Dardanellen ein. Wir hatten den Auftrag erhalten, zur Passage der Enge die Geschwindigkeit soviel als möglich zu erhöhen. Ganz nahe von mir tauchte aus dem Nebel der französische Aviso ‚Bar-le-Duc‘ auf, der unserer Gruppe das Geleit gab. Als er uns langsam überholte, stand ich mit Kapitänleutnant Z. auf der Brücke. Wir betrachteten aufmerksam die dunkeln Umrisse, indessen wir über die Gefahren der See sprachen . . . Zwei Tage später war die ‚Bar-le-Duc‘ nicht mehr. Am Abend des 12. Dezember erhob sich im Ägäischen Meer ein heftiger Sturm aus Nordwest, der in einen Orkan ausartete.

Die Lichter unserer Schiffe waren verstreut auf dem Meere zu sehen. Infolge des starken Regens konnten wir die Blinkfeuer des Leuchtturms von Kap Fossa nicht gewahren, der die Einfahrt zur Enge von Doro anzeigt. Deck und Brücke schienen gleichsam von der See verschluckt. Nach dem Besteck hätte der Leuchtturm sichtbar sein müssen. Wir sahen aber gar nichts. Die Einfahrt zur Meerenge ist voll Riffen. Ich begann mich ernstlich zu beunruhigen, während ich den düstern Horizont durchforschte. Keine Landmarke, weder Leuchtturm noch Küste . . .

Ich zweifelte an der Richtigkeit unseres Kurses und meinte, der Sturm könne uns nach Steuerbord abgetrieben haben. Wir sichteten keines unserer Fahrzeuge mehr. Ich nahm das Besteck. Kein Irrtum, wir mußten auf dem rechten Wege sein. Ich erhöhte die Geschwindigkeit und fuhr weiter. Endlich, gegen Mitternacht, zeigte sich der Leuchtturm. Unwillkürlich stieß ich einen Seufzer der Erleichterung aus. Nur Seeleute kennen dieses Gefühl und werden es begreifen. Es läßt sich mit jenem vergleichen, das man beim Erwachen aus einem entsetzlichen Alp empfindet, wenn man bemerkt, es sei bloß ein Traum gewesen.

In dieser Nacht strandete die ‚Bar-le-Duc‘ in meiner Nähe auf einer Klippe und sank mit einem großen Teil ihrer Besatzung. Sie rief zwar drahtlos um Hilfe, allein der Sturm ließ uns ihre Signale nicht verstehen. Wer hätte sich ihr auch in solch rabenschwarzer Nacht zu nähern und sie zu retten vermocht? — Die ‚Bar-le-Duc‘ hatte eine gewisse Anzahl Ersatzteile für unsere U-Boote an Bord, die mit ihr untergingen.

Ebenso waren wir alle um das Schicksal unserer weniger seetüchtigen Schiffe besorgt. Würden sie durchhalten können? Es blieb ihnen nichts übrig, als die See zu steven und zu warten. Zum Glück ging alles gut.

Wir dachten vor allem an die alte ‚Dobitscha‘, die unsere Familien mit sich führte. Bei Tagesanbruch sichteten wir sie, tapfer den Kurs haltend, nicht weit von uns. Ich fragte mich aber, was wohl aus unseren Angehörigen geworden sein mochte? Im Osten rollte die ‚Dobitscha‘ wie ein Spielball. Ich näherte mich ihr. Natürlich waren keine Frauen auf Deck zu sehen. Schließlich gelang es uns, in Lee einer Insel zu kommen und die Gruppe wieder zu sammeln. In richtiger

Ordnung und mit guter Fahrt liefen wir in die Bucht von Kalamaki ein.

Der französische Kreuzer ‚Edgar Quinet‘ suchte uns auf und teilte uns die für die Passage des Kanals von Korinth getroffenen Maßnahmen mit.

Bei der Ausfahrt aus dem Golf von Patras empfing uns das Jonische Meer gleichfalls mit schlechtem Wetter. Die Schiffe wurden von neuem zerstreut. Am 15. Dezember mittags überfiel mich nächst der Insel Zante ein heftiger Südwest.

Wir hatten also Dwarswind und rollten von Bord zu Bord. Da wir an Zante und Kephalaria vorüberfuhren, mußte ich an Vergangenes denken. Vor mehr als einem Jahrhundert durchzogen die Schiffe der Admirale Uschakow und Senjawin lange Zeit diese Gewässer und brachten den unterdrückten Völkern Griechenlands und Italiens Sieg und Freiheit.

Fünf Jahre hindurch hielt Admiral Senjawin glorreich den Streitkräften Napoleons stand. Die Sankt-Andreas-Flagge beherrschte die Inseln der Adria und des Mittelmeers, und Rußlands Name wurde von diesen befreiten Völkern voll Ehrfurcht genannt. Das Andenken Senjawins lebt heute noch an der adriatischen Küste, vor allem in Dalmatien.

England hätte den Ausspruch Lord Grenvilles im Jahre 1797 nicht vergessen sollen, den er angesichts Frankreichs einerseits und der revoltierenden englischen Flotte anderseits tat:

„Rußland allein ist dem armen England ein treuer Bundesgenosse geblieben. Der russische Kaiser hat es nicht im Stich gelassen. Er sandte das Geschwader Admiral Makarows, um uns in dieser bedenklichen Lage zu unterstützen.“ König Georg dankte dem Zaren Paul damals von ganzem Herzen und zeichnete den russischen Admiral auf würdige Art aus.

Doch alles vergeht und wird vergessen. Das Rad der Geschichte dreht sich. Wir, die vor hundertzehn Jahren siegreich diese Gewässer befuhren, durchziehen sie nun, von einem ungleichen Kampfe gegen den Feind des ganzen Erdballs — die Rote Internationale — vernichtet, um im fernen Lande Zuflucht zu suchen.

Frankreich allein bot uns in selbstloser Weise die Hand. Doch hatte es das Unglück gewollt, daß unser zähes Ringen in einem Augenblick stattfand, in dem ganz Europa, durch den langen Krieg ermüdet und entkräftet, die bolschewistische Ge-

fahr nicht begriff. Und viele Jahre werden noch vergehen, ehe jene, die die Weiße Armee preisgaben, einsehen mögen, welches deren Ziel war und welche Rolle sie für die gesamte Menschheit spielte. Lange noch wird der rote Nebel die ganze Erde umhüllen, und um ihn zu zerteilen, wird es hartnäckiger und grausamer Kämpfe bedürfen. Uns hielt nur das Gefühl aufrecht, dem Vaterland gegenüber unsere Pflicht zu tun. Zum Rückzug gezwungen, blieb uns nichts mehr übrig als zu warten . . .

Alle Fahrzeuge der zweiten Gruppe befanden sich in der Bucht von Argostoli. Das noch immer allzu stürmische Wetter hinderte uns am Auslaufen. Fast alle Schiffe mußten überholt werden, um die Fahrt fortsetzen zu können. Endlich, am 23. Dezember mitternachts, macht unsere Gruppe wieder klar und geht in See. Der Wind hat sich gelegt. Schönes Wetter scheint uns bevorzustehen.

Am vierten Tage, dem 26. Dezember, um 18.45 Uhr, lief ich in den Außenhafen von Biserta ein und ging zu Anker. Am folgenden Morgen führte mich ein Lotse durch den Kanal von Biserta in den See, wo ich vor der Ponty-Bucht, in der schon einige unserer Schiffe lagen, Anker warf.

Die ‚Utká‘ hatte mit eigener Kraft, ohne Ausbesserung oder Havarie, eine Überfahrt von 1380 Seemeilen gemacht. Das gereicht Offizieren wie Mannschaft zur Ehre. Damals dachten wir an eine baldige Heimkehr nach Rußland. Es sollte anders kommen. Wir haben fast vier Jahre in diesen Gewässern verbracht und waren letzten Endes gezwungen, unsere Schiffe zu verlassen.

Drei Tage nach der Ankunft des Geschwaders in Biserta wurde der Flottenkommandant, Vizeadmiral Kedrow, nach Paris berufen. Konteradmiral Behrens wird sein Nachfolger. Den Vorschriften der französischen Behörden gemäß, gibt es keine Verbindung mit dem Lande. Wir sind in Quarantäne. Auf unseren Schiffen befinden sich alles in allem, mit Frauen und Kindern, 5600 Personen. Es handelte sich nun darum, jene, die nicht zur eigentlichen Besatzung gehörten, auf dem Festland unterzubringen.

Anfang Januar wurden sämtliche Familien zur Desinfektion ins Marinespital von Sidi-Abdallah und von dort in die eigens zu diesem Zweck errichteten, auf verschiedene tunc-

sische Orte verteilten Lager geschickt: nach Ain-Draham, Tabarka, Monastir, Nador, Rara, Saint-Jean und El-Oesch.

Es wurde uns mitgeteilt, daß jeder auf Wunsch nach Konstantinopel zurückkehren oder nach Serbien gehen könne. Etwa tausend Mann wollten von diesem Rechte Gebrauch machen. Sie waren schon auf dem Transporter eingeschifft, als die Fahrt aus einem mir unbekanntem Grunde unterblieb, und alle diese Leute in die Lager von Nador und Ben Negro, ganz nahe von Biserta, verteilt wurden.

Mitte Januar brachten die nach Konstantinopel zurückgesandten Eisbrecher die Torpedoboote ‚Cerigo‘ und ‚Gnewnij‘ in Schlepp nach Biserta. Auch der ehemalige Panzerkreuzer ‚Georg Pobjedonosew‘, der in Gallipoli Teile der Armee beherbergt hatte, traf ein. Er sollte den Offiziersfamilien des Geschwaders als Unterkunft dienen. Es mußten Wohnräume und Kammern eingebaut werden.

Die Marineakademie, die an Bord des Panzerkreuzers ‚Alexejew‘ mitgekommen war, wurde im Fort Dschebel Kbir und in Sfaiat untergebracht.

Von Anfang Februar bis 10. März hatten sich alle Fahrzeuge der Reihe nach einer Desinfektion mit Schwefelgasen zu unterziehen.

Hierauf kehrten die großen Schiffe auf die Reede zurück, während die Torpedo- und die Kanonenboote in der kleinen Bucht von Karuba an Bojen gelegt wurden. Die Unterseeboote kamen in die Ponty-Bucht, zur französischen U-Bootsstation.

Fregattenkapitän Fabre, der die französische U-Bootsflottille befehligte, empfing uns in äußerst liebenswürdiger Weise. Wir waren alle von seinem Mitgefühl und seiner Herzlichkeit tief gerührt. Von den französischen Behörden hierzu ermächtigt, gestattete der Admiral den Freiwilligen, sich auszuschniffen, um irgendeine Arbeit zu suchen.

Zunächst verließ uns nur ein kleiner Teil der Besatzungen. Als jedoch die Feldarbeiten begannen, wurde — trotz der Unzulänglichkeit der gebotenen Löhne — von dieser Erlaubnis reichlich Gebrauch gemacht. Bald sank der Mannschaftsstand unter die von den französischen Behörden geduldete Höchstzahl. Mit den restlichen Leuten überholten wir die Maschinen und rüsteten sie ab.

Damals wurden verschiedene Bestandteile heimlich ver-

kauft. Diese Geschäfte waren aber Leuten zuzuschreiben, die nichts mit der Flotte gemein hatten und während der Räumung Sebastopols bloß zeitweilig an Bord Aufnahme gefunden. Strenge Maßregeln verhinderten die Wiederholung solcher Vorfälle, und das Geschwader wurde von all diesen unerwünschten schlechten Elementen befreit.

Die Behörden kümmerten sich darum, den in Lagern Untergebrachten Arbeit zu verschaffen. Übrigens suchten die Russen selber danach, denn das Leben in den Lagern war nicht angenehm. Diese leerten sich schnell, und bald blieben nur mehr solche bestehen, in denen Familien oder Leidende wohnten.

Als die landwirtschaftlichen Arbeiten zu Ende gingen, zogen Hunderte von Flüchtlingen nach Tunis, eine Anstellung zu suchen. Alle anständigen Leute wurden in den erlaubten Grenzen wieder an Bord genommen. Die anderen teilte man auf Bitte des Geschwaderkommandanten dem Lager von Nador zu, bis auch sie einen Verdienst fänden.

Im Geschwader wurde ein „Ausschuß zur Wahrung der Interessen der russischen Flüchtlinge in Nordafrika“ gebildet, dem die Einleitung verschiedenartiger Hilfswerke oblag. In Ermangelung von Geld und, vor allem, einer geeigneten Organisation, vermochte dieser Ausschuß aber fast nichts zu tun.

Die im März und April in Kronstadt vorkommenden Meutereien erregten uns sehr. Wir hofften, die baltische Flotte werde das bolschewistische Joch abschütteln. Voll Spannung verfolgten wir in den Zeitungen alles, was dort vorging. Der Aufstand wurde leider unerwartet schnell unterdrückt.

Inzwischen nahm das Leben auf den Schiffen einen geordneten Gang an. Die Arbeiten an Bord kamen, trotz dem Mangel an Werkkräften, gut vorwärts. Wir taten, soviel eben mit unseren schwachen Mitteln möglich war. Die Familien der Offiziere wurden auf der ‚Georg Pobjedonosew‘ untergebracht, die mitten in Biserta im Kanal vertäut lag. Die uns von den französischen Behörden zur Verfügung gestellten Lebensmittel genügten uns. Desgleichen wurden wir mit Wäsche und Kleidern versorgt. Das ermöglichte es vielen, die weder Geld noch Uniformen mehr hatten, sich anständig zu tragen. Von Juni an bekamen wir ein Gehalt. Dieses war äußerst gering: 21 Franken monatlich für einen Schiffskomman-

danten, 10 Franken für den Matrosen. Das reichte kaum für Tabak und ein Kilogramm Zucker!

Im Laufe des Juli gab es auf der ‚Kronstadt‘ ein paar Pestfälle. Das Schiff wurde nach Sidi-Abdallah geschickt, abge-sondert und desinfiziert. Acht Mann seiner Besatzung starben. Kein weiterer Fall ereignete sich auf den anderen Fahrzeugen, und die Seuche war schnell erloschen.

Bald darauf ging die ‚Kronstadt‘ nach Toulon ab, wo die französische Marine sie übernahm und als schwimmende Werk-statt verwendete. Die ‚Kronstadt‘ war als solche ausgezeichnet eingerichtet und reichlich mit Material versehen. Nach ihrer Übergabe besaß das russische Geschwader kein Werkstätten-schiff mehr. Das fehlte ihm sehr. Die Ausbesserungen mußten mit den an Bord befindlichen Mitteln durchgeführt werden, denn wir durften das französische Arsenal nur in den seltensten Fällen in Anspruch nehmen.

Was den Stab anlangt, war man bemüht, die jungen Offi-ziere heranzubilden. Eine Artillerie- und eine U-Bootsschule wurden angelegt. Um bei den Jungen die Liebe zum Meere zu wahren und jeden über die maritimen Angelegenheiten der Nachkriegszeit auf dem laufenden zu erhalten, wurde eine „Maritime Rundschau“ gedruckt, die fast drei Jahre lang allmonatlich erschien. Leider führte das alles, aus Mangel an Tatkraft von seiten des Kommandos und der jungen Offiziere, zu nichts, während in der Armee jeder in Atem gehalten wurde. Diese aber hatte ein zielbewußtes, energisches Ober-haupt. In der Marine besaßen wir kein solches . . .!

Aus dem Fernen Osten erreichten uns Nachrichten, denen zufolge die ganze Küste von den Roten befreit und Wladi-wostok von den Weißen besetzt war. Jeder erwartete diese Berichte voll Ungeduld und dachte schon daran, nach Wladi-wostok zu fahren. Ein Ding der Unmöglichkeit, doch muß man sich, um es zu begreifen, an unsere Stelle versetzen, da wir hofften und harrten . . .

Im Oktober bekam der Marinepräpekt von Biserta den Auftrag, den Stand der russischen Geschwaderbesatzungen auf 200 Mann herabzudrücken. Das bedeutete wohl das Ende . . . Nach zahlreichen Verhandlungen gelang es uns, 348 Mann zu behalten. Wir verloren jedoch nicht die Hoffnung auf baldige Erhöhung dieser Zahl.

Am 7. November erhielt der Marinepräpekt aus Paris Weisungen betreffs sofortiger Durchführung der vorgeschriebenen Maßnahmen zur Herabsetzung unseres Bestandes. Das war ein harter Schlag für das Geschwader. Da erließ unser Admiral folgenden Befehl:

B e f e h l

des stellvertretenden russischen Geschwaderkommandanten.
Zahl 690.

An Bord ‚General Kornilow‘. Biserta, am 31. Oktober 1921.

Mit Rücksicht auf die Herabsetzung des Budgets im französischen Marineministerium, von dem wir zurzeit abhängen, erhielt der Marinepräpekt aus Paris die Weisung, den Besatzungsstand unseres Geschwaders bis zur äußersten Grenze einzuschränken.

Diese unvorhergesehenen Umstände zwingen mich, einen großen Teil der Mannschaften zu entlassen. Euch allen, die Ihr ehrenvoll und selbstlos dazu beigetragen habt, das nationale Gut, das unser Geschwader darstellt, zu erhalten und instandzusetzen, spreche ich meinen tiefempfundenen Dank aus.

Das Bewußtsein der erfüllten Pflicht sei Euer Lohn.

Konteradmiral B e h r e n s.

Dank dem Einflusse des Vizeadmirals Kedrow sowie des Marinevertreters in Paris, Kapitän z. S. Dimitriew, wurde der Besatzungsstand des Geschwaders auf 700 Mann erhöht. Doch hatten viele, die nach den Lagern abgewandert waren, Zeit gehabt, eine Anstellung zu finden und kehrten daher nicht auf die Schiffe zurück. Überdies waren wir von Paris verständigt worden, daß unser Bestand — falls sich die politische Lage nicht ändere — im April 1922 neuerlich auf 350 Mann herabgesetzt würde. So blieb uns denn nichts übrig, als ein Auge zuzudrücken, damit die jungen Offiziere Zeit fänden, sich auswärts nach Arbeit umzusehen.

Viele Kadetten gingen in die Tschechoslowakei, nach Frankreich oder anderswohin, um ihre Studien fortzusetzen. Eines der Schiffe nach dem anderen kam zur Reinigung und zum Anstreichen ihrer Unterwasserteile ins Dock. Aus Gründen der Sparsamkeit wurden sie mit Masut gestrichen. Ende des Jahres übernahm das Arsenal schließlich diese Tätigkeit, da die Schiffe stark Rost ansetzten.

Die an Land Gegangenen zogen es vor, Arbeit zu suchen, statt in den Lagern zu bleiben. Sie wurden zu schweren körperlichen Diensten verwendet. Wenige nur vermochten eine ihren Fähigkeiten entsprechende Anstellung zu finden.

Bald aber erkannten die Ansiedler den Wert der Russen als Fachleute, und deren Lage besserte sich hierauf. Ende Dezember wurden Russen für Marokko angefordert. 113 Mann gingen dahin ab und erlangten gute Posten als Geometer, Ingenieure, Hydrographen usw.

Auf der ‚Georg Pobjedonosew‘ und im Lager von Nador wurden Schulen für die Kinder errichtet. In Tunis selbst kamen, vom Geschwader unterstützt, ein russischer Konsumverein sowie ein russisches Speisehaus in Betrieb.

Im Januar 1922 gingen die Schiffe noch immer abwechselnd ins Dock; dann konnte diese Reihenfolge wegen Besetzung der Docks durch französische Fahrzeuge weniger regelmäßig eingehalten werden.

Im April wurden zwei nicht dem Geschwader angehörende Schiffe, der Transporter ‚Don‘ und der Petroleumdampfer ‚Baku‘, an die französische Regierung verkauft.

Ein Gerücht besagte, daß auch die Hilfskreuzer und die Eisbrecher verkauft werden sollten. Wir mußten darauf rechnen, denn der erzielte Betrag würde dazu dienen, die Kosten unsres Aufenthalts in Biserta zu decken.

Im Februar verständigte der Marinepräfekt unsern Kommandanten schriftlich davon, daß unser Bestand am 1. April auf 311 Mann herabzusetzen sei.

Eine Kommission von Professoren kam aus Prag, um junge Leute auszuwählen, die ihre höheren Studien fortsetzen wollten. Für 82 Plätze gab es 800 Bewerber. Ein Teil der neuen Studenten reiste im März ab. Zugleich verließen uns viele andere, um in Frankreich Arbeit zu suchen.

Bis zum Herbst war der Mannschaftsstand des Geschwaders derart gesunken, daß wir nicht mehr an Ausbesserungen der Schiffe denken konnten. Es blieben kaum genug Leute zur Einhaltung der Ordnung und Reinlichkeit übrig. Mit jedem Postdampfer fuhren Dutzende, ja Hunderte von Russen nach Frankreich ab.

Demnach ließ sich, als der Winter kam, keine Arbeit mehr an Bord durchführen. Die U-Boote litten besonders darunter,

da man zur Instandhaltung ihrer Akkumulatoren-Batterie die Motoren öfters anlassen sollte.

Was die Marineakademie anlangt, waren folgende Maßnahmen getroffen worden: Die Zöglinge des letzten Jahrgangs mußten ihre Prüfungen am 1. März, die des zweiten am 1. Juli und die übrigen am 1. November bestanden haben.

Während des Sommers hieß man sie auf der ‚Morjak‘, im See von Biserta, praktische Segelübungen machen. Nach Ablegung ihrer Prüfungen wurden die Zöglinge zu Seekadetten ernannt und die einen eingeschifft; die andern gingen auf Arbeitssuche. Am 1. November blieben in der Schule nur mehr 150 der Jüngsten zurück. Die Lager wurden nach und nach geräumt, und bloß die Arbeitsunfähigen, die Kranken, die Frauen und deren Kinder dortbelassen. Und selbst die Frauen wanderten bald ab, da ihre Gatten schließlich doch in Tunis und vor allem in Frankreich Anstellung gefunden hatten.

Zu Ende des Jahres wurden die Hilfskreuzer des Geschwaders, ‚Dobitscha‘, ‚Ilija-Muromez‘, ‚Gaidamak‘, ‚Holland‘, ‚Kitoboj‘, ‚Wsadnik‘, ‚Jakut‘ und ‚Dzignit‘, sowie die in Frankreich befindlichen Transportschiffe an die französische Regierung verkauft.

Im Fernen Osten mußte das kleine russische Heer nach Abberufung der japanischen Armee den Rückzug antreten. Diesem Heere wurde, ebenso wie der Flottille Admiral Starks, unser Los zuteil. Während wir jedoch in Frankreich Schutz und Beistand gefunden hatten, wurde diese arme kleine, fast ausschließlich aus Hilfskreuzern bestehende Flotte, mit Frauen und Kindern an Bord, von den Gelben grausam zurückgewiesen und war gezwungen, von Hafen zu Hafen gejagt, den Ozean zu durchqueren, um endlich in Manila auf den Philippinen Zuflucht zu nehmen. Dort bot ihr die amerikanische Regierung eine Zeitlang Unterkunft und Nahrung.

Auf der stürmischen Überfahrt hatte die Flottille den Aviso ‚Leutnant Didimow‘ eingebüßt, und später, während der Kreuzung Schanghai—Manila, zerschellte die ‚Ajax‘ auf den Riffen der Fischerinseln. Der Auszug aus Wladiwostok gestaltete sich noch trauriger als der unsre. Wir litten um so mehr unter der Not unsrer armen, noch unglücklicheren Brüder, als es für uns ganz unmöglich war, ihnen zu Hilfe zu eilen.

So verlief jenes Jahr trüb und einförmig. Anfang Januar 1923 gingen alle kleinen Hilfskreuzer der Flotte, die mit uns von Sebastopol nach Konstantinopel gekommen, dann aber dort zurückgeblieben waren, an das französische Kommando in Marseille über. Ihre Lage in Konstantinopel schien nicht mehr ungefährlich. Die Besetzung durch die Verbündeten war zu Ende, und unsre Schiffe mußten Konstantinopel schleunigst verlassen. Die Überfahrt dieser unter französischer Flagge, jedoch mit russischen Mannschaften und einem russischen Stabefahrenden Flottille entbehrt nicht eines gewissen Reizes.

In einem italienischen Hafen, den sie anlaufen mußte, und in dem Faschisten und Kommunisten in gutem Einvernehmen lebten, wurde den Schiffen durch Mussolini jeder Verkehr mit dem Lande untersagt, während der König von Italien den unglücklichen Seeleuten seines Veters, die ihr Blut im Kampfe gegen den Kommunismus vergossen hatten, hilfreich die Hand bieten wollte.

Indes das russische Geschwader im See von Biserta friedlich dahinlebte, ereignete sich ein Vorfall, der alles in Erregung versetzte. Folgendes geschah: seit Beginn des Jahres verbreitete sich das Gerücht, zwei Kanonenboote, ‚Strasch‘ und ‚Grozniĭ‘, würden verkauft werden. Allerdings waren diese beiden Fahrzeuge durchaus keine Kriegsschiffe, und das französische Kommando hatte den Verkauf in Aussicht genommen, um die Erhaltungskosten unsres Geschwaders zu decken.

In der Nacht vom 26. zum 27. Februar öffneten zwei junge, überspannte Oberleutnants z. S. von der ‚Grozniĭ‘ deren Ventile und versenkten sie. Die jungen Leute wollten dadurch gegen den Verkauf eines russischen Kriegsschiffes Verwahrung einlegen und glaubten so, der militärischen Ehre zu genügen. Sie wurden verhaftet und eingesperrt. Die französischen Behörden hielten sie für Kommunisten. Nach Überprüfung der Angelegenheit aber wurde beschlossen, sie ganz einfach als unerwünschte Elemente aus Frankreich und den französischen Kolonien auszuweisen. Zu diesem Zwecke wurden sie unter polizeilicher Aufsicht nach Marseille geschickt.

Dort angelangt, erfuhren sie, daß sie nach Sowjet-Rußland überstellt würden. Alle beide zogen den Tod einer Rückkehr unter die Gewalt der Roten vor. Sie verabredeten Selbstmord und schnitten sich mit dem Rasiermesser die Kehle durch.

Das hatte indes keine tödlichen Folgen. Nach langen Monaten im Spital genasen beide. Die französische Regierung, darüber beruhigt, daß sie keine Bolschewiken seien, beließ sie einstweilen in Frankreich. Nach einiger Zeit konnten sie Reisepässe nach Serbien erlangen.

Dieser Zwischenfall beweist von neuem, daß es an der Spitze des Geschwaders keine Führer gab, die sich um die jungen Leute gekümmert und sich ihrer durch Beeinflussung ihrer geistigen Erziehung angenommen hätten. Was hatte unsre Jugend erlebt? Die Greuel des Umsturzes, die Grausamkeiten des Bürgerkrieges und den düstern Exodus unsrer Schiffe. War es nicht an den Führern, sie heranzubilden und ihnen die zum Lebenskampfe nötigen Mittel zu verschaffen? Die jungen Leute stießen innerhalb des Geschwaders, abgesehen von den höchsten Behörden, nur auf Gleichgültigkeit. Und doch wäre, trotz unseren beschränkten Hilfsquellen, viel zu machen gewesen.

Im Geschwader bestand die Möglichkeit, sie zu guten Fachleuten zu erziehen und sie derart davor zu bewahren, ganz mittellos auf fremdem Boden zu stehen. Als sie das Geschwader verlassen mußten, waren sie gezwungen, unter Nahrungssorgen ihre letzten Ersparnisse zur Erlernung eines Berufes, wie etwa Kraftwagenlenker, Maschinist usw. zu opfern. Das alles hätte man sie innerhalb des Geschwaders lehren können. Doch dazu wären andere als gleichgültige Vorgesetzte nötig gewesen. Alles litt darunter, hauptsächlich aber unsre jungen Leute.

Binnen vierzehn Tagen war die ‚Grozni‘ wieder gehoben. Natürlich wurden diese Arbeiten auf die russische Rechnung gesetzt, die sie um etliche zehntausend Franken erhöhte.

Nach Verkauf aller Hilfskreuzer blieben in der Bucht von Karuba nur mehr Kriegsschiffe zurück. Auch die U-Boote wurden dorthin geschickt. Das U-Boot ‚A. G. 22‘ versorgte alle Fahrzeuge mit elektrischer Kraft und entledigte sich dieser Aufgabe bis zum letzten Tage.

Polen wollte die Lage des russischen Geschwaders ausnutzen und versuchte es, Torpedo- und U-Boote zu erlangen. Frankreich, das die Auslieferung verweigerte, erwiderte ihm: „Das alte Rußland war stets ehrlich gegen uns, wir werden ihm Gleiches mit Gleichem vergelten!“

Der Sommer 1923 verlief unverändert und ohne Zwischenfälle. Der Mannschaftsstand des Geschwaders verringerte sich allmählich immer mehr. Im ganzen und für alles verblieb auf den vier U-Booten zusammen nur eine Besatzung von acht Mann, worunter zwei zu jeder Arbeit untaugliche Kriegsbeschädigte. Trotzdem lieferte das ‚A. G. 22‘ nach wie vor das Licht für den ganzen Verband, und die Maschinen der vier Boote waren betriebsfähig.

Noch immer erschien die „Maritime Rundschau“. Ihre letzte Nummer stammt vom Monat November.

Kapitän z. S. Dimitriew, der russische Marinevertreter in Paris, teilte uns mit, daß man sich auf einen Regierungswechsel in Frankreich gefaßt machen müsse. Demzufolge hatten wir den Eindruck, daß alles zu Ende gehe und jedem von uns nichts übrig bleibe, als an seine eigene Zukunft zu denken.

Begreiflicherweise verlief unser Neujahrsfest in düsterer Stimmung. Was erwartete uns im neuen Jahre? Jeder suchte im dichten Nebel der Zukunft die Umrisse der heimatlichen Küsten zu erspähen. 1924 aber sollte uns davon noch weiter und mehr denn je entfernen.

Im Mai knüpfte die neue französische Regierung Unterhandlungen mit den Sowjets an, die sie schließlich im November offiziell anerkannte.

Zwei Tage darauf verfügte der Marinepräfekt von Biserta, Admiral Exelmans, die Einberufung aller Offiziere und Kadetten an Bord der ‚Derskij‘. Er hielt uns eine kurze Ansprache. Der alte Admiral war sichtlich bewegt, und mehrmals füllten sich seine Augen mit Tränen. Als echter Seemann hatte er uns verstanden und teilte unsern Schmerz. Doch war es seine Pflicht als Offizier, die erhaltenen Weisungen zu befolgen: Wir hatten die Schiffe zu verlassen . . . Und wir haben es getan . . .

Am 6. November gab ich zum letztenmal den Befehl, die Maschinen anzulassen, um das U-Boot der dazu bestimmten französischen Kommission zu übergeben und ihr zu beweisen, daß das Boot noch lebe und seine Maschinen dienstbar seien. Ich stand knapp neben den Dynamos. Ein letztes Mal wollte ich aus nächster Nähe ihren trauten Klang vernehmen, das Boot beim Gang der Motoren erzittern fühlen.

Elf Jahre meines Lebens hatte ich auf U-Booten verbracht.

Diese Jahre, mit Tagen voll schöner Hoffnungen und düsteren der Enttäuschung, zogen blitzschnell an meinem geistigen Auge vorüber.

Der heutige Tag setzte meiner Laufbahn als Seeoffizier ein Ende. Das hatte ich in meiner Jugend nicht erträumt. Damals sah ich nur weite Meere, ferne Länder und ein fröhliches Leben vor mir.

Das Schicksal hatte es anders bestimmt.

In der Bucht von Karuba herrscht Ruhe. Eine leichte Brise bläht die Heckflagge des Geschwader-Torpedoboots ‚Derskij‘. Die purpurne Sonnenscheibe sinkt auf die Berge Afrikas nieder. Während sie unserm Gesichtskreis entschwindet, schwebt die weiße Flagge mit dem blauen Kreuz langsam an der Gaffel herab.

Die Sankt-Andreas-Flagge ist eingeholt, vielen von uns für immer.

Die laue, sternklare Nacht hüllt die Schiffe, die wir eben verließen, in ihre Schatten ein. Mein Inneres ist kalt und öde. Ich habe nun alles verloren, was mir lieb und teuer war.