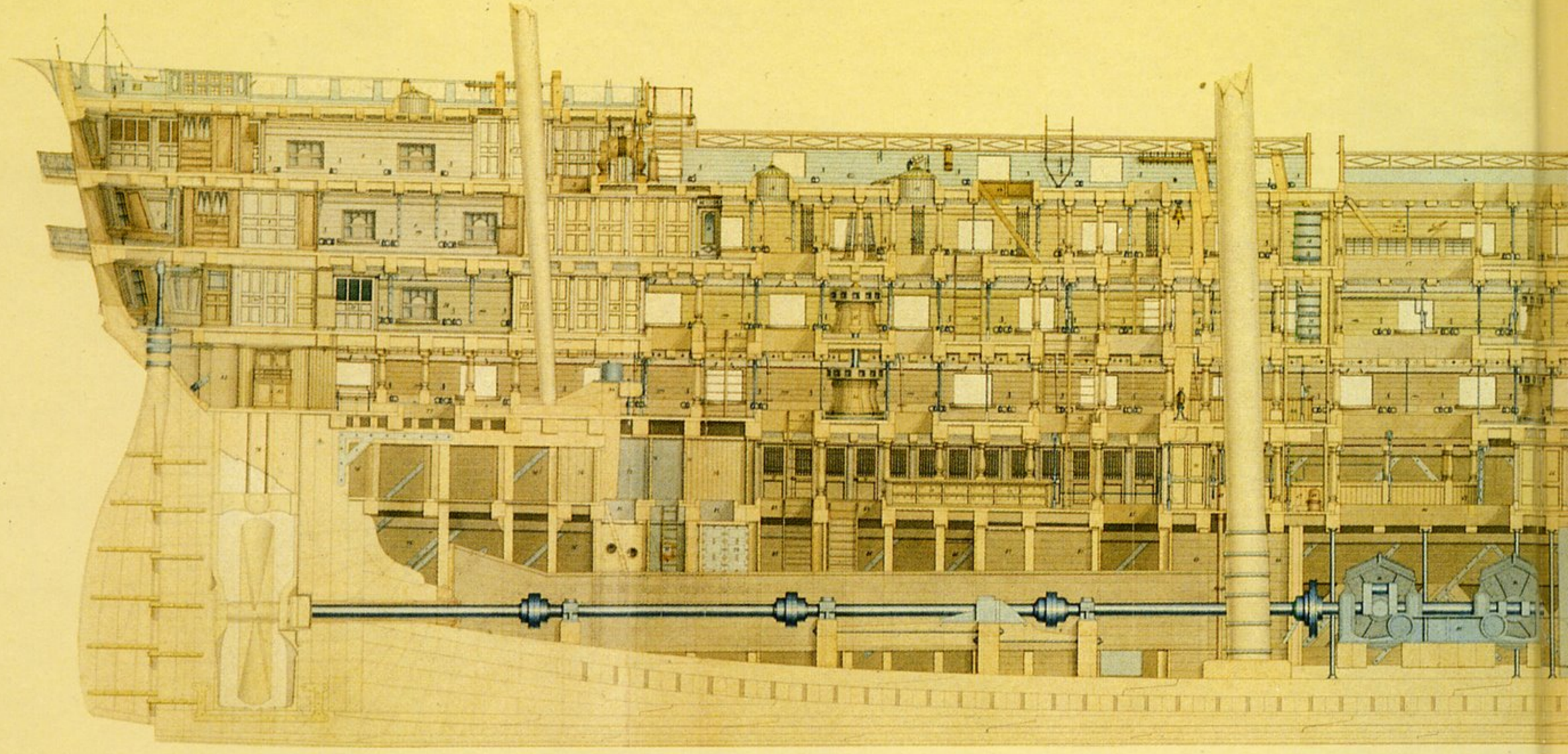
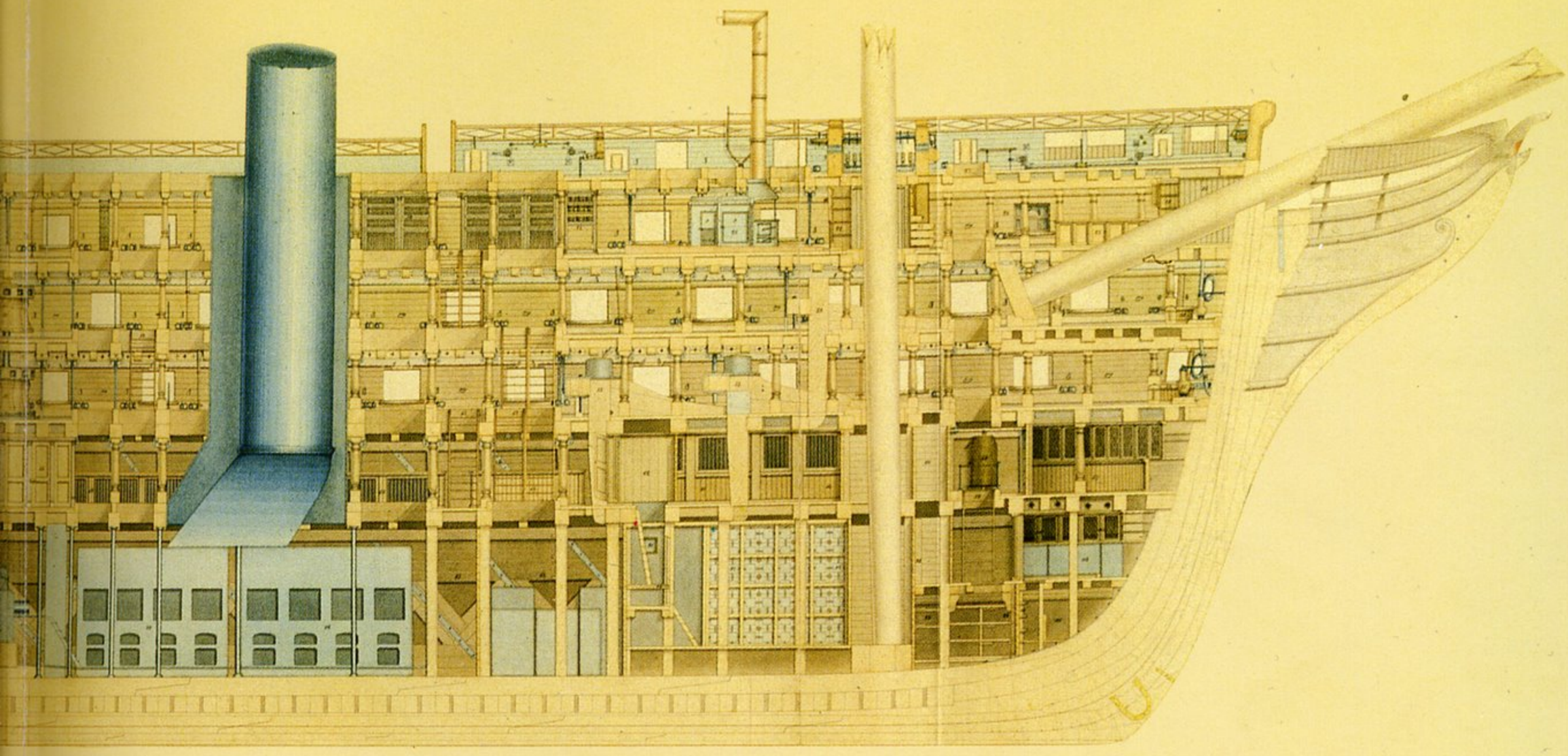
A. A. Rasdolgin

# Die Geschichte der russischen Marine bis 1917

KOEHLER



***Längsschnitt durch den Rumpf des mit 131 Geschützen bewaffneten und mit zusätzlichem Schraubenantrieb versehenen Linienschiffes »Sinop«***



Anatoli A. Rasdolgin

# Die Geschichte der russischen Marine bis 1917

Anatoli A. Rasdolgin

# Die Geschichte der russischen Marine bis 1917

## Dienst unter der Andreas-Flagge

Ins Deutsche übersetzt
von Fritz Minow

Koehlers Verlagsgesellschaft mbH Herford

**Abbildungsnachweis:**
Alle Abbildungen – einschließlich des Schutzumschlages –
beruhen auf Vorlagen aus den Beständen des Zentralen Marinemuseum
Rußlands in Sankt Petersburg, die der Autor zur Verfügung stellte.

Schutzumschlag:
Das Gesamtbild zeigt eine Szene aus der Seeschlacht bei Navarino
(Maler I. K. Aiwasowski; Kopie von L. Melnikow).
Die kleine Abbildung auf der Rückseite stellt das mit 110 Geschützen
bewaffnete Linienschiff *Imperator Alexander* dar (Maler F. Perro).

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

**Razdolgin, Anatolij A.:**
Die Geschichte der russischen Marine bis 1917 / A. A. Rasdolgin.
Ins Dt. übers. von Fritz Minow. –
Herford: Koehler, 1993
ISBN 3-7822-0593-6

ISBN 3-7822-0593 Warengruppe 21, 63

© 1993 by Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Herford
Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten
Umschlag- und Innentitelgestaltung: Regina Meinecke, Hamburg,
unter Verwendung o. g. Abbildungen
Produktion: Heinz Kameier
Gesamtherstellung: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen
Printed in Germany

# *Inhalt*


Einleitung . . . . . 7

Die Geburt des Kriegsschiffes . . . . . 9
Die Schiffe unserer Vorfahren . . . . . 9
Wie wurde die *Orjol* gebaut? . . . . . 13
Die ersten Werften Rußlands . . . . . 21
Die Epoche der Segelschiffsflotte . . . . . 27
Vom Segel zum Dampf . . . . . 30
Die »verborgenen Schiffe« . . . . . 35
Das Dekor eines Kriegsschiffes . . . . . 39
»Griechisches Feuer« … und Raketen . . . . . 41
Stammpersonal für die Flotte . . . . . 45
Kodex der Gesetze für den Borddienst . . . . . 48

Um den Zugang zum Meer . . . . . 51
Das Boot von Peter I. . . . . 51
Die Asowschen Kriegszüge . . . . . 58
Der Sieg in der Newa-Mündung . . . . . 60
Die eisige Odyssee . . . . . 63
Gleich dem Siege bei Poltawa . . . . . 66
Die Schlacht bei der Insel Ösel . . . . . 69
Die Schlacht bei Grönhamn . . . . . 70

Seeschlachten auf dem Schwarzen Meer und auf der Ostsee . . . . . 72
»Sie gab es einmal« . . . . . 72
Der Surorow der Marine . . . . . 76
Umkämpftes Baltikum . . . . . 80
Zum Schutz von Sankt Petersburg . . . . . 82
Die Erstürmung von Korfu . . . . . 86
Unter der Flagge von Admiral Senjawin . . . . . 93
Die Lehren von Navarino . . . . . 96
Die Heldentat der Brigg *Merkuri* . . . . . 98
Im Krieg gegen die Türkei . . . . . 100

Die Flotte im Krim-Krieg von 1853 bis 1855 . . . . . 103
Die *Perwas-Bachri* streicht die Flagge . . . . . 103
Die letzte Schlacht der Segelschiffs-Flotte . . . . . 105
Die Verteidigung Sewastopols . . . . . 113
Die Festung auf der Ostsee . . . . . 116
Das Gefecht bei Petropawlowsk . . . . . 123

Die Ereignisse auf dem Stillen Ozean
Der russisch-japanische Krieg 1904 – 1905 . . . . . 128
Der Überfall . . . . . 128
*Warjak* und *Rjurik* . . . . . 132
Die Ruhmestat der *Steregutschi* . . . . . 143
Erinnerung an Tsushima . . . . . 145

Im Reich der Reisen und Entdeckungen . . . . . 148
Das Tor des russischen Staates . . . . . 148
Die nicht stattgefundene Expedition . . . . . 152
Ihr Element ist der Ozean . . . . . 155
Das Rätsel des »Terra Australis incognita« . . . . . 162
»Schwarze Schiffe« an den Küsten Japans . . . . . 165
Rußlands Kriegsflotten und -flottillen von 1692 bis 1917 . . . . . 169
Der Schiffbau unter Peter I. . . . . 170
Die russische Marineartillerie (gezogene Rohre) . . . . . 170
Die russischen Torpedos (eigenbewegliche Minen) . . . . . 171
Die russischen Sperrminen (Seeminen) . . . . . 171
Chronologie der wichtigsten Ereignisse der russischen Flotte . . . . . 172

# *Einleitung*

Über zweihundert Jahre wehte auf den Schiffen der russischen Flotte die Andreas-Flagge. Unter diesem Banner errangen die russischen Matrosen ihre ersten Siege zur See in den Schlachten von Gangut (Hangö-Udde) und Grönhamn sowie bei Tendra, Kaliakra, Cesme, Wyborg, Athos und Navarino. Sie stürmten von See die Festung Korfu, setzten erfolgreich Landungstruppen aus und verteidigten hartnäckig Marinestützpunkte und Städte gegen die Feinde.
Die Andreas-Flagge begleitete die Matrosen und Schiffe der Flotte auch auf unzähligen Forschungsreisen. In die Geschichte der großen geographischen Entdeckungen gingen die erste Kamtschatka-Expedition (1725–1730) von Vitus Bering und Alexei Tschirikow und die Große Nordische Expedition (1733–1743), die Weltumseglung von Iwan Krusenstern und Juri Lisjanski sowie die erste russische Südpolarexpedition von Faddei Bellingshausen und Michael Lasarew (1819–1821) ebenso ein wie die Reisen und Entdeckungen von Wassili Golownin, Fjodor Litke, Peter Pachtusow, Otto Kotzebue, Gennadi Newelskoi, Stephan Makarow und vieler anderer Seefahrer.

Die Heckflagge für die Schiffe der russischen Flotte – die Andreas-Flagge – wurde am 30. November 1699 von Peter I. gestiftet. Anfangs war das Fahnentuch in drei horizontale Streifen geteilt, die von oben nach unten weiß-blau-rot waren und durch ein schrägliegendes blaues Kreuz überdeckt wurden. Dieses Kreuz symbolisierte den 1699 gestifteten ersten russischen militärischen Orden des Heiligen Apostel Andreas. Im Jahre 1712 wurde dann die bis 1917 geltende Andreas-Flagge als weiße Flagge mit hellblauem diagonalem Kreuz eingeführt.

Zum letzten Mal wurde die Andreas-Flagge auf den Schiffen des russischen Geschwaders, das die Hoheitsgewässer Rußlands während des Bürgerkrieges verlassen hatte, 1918 im Hafen von Bizerte niedergeholt.

Wer war nun eigentlich der Apostel Andreas, mit dessen Namen so vieles in der Geschichte Rußlands verbunden ist?
Nach christlicher Überlieferung war Andreas der Sohn Ions, eines Bewohners von Galiläa. Er gehörte ursprünglich zu den Jüngern des Täufers Johannes, den er jedoch verließ, um sich Jesus Christus anzuschließen.
Andreas, der »Erstgerufene«, wie er auch genannt wird, war einer der ersten, die Jesus zu seinen Jüngern berief. Der Überlieferung nach ist er der heilige Beschützer der Rus und ein Verkünder der Christenlehre, der dafür an das diagonale Kreuz geschlagen wurde.
Das diagonale Kreuz wurde eines der wichtigsten Merkmale des im Jahre 1698 gestifteten Andreas-Ordens und wurde danach auf die Seekriegsflagge übertragen.
Die erste Erwähnung von Andreas, dem »Erstgerufenen«, finden wir in einer wertvollen historischen Schrift, die der Mönch Nestor aus dem Kiewer Petschorski-Kloster folgendermaßen überschrieb: »Das ist die Geschichte der vergangenen Jahre, woher die Rus kamen, wer der erste Fürst in Kiew wurde und wie Rußland entstand.« – »Als Andreas in Sinop predigte und in Korsun eintraf, hörte er, daß sich unweit von Korsun die Mündung des Dnepr befindet und wollte sich auf den Weg nach Rom begeben. Er fuhr zur Mündung des Dnepr und von dort stromaufwärts. So ging er vor einem steilen Ufer an Land. Als er am Morgen aufwachte, sagte er zu seinen Begleitern: ›Seht ihr diese Berge? Auf diese Berge wird der Segen Gottes scheinen, und eine mächtige Stadt wird entstehen, und Gott wird viele Kirchen erbauen.‹ Danach stieg er auf diese Berge, segnete sie, stellte ein Kreuz auf und betete zu Gott. Dann ging er von den Bergen, auf denen später Kiew erbaut wurde, hinunter und fuhr weiter den Dnepr hinauf.« (aus: Erzählungen der alten Rus, Moskau, 1983, S. 126.)
Dies ist der Grund dafür, daß Peter I., als er in Rußland den ersten Ritterorden stiftete, ihn zum Schutzheiligen des Ordens den Heiligen Andreas bestimmte. Ausgehend davon, daß der Apostel Andreas nach der christlichen Lehre Fischer war und folglich der Beschützer all derer war, die auf See sind, nahm man dann, als Rußland Zugang zu den Meeren erhielt, das Andreas-Kreuz in die Flagge der Seekriegsflotte Rußlands auf.
Es hat tiefe Symbolik, daß im Februar 1992 auf den Schiffen der russischen Flotte erneut die bekannte Andreas-Flagge gesetzt wurde, die Ruhm und Ehre symbolisiert.

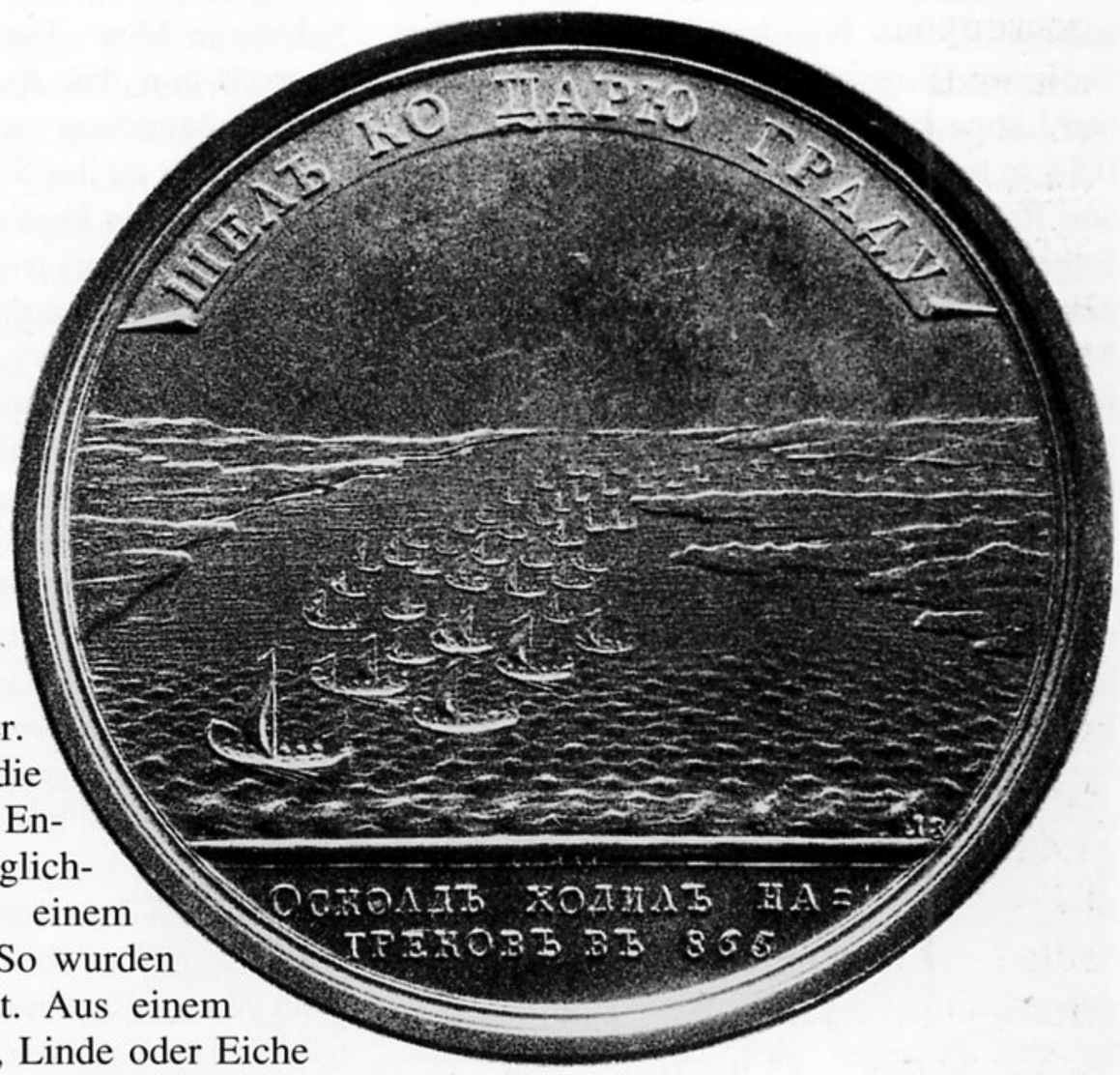
*Der Verfasser*

Alle russischen Kriegsschiffe
dürfen niemals und vor niemandem
die Flagge streichen.

Aus dem »See-Reglement 1720«

# *Die Geburt des Kriegsschiffes*

## *Die Schiffe unserer Vorfahren*




Medaille
Der Kriegszug Askolds
gegen
die Griechen (865)

Der Mensch sah, wie ein in das Wasser gefallener Baumstamm nicht unterging, sondern von der Strömung erfaßt stromabwärts trieb. Ein Tierfell, mit Luft aufgeblasen, blieb nicht nur an der Wasseroberfläche, es trug auch die darauf liegende Last. Was würde geschehen, wenn man versuchte, auf einem oder mehreren mit geschmeidigen Ruten oder Wurzeln verbundenen Stämmen auf dem Wasser zu schwimmen? Wie viele mit Luft gefüllte Felle waren erforderlich, um einen Menschen zu tragen? So oder ähnlich könnte man am Ursprung der Schiffahrt überlegt haben, um die primitiven verfügbaren Mittel für die Fortbewegung auf dem Wasser zu nutzen. Wer weiß es?

Der Gedanke zur uneingeschränkten Nutzung der Wasserwege und zur Überwindung von Wasserhindernissen beherrschte die Gedankenwelt unserer Vorväter.

Doch kann man auf einem Baumstamm oder Floß und erst recht nicht auf Tierfellen weit schwimmen. Jedoch war ein Boot aus biegsamen Ruten und mit Baumrinde, später mit Leder verkleidet, durchaus für kürzere Reisen geeignet. Derartige Mittel waren nach Meinung der Wissenschaftler die allerersten Boote der östlichen Slawen.

Der Einbaum, für dessen Bearbeitung man bessere Arbeitsinstrumente benötigte, entstand erst viel später. »Das Feuer und die Steinaxt«, schrieb F. Engels, »gaben die Möglichkeit, das Boot aus einem Stamm zu fertigen.« So wurden sie dann auch gebaut. Aus einem starken Baum – Espe, Linde oder Eiche – schlug man eine Aushöhlung heraus, die mit heißem Wasser aufgeweicht und danach mit spitzen Pfählen bearbeitet wurde, um ihr die erforderliche Form zu geben.

Um den Stamm auszuhöhlen, wendete man auch noch eine andere Methode an. Sie bestand darin, daß man einen Baum in der geplanten Länge des Bootes aufspaltete und ihn durch das Einschlagen von Keilen und Spreizen allmählich formte. Danach wurde der Baum gefällt und das überflüssige Holz abgeschlagen oder ausgebrannt. Den ausgehöhlten Teil des Stammes füllte man mit Wasser und ließ ihn in diesem Zustand 7–8 Tage liegen. Dann legte man entlang der Aushöhlung Feuer, damit das Holz weich und biegsam wurde. In die Aushöhlung stellte und befestigte man leichte Spanten. Für den Bau eines solchen Einbaums wurden ungefähr zwei bis fünf Jahre benötigt. Von Wissenschaftlern wird angenommen, daß die Schiffahrt von den Russen sehr früh betrieben wurde, zeitiger als in anderen Ländern. Eine Vielzahl archäologischer Funde auf dem Territorium unseres Landes

Medaille zu Ehren der Kriegszüge des Fürsten Igor (913)

bestätigen, daß schon vor 4500 Jahren die Bewohner es verstanden, einfache Boote zu bauen. Ein solches Alter hat zum Beispiel der von A. A. Inostranzew in den Jahren 1878–1882 am Ufer des Ladogasees gefundene Einbaum mit einer Länge von 3,5 m und einer Breite von 0,86 m. Noch größer sind die Abmessungen des im Jahre 1937 in der Nähe des Dorfes Sabotkina (Kreis Gruschezki, Gebiet Nikolajew) vom Grund des südlichen Bug gehobenen Einbaums, dessen Länge 6,15 m, Breite 0,8 m und Höhe 0,81 m beträgt. Nach Meinung von Professor R. A. Orbeli, der die archäologische Expedition leitete, wurde der Einbaum aus einer 350 Jahre alten Eiche herausgelöst. Mit Hilfe der chemischen Analyse wurde festgestellt, daß der Einbaum im 10. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung gebaut wurde.

Ein dritter Schiffstyp der Rus waren Boote, deren Bordwände erhöht waren und an denen Stützen befestigt waren, die Platten hielten und somit auf einfache Weise die Bordhöhe und damit die Ladefähigkeit und Standkraft des Bootes vergrößerten. Gerade mit diesen Booten haben die Krieger der Rus ihre ersten Seereisen vom Ende des 7. bis zum Beginn des 9. Jahrhunderts nach Sudak und zu den byzantinischen Besitzungen unternommen.

In den Werken des bedeutenden Geschichtsschreibers des Orients, des Iman Abul Hasan Ali Masudi (9.–10. Jahrhundert), finden sich Hinweise über Fahrten der Rus mit hochbordigen Booten auf dem Kaspischen Meer. Erstmals kamen die Rus im Jahre 880 an die Ufer dieses Binnensees, als sie die Bewohner der Insel Abesgun überfielen.

Noch genauere Angaben über die Reisen der Rus auf dem Kaspischen Meer stammen aus dem Jahre 913. Zu dieser Zeit stellte Fürst Igor mit seinen Mannen auf dem Dnepr eine Flottille von 500 Einbäumen zusammen und bewegte sich entlang der Küste von Taurien (Krim) ins Schwarze Meer. Durch die Meerenge von Kertsch und das Asowsche Meer kam er bis zur Mündung des Don. Weiter verlief ihr Weg bis zu der Stelle, an der die Entfernung zwischen Don und Wolga am geringsten ist. Von dort trugen sie ihre Boote zur Wolga und fuhren weiter ins Kaspische Meer.

Eine wichtige Etappe in der Entwicklung des Schiffbaus war der Bau von Kielschiffen. Mit der zunehmenden wirtschaftlichen Stärke der Rus entwickelten sich auch die wirtschaftlichen Verbindungen zu den benachbarten Ländern. Es entstanden neue Verbindungswege auf dem Wasser, die Schiffe wurden weiterentwickelt. Besonders bei der Kiewer Rus fanden Boote, die bereits ein Deck besaßen, schon breite Anwendung. Im Unterschied zu anderen Booten hatten sie ein durchgehendes Deck, das die Ruderer von oben deckte.

Eine genaue Beschreibung darüber, wie die Saporosher Kosaken den Schiffbau betrieben und zur See fuhren, hinterließ Boplan, der über 17 Jahre in polnischen Diensten stand und den Festungsbau an der Grenze zur Ukraine betrieb. In seinem Werk »Eine Beschreibung der Ukraine« schrieb er: »Wenn die Kosaken beabsichtigen, einen Feldzug über See zu unternehmen, dann beginnen sie Schiffe zu bauen, die ungefähr 60 Fuß lang, 10 bis 12 Fuß breit und bis zu 12 Fuß tief sind. Diese Schiffe haben keinen Kiel; sondern nutzen als Grundlage für ihren Bau einen Bootskörper aus Weiden- oder Lindenholz mit einer Länge von ungefähr 45 Fuß. Die Seiten und der Boden werden mit Brettern, die ungefähr 10 bis 12 Fuß lang und einen Fuß breit sind, abgedeckt. Die Bretter werden an den Kanten übereinander gelegt und mit Nägeln befestigt. Dieser Aufbau erfolgt solange, bis die Höhe von 12 Fuß und die Länge von 60 Fuß erreicht ist und der Rumpf mit wachsender Höhe auch zunehmend breiter geworden ist … Sie bauen diese Schiffe mit Zwischenwänden und Querbänken, danach werden sie geteert. Am Bootskörper befinden sich zwei Ruder, je eins vorn und hinten … Die Schiffe haben 10 bis 15 Ruderplätze … und fahren schneller als die türkischen Rudergaleeren. Jedes Schiff hat auch einen Mast, an dem ein nicht besonders gutes Segel gesetzt werden kann. Ein Deck haben diese Schiffe nicht, und wenn sie mit Wasser vollschlagen, dann verhindert das rings um das Schiff angebundene Schilfrohr den Untergang … Für den Bau eines Schiffes werden 60 Mann eingesetzt, die dafür zwei Wochen benötigen … In zwei oder drei Wochen können die Kosaken 80 bis 100 Schiffe bauen. Auf jedem Schiff werden vier bis sechs Falconette (kleinkalibrige Geschütze) an den Seiten aufgestellt und 50 bis 70 Mann, jeder mit zwei Flinten und Säbel bewaffnet, transportiert …«

Bedingt durch seine wirtschaftliche Stärke und durch seine günstige geographische Lage, wurde Nowgorod zu dieser Zeit ein wichtiges Schiffbauzentrum. Über Nowgorod verlief der berühmte Wasserweg »von den Warägern zu den Griechen« (von der Ostsee über die Wasserstraßen zum Schwarzen Meer). Die Flüsse Msta und Twerza verbanden die Stadt mit der Wolga und dem Schwarzen Meer, der Schelon mit Pskow, der Swir und die Wasserwege des Onegasees – mit dem gesamten Nordosten. Die Vielzahl von Ausgrabungen, bei denen die Archäologen viele Bestandteile historischer Schiffe wie Spanten, Ruder und Rudergabeln fanden, bezeugen die große Verbreitung des Schiffbaus. Die Nowgoroder Seefahrer, die lange Zeit auch den Zugang von der Ostsee zur Nordsee kontrollierten, mußten unter schwierigen Bedingungen die Seefahrt betreiben. So entstand hier auch ein neuer Schiffstyp, den man bei Erfordernis auch über Land schleppen konnte, wenn man in ein anderes Gewässer wollte. Dies war ein großes, durch Ruderer fortbewegtes Flußboot mit flachem Boden und wurde »Uschkui« genannt. Die Nowgoroder waren nicht nur hervorragende Seefahrer, sondern auch kühne Krieger, die ihre Seewege und Gewerbegebiete gegen ihre Feinde verteidigten. In dem alten russi-

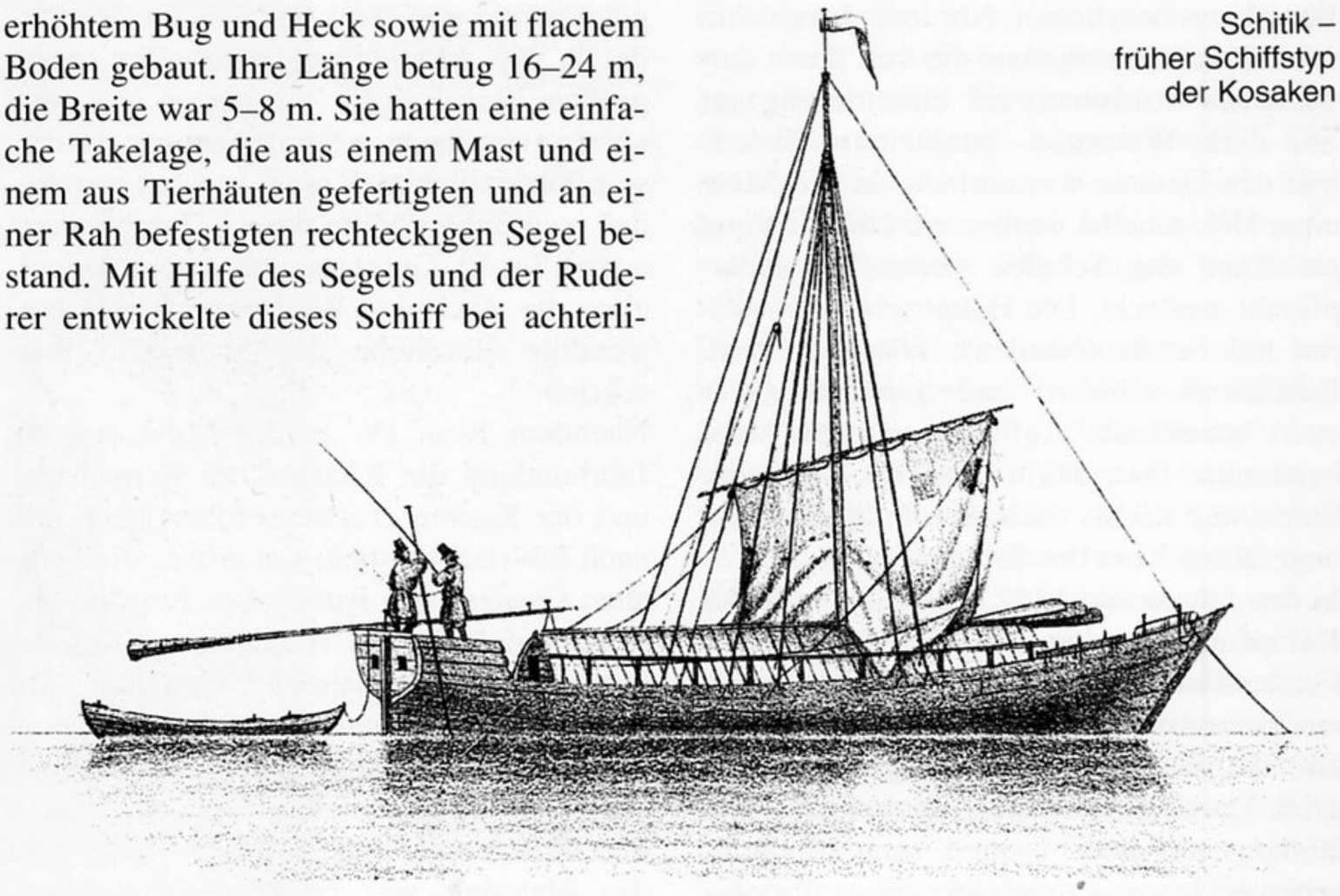
schen Heldenepos der »Byline« wird berichtet, daß oft reiche Gäste und Kaufleute Nowgorods von einer »Abteilung (Drushina) Verwegener« auf Schiffen begleitet wurden. Bei Notwendigkeit bewaffnete man auch die Handelsschiffe und schuf so eine wirksame Abschreckung für fremde Eindringlinge und Piraten.

So gab es im Jahre 1142 einen Raubzug des schwedischen Königs Sverker Kolson und des Erzbischofs Eskil von Uppsala auf eine Nowgoroder Kauffahrteiflottille, bestehend aus drei Frachtschiffen, die aus der Ostsee nach Nowgorod zurückkamen. Die ihnen entgegengesandten Nowgoroder Schiffe vertrieben sechzig feindliche Boote und versenkten drei von ihnen. Fünfzehn Jahre später eroberte der schwedische König Erik das Territorium von Finnland, drang bis zur Wolchow-Mündung vor und belagerte die Stadt Ladoga. Jedoch dauerten die Plünderungen und das Chaos, das der Feind anrichtete, nicht lange. Fürst Swjatoslaw und sein Gefolge vernichteten die Schweden und nahmen ihnen 43 ihrer 55 Schiffe weg.

Im Jahre 1187 wollten sich die Nowgoroder für die grausamen Überfälle der Schweden rächen. Sie durchliefen den Stocksund, an dem später Stockholm erbaut wurde, und liefen in den Mälarsee ein. An seinem Ufer lag die reiche Stadt Sigtuna. Unter den Trophäen, welche die Nowgoroder mitnahmen, befand sich auch ein bronzenes Tor von großem künstlerischem Wert. Dieses Tor, auf dessen Flügeln Reliefs Szenen aus der Bibel sowie Menschen und Tiere darstellen, befindet sich gegenwärtig an der südwestlichen Fassade der bekannten Sophien-Kathedrale in Nowgorod.

Allmählich näherten sich die Nowgoroder dem »eisigen« Meer, das bekannt war durch seinen Fischreichtum. Im 11. Jahrhundert begannen sie im Norden einige Ansiedlungen zu errichten und besiedelten auch das Murmansker Gebiet. Hier bauten sie unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Schiffahrt im Eismeer solche, für eine Verwendung in Küstennähe geeigneten Schiffe wie die *Osinowki, Ranschiny, Kotschmary* und andere. Bevorzugt wurden jedoch die »Karbassen«-Schiffe, die sowohl mit Segel als auch durch Ruderer fortbewegt wurden. Die »Karbassen« hatten an beiden Bordseiten des Schiffsbodens Kufen, mit deren Hilfe sie sich leicht auf dem Eis bewegen ließen. Sie wurden teilweise mit oder ohne Deck gebaut.

Im 16. bis 17. Jahrhundert verwendete man für weite Seereisen die »Kotsch«. Sie wurden als eindeckige Segelschiffe mit leicht erhöhtem Bug und Heck sowie mit flachem Boden gebaut. Ihre Länge betrug 16–24 m, die Breite war 5–8 m. Sie hatten eine einfache Takelage, die aus einem Mast und einem aus Tierhäuten gefertigten und an einer Rah befestigten rechteckigen Segel bestand. Mit Hilfe des Segels und der Ruderer entwickelte dieses Schiff bei achterlichem Wind eine Geschwindigkeit bis zu 7–8 Knoten.



Schitik – früher Schiffstyp der Kosaken

Heute erinnern die Formen moderner Eisbrecher in gewisser Weise an die Schiffsformen zur Zeit der frühen Bewohner der Eismeerküste. Diese waren hervorragende Meister des Schiffbaus. Sie bauten eine Vielzahl von Schiffen, die den Bedingungen dieser Region entsprachen. Das größte Schiff, das sie bauten, war die *Ladja.* Es war hochseefähig, hatte drei Masten und konnte 200 Tonnen Last befördern. Es muß an dieser Stelle gesagt werden, daß die *Ladja* auch größer war als viele ausländische Schiffe ihrer Zeit, die an berühmten Entdeckungsfahrten beteiligt waren.

So hatte das größte Schiff des Christoph Kolumbus – die *Santa Maria* – eine geringere Wasserverdrängung als diese in den nördlichen Gewässern beheimateten Schiffe. Auch die *San Antonio,* das Schiff des Fernando de Magellan, konnte nur 120 Tonnen Last an Bord nehmen.

Es besteht auch die Vermutung, daß die

Reise des russischen Forschungsreisenden und Seefahrers Afanasi (Athanasius) Nikitin nach Persien und Indien (1471–1474)

Bewohner des hohen Nordens bereits im 14. Jahrhundert als erste ein von ihnen entwickeltes Instrument zur Orientierung auf See – eine Windrose – benutzten. Der Aufbau des Gerätes war einfach. In die Mitte einer Holzscheibe wurden ein Holzstab und am Rand der Scheibe weitere 32 Holzpflöcke gesteckt. Die Hauptrichtungen waren mit Sewer (Norden), Wstok (Osten), Poludennik (Süden) und Sapadnik (Westen) bezeichnet. Auf dem offenen Meer bestimmte man damit am Tage nach der Sonne und nachts nach dem Polarstern den ungefähren Kurs des Schiffes.

In den Jahren von 1462 bis 1505 wurde der Kampf um die Vereinigung der russischen Fürstentümer beendet, und es bildete sich ein Zentralstaat mit Moskau an der Spitze. Die Folgen dieser Umgestaltung waren groß. Durch die Befreiung ihres Grund und Bodens von dem Tataren- und mongolischen Joch sowie durch ihre Siege über die polnischen und livländischen Eindringlinge gewann Rußland die Anerkennung der europäischen Staaten. Es wurden die Handelsbeziehungen ausgebaut, und es entwickelten sich die Kultur und das Gewerbe im Lande.

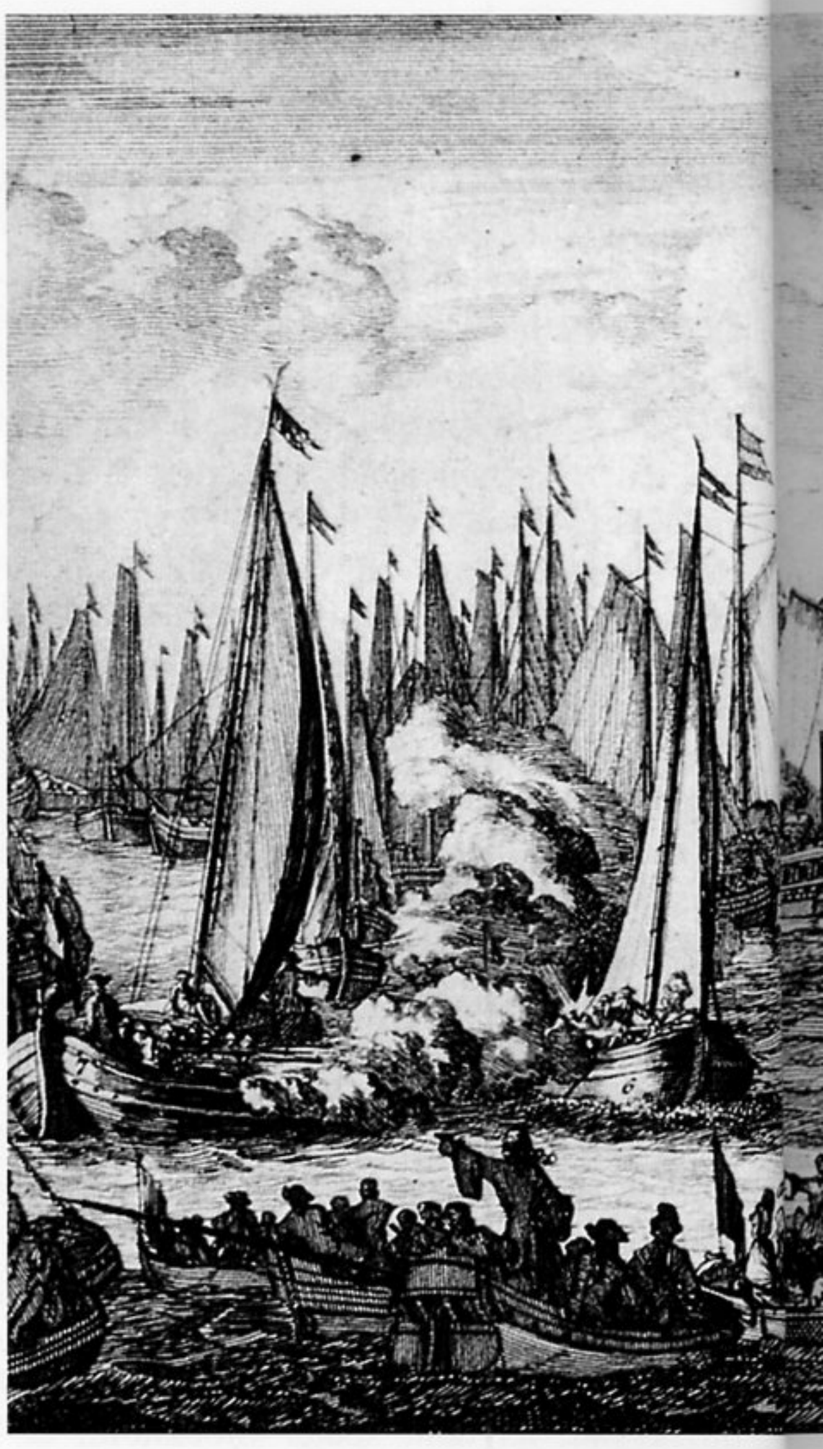
Notwendig waren jetzt neue und bessere Schiffe. Der im 13. Jahrhundert erfundene Achtersteven und die Vorrichtung zur Anbringung des Ruders am Heck, durch die die Ruderpinne ersetzt wurde, waren auch wichtige Schritte für die Entwicklung des heimischen Schiffbaus. Ein wichtiger Schritt war die Aufstellung zusätzlicher Segel am Bug und Heck der Schiffe. Es wurde so die Möglichkeit geschaffen, noch größere Segelschiffe zu bauen, die man »Nef« (lat. Navis – Schiff) nannte. In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, daß auch in der Mitte des 13. Jahrhunderts erstmalig ein Gesetzeswerk erschien, welches die über der Wasseroberfläche notwendige Bordhöhe der Seeschiffe festschrieb.

Nachdem Iwan IV. in der Mitte des 16. Jahrhunderts die Khanate der Astrachaner und der Kasaner Tataren erobert hatte und nach Sibirien vorstieß, sicherte er die östlichen Grenzen des Russischen Reiches und begann sich für die Handelswege auf der Ostsee zu interessieren. Ungefähr um 1569–1570 unternahm er den Versuch, eine Kaperflotte zum Schutz der Handelswege von Narwa aufzustellen. Jedoch fehlten ihm dazu die notwendigen Schiffbauer und das Material, was erforderlich war, um die dafür vorgesehenen Kriegsschiffe zu bauen.

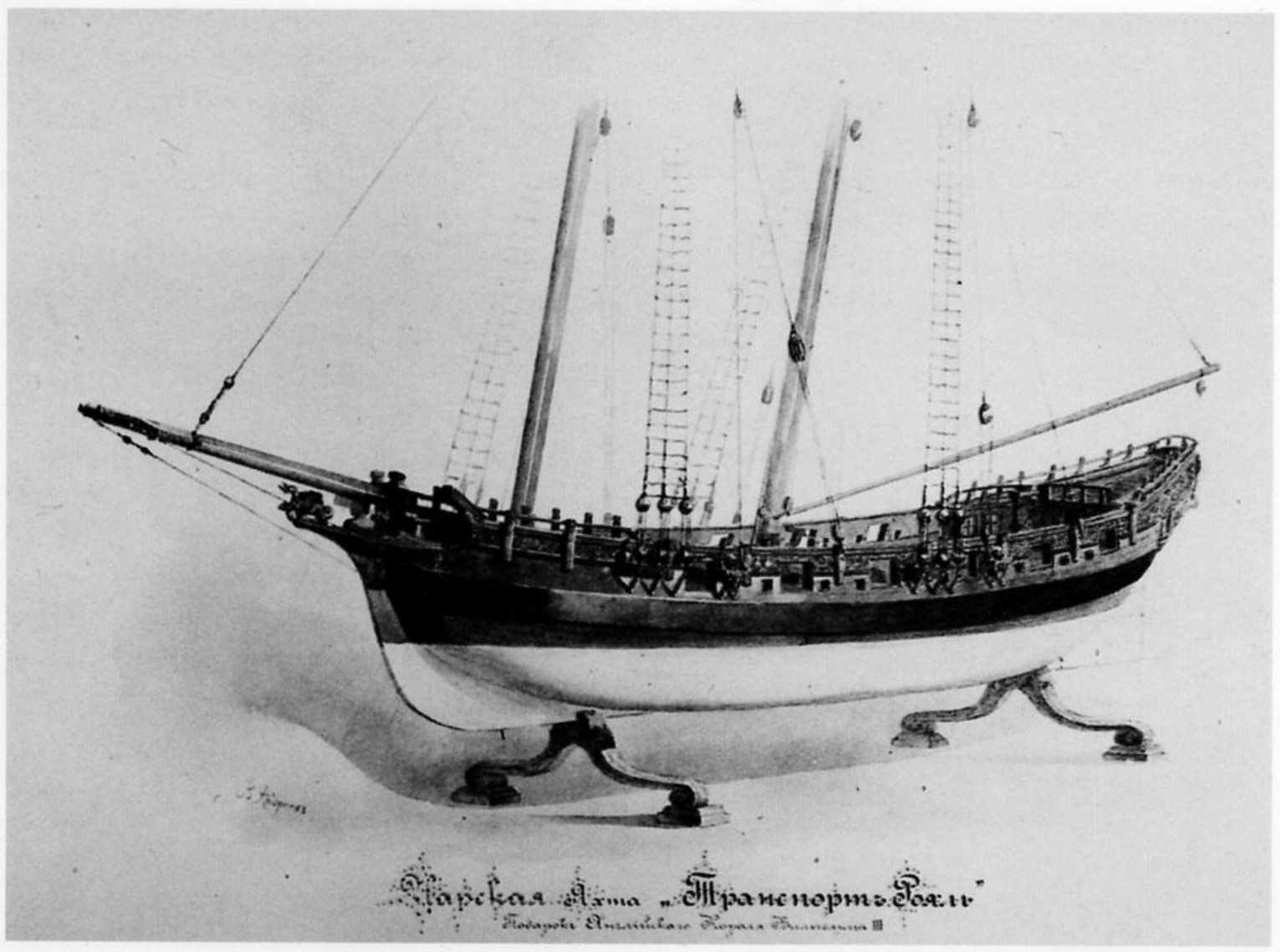
Deshalb entschied sich Iwan »der Schreckliche« zu einem anderen Weg – er warb eine Kaperflotte an. Dieses Vorhaben war nicht schwer zu verwirklichen, da auf den Meeren viele Korsaren ihrem Handwerk nachgingen und nur allzugern in den Dienst eines Staates traten. Die Regierungen vieler Staaten suchten die Dienste dieser kühnen und verwegenen Seefahrer und belohnten sie reich für ihre Tätigkeit im Interesse ihres Dienstherrn.

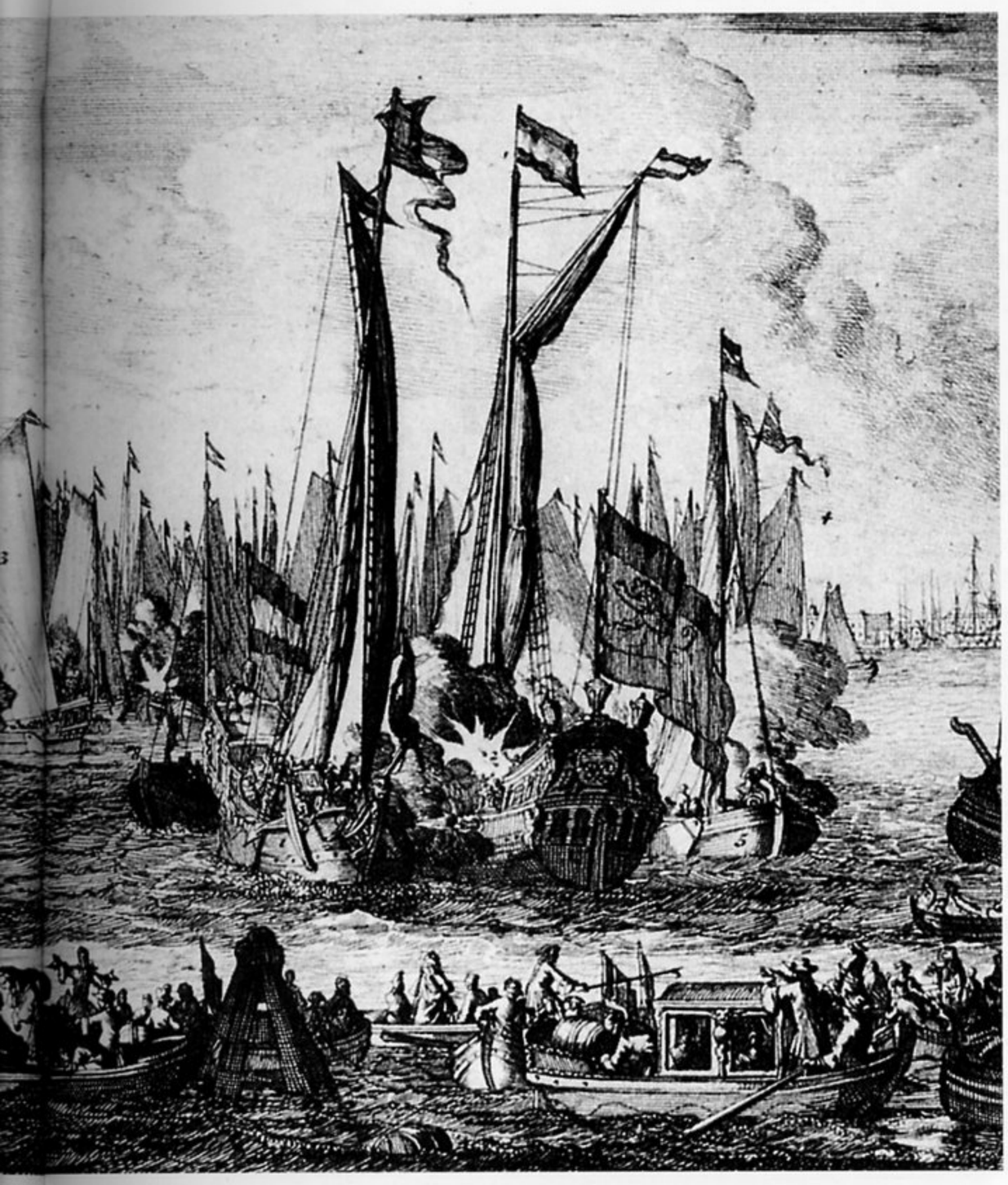
Wie aus historischen Dokumenten zu ersehen ist, erschienen um 1569 auf den Narwer Handelswegen in der Ostsee die ersten Kaperschiffe der Moskauer. Sie wurden angeführt von dem professionellen Korsaren Karsten Rode, der am 30. März 1570 von Iwan »dem Schrecklichen« eine besondere Schenkungsurkunde – den Kaperbrief – erhielt. In diesem Kaperbrief, der sich jetzt im Kopenhagener Staatsarchiv befindet, wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Seehandel vor polnischen Kaperern zu schützen, die mit »räuberischer Gesetzwidrigkeit Schiffe vernichten, Waren plündern und die Wege aus vielen Ländern in unseren Staat für die Kaufleute verschließen«.

Karsten Rode, der auch vom dänischen Prinzen Magnus protegiert wurde, wählte sich als Basis für seine zukünftige Flotte die Stadt Arensburg (Kingissepp) auf der Insel Ösel (Saaremaa) aus. In dieser großen Hafenstadt an der Ostsee fand er einen geeigneten Ankerplatz für seine Schiffe. Ende Juli 1570 hatte Rode – den man bereits den »russischen Admiral« nannte – schon siebzehn Schiffe in seiner Flotte und war damit eine Bedrohung für die Ostseeanliegerstaaten. Jedoch verwehrte man Rußland im 17. Jahrhundert den Zugang zur Ostsee. Die Ursache dafür waren die Niederlagen der russischen Truppen in den Kriegen mit



Die Zaren-Yacht (Modellzeichnung)





Manöver-Seeschlacht auf dem Fluß Ei am 21. August 1697, veranstaltet zu Ehren von Peter I. (Zeichnung von A. Sterck)

dem livländischen Orden, mit Polen und Schweden.

Am 27. Februar 1617 wurde der Frieden zu Stolbowo geschlossen. Durch diesen Friedensvertrag verlor Rußland seine Küstenorte Iwangorod, Jam (Jamburg), Korela (Priosjorsk), Koporje und Oreschek (Petrokrepost) an Schweden.

Durch die Einverleibung Sibiriens und die Eroberung großer Gebiete im Norden und Osten des Landes erweiterten sich im 16. und 17. Jahrhundert die Grenzen des Russischen Reiches. Trotzdem wurde die Entwicklung wirtschaftlicher und kultureller Beziehungen sowie der Handel mit den entwickelten Ländern Europas durch die Trennung Rußlands vom Meer gebremst. Jedoch ungeachtet dessen, daß Rußland nur die eine direkte Verbindung über das Nordmeer zu den westlichen Mächten hatte, blieb der Schiffbau nicht zurück. Auf den Werften im Norden wurden Seeschiffe und an den Flüssen und Binnenseen vorrangig Frachtschiffe gebaut. Das geschah vor allem auf der Nishnegorodskaja, der Kasaner, der Astrachaner und auf anderen Werften.

## *Wie wurde die »Orjol« gebaut?*

In der Flottenliste der russischen Flotte findet sich als erstes Kriegsschiff das Segelschiff *Orjol.* Die Frage, wann und wie die *Orjol* gebaut wurde, was für ein Schicksal sie hatte und welche Spuren sie in der Geschichte hinterließ, sind Fragen, mit denen sich schon seit langem all die beschäftigen, denen die ruhmreiche Marinegeschichte ihres Vaterlandes nicht gleichgültig ist.

Aus den vergilbten Seiten der in den Archiven verwahrten Dokumente und aus einzelnen, veröffentlichten Ergebnissen der Geschichtsforschung kann man sich ein Bild von der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts machen.

Der Nowgoroder Viererrat, zu dessen Machtbereich Weliki Nowgorod, Pskow, Nishni Nowgorod, Archangelsk, Wologda und andere Städte gehörten, erhielt am 19. Juni 1667 eine Order, in der folgende Zarenworte stehen: …»Der Große Monarch Zar und Großfürst Alexei Michailowitsch, Allerhöchster Herrscher von Klein- und Weiß-Rußland, befahl im Dorf Dedinowo im Gebiet Kolomna Schiffe zu bauen für die Entsendung von Archangelsk zum Chwalynskojer Meer (Kaspischen Meer) und diese Schiffbau-Angelegenheit in einem Befehl des Nowgoroder Viererrates dem Bojaren Ofonas Lawrentjewitsch Ordin-Nastschokin, dem Ratsmitglied Gerasim Dochturow, dem Lukjan Golosow und dem Beamten Jefim Jurjew mitzuteilen.«

Diese »bedeutende« und vordem nicht bekannte Angelegenheit wurde nicht zufällig dem Bojaren A. L. Ordin-Nastschokin übertragen. Afanasij (Ofonas) Lawrentjewitsch Ordin-Nastschokin (1605–1680) war ein bekannter Staatsmann und Militär. Seit 1622 befand er sich im Militärdienst, und in den vierziger Jahren begann er sich der Diplomatie zu widmen. Seine geschickte Verhandlungsführung erbrachte dem russischen Staat einige günstige Verträge. Er war es auch, der vorschlug, das erste Kriegsschiff für Rußland zu bauen. Ordin-Nastschokin beauftragte den Holländer I. I. van Sweden, einen schon länger in Rußland lebenden Zugereisten, der auch als Gründer der russischen Post gilt, in Holland geeignete Leute für den Schiffbau zu werben. Auf diese Art und Weise kamen mit den ersten Bauleuten für das russische Kriegsschiff solche ausländischen Experten wie der Kapitän L. Helm, der Schiffbaumeister W. Barentz, der Schiffszimmermann D. Piters, der Meister für Navigationsinstrumente und der Facettierkunst A. Münster. Mit Hilfe von I. I. van Sweden wurde auch der zukünftige Kapitän des Schiffes, D. Butler, geworben. Nach der Einschätzung van Swedens hatte Butler große seemännische Erfahrungen, verstand es, ein Schiff auch unter schwierigsten Bedingungen zu führen, und er beherrschte mehrere Fremdsprachen. Es war deshalb nicht zufällig, daß er mit dem Dienstgrad eines »Kapitäns und Generalsteuermanns« in die russischen Dienste übernommen wurde. In dem mit ihm abgeschlossenen Vertrag wurde er verpflichtet: »Mit seinem Dienstgrad, seiner Majestät dem Zaren ergeben zu dienen und ihm standhaft, gegen jeden Feind Seiner Majestät, sowohl auf den Wasser- als auch auf den Landwegen beizustehen.«

Gute Mitstreiter fand van Sweden für das Schiffbauwesen in Oberst K. van Bukoven und für das Artilleriewesen in Oberstleutnant J. Stark. In vielen Angelegenheiten stützte sich van Sweden auch auf den Russen Sawin Jakowlew, der ihm von Ordin-Nastschokin persönlich empfohlen wurde. Keiner kannte die Plätze, an denen die Schiffe gebaut werden sollten, besser als Jakowlew, der deshalb auch die Bauleute bei der Auswahl des Schiffbauholzes zu unterstützen hatte. Am 30. August 1667 wur-

den zu der »Schiffbauangelegenheit« auch der Adlige Jakow Leontjew, ein Sohn Polujektows, sowie der Kanzleibeamte Stepan Petrow berufen. Bald danach wurden alle diese Leute, mit Ausnahme van Swedens, der in Moskau verblieben war, in Dedinowo ermordet.

Dedinowo, früher auch Dedilowo oder Dednowo, wurde nicht zufällig das Zentrum für den Bau des ersten Kriegsschiffes. Es war eines zu dieser Zeit üblichen Gutsdörfer und lag unweit der Stadt Kolomna am linken Ufer der Oka und der Einmündung der Moskwa. Die Wahl fiel deshalb auf diesen Ort, weil sich zum einen hier genügend Holz und schiffbare Wasserwege befanden und zum anderen es nicht weit bis zur Hauptstadt des Landes war.

Schon nach kurzer Zeit schickte van Sweden eine Bittschrift an den Nowgoroder Viererrat. In diesem Schreiben bat er um die Entsendung von 30 Zimmerleuten, 4 Schmieden, 4 Feuerwerkern und um die Ausrüstung des Schiffes mit Waffen und Versorgungsgütern. Dazu waren aufgeführt: »8 sechspfündige Geschütze, 4 vierpfündige Geschütze, 40 Musketen, 40 Paar Pistolen, 40 Streitäxte, 14 Säcke zum Tragen des Pulvers und der Kanonenkugeln, 16 hölzerne oder blecherne Kästen für den Transport der Treibladungen für die Kanonen … «

In diesem Schreiben nannte er auch die Abmessungen des Schiffes. Er schrieb: »Aber das Schiff wird eine Länge haben von elf Sashen und einen halben (1 Sashen = 2,134 m) und eine Breite haben von drei Sashen, wie sie staatlich veröffentlicht wurden.«

Nur unter großen Schwierigkeiten fand man die erforderlichen Zimmerleute. Das notwendige Holz bekam man im Gebiet Wjasemski des Kikinsker Amtsbezirks beim Gutsbesitzer Wojeikow – 600 Bretter von drei Sashen. In Kaluga erhielt man bei Handwerkern 120 Kiefernbalken von neunzehn Sashen, in Kolomna 25 Baumstämme von 25 Sashen Länge sowie 20 drei, 2 zwölf und 152 acht und neun Sashen lange Kiefernbretter. Gleichzeitig beschaffte man beizeiten Hanf für das Tauwerk und die Leinen, Holzteer, Teer, Schwefel, Kessel zum Teerkochen und die für die Befestigung notwendigen Eisenteile. Die Beschaffung des Materials und den Verlauf der Arbeiten kontrollierte der Zar persönlich. In Übereinstimmung mit seinem Erlaß kam »das allerbeste Eisen« aus den Fabriken des Industriellen Marselis. Im Zusammenhang mit der Nennung dieses Namens sei eine kleine Abschweifung gestattet.

Zum Ende des 16./Anfang des 17. Jahrhunderts wurde die gesamte Artilleriebewaffnung Rußlands hauptsächlich über Archangelsk aus Holland eingeführt. Der Zar mußte für die Bewaffnung bedeutende Summen bezahlen. Als sich deshalb im Jahre 1632 der holländische Kaufmann Winius an den Zaren mit der Bitte wandte, in der Nähe von Tula eine Fabrik für »den Guß verschiedener gußeisener Gegenstände und für die Fertigung von Eisen aus Gußeisen nach einer ausländischen Methode« zu bauen, erhielt er dazu die Erlaubnis des Zaren. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen für den Aufbau der berühmten Tulaer Waffenfabrik. Eine ähnliche Genehmigung erhielten später der gebürtige Hamburger Masalis und der Holländer Akema. Sie errichteten neue metallurgische Werke, wobei bereits 1662 Marsalis die größeren Anteile besaß. Die Werke von Marsalis übernahm später dessen Sohn und danach sein Enkel.

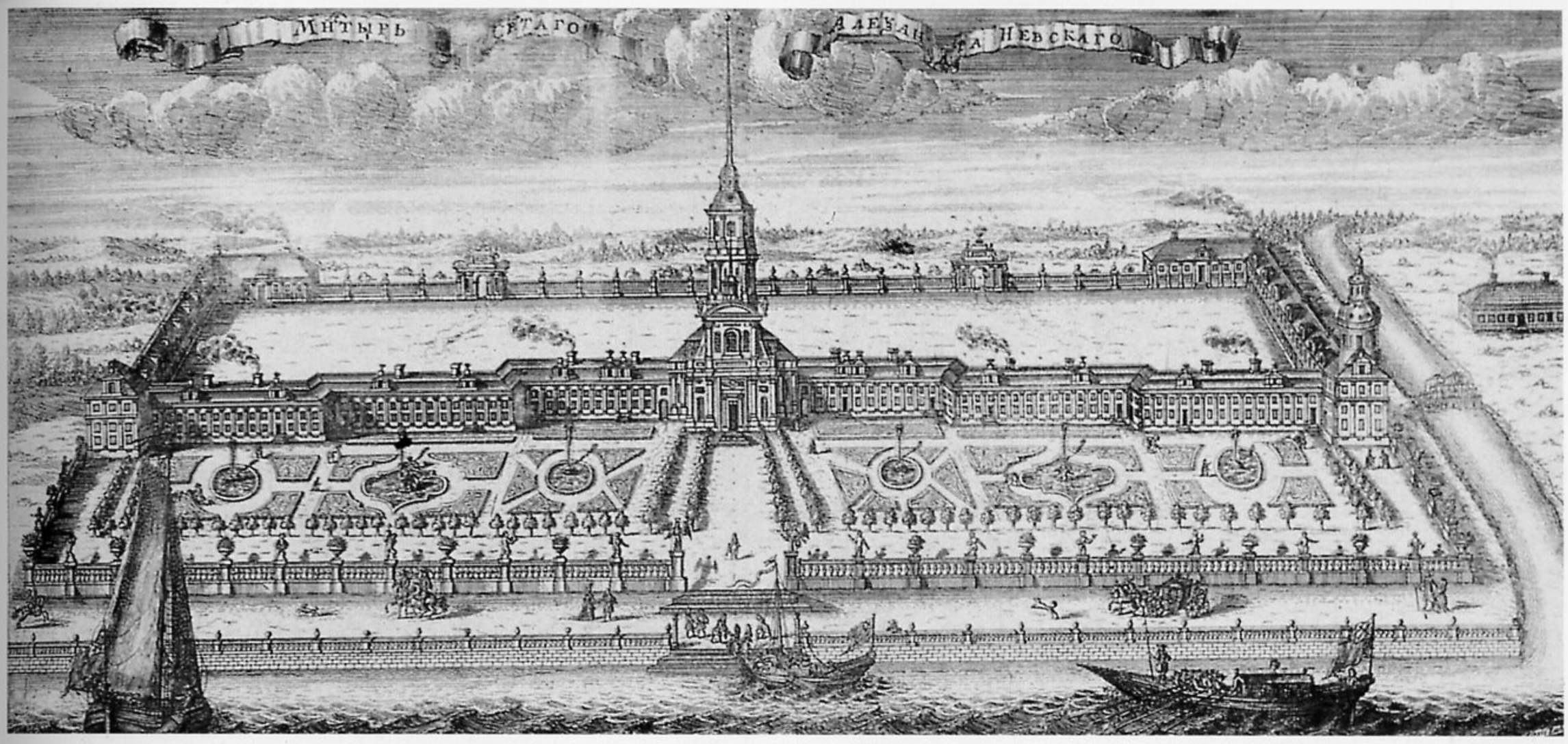
Aus Moskau schickte der Zar strenge Anweisungen an die Adresse von Polujektow, der bereits in Dedinowo mit der Arbeit begonnen hatte. In seinem Schreiben hieß es: »Der Bau der Schiffe ist zu beschleunigen und auf die Zimmerleute ist zu achten, damit sie nicht bummeln und die Schiffe bis zum Frühjahr vollständig fertig werden.« Polujektow antwortete darauf: …»das Schiff und die Yacht werden gebaut. Boden und Bordwände des Schiffes sind aufgelegt und die Krummhölzer (Spanten) sind eingesetzt und oben auf dem Schiff sind die Decksbalken aufgelegt.« Aber leider verlief nicht alles so glatt, wie es sich der russische Zar und der Vollstrecker seines Willens, Polujektow, wünschten. Das dringend benötigte Holz wurde vom Erzbischof Illarion, in dessen Besitzungen es sich befand, nicht schnell genug abtransportiert.

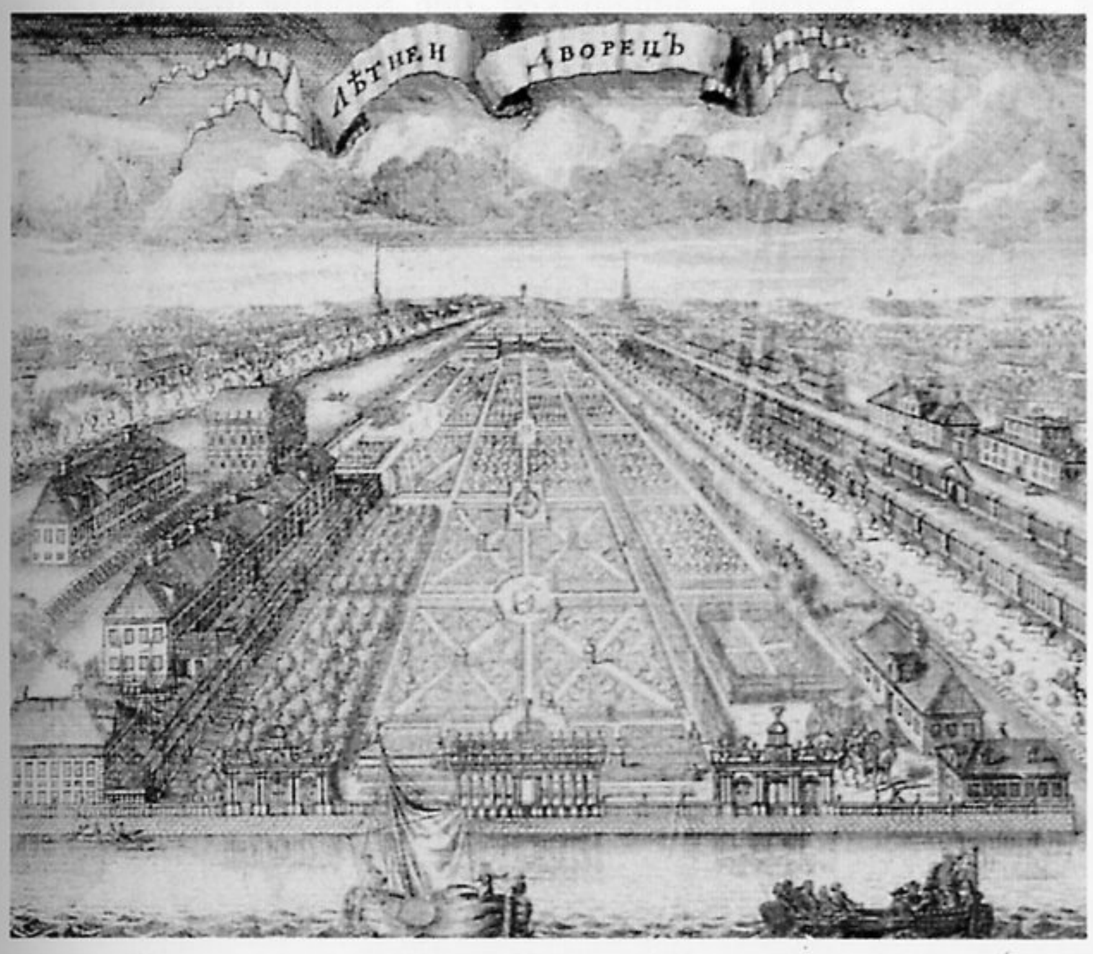
Marselis »vermerkte«, daß sich die erforderlichen Eisenwaren weder bei ihm noch im Amt Puschkarsk befanden, ebenso gab es keine Handwerker, die diese Waren herstellen konnten. Der Bischof von Kolomna Schurow, der verpflichtet war, 500 Rubel für den Bau bereitzustellen, berief sich auf leere Kassen und hatte keine Eile, das Geld zu überweisen.

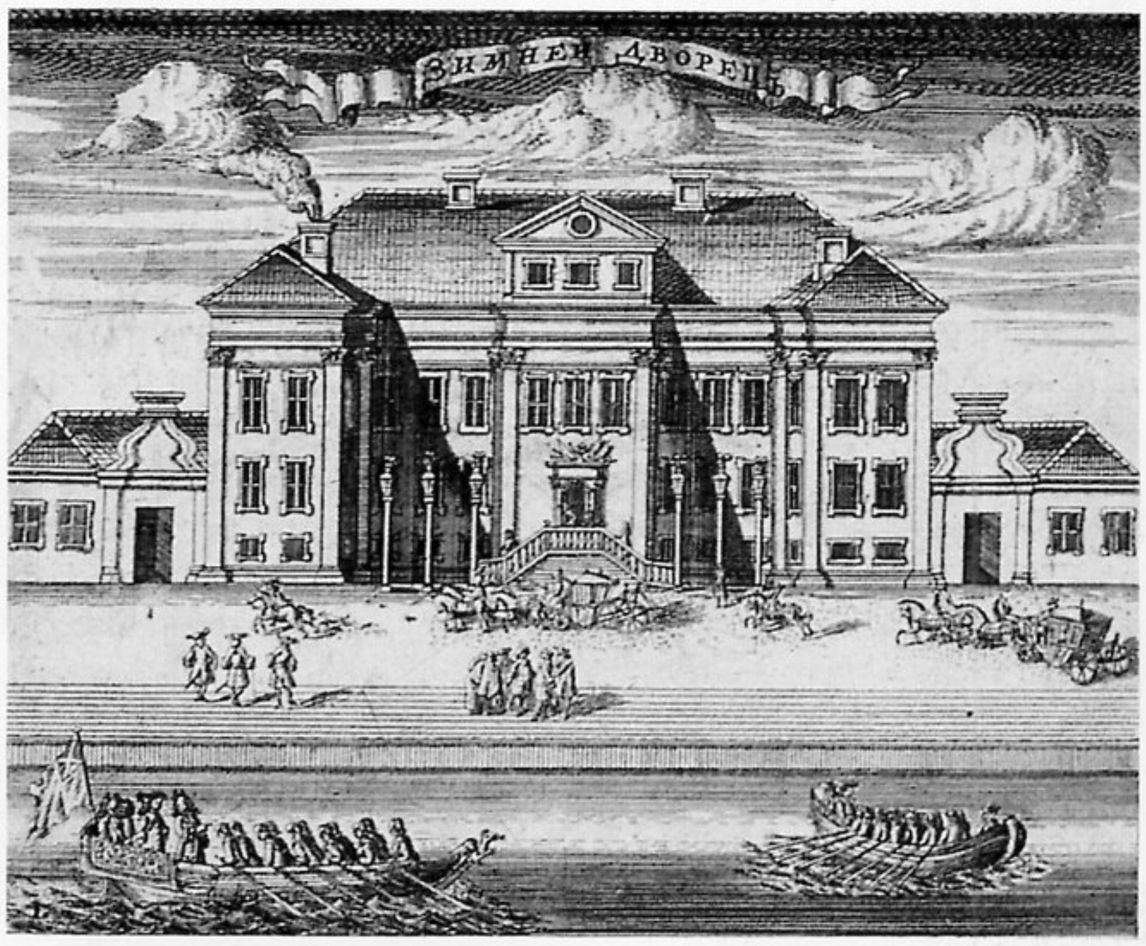
Es reichte auch nicht an Zimmerleuten. Polujektow war gezwungen, über all diese Nöte dem Zaren zu berichten. Danach folgte ein neuer Erlaß, in dem der Zar kategorisch forderte, den Bau der Schiffe zu beschleunigen und seine Anordnungen zu befolgen.

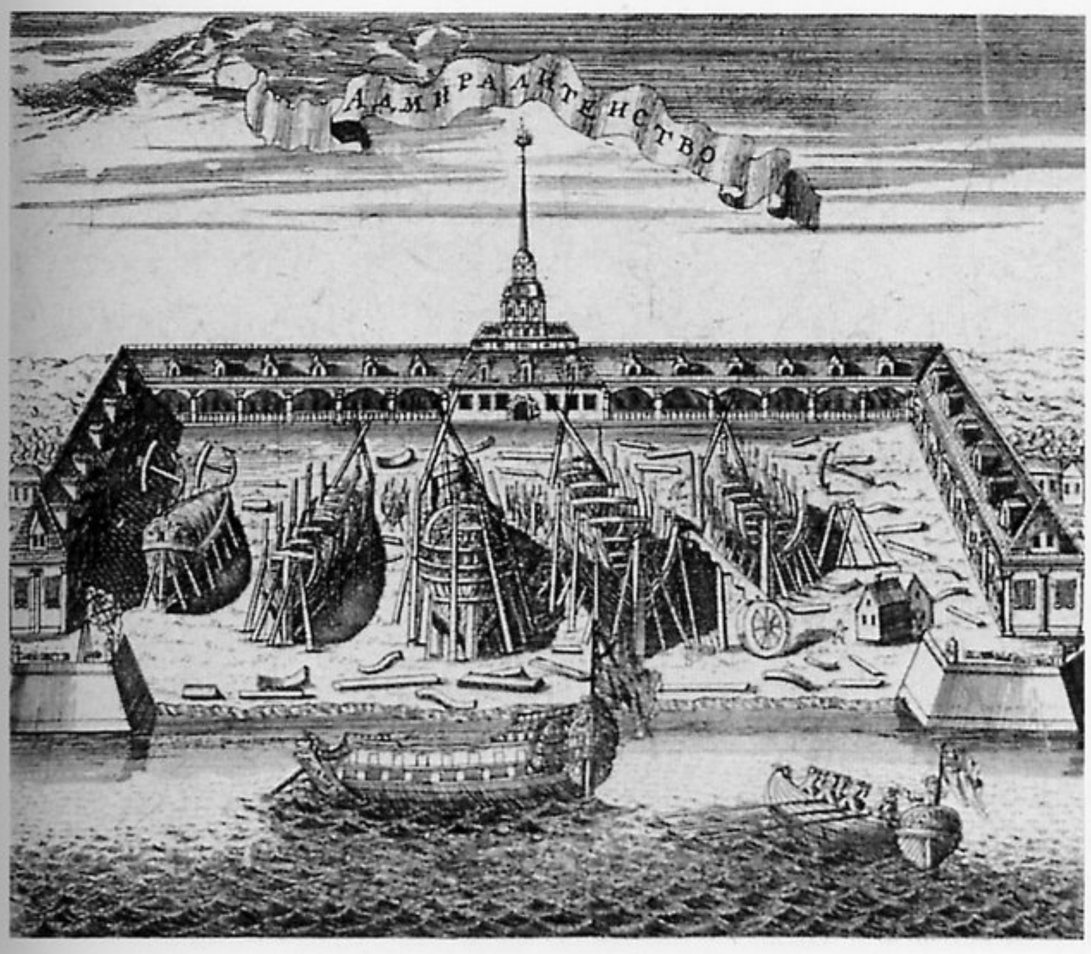
Grundsteinlegung für die Sankt Petersburger Festung durch Peter I. (Gravüre, Maler L. Scharlem)

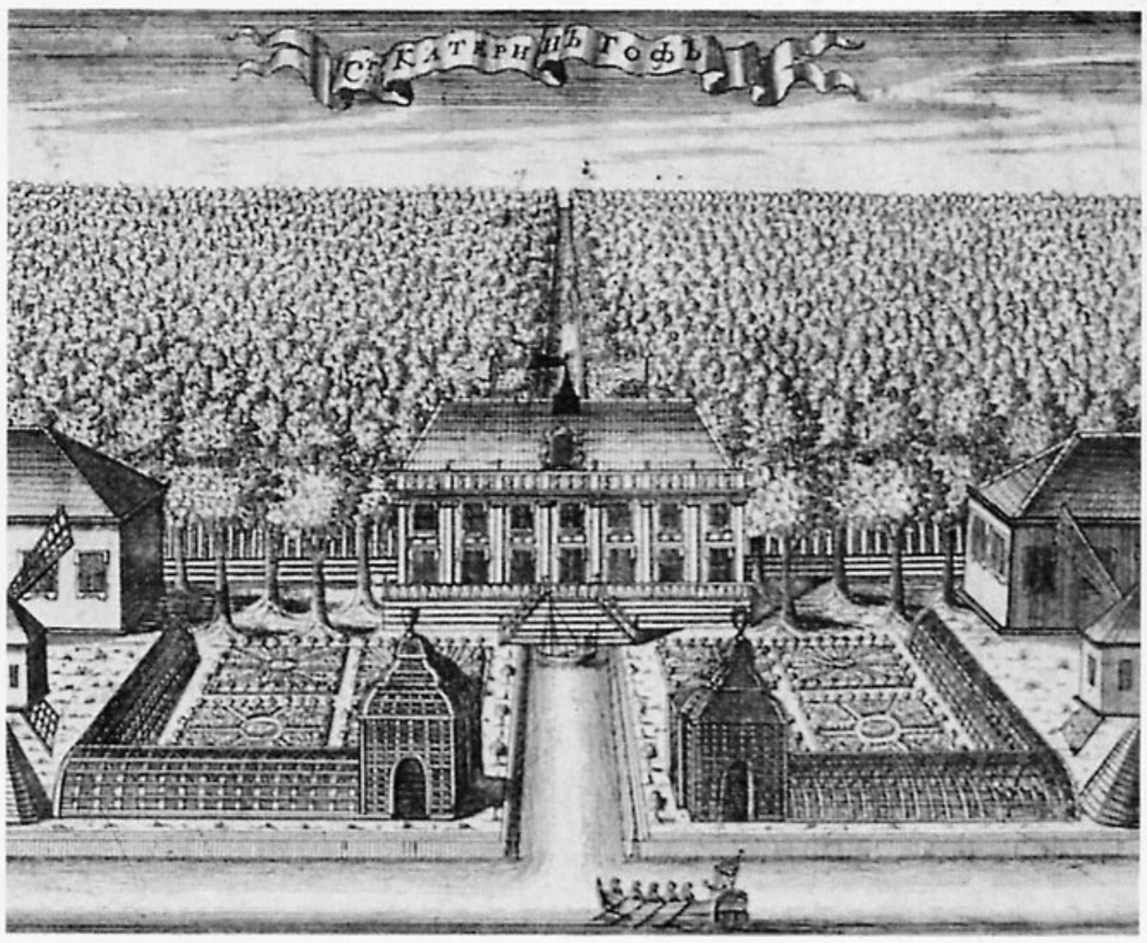
Das Sankt Petersburger Arsenal und vier Ansichten von Sankt Petersburg (Maler A. F. Subow/1716–1717, Gravüre)


МИТЫРЬ СВЯТАГО АЛЕКСАНДРА НЕВСКАГО


ЛѢТНІЙ ДВОРЕЦЪ


ЗИМНІЙ ДВОРЕЦЪ


АДМИРАЛТЕЙСТВО


СВ: ЕКАТЕРИНЪ ГОФЪ

Jedoch nahmen die Schwierigkeiten trotz der hartnäckigen Forderung des Zaren – »damit die Schiffbau-Angelegenheit nicht zum Stillstand kommt« – weiter zu. Das Amt des Großen Palastes (der Staatskanzlei) teilte mit, daß es unmöglich sei, zusätzlich Zimmerleute zu entsenden. Auch das Puschkarsker Amt antwortete, daß der einzige bei ihnen vorhandene Schmied aus der Geschützwerkstatt damit beschäftigt war, den Glockenklöppel für die Uspenkier-Glocke anzufertigen, »da an seiner Stelle niemand den Glockenklöppel anfertigen kann«. Das Zeugamt entsandte nicht einen Graveur, keinen Maler und keinen Drechsler. Der Bischof von Kolomna stellte von seinen 32 Seilern nur 8 zur Verfügung.

Ungeachtet dessen überwandt Polujektow auch die unmöglichsten Schwierigkeiten und sandte am 26. Mai 1668 dem Zaren die Mitteilung: »Das Schiff ist vom Stapel gelaufen und wird im Wasser fertig gebaut. Die Yacht und das Beiboot folgen in kürzester Zeit.« Dies war in Rußland die allererste Meldung über den Stapellauf eines einheimischen Kriegsschiffes.

Auch nach dem Stapellauf wurde die Arbeit nicht weniger, auch der Widerstand gegen den Bau nahm nicht ab. Einen Monat, nachdem das Schiff im Wasser schwamm, schlug Polujektow abermals Alarm: »Das Schiff steht vor der Fertigstellung«, schrieb er dem Zaren, »aber wir haben keine Maler und Graveure, es kann niemand die Wände streichen und die Krone schnitzen, auch die Masten können nicht aufgestellt werden, da keine Hebezeuge vorhanden sind.« Erst Ende Juli kamen endlich ein Graveur für die Holzschnitzerarbeiten sowie ein Ikonenmaler und ein Drechsler. Sie fingen sofort mit den letzten Arbeiten an, schnitzten und vergoldeten die Ausschmückungen am Heck des Schiffes. Am Bug des Schiffes wurde an Stelle des vorgesehenen Adlers und der Zarenkrone jetzt ein Löwe eingeschnitzt.

Ende August waren die hauptsächlichsten Arbeiten abgeschlossen. Zusammen mit dem Schiff waren die Yacht, zwei Beiboote und noch ein Boot fertiggestellt. Polujektow meldete dem Zaren die Bereitschaft des Schiffes und die Zweckmäßigkeit seiner Überwinterung in Dedinowo.

Jedoch entschied der Zar, das Schiff nach Nishni Nowgorod zu schicken. Die Überführung konnte jedoch trotzdem nicht erfolgen, da zum Ende des Sommers die Wassertiefe der Oka zu niedrig war. Ordin-Nastschokin wollte jedoch eine Überwinterung des Schiffes in Dedinowo auf jeden Fall vermeiden und ersuchte den Bischof von Kolomna, zusätzliche Kräfte bereitzustellen. Mit deren Hilfe wollte man am 1. November unter allen Umständen das Schiff nach Nishni Nowgorod überführen. Jetzt galt es auf Hochwasser zu warten, aber bis Ende Oktober war kein Ansteigen der Wassertiefe der Oka zu bemerken. Am 4. November kam der Frost, und auf der Oka trieb Eis. An eine Überführung war nicht mehr zu denken. Man konnte das Schiff nur noch an einen sicheren Ort legen und das Frühjahr abwarten.

So dauerte der Bau des ersten russischen Kriegsschiffes, unter Berücksichtigung der Vorbereitungsarbeiten, 14 Monate. Am 14. November 1667 wurde es auf Kiel gelegt, und am 25. Mai 1668 war der Stapellauf. Was stellte dieses erste russische Kriegsschiff eigentlich dar? Die Historiker ordnen dieses Schiff einem zur damaligen Zeit in den Niederlanden beheimateten Schiffstyp, der unter dem Namen Fleute oder auch kleine Fregatte bekannt war, zu. Die Wasserverdrängung dieser Schiffe betrug 300–800 Tonnen. Für die *Orjol* können nach den Angaben von I. I. van Sweden folgende Abmessungen angenommen werden: Länge zwischen den Loten 23,7 m, Länge in der Konstruktionswasserlinie 25,5 m, Breite über alles 6,3 m, Konstruktionstiefgang ca. 2 m, aber 2,5 m in See bei voller Zuladung. Die *Orjol* hatte eine für die damalige Zeit übliche Takelage, die aus Rah- und Klüver-Segeln bestand. Die Bewaffnung bestand aus 22 Geschützen mit einem Kaliber von zwei bis fünf Pfund. Die Yacht war mit sechs Einpfündern bewaffnet. Außer den Kanonenkugeln wollte man zusätzlich 200 Wurfgeschosse auf die Schiffe geben.

Aus Amsterdam kommend, traf Mitte November 1668 in Moskau der Kapitän des Schiffes, Butler, mit 15 in seinen Diensten stehen Holländern ein. Er sah am 2. März 1669 zum ersten Mal das russische Kriegsschiff und war mit dem, was er sah, zufrieden. Nachdem er in Moskau angekommen war, meldete er, daß das Schiff und die Boote vollauf für die Seefahrt im Kaspischen Meer geeignet seien.

Am 21. März reiste Polujektow mit Handwerkern nach Dedinowo, um das Schiff für seine Reise vorzubereiten. Sie führten notwendige Instandsetzungen durch und rüsteten das Schiff mit Instrumenten und anderem Zubehör aus. Am 7. Mai begann die Reise des kleinen Geschwaders, angeführt von *Orjol,* nach Nishni Nowgorod.

Über dem ersten russischen Kriegsschiff wehte eine dreifarbige Flagge. Die Farben Weiß, Blau und Rot, die auch im Stadtwappen Moskaus enthalten waren, waren die Farben dieser Flagge. Die Grundlage für die Flagge war die Truppenfahne der Strelitzen – ein rechteckiges Fahnentuch, welches längs und quer durch blaue Streifen geteilt war und dessen so entstandene vier Felder diagonal versetzt weiß und rot waren, wobei das obere Feld am Liek weiß und das untere Feld rot war.

Nachdem man endgültig alle Geldausgaben zusammengezählt hatte, stellte man fest, daß »…das Schiff, die Yacht, zwei Schaluppen und ein Boot mit ihrer gesamten Schiffsausrüstung, den Vorräten und dem Verpflegungsgeld für die Beschaffung 9021 Rubel, 25 Dreikopekenstücke und 2 halbe Denga (1 Rubel = 200 Denga) erforderten«.

In Vorbereitung auf die Überfahrt hatte Butler aus den Niederlanden eine Seekarte des Kaspischen Meeres und andere erforderliche Navigationsinstrumente mitgebracht. Dazu gehörten: Sanduhren für die halbe Stunde (1 Glas) und für 6 Stunden, kupferne Pendel zum Überprüfen der Ganggenauigkeit der Sanduhr für das Glasen (halbstündl. Schlagen der Schiffsglocke), ein »Astronomischer Kreis«, der bestimmt war zur Messung der Sonnenhöhe auf See.

Aus Nishni Nowgorod lief das Schiff nach Kasan und von dort nach Astrachan. Für diese Überfahrt wurden zweieinhalb Monate benötigt. Untiefen und Stürme behinderten diese Fahrt, vier Anker gingen verloren. Dann lag das Schiff neun Monate in Astrachan zur Ergänzung seiner Vorräte.

Astrachan, das sich zu dieser Zeit inmitten des von Stepan Rasin angeführten Bauernkrieges (1670–1671) befand, wurde der letzte Hafen der *Orjol.* Es besteht die Annahme, daß die *Orjol* und die anderen Schiffe von den Aufständischen verbrannt wurden. Dies ist jedoch umstritten. Eine andere Behauptung geht davon aus, daß die Aufständischen das Schiff nicht angegriffen haben, sondern daß es seine letzten Jahre im Kutumer Nebenarm der Wolga verbrachte, wo man es noch im Jahre 1678 im halbzerstörten Zustand gesehen haben will. Welche Version die richtige ist, kann man schwer sagen. Wichtig ist jedoch etwas anderes – mit der *Orjol* begann der Aufbau der Kriegsflotte Rußlands.

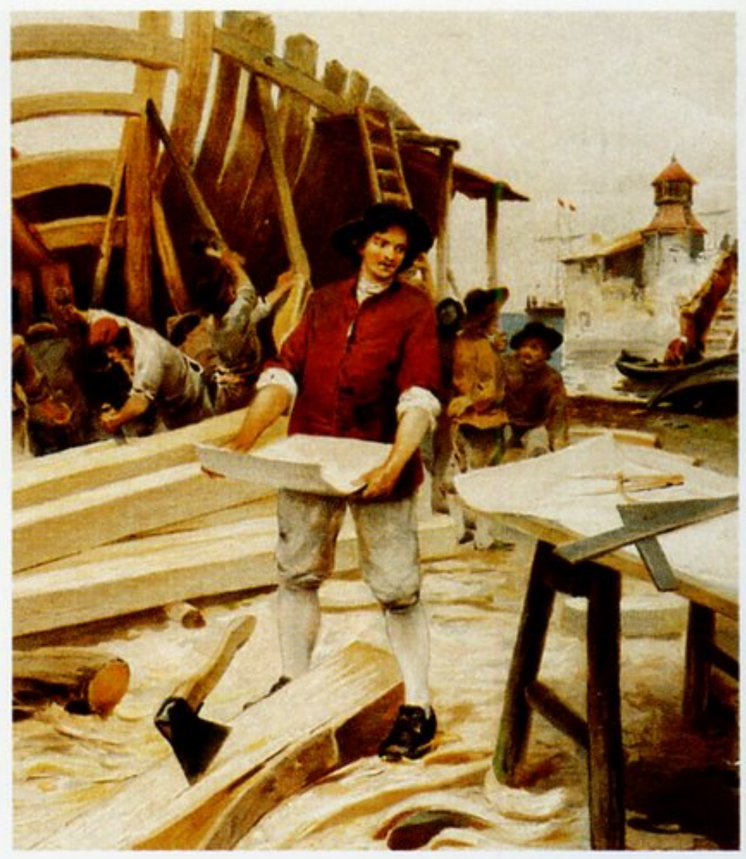
In seinem Vorwort zum See-Reglement (Vorschrift für den Dienst an Bord) des Jahres 1720 schrieb Peter I.: »Der Schiffbau entwickelte sich bei uns so ungewöhnlich, daß man kaum etwas von ihm hörte … Dem Zaren Aleksei kam es in den Sinn, und er unternahm den Versuch des Schiffbaus und der Navigation auf dem Kaspischen Meer … Und wenn auch dieses vaterländische Vorhaben nicht gelang, ist es doch ein ewiges Ruhmesblatt … Aus diesem Anfang entstand wie aus einem Samenkorn unser heutiges Seewesen.«

Pomorski Kotsch (16./17. Jh.) Rekonstruktionsmodell im Maßstab 1:50 (M. B. Tschernakow 1956)

Das mit 90 Geschützen bewaffnete dreideckige Linienschiff *Lesnoje* 1718 (Maler M. S. Semjonow)

Die Erstürmung der Stadt Berdaa während des Feldzuges der Russen am Kaspischen Meer (943/44)

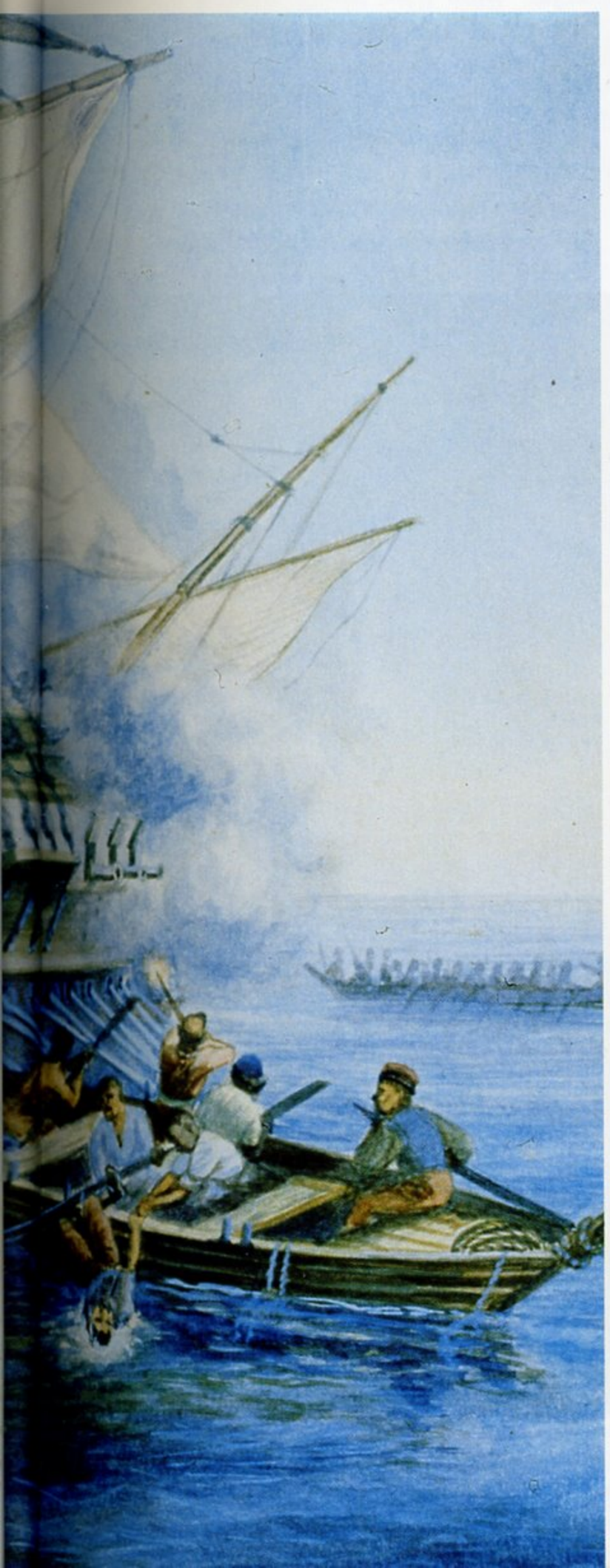
Peter der Große – der Begründer der russischen Flotte (Maler: Kneller)



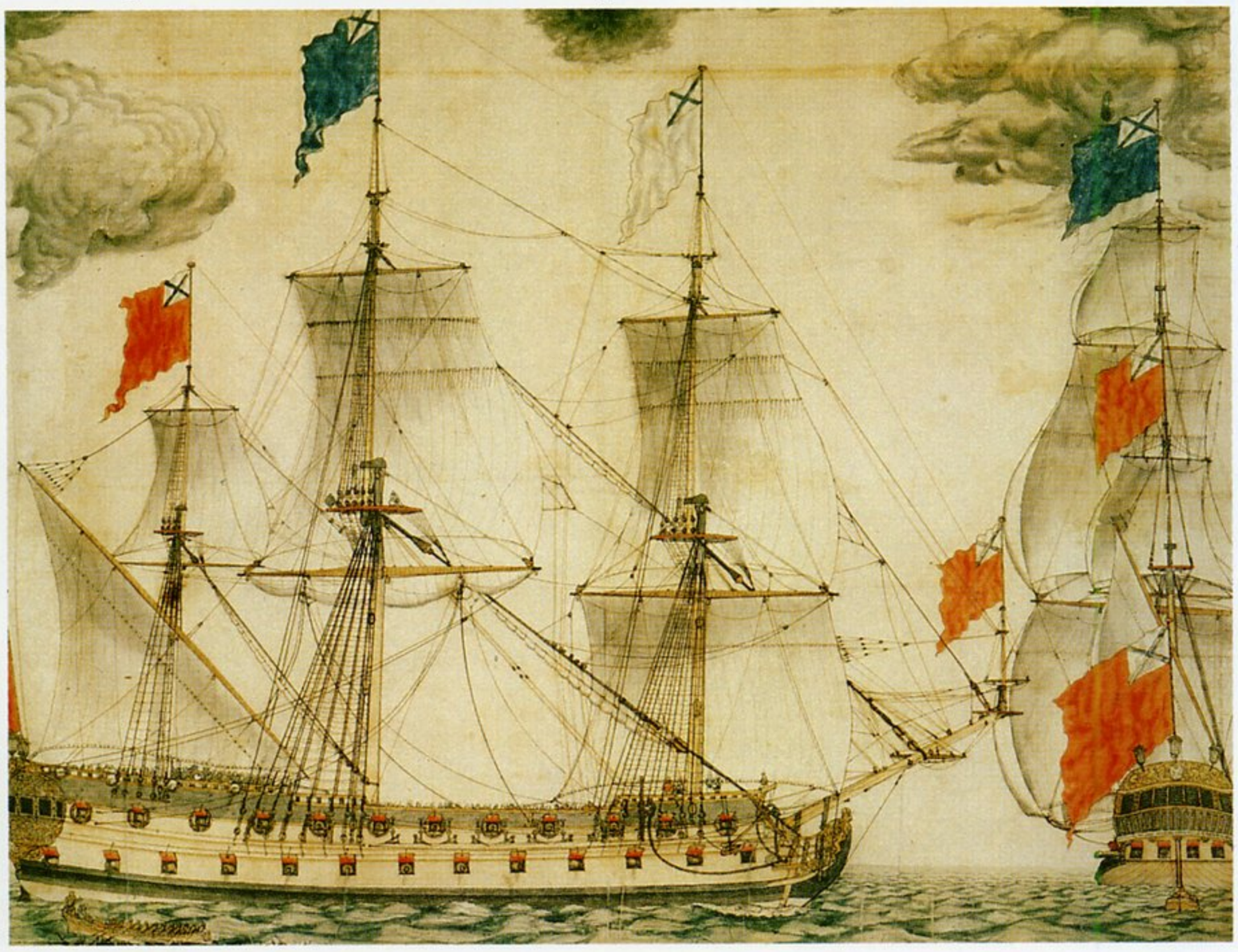
Peter I. erlernt den Schiffbau in Zaandam/Holland (Lithographie von K. Lebedew)

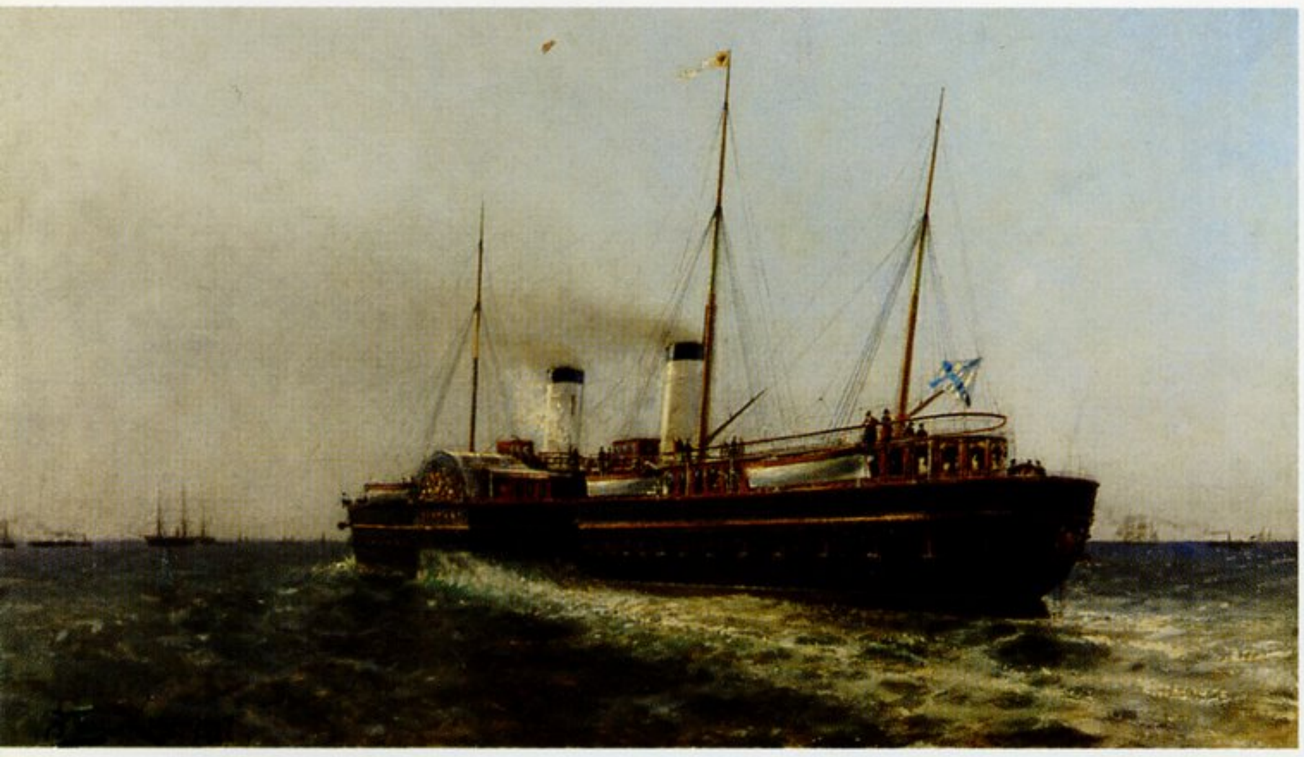
Abbildung unten:
Überfall der Saporosher auf ein türkisches Schiff im Schwarzen Meer (17. Jahrhundert)

Ein mit 110 Geschützen bewaffnetes dreideckiges Linienschiff gegen Ende des ersten Viertels des 19. Jahrhunderts. Eines der Projekte der Linienschiffe des Typs *Imperator Peter I.*, die von 1827–1829 von dem Schiffbauer I. F. Isakow gebaut worden waren. Es hatte eine geringere Längskrümmung der Seitenverstärkungen sowie eine verbesserte Schiffsarchitektur des Bugteils und Mastwerkes (Miniaturmodell aus Edelholz und Elfenbein/Maßstab 1:240)

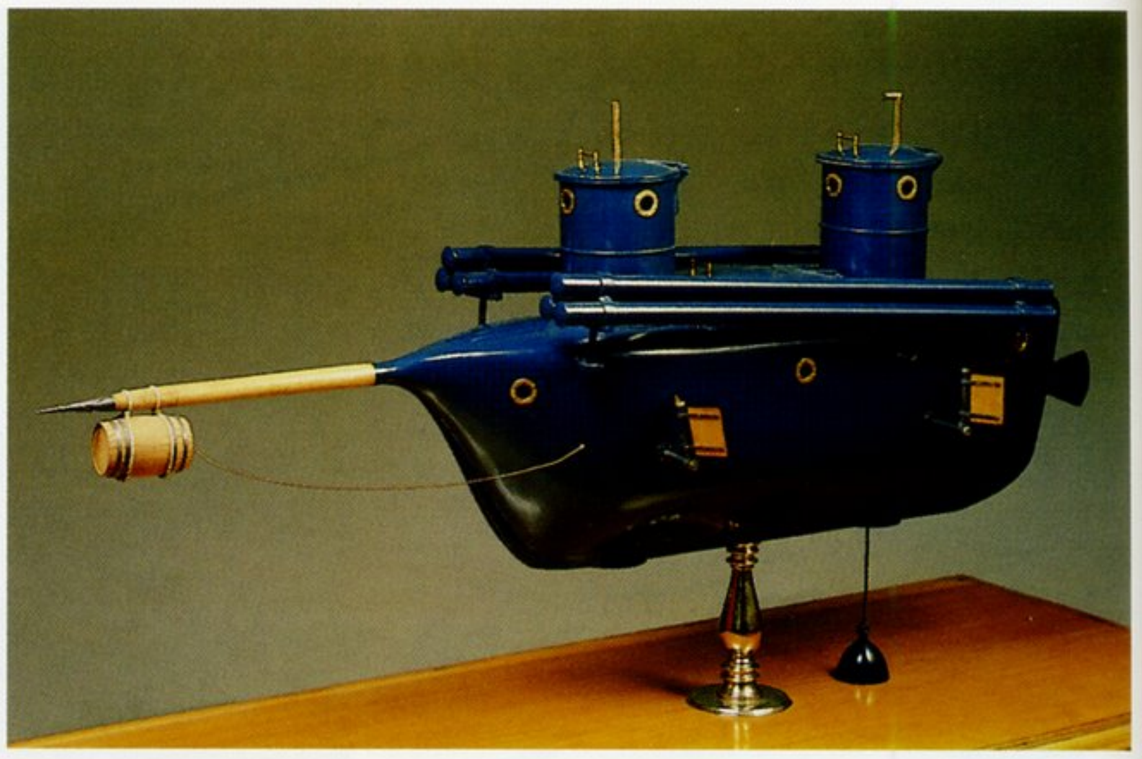


Zeichnung des Linienschiffes *Goto Predestinazija* von 1700. Es besaß 58 Geschütze



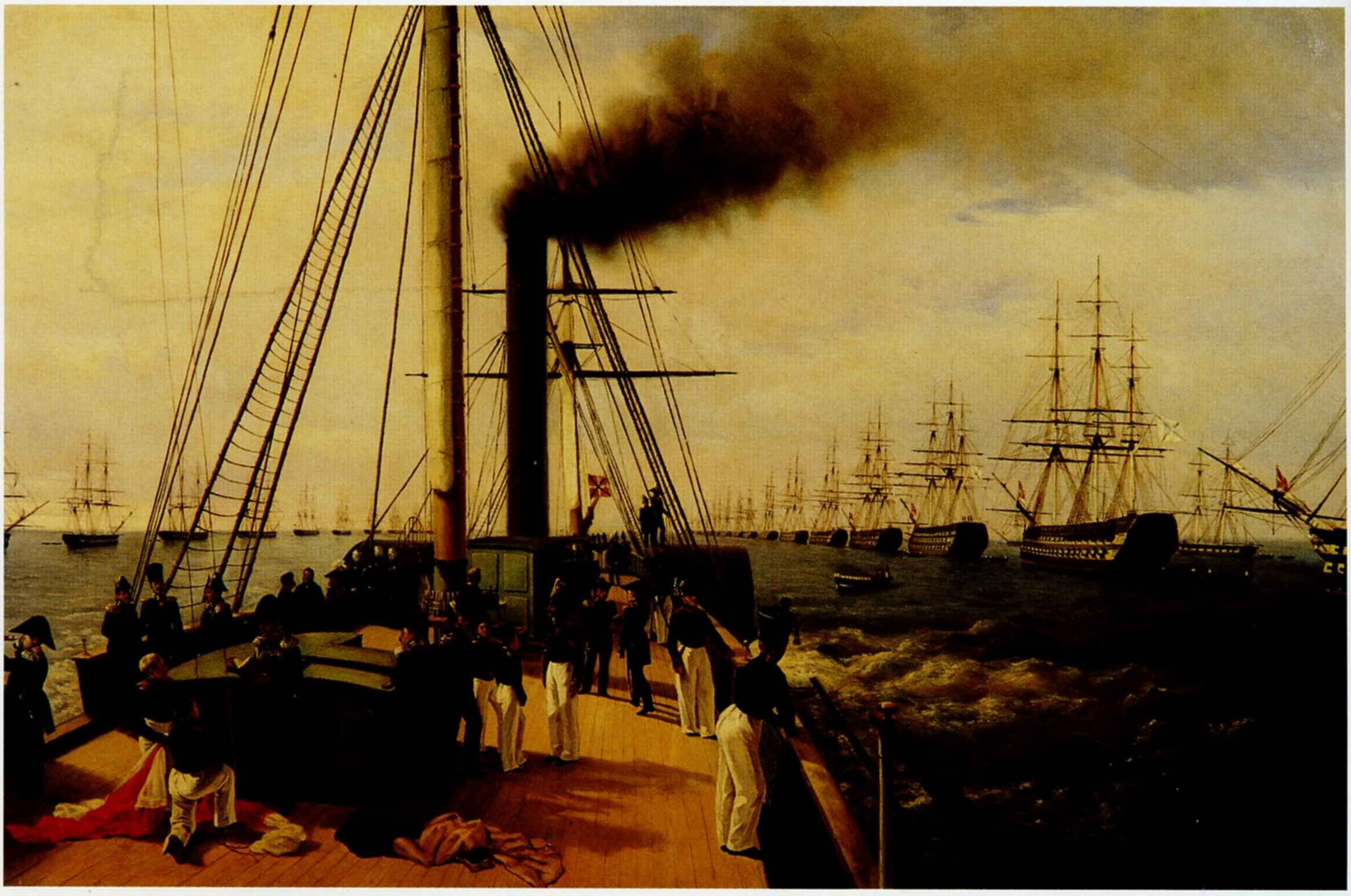


Die Dampfyacht *Dershawa* des Zaren, 1887 (Maler A. P. Alexejew)



Das Unterseeboot von Schilder. Auf diesem Boot wurden zum ersten Mal auf der Welt Raketen von Bord gestartet. Die Raketen waren an der Bordwand in zwei dreirohrigen Gestellen untergebracht. Gestartet wurden sie mit Hilfe elektrischen Stromes. Eine Mine (Torpedo) wurde an eine Harpune gehängt, deren Schaft am Bugspriet befestigt war. Von der Mine führte ein Kabel zu einer galvanischen Batterie im Boot (Modell im Maßstab 1:10)

Parade der Baltischen Flotte Mitte des 19. Jahrhunderts (Maler A. P. Bogoljubow)



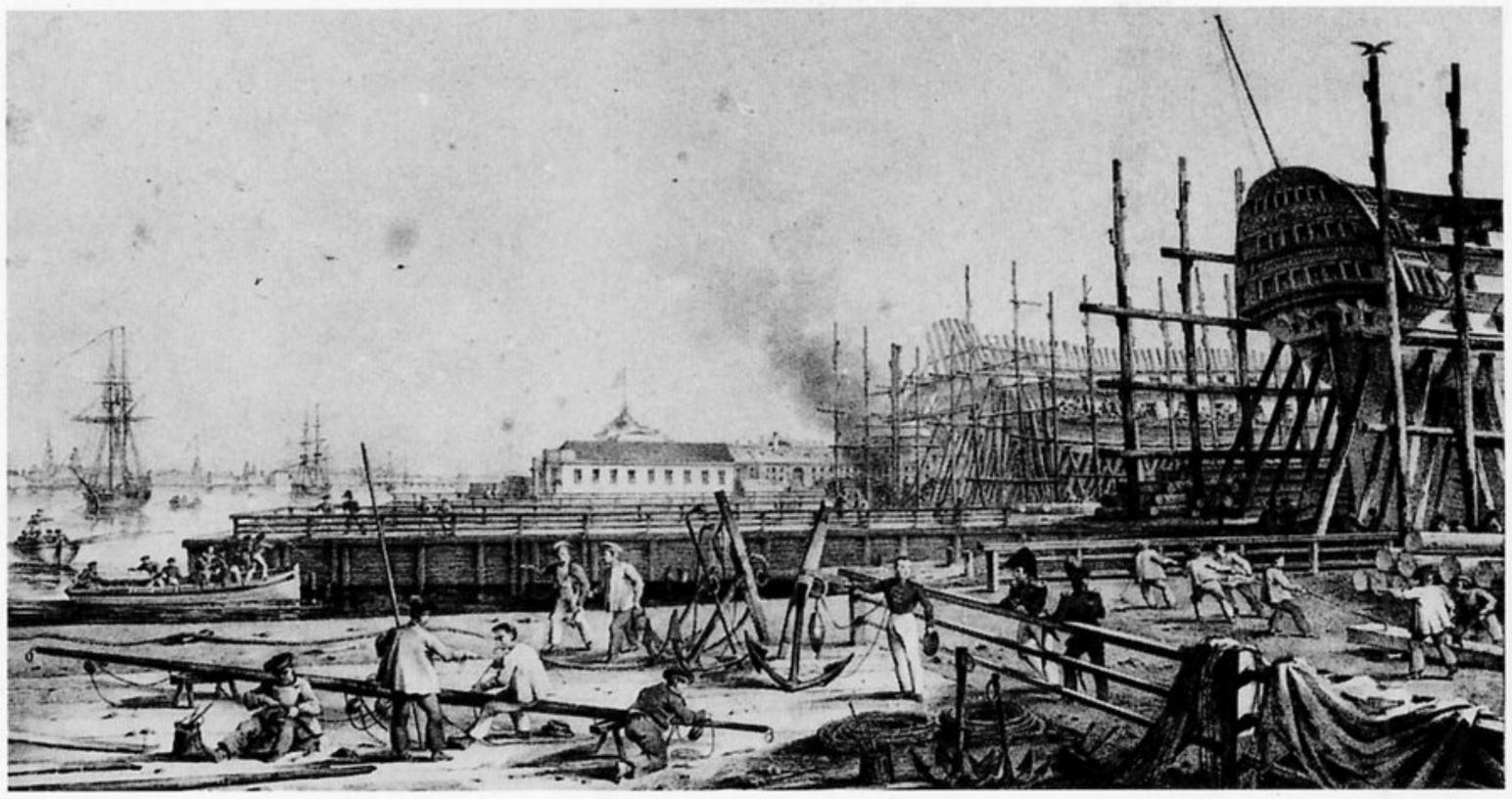
# *Die ersten Werften Rußlands*

»Am 11. Juli..., wir sind in der bemerkenswerten Stadt Nishni, oder auch Nishni Nowgorod eingetroffen. Hier haben wir uns augenblicklich... zu unserem dort gebauten Schiff *Friedrich* begeben. Dieses Schiff hat der Schiffbauer Michael Kordes mit Hilfe russischer Zimmerleute aus Kiefernholz gebaut. Es hatte eine Länge von 120 Fuß (1 Fuß = 0,3048 m), besaß 3 Masten und einen flachen Boden, setzte nur 7 Fuß tief ins Wasser ein und hatte 24 Riemen. Es war besonders für die Verwendung auf der Wolga konstruiert, damit wir in der Lage waren, die Sandbänke und Untiefen, von denen es hier genügend gibt, zu überwinden, und es konnte auch, falls der Wind nicht von achtern wehte, sich ohne Segel fortbewegen. Oben auf dem Schiff, in den Kajüten und unten im Laderaum waren verschiedene Kämmerchen, in denen die Botschafter mit ihrem Gefolge bequem untergebracht waren... Wir haben das Schiff gut versorgt mit dem verschiedensten Schießpulver und Geschossen, mit Geschützen für metallene und steinerne Kugeln, mit Wurfgeschossen und anderen Waffen für den Fall eines Überfalls durch Piraten.«

Diese Beschreibung des ersten in Rußland gebauten Schiffes hinterließ uns einer der bedeutendsten Enzyklopädiker Deutschlands – der Diplomat, Schriftsteller und Weltreisende Adam Olearius.

Das oben erwähnte Schiff wurde auf Vorschlag des Herzogs Friedrich von Schleswig-Holstein gebaut. Er wandte sich 1633 an den russischen Zaren Michail Fjedorowitsch mit der Bitte um Erlaubnis zum Handel mit Persien unter Nutzung des Seeweges über das Kaspische Meer und wollte dazu zehn Schiffe bauen. Der Zar erklärte sich mit den Vorschlägen des Herzogs einverstanden. Er gab ihm aber den Rat, sich vor möglichen Überfällen »von russischen Leuten oder von Ausländern« zu schützen und erlaubte die Bewaffnung der Schiffe und die Anwerbung der erforderlichen Leute für den Dienst auf diesen Schiffen. Der Zar wandte sich gleichzeitig mit der Bitte an den Herzog, russischen Zimmerleuten die Möglichkeit zu geben, sich mit den Geheimnissen der ausländischen Schiffbaumeister vertraut zu machen und so auch einen Nutzen davon zu haben. Auf diese Art und Weise wurden die ersten Schritte unternommen, um später eigene Kriegsschiffe herzustellen.

Leider wurde diese großartige Sache nicht



Die Admiralitätswerft
(Lithographie, Maler K. P. Beggrow)

weiter fortgesetzt. Erst nach den Asowschen Feldzügen von Peter I., als auf Drängen des jungen russischen Zaren die Duma (Rat) der Bojaren am 20. Oktober 1696 den Beschluß »Seeschiffe müssen entstehen...« faßte, begann man im großen Umfang mit dem Aufbau einer vaterländischen Seekriegsflotte.

Der Bau der Kriegsschiffe erforderte gewaltige Geldmittel. So betrugen die Ausgaben für den Bau eines einzigen Schiffes sowie für seine Bewaffnung und Ausrüstung die für damalige Zeiten gewaltige Summe von zehntausend Rubel. Außerdem wurden neue Anlegestellen für die Schiffe und Produktionsstätten zur Herstellung der Takelage, der Geschütze und Schiffswerften benötigt. Über soviel Geld verfügten jedoch die Kassen des Zaren nicht. Jedoch fand Peter I. einen Ausweg. Der zweite Erlaß der Duma der Bojaren beinhaltete die Gründung von »Kumpanstw«, d. h. von Gesellschaften. In Übereinstimmung mit diesem Beschluß hatten alle Gutsbesitzer, die mehr als einhundert Bauernhöfe besaßen, zusammen jeweils zehntausend Bauernhöfe – ein vollständig ausgerüstetes Kriegsschiff zu finanzieren. Die Kirche hatte für jeweils achttausend Höfe ein Kriegsschiff zu finanzieren. Besitzern von Grundeigentum, die weniger als einhundert Höfe ihr eigen nannten, war vorgeschrieben, für jeden Hof einen Poltinnik (ein Fünfzigkopekenstück) an die Kasse des Zaren abzuführen. Die Kaufleute und Stadtoberhäupter waren angewiesen, zwölf Kriegsschiffe zu bauen. So beabsichtigte man bis zum Ende des Jahres 1698 insgesamt 77 Kriegsschiffe, 609 Flußschiffe und 509 Boote sowie 400 Flöße fertigzustellen. Diese grandiosen Vorhaben stießen auf den Widerstand der Kirche, der Kaufmannschaft und eines Teils der Bojaren. Am schlimmsten traf es jedoch die Leibeigenen, die unmenschlich hart arbeiten mußten. Tausende von ihnen mußten bei Tag und Nacht, bei Kälte und Hitze, Balken und Stämme schleppen und riesige Feuer zur Herstellung von Holzteer unterhalten. Es erscheint verständlich, daß unter diesen Bedingungen richtige Kriegsschiffe, die auch eine gute Seetüchtigkeit besaßen, nicht gebaut werden konnten. Im Jahre 1700 mußte Peter I. bei einer Besichtigung der bereits gebauten Schiffe eingestehen, daß von fünfzehn Schiffen nur neun tatsächlich gefechtsbereit waren, aber auch sie bedurften noch großer Veränderungen.

Nach dem unglücklichen Versuch, die Kriegsflotte mit Hilfe von Gesellschaften aufzubauen, erlernte Peter I. selbst das Schiffbauhandwerk im Ausland und nahm ihm gutgesinnte Mitstreiter in russische Dienste. Er beschloß den weiteren Aufbau der Kriegsflotte mit Staatsgeldern zu finanzieren. Die Leitung des Schiffbaus und die Verwaltung des Schiffbauholzes wurde in Moskau dem Admiralitätsamt übertragen. Zum »Admiralitätzem« wurde der Truchseß (Tafelaufseher) des Zaren F. M. Apraksin, der später General-Admiral der russischen Flotte wurde, ernannt.

Im März 1697 reiste Peter I. in diplomatischer Mission nach Westeuropa. Diese Reise wurde bekannt unter der Bezeichnung »Große Gesandtschaft«. Ziel dieser Reise

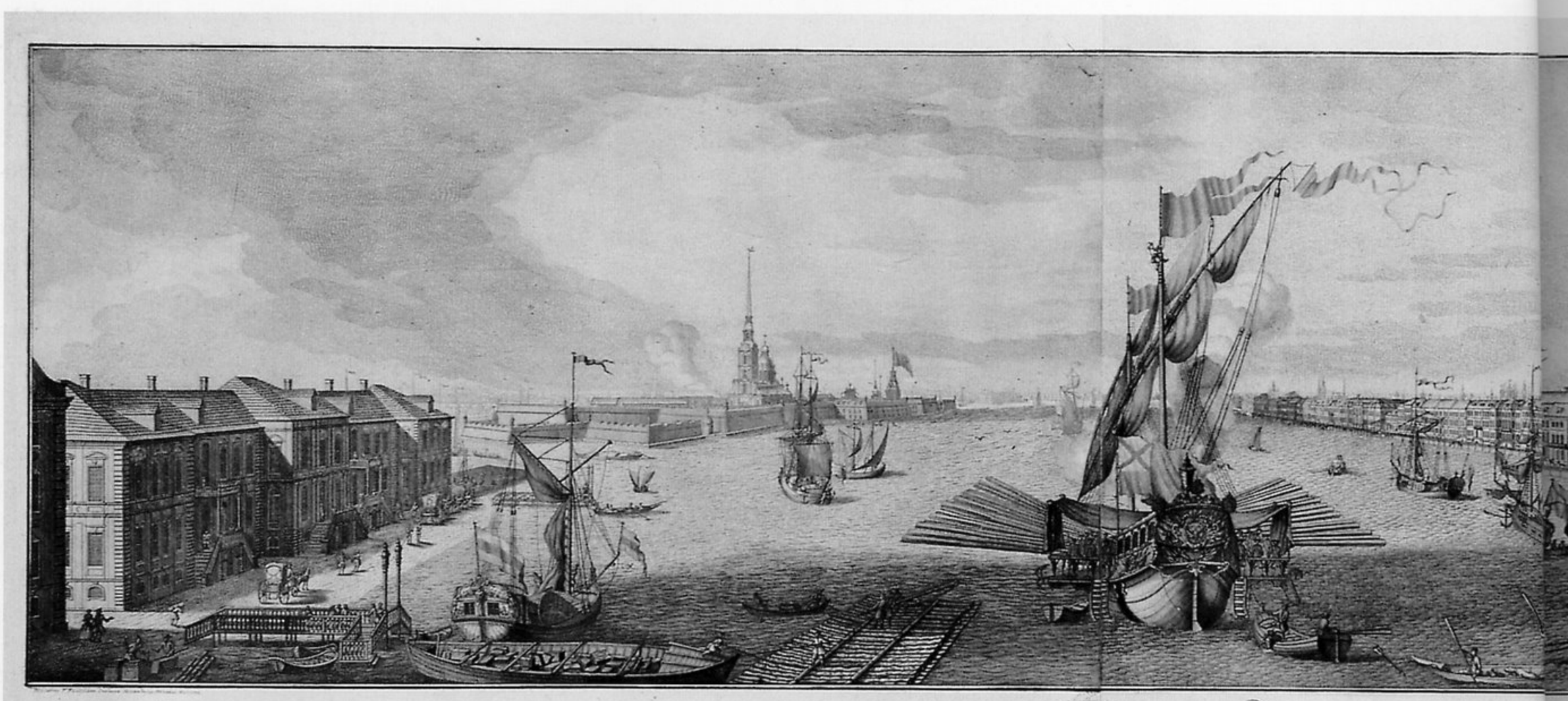
war es, die Beziehungen Rußlands zu England, Dänemark, Preußen, Österreich und Venedig zu festigen und auszubauen sowie eine neue Koalition gegen »das Kreuz Gottes – den Sultan der Türken, den Khan der Krimtataren und aller anderen muselmanischen Horden«. Gleichzeitig beabsichtigte Peter I., sich mit dem Entwicklungsstand des Marinewesens in den entwickelten Ländern Europas bekanntzumachen, Bewaffnung einzukaufen sowie Schiffbauer, Seeleute und Ingenieure – die er dringend für seine grandiosen Pläne brauchte, anzuwerben. Außerdem wollte er die Ausbildung seiner Gefolgsleute im Ausland vorbereiten, damit sie »alle Wissenschaften erlernten« und besonders »zum Studium des Seewesens« geschickt wurden.

An der Spitze der »Großen Gesandtschaft« waren solche Persönlichkeiten mit eingegliedert wie der Admiral F. J. Lefort, der Bojare F. A. Golowin und der russische Diplomat und Kanzleirat der Duma P. B. Wosnizyn. In ihrem Gefolge befanden sich ca. zweihundert Mann und außerdem noch dreißig Freiwillige, die mit Peter I. reisten und den Schiffbau erlernen sollten. Die Freiwilligen waren in Zehnergruppen eingeteilt, die von einem Ältesten geführt wurden. Zu einer dieser Zehnergruppen zählte auch der Zar. Er war unter dem Pseudonym Peter Michailowitsch eingegliedert. Zu dieser Zehnergruppe zählte auch Alexander Menschikow. Neben Freiwilligen waren in der »Großen Gesandtschaft« auch 69 Hofbeamte – junge Menschen, die vorwiegend aus guten Familien kamen. In der Folgezeit gingen aus den Freiwilligen drei Marineoffiziere – Ipat Muchanow, Iwan Sinjawin und Jermolaj Skworzow – sowie vierzehn Meister anderer Gewerke hervor. Die Hofbeamten mußten nach ihrer Rückkehr in die Heimat persönlich vor Peter I. ihr Examen im Fach Seewesen ablegen, was nicht einfach war. Nur vier von ihnen bestanden mit »befriedigend«, und nur einer – der Fürst Fedor Urosow – wurde 1704 zum ersten russischen Marine-Kapitän ernannt. Von den Soldaten, die gemeinsam mit den Hofbeamten die Ausbildung durchliefen, wurden nur acht Mann in den Dienst der Marine übernommen.

Unter den vielen Anweisungen, die vom Zaren an die Diplomaten gesandt wurden, war auch eine geheime Instruktion, die ihnen befahl, »im Ausland für den Marinedienst gute Kapitäne auszusuchen, die selbst als Matrosen gedient hatten und durch Dienen und nicht aus anderen Gründen ihre Dienststellung erreicht hatten. Auch solche Fähnriche und alle möglichen Meister, die auf Schiffen alle Dinge verstanden«.

Den Freiwilligen war vorgeschrieben, »die Seekarten oder -pausen, den Kompaß und andere Kennzeichen der Marine zu kennen«. Sie mußten Erfahrungen sammeln in der Schiffsführung unter einfachen Bedingungen und im Seegefecht, dazu hatten sie jede Möglichkeit zu nutzen, um an Seeschlachten teilnehmen zu können. Desweiteren waren sie verpflichtet, detailliert den Aufbau des Schiffes zu kennen und hatten bei ihrer Rückkehr je zwei geschickte Meister des Seewesens mitzubringen. Die Ausbildung bezahlte die Kasse des Zaren.

Die erste große Hafenstadt, die auf dem Weg der »Großen Gesandtschaft« lag und die Peter I. besuchte, war Riga, das zu dieser Zeit zu Schweden gehörte. Die Schweden schauten mit Verwunderung auf die »Moskowiter«, die sich buchstäblich für alles interessierten. Die Russen sahen sich an, wie die Schiffe im Hafen lagen, wie sie beladen wurden, wie stark die Garnison war, wie die Soldaten gekleidet und bewaffnet waren. Dieses Interesse rief bei den Schweden Mißtrauen hervor, das fast zu Schwierigkeiten geführt hätte. So wollte Peter I. eines Tages die Rigaer Festung besichtigen und mit einigen Gefolgsleuten die Befestigungsanlagen studieren. Es stellte sich ihnen jedoch eine Wache in den Weg, die sie unter Waffengewalt zwang, die Festung zu verlassen. Diese Handlungsweise der Schweden rief beim russischen Zaren großen Unwillen hervor, zumal sie ihm auch den Weg zum Hafen verwehrten. Noch zwölf Jahre später erinnerte sich der Zar an diesen kalten Empfang und feuerte selbst die ersten drei Kanonenschüsse auf die belagerte Stadt. In guter Erinnerung verblieb bei Peter I. der Besuch von Libau, wo er sich als Schiffer ausgab und lange mit den Fischern in den Weinkellern zusammensaß.



*Проспектъ во верхъ по Невѣ рѣкѣ отъ Адмиралтейства — и Академій Наукъ во востокъ*

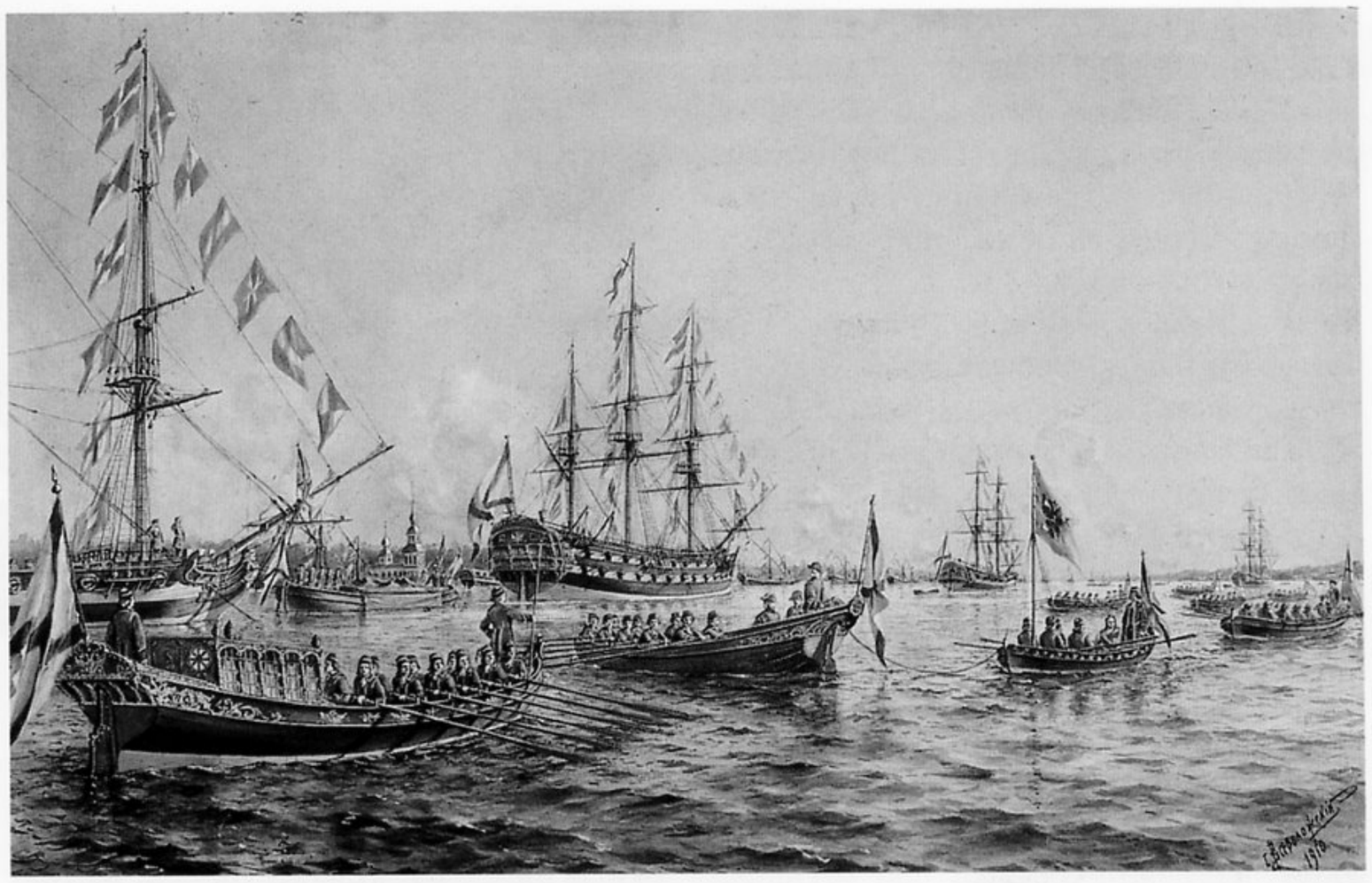
*Vue des bords de la Neva — et les bâtimens de*

Die ersten Wochen des Aufenthaltes im Ausland waren unbefriedigend. Jetzt zog es Peter I. immer mehr nach England und den Niederlanden, in die Länder mit der am weitesten entwickelten Industrie und einer starken Seekriegsflotte. Er fuhr der »Großen Gesandtschaft« voraus und besuchte Königsberg, wo er sich intensiv und erfolgreich mit dem Studium des Artilleriewesens beschäftigte und zum Abschluß ein Zeugnis erhielt. Darin hieß es: »Peter Michailowitsch erhält Anerkennung und Ehrung für den Abschluß im Bombenwerfen, als vorsichtiger und geschickter Waffenmeister.«

Nachdem er nur kurze Zeit in Polen und Deutschland war, reiste Peter I. nach Holland. Hier, in der Stadt Zaandam (Zaanstad), traf er zufällig den Schmied Herrit Kist, den er aus Moskau kannte, wo Kist früher gearbeitet hatte. In den ersten zehn Tagen interessierte sich Peter I. für die Arbeit in den Fabriken, Sägemühlen, Wollkämmereien und für das Leben der holländischen Zimmerleute, die früher einmal in Rußland gearbeitet hatten. Am 19. August 1697 wurde Peter I. zu einem Feuerwerk eingeladen, das von der Ostindischen Companie zu Ehren der Ankunft des russischen Botschafters veranstaltet wurde. Hier wurde ihm vorgeschlagen, in der Companie zu arbeiten. Gleichzeitig wurde der Auftrag zum Bau einer neuen Fregatte erteilt, die den Namen *Heilige Apostel Peter und Paul* erhielt. Peter I., der erfreut war, jetzt nicht nur einfach zu sehen, wie Schiffe entstehen,

*… remontant la riviere entre l'Amirauté*
*… l'Academie des Sciences*

Der Prospekt Birshi (Avenue Börse) und das Winterpalais flußaufwärts der Newa mit Schiffen



Flottenparade auf der Newa zur Zeit Katharina II. (Maler S. Wsewolowshski/1919)

sondern selbst am Bau teilzuhaben und die »Geheimnisse« der berühmten holländischen Schiffbauer zu erlernen, packte unverzüglich seine Sachen in Zaandam und zog um in den »Ostindischen Hof«, wo er ein Haus bewohnte.

Auf der Werft versuchte Peter I. soweit wie möglich seine Herkunft als Zar zu verbergen. Aber auch die rote Friesenjacke und die weißen Leinenhosen konnten sein Geheimnis nicht lange verbergen. Bald wußten alle, daß gemeinsam mit ihnen der russische Zar als Zimmermann arbeitete. Eine Menschenmenge lief zusammen, um den Zar und Zimmermann zu sehen, was diesen verärgerte, da er selbst nicht in seiner Umgebung auffallen wollte. Gemeinsam mit Peter I. arbeiteten auf der Werft der »Ostindischen Companie« noch weitere zehn Mann aus seinem Gefolge, darunter auch A. D. Menschikow. Fast neun Wochen dauerte der Bau der Fregatte.

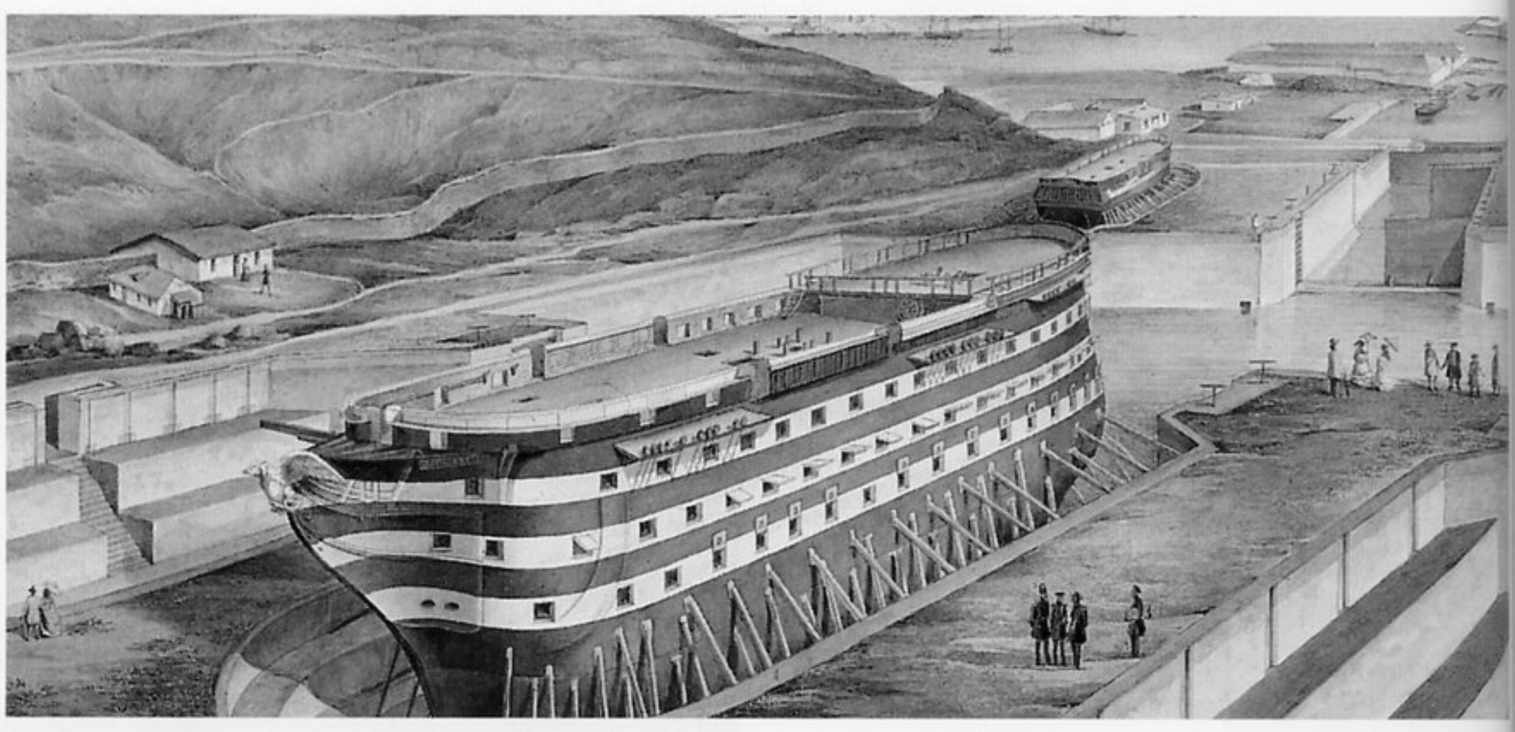
Die vier Monate, die Peter I. in den Niederlanden verbrachte, erwiesen sich als sehr wertvoll. Er lernte, »was ein guter Zimmermann wissen muß«. Nach dem Abschluß seiner Lehre in Holland überreichte der Schiffbaumeister der »Ostindischen Companie« Herrit Klaß Pol ein Patent an Peter I., worin geschrieben stand: »… der zum Gefolge der Russischen Gesandtschaft gehörende Peter Michailowitsch … war ein fleißiger und kluger Zimmermann … und hat unter meiner Aufsicht die Architektur des Schiffes und das Zeichnen von Plänen gründlich erlernt … Hochwohlgeboren versteht diese Sachen in einem solchen Grade, wie wir sie selbst nicht beherrschen.«

Große Aufmerksamkeit widmete die »Große Gesandtschaft« in den Niederlanden der Werbung von Seeleuten für die zu erschaffende russische Flotte. In erster Linie waren dies russische Menschen, die in der Fremde lebten und die sich Erfahrungen im Seewesen angeeignet hatten. Diese Leute nahmen gerne die Einladung zur Arbeit in Rußland an. Zu den ersten, die angeworben wurden, gehörten die Matrosen Juri Franzew, Mark Dubrownikow, Anton Stepanow, Luka Nikolajew und Peter Nikolajew. Insgesamt wurden in den Niederlanden ca. neunhundert Mann in russische Dienste genommen – vom Vizeadmiral bis zum Schiffskoch. Sie hißten als erste die Segel auf den Kriegsschiffen der russischen Flotte.

Die in den Niederlanden erworbenen Kenntnisse waren für Peter I. jedoch nicht ausreichend. Er reiste zum Erwerb neuer Kenntnisse nach England.

Am 11. Januar l698 kam Peter I. in London an. Er rechnete hier mit der Unterstützung durch den englischen König William III. von Oranien, den er bereits in den Niederlanden kennengelernt hatte. Bei ihrem ersten Treffen erhielt Peter I. als Geschenk des Königs eine kleine, wendige Yacht – die *Transport Royal*. Diese Yacht war nach Plänen des Admirals Lord Karmaten gebaut. Sie war nicht nur in ihrer sehr schönen Gestaltung und wahrhaft königlichen inneren Ausstattung bemerkenswert, sondern

besaß auch eine gute Seetüchtigkeit. Sie kam 1698 nach Archangelsk und sollte dort gemäß der Weisung Peter I. in den Dienst der Asowschen Flotte überführt werden. Wegen Niedrigwasser konnte diese Überführung nicht stattfinden, und die Yacht blieb in Archangelsk. Erst 1715 wurde sie auf Befehl des Zaren an die Baltische Flotte übergeben. Die Ostsee erreichte die Yacht jedoch nie – sie zerschellte bei der Überfahrt im Sturm an der norwegischen Küste.
Bei seinem Aufenthalt in England besuchte Peter I. auch Deptford unweit von London. Neben dem Haus von Meister Ewelin, bei dem der Zar wohnte, war die Schiffswerft. Dort erhielt der Zar persönlich von Admiral Lord Karmaten, einem erfahrenen Seemann, Unterricht im Schiffbau. Er lehrte Peter I. die Konstruktionspläne der Schiffe zu lesen und zu zeichnen, machte ihn mit der Architektur der Schiffe bekannt und begleitete den Zaren oft bei seinen Ausflügen. Peter I. reiste auf der Themse, war in London und Oxford, aber besonders oft besuchte er Woolwich, wo sich das große Artilleriearsenal und die Artilleriewerkstätten befanden. Dort sah er sich die Anfertigung der Geschosse an und »probierte das Bombenwerfen«. In Portsmouth wohnte Peter I. drei Tage an Bord der Schiffe des Geschwaders. Hier studierte er die Organisation des Dienstes an Bord und die Bewaffnung der Schiffe, wobei er »sich genau die Anzahl der Geschütze und ihr Kaliber sowie das Gewicht der Kanonenkugeln einprägte«. An Bord des mit achtzig Geschützen bewaffneten Kriegsschiffes *Hamburg* machte Peter I. eine Seereise zur Isle of Wight. Auf der Rückfahrt demonstrierte man für den Zaren ein Seegefecht.
Zur Erinnerung an seinen Besuch in England erhielt Peter I. vom König William III. von Oranien das Modell des englischen Kriegsschiffes *Royal Sovereign* überreicht. Dieses Schiff war der erste britische Dreidecker.
Ein neues Schiff mit diesem Namen hatte 1701 seinen Stapellauf. Im spanischen Erbfolgekrieg (1701–1714) nahm die zweite *Royal Sovereign* an den Kampfhandlungen der englischen Flotte teil. Über die Übergabe des Geschenkes existiert auch eine Legende. Sie besagt, daß Peter I. kurz vor seiner Abreise aus England im April 1698 bei einem Besuch des Königspalastes in London auf Wunsch der Königin Maria, ohne sein Wissen, von dem Maler G. Kneller (einem Schüler Rembrandts) porträtiert wurde für ein Gala-Porträt des jungen russischen Zaren. Um Peter I. dafür zu gewinnen, daß ohne seine Kenntnis im Königspalast ein Porträt von ihm blieb, überreichte William



Schiffbau in Nikolajew

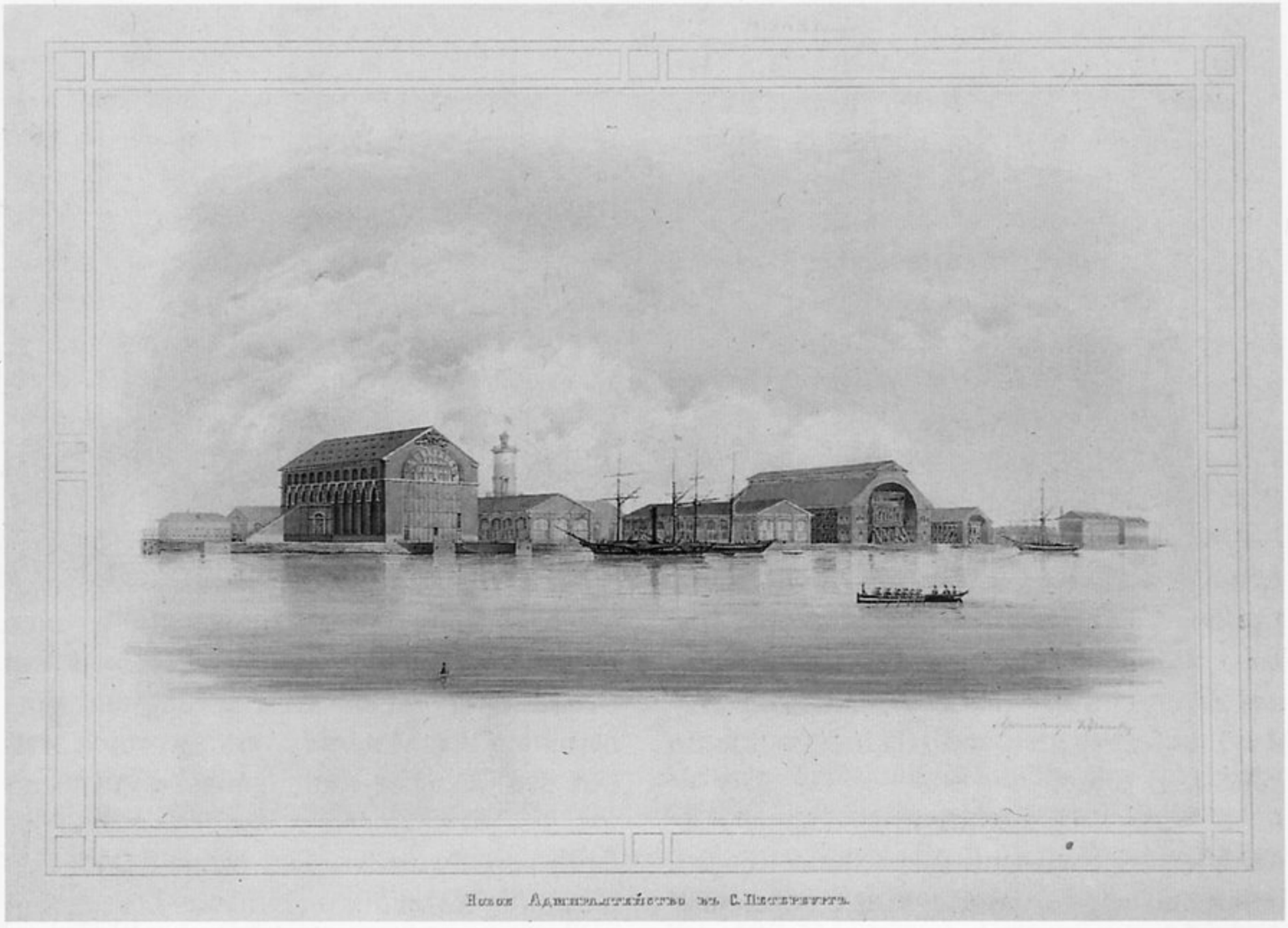
III. das Modell des noch auf Stapel liegenden Schiffes *Royal Sovereign*. Offenbar hatte man dieses Modell noch vor dem Bau des Schiffes angefertigt, denn es hätte eine Vollschiffstakelung haben müssen. Das ist daraus zu schließen, weil in Rußland das Modell im unfertigen Zustand eintraf und sich in der Anlage ein kompletter Satz von Blöcken für das stehende und laufende Gut der Takelung befand. Diese waren auf Planchetten befestigt und mit einer Beschriftung versehen, die auf die Takelung hinwies, für die sie bestimmt waren. Lange Zeit nahm man an, daß diese Beschriftung von Peter I. persönlich vorgenommen worden war, aber eine graphologische Untersuchung, die im Zentralen Museum der Seekriegsflotte durchgeführt wurde und im Beisein von Wissenschaftlern der Universität von Sankt Petersburg erfolgte, hat diese Annahme nicht bestätigt. Gegenwärtig befindet sich das Schiffsmodell im Zentralen Museum der Seestreitkräfte in Sankt Petersburg.
Das erste große Kriegsschiff mit dem Namen *Royal Sovereign* war im Jahre 1637 gebaut worden und hatte drei durchgehende Decks. Auf dem unteren Deck standen dreißig Geschütze mit einem Kaliber von 42 und 32 Pfund, auf dem Mitteldeck standen ebenfalls dreißig Geschütze des Kalibers 18 und 9 Pfund, und auf dem Oberdeck befanden sich nochmals dreiundzwanzig Geschütze mit einem wahrscheinlichen Kaliber von 6 oder 3 Pfund. Außerdem hatte dieses Schiff noch zwanzig bewegliche und sechsundzwanzig Geschütze auf dem Backdeck und auf der Schanze. Im Frieden wurde die Bewaffnung auf einhundert Geschütze begrenzt.
Auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen wurde von Peter I. als Berechnungseinheit für das Geschützkaliber ein artilleristisches Pfund festgelegt. Es war eine gußeiserne Kugel mit einem Durchmesser von zwei Duim (50,8 mm) und einer Masse von 115 Sollotnik (490,6 Gramm). Auf diese Berechnungseinheit aufbauend, wurde eine Tabelle für die glattrohrige Artillerie geschaffen, nach der z. B. eine 3pfündige Kanonenkugel einem Kaliber von 2,8 Duim (70 mm) und eine 12pfündige Kanonenkugel einem Kaliber von 4,7 Duim (120 mm) entsprach usw. Erst 1877 wurde diese Berechnungseinheit in lineare Maße umgewandelt und das Kaliber nach Duim (25,4 mm), z. B. 6-Duim-Mörser oder Linija (2,54 mm), z. B. 42-Linija-Kanone, angegeben.
Nachdem Peter I. seinen Besuch in England beendet hatte, reiste die »Große Gesandtschaft« weiter nach Wien. Hier unternahmen die russischen Diplomaten alle Anstrengungen, um den Abschluß eines separaten Friedens zwischen Österreich und der Türkei zu verhindern. Dies gelang jedoch nicht. Gerade als die »Große Gesandtschaft« Wien in Richtung Venedig verlassen wollte, kam die Nachricht vom Putsch der Strelitzen in Moskau, und Peter I. entschloß sich zur Rückkehr nach Rußland.
Auf dem Rückweg traf sich Peter I. in Rawa-Russkaja mit August II., König von Polen, und schuf bei diesem Treffen die Grundlage für den Pakt gegen Schweden. Am 25. August 1698 traf der Zar mit seinem Gefolge in Moskau ein. Im Ergebnis der Reise der »Großen Gesandtschaft« waren für den Dienst in Rußland, insbesondere in der russischen Flotte, ungefähr 1000 Spezialisten geworben sowie 22 Geschütze, 5000 Gewehre, 3200 Bajonette und viele andere Instrumente, Geräte und Ausrüstung beschafft worden. Die Reise der »Großen Gesandtschaft« gab Peter I. die Möglichkeit einer besseren Einschätzung der internationalen Lage und beschleunigte die Ausarbeitung der Strategie Rußlands für seinen Kampf um den Zugang zur Ostsee. Daran

änderte auch nichts die Tatsache, daß es der »Großen Gesandtschaft« nicht gelang, alle ihre Ziele und besonders das Hauptziel – die Schaffung eines Bündnisses der europäischen Staaten gegen die Türkei, zu erreichen. Peter I. begriff jetzt die Notwendigkeit einer Veränderung der Außenpolitik. An erster Stelle stand für ihn die Erringung eines Zugangs zur Ostsee.

Nach der Rückkehr von seiner Auslandsreise ging Peter I. noch entschlossener an die Umsetzung seiner Pläne zur Schaffung einer Flotte. In seiner Anwesenheit wurde am 19. November 1698 in Woronesh ein mit 60 Geschützen bewaffnetes Kriegsschiff – die *Goto Predestinazija* (»Gottes Voraussicht«) mit einer Länge von 36 m und einer Breite von 9,4 m auf Stapel gelegt. Die *Goto Predestinazija* war das erste russische Kriegsschiff, das nach der »englischen Mode« gebaut wurde. Bei der Konstruktion des Schiffes wurden von Peter I. einige Verbesserungen eingeführt, die von Interesse sind. Dazu gehörte ein neuartiger Kiel, der aus zwei Teilen zusammengesetzt war und bei Beschädigung des unteren Teiles des Kiels auch weiterhin die Hermetisierung des Schiffskörpers gewährleistete. Für die Zeit seiner Abwesenheit vertraute Peter I. den Schiffbaumeistern F. Skljajew und L. Werestschagin – erfahrenen Meistern, deren Kenntnisse er hoch schätzte – den Weiterbau des Schiffes an. Zur selben Zeit erfolgte die Kiellegung eines zweiten Schiffes mit 58 Geschützen – der *Tscherepacha* (»Schildkröte«) unter der Leitung des Engländers Josner Nay.

Der Schiffbau auf den Werften in Woronesh war mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Besonders störte die geringe Wassertiefe in der Mündung des Don. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde deshalb der Schiffbau nach dem Norden verlegt, wo bereits eine Werft erfolgreich arbeitete. Diese hatte Peter I. bei seiner ersten Reise in Archangelsk gegründet. Das genaue Datum der Grundsteinlegung ist nicht bekannt, man nimmt jedoch an, daß es im August 1693 liegt, als der Schiffbau auf Staatskosten begann.

Zu dieser Zeit gab es auch Versuche Rußlands, eine eigene Handelsflotte in Archangelsk anzusiedeln. Dies rief in Europa Unruhe hervor. Der russische Botschafter in den Niederlanden – A. A. Matwejew – meldete 1700, daß »die Holländer ungehalten sind über den Bau von Schiffen in Archangelsk« und darin »die Gefahr von Verlusten für ihre eigenen Kaufleute sehen«. Diese Befürchtungen waren voreilig. Der andauernde Krieg mit Schweden und viele andere Gründe verhinderten, trotz aller Anstrengungen von Peter I., den Aufbau einer Handelsflotte. Auch der Bau großer Kriegsschiffe begann in Rußland erst zehn Jahre später. Die ersten Schiffe, die zu Beginn des 18. Jahrhunderts auf Stapel gelegt wurden, hatten die Namen *Heiliger Apostel Andreas, Heiliger Pawel* (als Ersatz für ein Schiff gleichen Namens, das 1693–1694 gebaut worden war und französischen Kaperschiffen zum Opfer fiel), *Grüner Drache, Richard Enchen* und *Merkurius.*



Das neue Arsenal in Sankt Petersburg (Zeichnung um 1850)

Über die Konstruktion des erstgenannten Schiffes findet man heute noch folgende Angaben: »Die Wasserseite (Bordwand) ist auskalfatert und ausgeteert mit festem Teer und von der Wasserlinie an nach oben nicht kalfatert, sondern mit Pech bestrichen… am Heck sind Fenster zum Herausziehen des Holzes… Von außen sind an beiden Seiten je drei Bretter angenagelt, die man Rust nennt und die zur Befestigung der zusätzlichen Ausrüstung dienen«.

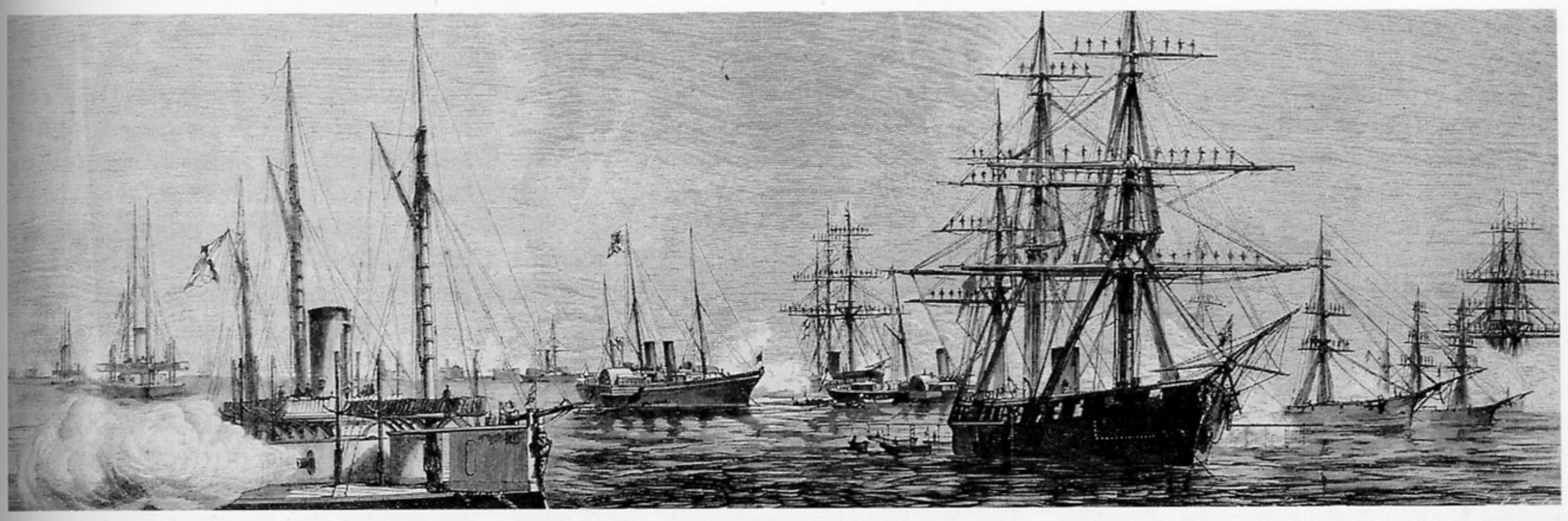
Die Werft in Archangelsk wurde mit der Zeit immer größer. Die Anzahl der Arbeitskräfte nahm zu, die Anfertigung der Segel, die Seilerei, die Werkstätten für die Metallbearbeitung und die Sägemühlen wurden erweitert. Die Stapellegung der Schiffe wurde verbessert. Diese Entwicklung gestattete es, zum Bau von Linienschiffen für die Flotte überzugehen. Im Verlauf des Jahres 1711 wurden von den Solombalzer Schiffbauern die *Gabriel* und die *Rasdel* fertiggestellt. Am 22. September 1713 wurden noch drei weitere Linienschiffe vom Stapel gelassen. Über den Schiffbau am Sjas-Fluß wurde 1702 folgender Erlaß des Zaren bekanntgegeben: »Es sind am Sjas-Fluß, der in den Ladogasee mündet, in 30 Werst vom Ladoga oder am Pascha-Fluß, der in den Swir mündet und der Swir in den Ladogasee, Plätze auszusuchen und Schiffe aus Kiefernholz zu bauen. Für die Angelegenheiten dieser Schiffe sei eingesetzt aus Nowgorod der Truchseß Iwan Jurew, der Sohn des Tatistschew, und mit ihm von den übrigen Adligen der Nowgoroder Kaste noch 12 Mann, die erforderlich sind…«.

In Übereinstimmung mit diesem Erlaß war dem Truchseß Tatistschew übertragen, in kürzester Zeit die Wassertiefen zu vermessen, den günstigsten Platz für die Werft auszusuchen, die Arbeit zu organisieren und sechs Kriegsschiffe zu bauen. Dafür teilte man ihm zu: »Je 50 Mann für das Schiff, 60 Arbeitsleute mit Pferden und 60 ohne Pferde… 20 Schmiede«. Die notwendigen Gelder hatten, so war es befohlen, die Nowgoroder Bürgermeister zu bezahlen. Die Kanzlei der Admiralität stellte erst einmal 1000 Pud (1 Pud = 16,38 kg) Eisen für den Bau der Schiffe bereit. Im weiteren Verlauf sollte das Eisen in den Olonezer Fabriken gekauft werden. Aus dem Erlaß wird sichtbar, mit welcher Eile Peter I. an den Bau heranging. Um das Arbeitstempo nicht zu gefährden, gab er der Admiralitätskanzlei die Anweisung, unverzüglich die Segel und Takelage für die Schiffe sowie ihre Anker, Flaggen und Geschütze, das Schießpulver und andere Materialien sofort auszugeben. Für die Besatzungen waren folgende vorläufige Stärken festgelegt: »Höhere Offiziere – 6,

jüngere Offiziere – 6, Bootsmänner – 6, Schiffer (Steuerleute) – 6, Konstabler – 6, Matrosen: deutsche je 6 und russische je 12 auf jedem Schiff, Kanoniere soviel, wie möglich sind.«

Der Erlaß über die Berufung des Truchseß Tatistschew zum Verantwortlichen für den Schiffbau wurde am 22. Januar 1702 unterschrieben, aber bereits am 1. Mai desselben Jahres, d. h. nach etwas mehr als vier Monaten, erklangen auf der Werft die Äxte. Die Zimmerleute begannen mit dem Bau der ersten 2 Fregatten. Etwas später wurden auch die anderen Schiffe auf Stapel gelegt.
Im Jahre 1703 begann in Nowgorod eine neue Werft ihren Betrieb. Entsprechend eines Zarenerlasses vom 13. Januar 1703 wurden hier 6 Fregatten und 10 kleinere Schiffe auf Stapel gelegt.
Im Februar 1703 begann in Lodeinoje Pole am Ufer der Swir eine Werft ihren Betrieb, die später als Olonezker Werft bezeichnet wurde. Ihre Leistungsfähigkeit ist an folgendem zu erkennen: Peter I. kam im Juli auf diese Werft und arbeitete hier fast sechs Wochen. Bis zum Jahresende 1703 wurden auf dieser Werft: 7 Fregatten, 5 Pinaßschiffe, 7 Galeeren, 13 Halbgaleeren, 1 Galiot und 13 Brigantinen auf Stapel gelegt. Die Werften am Ufer des Ladogasees hatten jedoch auch viele Nachteile; so war es schwierig, Schiffe aus den Sjas und Swir, durch den stürmischen Ladogasee und über die Sandbänke und durch die Stromschnellen der Newa zu bringen. Des weiteren waren diese Werften ziemlich weit vom Meer entfernt.
Aus den genannten Gründen entschloß sich Peter I. unverzüglich, mit dem Bau von Werften an den Ufern der Newa zu beginnen. Ein Vorschlag dazu – »Tschertjosh« (Zeichnung) genannt – wurde Peter I. am 5. November vorgelegt. Auf den Vorschlag für das Arsenal (Admiralität) schrieb er: »Die Admiralität ist mit staatlichen oder Vertragsarbeitern zu fertigen, so wie es besser ist; gebaut werden muß so: Die Wohngebäude sind als gerade Lehmhütten zu bauen, ohne Ziegel; die Schmieden sind beide aus Stein mit einem halben Ziegel zu bauen; die Speicher und Schuppen sind im Gerüst aus Balken aufzustellen, die Speicher sind als Lehmhütten fertigzubauen, aber die Schuppen sind mit Brettern zu verkleiden und zwar so, wie die Windmühlen beschlagen werden, Brett auf Brett, und bei jedem Brett ist die untere Kante abzuflachen und mit roter Farbe zu streichen, von der Flußseite sind verfugte Pfähle einzuschlagen« (zu dieser Zeit war die Admiralität das Marinearsenal).

Im »Tagebuch« von Peter I. findet sich folgende Eintragung: »November; der fünfte Tag, am Sonntag legten wir den Grundstein für das Haus der Admiralität, sie ist 200 Sashen lang und 100 Sashen breit; wir waren in der Taverne und vergnügten uns«.
Die Arbeiten am Admiralitäts-Haus, wie es auch genannt wurde, leitete der Gouverneur von Sankt Petersburg, A. D. Menschikow. Die unmittelbare Durchführung der Arbeiten lag in der Verantwortung des Petersburger Ober-Kommandanten J. W. Brüß, des ehemaligen Kommandanten von Olonez, P. I. Jakowlew, sowie der Fürsten R. und B. Mestscherski. Die Arbeiten waren so verteilt, daß Roman Mestscherski alle Arbeiten im Inneren der Admiralität leitete und sein Bruder Boris für die Beschaffung und Vorbereitung des Materials verantwortlich war. Für den Bau der Festungswerke, die rings um die Werft angelegt wurden, war J. W. Brüß verantwortlich. Das Gebäude des Admiralitäts-Hauses wurde in der Zuständigkeit von P. I. Jakowlew gebaut. Entsprechend eines Zarenerlasses war von jeweils 10–15 Höfen eine Arbeitskraft für den Bau des Admiralitäts-Hauses zu stellen. Andere Höfe hatten einen Geldbetrag für den Unterhalt des Hauses zu zahlen.
In seinem militärhistorischen Abriß »Die ersten Jahre von Petersburg« beschreibt G. I. Timtschenko-Ruban den Beginn der Bauarbeiten folgendermaßen: »Nach dem ersten Entwurf der Anlage, der im Archiv des Admiralitätsrates aufbewahrt wird, war für das Admiralitäts-Haus eine Grundfläche mit einer Länge von 120 und einer Breite von 61 Sashen vorgesehen… Die zukünftige Werft plante man von drei Seiten mit einem einstöckigen Gebäude aus Lehm zu umgeben, dessen Hauptflügel 23 Fuß und die Seitenflügel 30 Fuß lang sein sollten. Der Hauptflügel war für verschiedene Werkstätten gedacht. Am Seitenflügel, der von der Newa her gesehen höher lag, sollte ein 350 Fuß langer Schuppen für die Anfertigung des Tauwerks und der Takelung sowie für die Seilerei und die Teerkocher entstehen. Im anderen Seitenflügel waren Lagerräume für Taklerei, Segelmacher u. a. vorgesehen. Die Außenwände dieser Gebäude hatten keinerlei Öffnungen, alle Fenster und Türen waren an den Innenfassaden zum Hof der Admiralität gerichtet. Im Abstand von 15 Fuß sollte vor den Außenwänden ein Graben verlaufen, der vor dem Hauptflügel 45 und den Seitenflügeln 25 Fuß breit sein sollte. Das Gelände, das von diesem Graben umschlossen wurde und ca. 100 mal 49 Sashen groß war, bildete das eigentliche Werftgelände. Auf diesem Gelände sollten 13 Hellingen für den Bau von Schiffen, 3 Schuppen für den Bootsbau und 2 Schmiedewerkstätten entstehen.«
Ungeachtet aller Schwierigkeiten entwickelten sich die Dinge zur Zufriedenheit. Schon im Oktober 1705 entstanden auf dem Gelände der Admiralität Holz- und Lehmhütten, die von einem Wall mit fünf Bastionen umgeben waren. Erst 1716 ersetzte man diese unbedeutende Befestigung durch eine richtige Festung, die auf dem Grundprofil der alten Anlage enstand, aber ein anderes Aussehen hatte. Nach einem knappen Jahr waren alle Voraussetzungen für den Bau der Schiffe geschaffen. Als erstes Schiff wurde am 5. Juli 1706 das Pinaßschiff *(Hoffnung)* auf Stapel gelegt. Am 28. Oktober, nach feierlichem Zeremoniell, durchpflügte die *Nadeshda* das Wasser der Newa und eröffnete so die Serie von Kriegs- und Handelsschiffen, die auf der neuen Werft vom Stapel liefen. Bereits nach wenigen Tagen begann die Erprobung des neuen Schiffes, Peter I. fuhr mit der *Nadeshda* zur Insel Kotlin.
Der Bau von großen Kriegsschiffen begann auf der Werft jedoch erst zum Ende des Jahres 1709, nachdem die dazu erforderliche Helling errichtet wurde. Peter I. konstruierte selbst das mit 54 Geschützen bewaffnete Kriegsschiff »für das offene Meer« – *Poltawa* – und legte es gemeinsam mit F. M. Sklajew auf Kiel. Das Schiff besaß eine verdeckte Batterie mit 18pfündigen Geschützen, auf der oberen offenen Batterie standen nochmals 12- und 3pfündige Geschütze. Die Länge des Schiffes betrug 34,6 m, die Breite war 11,7 m und der Tiefgang 4,6 m. Auf dem flachen Heck war am Spiegel eine reichverzierte Muschel eingeschnitzt, die eine allegorische Szene des Sieges über die Schweden bei Poltawa darstellte.
In sein »Tagebuch« machte Peter I. im Juni 1712 folgende Eintragung: »Am 15. Tag, d. h. am Sonntag, lief das neugebaute Kriegsschiff *Poltawa* vom Stapel. Auf dem Schiff waren: die Zarentöchter Jekaterina Alexejewna und Natalja Alexejewna sowie die gesamte Zarenfamilie, des weiteren die Herren Admirale, Vizeadmirale und der englische Botschafter sowie von anderen Höfen Gesandte, Senatoren und weitere hochgestellte Persönlichkeiten bis zur Nacht und haben sich sehr vergnügt…«
Nachdem das Schiff in Dienst gestellt war, nahm es fast an allen Handlungen der Baltischen Flotte im Nordischen Krieg (1700–1721) teil. Hierbei deckte es beispielsweise die Galeerenflotte während der Erstürmung von Helsingfors und war dabei Flaggschiff von Peter I. Das Schiff wurde bis 1732 in Dienst gehalten.
Das Tempo, mit dem die Schiffe gebaut wurden, war für diese Zeit sehr hoch. So



Kaiserliche Flottenparade (Maler A. K. Beggrow/Lithographie von W. Weiermann)

wurden von den Werften der Admiralität allein im Laufe des Jahres 1712 6 Linienschiffe und ca. 50 kleinere Schiffe ausgeliefert. Ab 1713 beginnend, wurden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, jährlich je zwei Schiffe in den Dienst der Flotte gestellt. Neben der *Poltawa* war Peter I. auch am Bau der mit 30 Geschützen bewaffneten *Lesnoje,* des Pinaßschiffes *Liset* und eines mit 100 Geschützen bewaffneten Schiffes, das erst nach seinem Tode in Dienst gestellt wurde, persönlich beteiligt.

Zu dieser Zeit kamen zu hohen Ehren der »Meister der ausgezeichneten Proportionen« Fedosei Moisejewitsch Skljajew, der Schiffbauobermeister Iwan Michailowitsch Golowin, Iwan Ramburg und viele andere. Zum Beispiel kam F. M. Skljajew als einfacher Schiffszimmermann auf die Werft und beendete seine Dienstzeit im Range eines Kapitän-Kommandore. Skljajew baute für die russische Flotte acht Schiffe (Linienschiffe), zwei Fregatten, zwei Pinaßschiffe, vier Prahme, eine Yacht sowie mehr als zweihundert Galeeren und andere kleine Schiffe.

Eine erkennbare Besonderheit der bis zum 18. Jahrhundert gebauten Schiffe war, daß ihre Außenhaut aus dicken, nicht glatt gehobelten (beilbehauenen) Planken bestand und als Längs- und Querverbände ganze Stämme oder Viertelstämme (in der Länge viergeteilte Stämme) verwendet wurden. Metall wurde nur selten, besonders für Klammern zum Zusammenhalten der Schiffsplanken, verwendet.

Mit der Weiterentwicklung der Technik wurde auch die Holzbearbeitung leichter, das Baumaterial konnte schneller und besser bereitgestellt werden. Die Schiffe wurden stabiler, leichter, schneller und manövrierfähiger. Verständlicherweise verringerten sich auch die Zeiten für den Bau der Schiffe.

In der Zeit von 1703 bis 1711 wurden auf russischen Werften 20 Linienschiffe und Fregatten, 15 Pinaßschiffe, 2 Bombardenschiffe, 4 Prahme und 170 kleine Schiffe gebaut. Fehlende Erfahrung und zu große Eile führten jedoch dazu, daß ein Teil der Neubauten nicht den Anforderungen entsprach. Dies hatte zur Folge, daß von den 20 Linienschiffen und Fregatten nur 9 an den Kampfhandlungen des Jahres 1712 teilnahmen. Einige Schiffe wurden als untauglich für den Kampfeinsatz eingestuft, mußten abgerüstet und als Brander eingesetzt werden.

Dessen ungeachtet stellte die von Peter dem Großen geschaffene Baltische Flotte eine bemerkenswerte Kraft dar. Zu ihrem Bestand zählten Linienschiffe (bis einschließlich 100 Geschütze), Fregatten und Galeeren. Die Mehrzahl der Besatzungen waren Russen. Am Ende der Herrschaft von Peter I. zählte die russische Kriegsflotte 48 Linienschiffe und Fregatten, 787 Galeeren und andere Schiffe und 28 000 Mann. Damit stellte sie eine gewaltige Kraft dar, die in der Lage war, die Interessen des Vaterlandes zu verteidigen.

## *Die Epoche der Segelschiffsflotte*

Nach dem Tode von Peter I. begann der Verfall der russischen Flotte. Die Kampfgefährten des Zaren, wie Vizeadmiral A. D. Menschikow, General-Admiral F. M. Apraksin und A. I. Ostermann, der als persönlicher Sekretär von Admiral K. I. Krüß seinen Dienst begonnen hatte, waren mit anderen staatlichen und persönlichen Angelegenheiten beschäftigt. Sie hatten seinerzeit die Ansichten Peter I. mit unterstützt und waren jetzt nur noch besorgt über ihr Wohlergehen bei Hofe. Der Flotte widmeten sie wenig Aufmerksamkeit. Nimmt man die konstruktiven Besonderheiten der Schiffe, ihre Takelung und Bewaffnung als Grundlage für die Wertung einer Entwicklungsperiode des Schiffbaus, so begann nach dem Tod Peter I. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die zweite Entwicklungsetappe der russischen Flotte. Diese Meinung vertritt der russische Historiker und ehemalige Marineleutnant N. Boroljubow in seiner 1879 in Moskau erschienenen wissenschaftlichen Arbeit »Die Geschichte des Schiffes. Allgemein zugängliche Darstellung des Schiffbaus und der Schiffahrt der Küstenstaaten vom Altertum bis zur Gegenwart«.

Nach der Meinung von N. Bogoljubow waren für diese Entwicklungsetappe die großen Segelschiffe bestimmend, die in ihren Abmessungen ihre Vorgänger bei weitem übertrafen.

In dieser Zeit veränderte sich auch die Klassifizierung der Schiffe. Sie wurden in acht Ränge eingestuft, wobei die ersten Ränge den Linienschiffen vorbehalten waren, die Fregatten drei Ränge hatten und die niedereren Ränge den Korvetten und anderen kleinen Schiffen zugeordnet waren.

Die Länge eines dreideckigen Kriegsschiffes betrug 48,8–56,7 m. Bedeutende Veränderungen gab es auch im Aufbau der Schiffe. Es veränderten sich die Höhe der Kastelle am Bug und Heck, ihre äußere Ausschmückung wurde vereinfacht, vom Oberdeck wurde ein Teil der Ruderboote entfernt, der Unterwasserteil der Schiffe wurde

ebenso wie die Takelage und das stehende Gut verändert. Diese Veränderungen verbesserten die Seefähigkeit der Schiffe. Die eisernen Geschütze wurden durch gegossene ersetzt, ihre Anzahl betrug je Schiff 90–120 Geschütze.

Über die Geschütze muß man ausführlicher reden. Bekannt ist, daß viele Feldherren und Flottenführer ständig darüber nachdachten, wie sie eine Waffe erhalten, die mit wenigen Schüssen einen Gegner vernichtet. Zwischen den Gießereimeistern der verschiedenen Epochen und Völker entstanden unterschiedliche Ansichten darüber, wie das größte und mächtigste Geschütz angefertigt werden könnte. Dabei holte man oft solche Faktoren aus der Versenkung wie die Beweglichkeit und Feuergeschwindigkeit. Oftmals ließen sich die Meister vom Wunsch nach Sensationen leiten. An diesem »Wettbewerb« nahmen auch russische Meister teil. Im Jahre 1544 gossen sie ein »gewaltiges« gußeisernes Geschütz mit einer Masse von 1200 Pud (1 Pud = 16,38 kg). Jedoch wurde dieses Geschütz in keinem Krieg eingesetzt, es war einfach zu schwer.

Der berühmte russische Gießereimeister Andreas Tschochow schuf 1586 ein wirklich interessantes Geschütz mit einem Gewicht von ca. vierzig Tonnen. Das Kaliber betrug am Mündungsrand des Geschützes 89 cm. Auch dieses Geschütz kam nie zum Einsatz. Gegenwärtig befindet es sich im Moskauer Kreml, und neben seiner Lafette liegen vier gewaltige Kugeln, jede mit einem Gewicht von einer Tonne, die zur Dekoration dieses bemerkenswerten Denkmals dienen.

Der »Zar der Geschütze« im Moskauer Kreml ist jedoch noch nicht das größte Geschütz aus früheren Zeiten. In der Stadt Perm steht ein noch gewaltigeres Geschütz, das seinerzeit zur Verteidigung der Ostseeküste gebaut wurde, aber die Küste nie erreichte. Es wurde von leichteren, stählernen Geschützen überholt. Auf der Tafel, die an diesem Geschütz befestigt ist, kann man lesen, daß dieses »20-Duim gußeiserne, glattrohrige Geschütz 1868 in der Permer Geschützfabrik hergestellt wurde. Das Gewicht des Rohres 2800 Pud und der Kanonenkugel 30 Pud beträgt. Die Pulverladung wiegt 4 Pud.«

Die dritte Entwicklungsetappe der Segelschiffsflotte begann am Ende des 18. Jahrhunderts und dauerte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Diese Etappe ist gekennzeichnet durch eine verstärkte Bewaffnung. Die Linienschiffe wurden in vier Ränge unterteilt. Die Linienschiffe des 1. und 2. Ranges waren mit 120–135 Geschützen bewaffnet, hatten eine Länge von 62,2–65,5 m und eine Breite von 16,2–16,8 m, ihr Tiefgang betrug 7,6–8,2 m. Auf den Schiffen 3. und 4. Ranges standen 80–90 Geschütze. Fregatten wurden in drei Ränge unterteilt und hatten 40, 50 oder 60 Geschütze. Für Korvetten waren zwei Ränge vorgesehen, sie waren mit 24 oder 30 Geschützen bewaffnet. Auch die Briggs waren in zwei Ränge eingestuft und waren entweder mit 18 oder 20 Geschützen bewaffnet. Die gesammelten Erfahrungen im Schiffbau und der Entwicklungsstand der Wissenschaften führte zu vielen Neuerungen. So gab die Nutzung von diagonalen Versteifungen im Schiffskörper die Möglichkeit, größere Schiffe zu bauen. Der Schiffsboden wurde jetzt mit Kupfer beschlagen. Die äußeren Formen der Schiffe wurden gefälliger. Auf allen Decks und am Oberdeck wurden Geschütze des gleichen Kalibers aufgestellt.

Zeiten des Aufschwungs und des Verfalls der Flotte wechselten sich gegenseitig ab. Es ist heute schwer zu sagen, was aus der Flotte geworden wäre, wenn sich die Interessen Rußlands in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts nicht nach dem Süden gerichtet hätten.

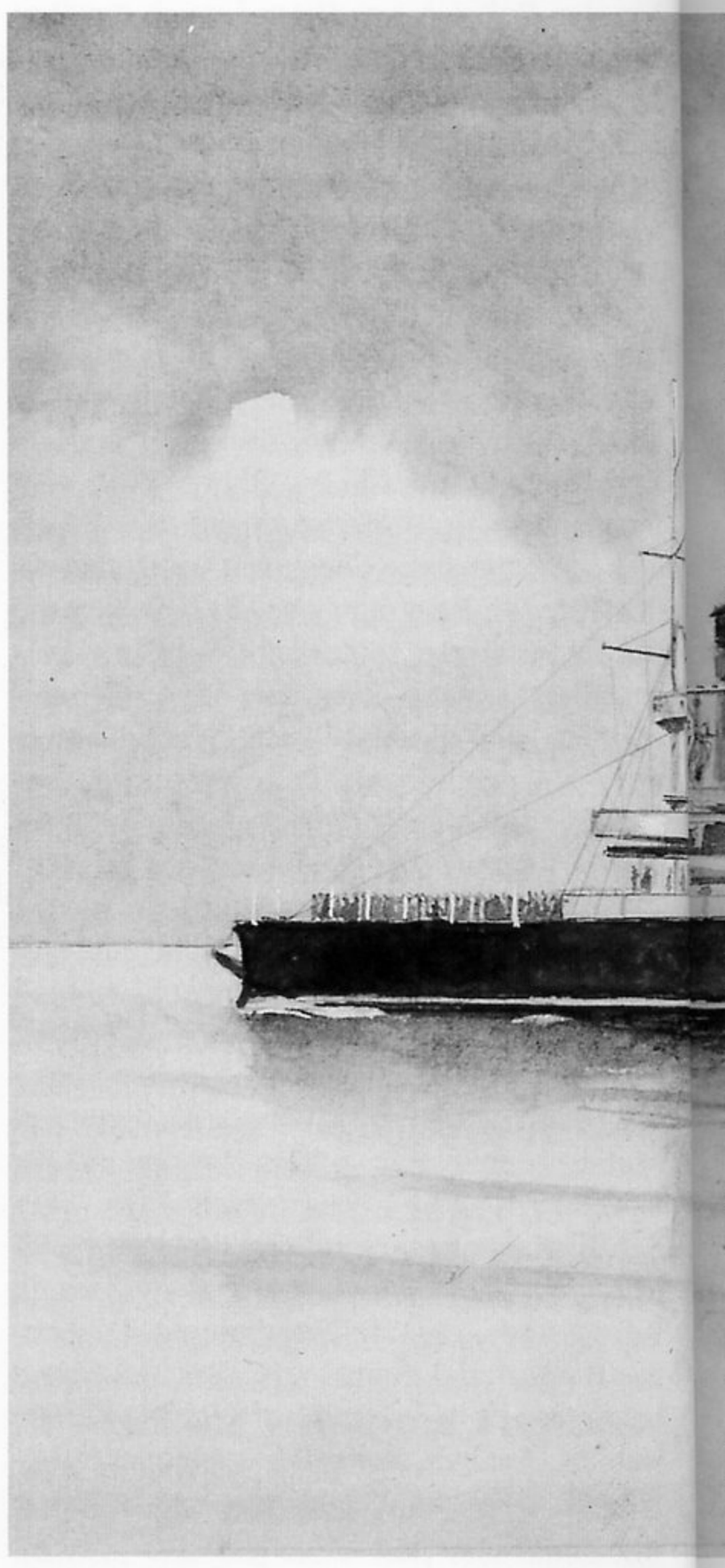
Im Bestreben, seine südlichen Grenzen gegen die Überfälle der Türken und Tataren zu schützen, gab es für Rußland nur einen Weg – den Zugang zum Schwarzen Meer zu erringen, und dazu war eine starke Kriegsflotte erforderlich. 1762 waren im Bestand der russischen Flotte 31 Linienschiffe, 11 andere Kriegsschiffe und 99 Galeeren. Die Besonderheit in dieser Periode des russischen Schiffbaus war die weitere Modernisierung der Segelschiffe. Dies erforderte eine planmäßige und wissenschaftliche Lösung der anstehenden Probleme. Dazu hatte die Admiralität an ihrer Spitze erfahrene und kluge Seeleute.

Durch die Richtungsänderung in der russischen Außenpolitik nach Süden wurde es notwendig, dort auch Werften und Stützpunkte für die Flotte zu bauen. An der Mündung des Dnepr entstand so die Stadt Cherson.

Durch Erlaß der russischen Zarin Jekaterina II. wurde gleichzeitig in Cherson unter der Leitung des Oberkommandierenden der russischen Südarmee G. A. Potjomkin und des Generals der Artillerie A. P. Hanibal eine Schiffswerft errichtet.

Bereits 1779 wurde auf dieser Werft das erste Schiff – die mit 66 Geschützen bewaffnete *Slawa Jekaterina* auf Kiel gelegt und am 16. September 1783 vom Stapel gelassen. In diesen Jahren wurden hier ebenfalls die *Cherson, Chrabri, Ljogki, Skori, Ostoroshni, Krim, Straschni* und andere Schiffe gebaut. Diese Schiffe wurden vom Schiffbaumeister I. Afanasjew geschaffen. Im Juni 1788 wurde am Zusammenfluß des Ingul und des südlichen Bug auf Befehl Potjomkins eine neue Schiffswerft erbaut. Sie war der Grund für die Erbauung der Stadt Nikolajew, die später so zur Erinnerung an die Einnahme der Festung Otschakow am 6. Dezember 1788, am Tage des Heiligen Nikolai – des Schutzpatrons der Seeleute – benannt wurde.

Die Bauarbeiten wurden mit großem Aufwand und hohem Tempo vorangebracht. Aus den zentralen Gebieten Rußlands wurden für den Bau der ersten Helling und der Stapelplätze zusätzlich Soldaten als Arbeitskräfte geschickt. Aus allen Richtungen kamen Pferdewagen mit Holz und anderem Baumaterial. Das Bautempo war so hoch, daß bereits am 25. August 1790, nach achteinhalb Monaten, der erste Stapellauf erfolgen konnte. Das erste von dieser Werft gelieferte Schiff war die Fregatte *Heiliger Ni-*



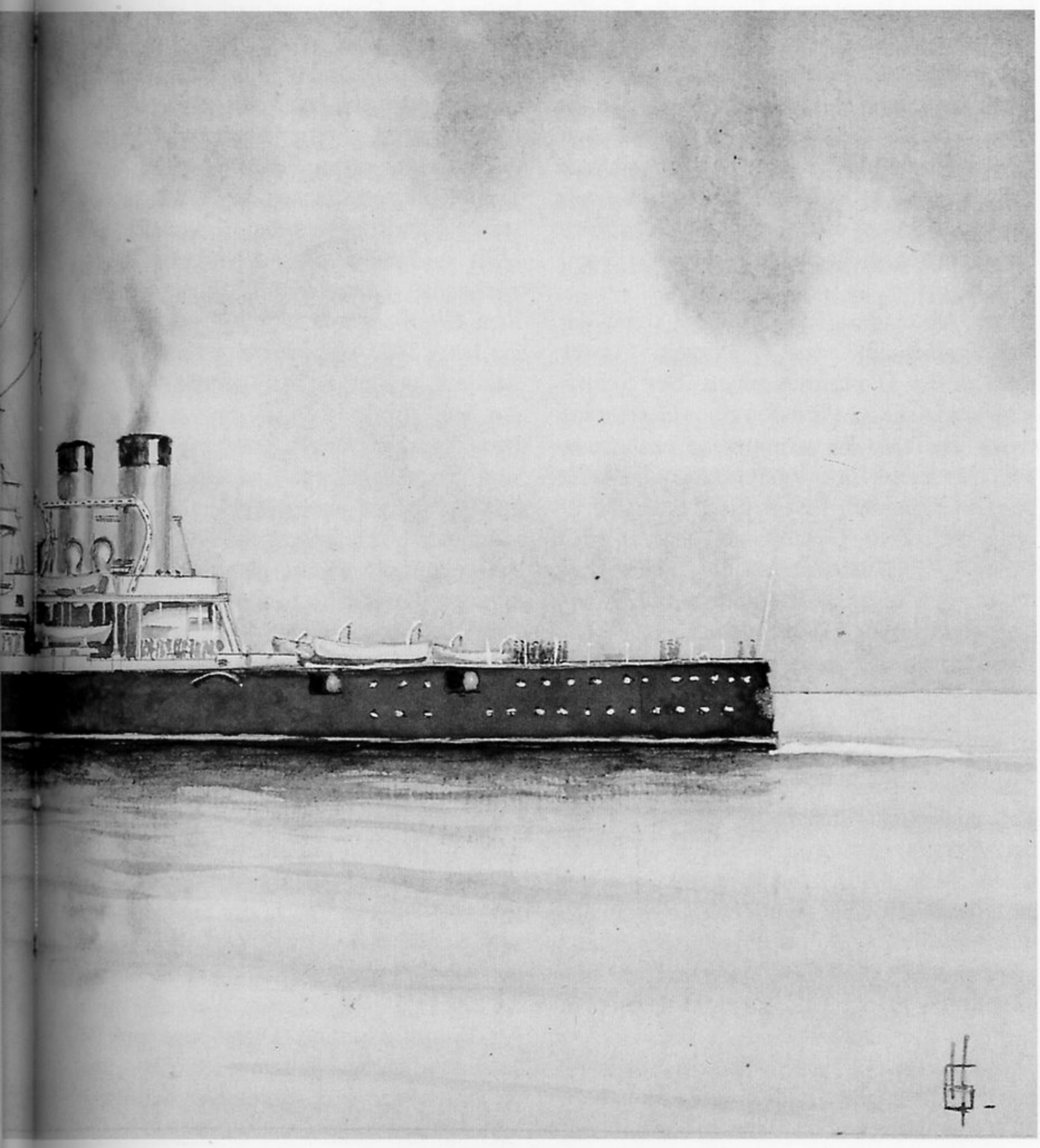
Geschwaderpanzerschiff *Jekaterina II*

*kolai,* die mit 46 Geschützen bewaffnet war und lange Zeit in der Flotte diente. Sie erhielt ihre Feuertaufe im Juli 1791 in der Seeschlacht bei Kap Kaliakra und befuhr insgesamt zwölf Jahre die Meere. Auf der Werft in Nikolajew wurde auch das mit 90 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Swjatoi Pawel* gebaut, das später das Flaggschiff des Geschwaders von Admiral Uschakow wurde.

Admiral Uschakow, der an sich und an andere hohe Forderungen stellte und keine Schwächung der Flotte zuließ, hatte eine hohe Meinung von der Qualitätsarbeit der Werft in Nikolajew. In seinem Rapport vom 19. Februar 1791 vermerkte er: »...Bei meiner Durchreise durch Nikolajew habe ich mir die dort im Bau befindlichen Schiffe angesehen, die Fregatten und anderen kleinen Schiffe. Ich habe die Ehre Ihnen zu melden, daß nach meiner Auffassung gegenwärtig dort alles in Ordnung ist und die Arbeiten mit besten Erfolgen und in aller Ordnung durchgeführt werden...«

Die Nikolajewer Schiffbauer waren bestrebt, ihre Schiffe mit hervorragender Konstruktion, verbesserten taktisch-technischen Daten und hohen Gefechtseigenschaften zu bauen und erarbeiteten auch neue Schiffsentwürfe. So entstand hier das erste mit 120 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Warschawa.*

Im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts erlebte das Marinearsenal von Nikolajew eine besonders stürmische Entwicklung. Zu dieser Zeit war achtzehn Jahre lang der hervorragende Flottenführer M. P. Lasarew als Oberkommandierender der Schwarzmeerflotte und Militärgouverneur in der Stadt tätig. Viele Verbesserungen im Schiffbau wurden mit seiner aktiven Teilnahme durchgesetzt. Seine Zeitgenossen beschreiben diese Periode als »glänzende Epoche der Schwarzmeer-Segelschiffsflotte«, sie wurde damals eine der besten Kriegsflotten Europas. Die in Nikolajew gebauten Linienschiffe *Die Zwölf Apostel, Imperatorin Maria, Die Drei Heiligen, Rostislaw, Selafail* und andere Schiffe zeichneten sich besonders während des Krimkrieges (1853–1856) aus und hatten hervorragende See-Eigenschaften.



Der 10. Februar 1784 ist der Geburtstag Sewastopols – einer Stadt, die auserwählt wurde zum Hauptstützpunkt der Schwarzmeerflotte. Vier Jahre nach ihrer Gründung lagen in ihrer herrlichen Bucht bereits 16 Linienschiffe, 6 Fregatten und über 70 andere Schiffe.

Zur gleichen Zeit wurden auf den Werften von Petersburg weiterhin Schiffe für die Asow-Flottille gebaut. Man fertigte hier einen neuen, für den Einsatz in flachen Gewässern geeigneten Schiffstyp, der mit 12–16 Geschützen bewaffnet war. Um 1771 gab es schon 12 solcher kleinen Schiffe.

Ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden die Schiffe streng nach den bestätigten Modellen gebaut. Der Initiative waren aber keine Grenzen gesetzt, und die Schiffbaumeister wollten ihre Originalität und ihr Talent untereinander beweisen. So brachte auch diese Zeit bedeutende Schiffbaumeister hervor. Ein Beispiel dafür ist A. S. Katasanow. Nach seiner Konstruktion entstand zum Beispiel das mit 100 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Rostislaw,* das zu seiner Zeit als das beste Kriegsschiff galt. Auch das mit 130 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Blagodat* übertraf in seinen taktisch-technischen Daten gleiche Schiffe anderer Staaten. Deren Vertreter waren beim Stapellauf des Schiffes überrascht über dessen Größe.

In der ganzen Welt war auch der Name eines anderen Schiffbaumeisters bekannt. A. M. Kurotschkin, der zu Beginn des 19. Jahrhunderts wirkte, hatte die Idee, zur Versteifung der Querverbindungen des Schiffes zusätzliche Balken als schräge Abstützungen im Schiffskörper einzubauen. Sie wurden mit einem Winkel von 45 Grad zum Kiel des Schiffes angebracht und im Schiffbau als »Diagonalversteifung (-stützen)« bekannt. Kurotschkin war überzeugt davon, daß sein Diagonalsystem zur Versteifung der Querverbindungen bedeutend besser sei als das englische System der Fertigung des Schiffskörpers, und davon konnte er die Schiffbauer überzeugen. Eine weitere Neuerung, die er erfand, war, daß er zur Verbindung der hölzernen Balken in den Querverbänden sogenannte Kniebleche oder Stützbleche einführte. Diese Verbesserungen halfen die Lebensdauer der Schiffe zu verlängern und ihre Stabilität zu erhöhen.

Zur Verlängerung der Lebensdauer der Schiffe trug auch die Verkleidung ihres Unterwasserteils mit Kupferplatten bei. Ihre Kampfkraft wurde durch die Aufstellung

zusätzlicher Geschütze auf dem Oberdeck erhöht. Am Anfang des 19. Jahrhunderts waren viele Maßnahmen eingeleitet worden, um die Qualität des Schiffsbestandes zu verbessern. Die Vergrößerung des Flottenbestandes wurde jedoch begrenzt.

Die kollektive Leitung einzelner staatlicher Einrichtungen wurde 1802 durch die Einzelleitung ersetzt. Unter anderem wurde ein Marineministerium gebildet und ein Komitee für Ausbildung und zur Ausarbeitung neuer Einsatzgrundsätze für die Flotte geschaffen. Dieses Komitee analysierte den Zustand in der Flotte und faßte 1803 den Beschluß, eine Flottenstruktur zu schaffen, die folgenden Bestand vorsah: Baltische Flotte 27 Linienschiffe, 26 Fregatten, 189 Galeeren; Schwarzmeerflotte 21 Linienschiffe, 8 Fregatten, 140 Galeeren. Alle für den Flottendienst ungeeigneten Schiffe sollten außer Dienst gestellt werden.

Hervorragende Persönlichkeiten dieser Zeit – Offiziere, Wissenschaftler und Ingenieure – hatten oft Hindernisse zu überwinden, die von der ministeriellen Bürokratie errichtet wurden, wenn sie die Technik im Schiffbau verändern wollten. Dazu einige Beispiele. Der Vizeadmiral A. S. Greig, der selbst Schiffe entwarf, führte neue Berechnungsmethoden ein und setzte die Aufstellung von Geschützen eines Kalibers auf allen Decks durch und erhöhte dadurch die Kampfkraft der Schiffe. Viele wertvolle Vorschläge wurden auch von Admiral M. P. Lasarew eingebracht. Der Schiffsingenieur A. A. Popow benutzte erstmals zur Zeichnung einer Schiffskonstruktion eine neue Kurvenberechnung, und der Schiffbauer S. O. Buratschek nutzte parabolische Kurven bei der Anfertigung der Entwürfe für die Linienrisse der Schiffe. Dadurch wurde eine Verbesserung der Schiffsformen und damit eine Erhöhung ihrer Geschwindigkeit erreicht. Einen nicht unbedeutenden Beitrag zum Schiffbau in dieser Zeit lieferten die Arbeiten von A. N. Senkow »Über die Kunst der Anfertigung von Gegenständen der Takelage« (1828), W. Berkows »Anfangsregeln oder theoretische Grundlagen der Schiffsarchitektur« (1836) und die wissenschaftlichen Begründungen zur Technologie des Baus großer Kampfschiffe von A. A. Popow.

Die Werke der russischen Schiffbauer, Erfinder, Wissenschaftler und hervorragenden Flottenführer F. F. Uschakow, M. P. Lasarew, P. S. Nachimow und anderer, formten die russische Flotte und machten ihre Segelkriegsschiffe, an der Ausrüstung, Bewaffnung und Schlagkraft gemessen, mit zu den besten der Welt. Dies bestätigten die Siege der russischen Matrosen in vielen Seeschlachten.

# *Vom Segel zum Dampf*

Schiffbauer und Gelehrte haben in vielen Jahrhunderten überlegt, wie die Fahrtgeschwindigkeit der Schiffe erhöht werden kann. Nach der schon lange bekannten Formel »Geschwindigkeit ist gleich Weg geteilt durch Zeit«, beschäftigten sie sich besonders hartnäckig mit der Frage, wie der Weg, z. B. die Seemeile, in einer kürzeren Zeit zurückgelegt werden kann.

Es vergingen Dutzende und Hunderte von Jahren, jedoch der wichtigste Faktor der Formel – die Zeit – wurde nur wenig verändert. Die schnellsten Schiffe liefen in der Epoche der Segelschiffsflotten nicht mehr als 12–13 Knoten (1 Knoten = 1 Seemeile pro Stunde = 1852 m/Std. = 0,5144 m/s). Damit war ihre Grenze erreicht.

Nicht selten wurden die Segelschiffe zu Gefangenen des Meeres, ihr Schicksal war abhängig von den Kapriolen des Wetters. Ein günstiger achterlicher Wind erfreute Kapitän und Besatzung. Er trieb die Schiffe wie weiße Möwen über die Wellen und ihrem Schicksal entgegen. Aber sie konnten auch lange in absoluter Windstille an einer Stelle unbeweglich liegen und sehnsüchtig auf den leisesten Windhauch warten, um ihre Reise fortzusetzen. So war es lange Jahre auf den Schiffen, deren Hauptantrieb die gewaltigen weißen Segel waren.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts trat der Schiffbau in eine neue Epoche ein – in die Epoche der Dampfmaschinen. Der Schiffbau war in dieser Periode seiner Geschichte durch radikale Neuerungen gekennzeichnet. Das Eisen löste im Schiffbau das Holz ab. Die Kriegsschiffe erhielten eine Panzerung, die sie vor Geschossen schützen sollte. Die Menschen erzeugten Dampf, der nicht nur wärmte, sondern gewaltige Schiffe auch gegen den Wind antrieb.

Aus der Geschichte des Schiffbaus ist bekannt, daß die ersten eisernen Schiffe, die auf den Kanälen fahrenden Lastkähne, so um 1787 in England erstmalig gebaut wurden. So war es auch ein Engländer, der sich 1815 eine kleine eiserne Yacht baute und Spazierfahrten unternahm. Die echte Revolution im Schiffbau wurde jedoch von dem amerikanischen Erfinder Robert Fulton eingeleitet. Dieser reich begabte Mensch vereinte in sich eine gute ingenieurtechnische Bildung mit entwickeltem künstlerischem Sinn eines Schriftstellers und Malers. Zum Glück für alle Schiffbauer und Seefahrer nahm die Porträt- und Landschaftsmalerei in seiner Tätigkeit den zweiten Platz ein, Fulton beschäftigte sich ernsthaft mit der Mechanik. Schon 1796 entwickelte er ein Gerät, das es möglich machte, Schiffe für die Unterwasserfahrt zu bauen. Diese Entwicklung Fultons fand nicht sofort Anwendung, wurde jedoch weiter von ihm verfolgt.

Im Jahre 1802 wandte sich Fulton an den damaligen Kaiser der Franzosen, Napoleon I., mit dem Vorschlag, für dessen Flottille Dampfschiffe zu bauen, die geeignet waren, französische Landungstruppen nach England zu überführen. Napoleon I. bezeichnete diesen Vorschlag als unsinnige Idee, nannte es ein »Hirngespinst« und lehnte ihn ab. Auch diese nicht sehr schmeichelhafte Bewertung konnte den Erfinder nicht entmutigen. Letzten Endes erreichte er dennoch sein Ziel. So lief 1803 ein Dampfschiff vom Stapel, das eine Länge von 20,1 m und eine Breite von 3,5 m hatte. Seine Erprobung verlief jedoch nicht erfolgreich. Eine solche Kette von Mißgeschick und Niederlage konnte jeden anderen Erfinder zur Aufgabe zwingen, aber nicht Fulton. Seine Kraft und Energie reichten auch für den Bau eines neuen Dampfschiffes, den er mit Unterstützung seines Landsmannes, des Botschafters der USA in Frankreich – Livingstone – verwirklichte. Dieses Schiff bekam den Namen *Clermont* und wurde, Gott sei Dank, im Jahre 1807 vom Stapel gelassen. Damit war ein großer Schritt vorwärts gemacht worden.

Die *Clermont* war ein Schiff, das größer als sein Vorgänger war und eine Besatzung von 12 Mann hatte. Wesentlichen Platz nahm der Dampfkessel ein. Die Dampfmaschine mit 24 Pferdestärken übertrug die erzeugte Kraft auf ein Schaufelrad, das einen Durchmesser von 4,6 m hatte und dessen Schaufeln 120 cm breit waren und 60 cm tief ins Wasser eintauchten. Das am Ufer des Hudson versammelte neugierige Publikum konnte es kaum fassen, daß dieses ungewöhnliche Schiff sich fortbewegen konnte. Aber das Schiff schwamm nicht nur auf dem Wasser, es erreichte auch eine für die damalige Zeit hohe Geschwindigkeit von 5 Seemeilen in der Stunde. In diesem Schiff waren zwei große Entdeckungen ihrer Zeit vereint – die von Fulton und die des Engländers James Watt, des Vaters der Dampfmaschine. Diese hervorragende Erfindung bahnte sich ungeachtet bestimmter objektiver und subjektiver Schwierigkeiten ihren Weg in die Zukunft. Viele Un-

ternehmer und Werftbesitzer sowie Geschäftsleute legten ihr Geld, wenn auch mit gewissen Ängsten, in diese neue Sache an und hatten es nicht bereut. Es war eine Investition in die Zukunft.

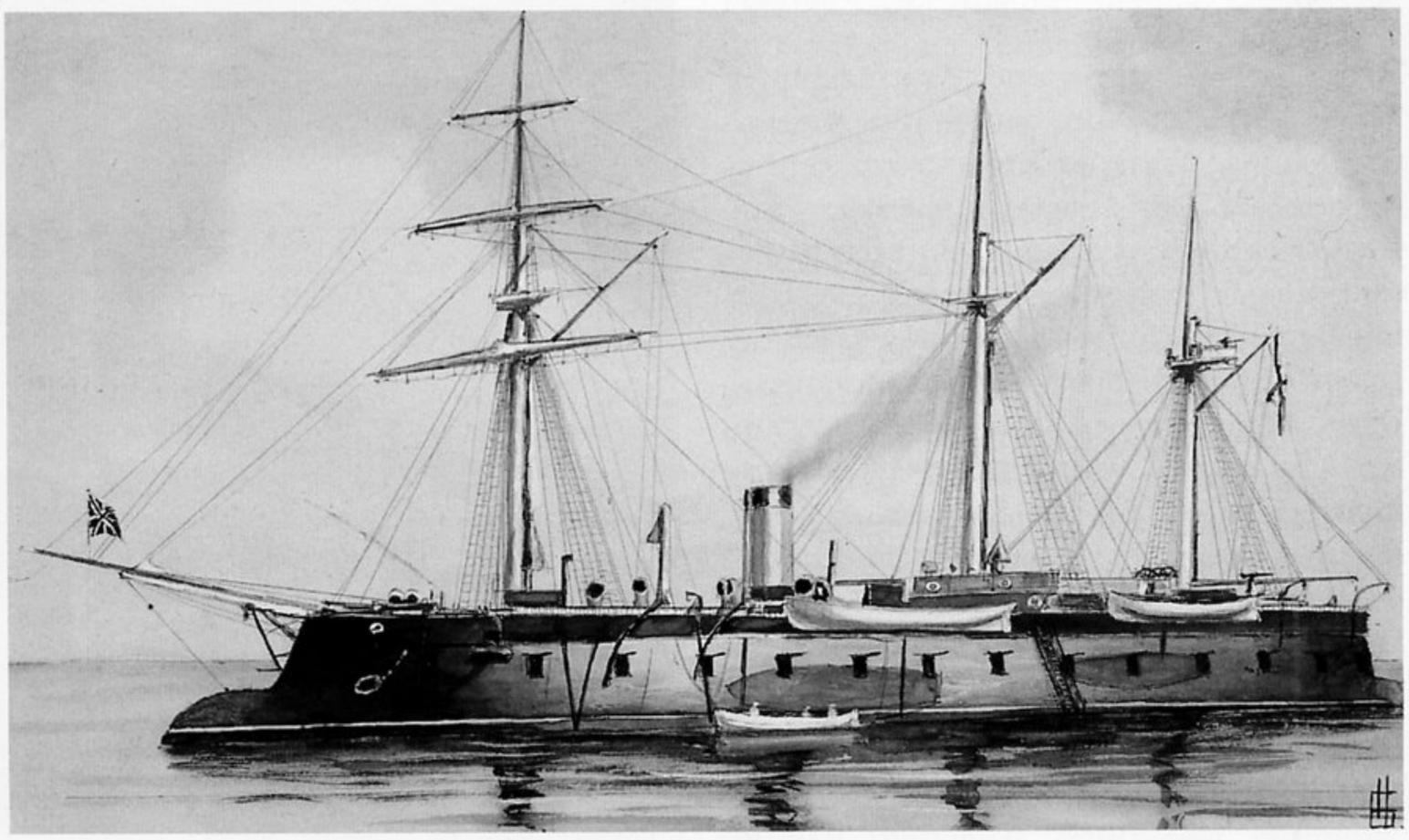
In Rußland war die Entstehung der Dampfschiffsflotte abhängig von einem bestimmten Entwicklungsstand der Produktivkräfte. Durch ständiges Wachsen des Industriekapitalismus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden in Rußland die notwendigen Voraussetzungen für den Aufbau einer Dampf- und Panzerschiffsflotte geschaffen. Der Weg dahin war lang und mit riesigen Schwierigkeiten verbunden.

Sehr oft fanden die Erfindungen, Entdeckungen russischer Wissenschaftler, die einen Umschwung in der Technik und Industrie bewirkt hätten, keine praktische Anwendung. So erfand bereits schon 1782 der russische Mechaniker und Erfinder I. P. Kulibin ein »wassergetriebenes Schiff« mit hydraulischem Antrieb, das sich entgegen der Strömung in Flüssen fortbewegen konnte und erfolgreich alle Erprobungen durchlief. Das Akademie-Mitglied W. S. Jakobi erfand 1838 einen Elektromotor für den Schiffsantrieb und erprobte ihn. Die russische Regierung unternahm keinerlei Schritte, um diese Erfindungen einzuführen. Gleiches geschah mit der Dampfmaschine des Bergbaumeisters aus dem Ural, I. I. Polsunow, mit der gewalzten Panzerung, mit der elektrischen Methode zum Verfeinern von Kupfer und vielen anderen Erfindungen.

Ungeachtet dessen entwickelte sich der heimische Schiffbau weiter in dieser Epoche. Dampfschiffe waren in Rußland schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu sehen. In Sankt Petersburg lief am 3. November 1815 ein bis dahin noch nie gesehenes »feuriges« Dampfschiff vom Stapel, das von den Leuten als ein »Wunderwerk des Teufels« bezeichnet wurde. Sein Erbauer war K. Baird, der Besitzer einer Mechanik-Gießerei, die er 1792 erbaut hatte und die unmittelbar neben der Galeeren-Insel lag, von der auch das erste russische Dampfschiff ablegte. Die Länge dieses Schiffes betrug 18,29 m, seine Breite 4,57 m und sein Tiefgang 0,61 m. Das Schaufelrad hatte einen Durchmesser von 2,44 m und besaß sechs Blätter von 122 cm Länge, die an Speichen befestigt waren. Die Dampfmaschine machte 40 Umdrehungen in der Minute. Während der Erprobung zeigte das Schiff gute Leistungen. Bei achterlichem Wind legte es die Entfernung von Petersburg bis Kronstadt in 2 Stunden und 30 Minuten zurück, und bei vorderlichem Wind benötigte es 3 Stunden. Auf der Newa betrug die Geschwindigkeit dieses Dampfbootes bei Fahrt mit der Strömung 12 Werst in der Stunde und gegen die Strömung 7 Werst in der Stunde. Die mittlere Fahrtgeschwindigkeit, die das Log anzeigte, betrug 5 Seemeilen in der Stunde. Noch am Tage seiner Erprobung machte dieses »Wunder« eine Reise nach Kronstadt. Die erste Reise des Dampfers wird in allen Einzelheiten in der Zeitschrift »Sohn des Vaterlandes« von dem berühmten Vertreter der russischen Flotte und späteren Admiral R. I. Rikord beschrieben, der hierbei auch erstmalig die Bezeichnung »Dampfer« verwendet. Diese Bezeichnung fand sehr schnell weltweite Verbreitung und verdrängte die bis dahin noch übliche Bezeichnung »Steamboat«, die aus England kam. Nach den Erinnerungen alteingesessener Einwohner von Kronstadt waren die ersten Dampfer von unkomplizierter Bauart. Der Dampfkessel, eingemauert in einen Ofen mit Mauerwerk aus Ziegelsteinen, nahm den größten Platz ein. Der Schornstein war aus Ziegeln gemauert und stürzte oft bei Seegang ein, was die Passagiere jedesmal in Panik versetzte. Ungeachtet der hohen Preise, die für eine Fahrt nach Kronstadt zu zahlen waren, z. B. für die 1. Klasse 4, für die 2. Klasse 2 Rubel in Geldscheinen, konnte man bei weitem nicht von komfortablen Bedingungen sprechen. Trotzdem können wir in der Zeitschrift aus dieser Zeit lesen: »Schon seit einigen Wochen

Stapellauf des mit 84 Geschützen bewaffneten Linienschiffes *Prochor W. Sankt Petersburg* am 21. April 1851 (Lithographie von W. Timm)

Das Küstenpanzerschiff *Perwenez*. (Das Schiff wurde 1862–1865 in England auf der Themse-Werft nach einem Projektentwurf des Schiffbautechnischen Komitees der russischen Flotte gebaut. Es war für den Einsatz in den Küstengewässern des Finnischen Meerbusens und zur Verteidigung der Zugänge nach Kronstadt und Sankt Petersburg bestimmt. Es war das erste große Ganzmetall-Panzerschiff der russischen Flotte.)



bringt das Boot für das Petersburger Publikum ein angenehmes Schauspiel, wenn es auf der Newa und entlang der Küste nach Kronstadt mit größter Leichtigkeit spazierenfährt... Vom Flüßchen Prjasha, wo das Boot liegt, bis zur Isaak-Brücke brauchte es vier Stunden... Seine Fahrt ist so schnell wie der Lauf der Pferde im leichten Trab.« Der oberste Kommandant von Kronstadt leitete alle Vorsichtsmaßnahmen ein, wenn der Dampfer den Hafen anlief. Die Anlegestelle für den Dampfer befand sich am äußersten Ende des Kanals zum Petrowski-Dock, im Kauffahrtei-Hafen. Manöver im Hafen sowie das An- und Ablegen unter Dampf waren wegen Feuergefahr verboten, da Brände sehr oft in dieser Zeit die Einwohner von Kronstadt und Petersburg beunruhigten. Deshalb stoppte der Dampfer außerhalb des Kauffahrtei-Hafens, löschte das Feuer unter den Kesseln, ließ den Dampf ab und wurde mit einen Ruderboot an die Anlegestelle bugsiert. Außer diesen Maßnahmen war ständig ein zwölfriemiger Kutter abgeteilt, der auf der Kronstädter Reede den Dampfer begleitete, um im Falle eines Brandes auf dem Dampfer das Feuer löschen zu können.

Auf diesem Schiffahrtsweg begann auch am 3. Juni 1817 der Einsatz von Dampfern zum Schleppen von Lastkähnen. Die Dampfschiffahrt über die Grenzen des Landes hinaus begann erst im Jahre 1824, nachdem in der Hauptstadt Rußlands der erste ausländische Dampfer eingetroffen war. Dieser erste Dampfer war die *Stockholm* aus Schweden mit ihrem Kapitän D. Brikan. Nach der Öffnung der Dampfschifflinie nach Schweden folgten weitere nach Reval und London. Die mittlere Dauer der Navigationsperiode auf diesen Schiffahrtslinien im Zeitraum von 1814 bis 1907 ist mit 210 Tagen pro Jahr angegeben.
Der erste Schlepp- und Frachtdampfer *Skory* (Der Schnelle) wurde im Arsenal und Ishorski-Werk in Kolpino bei Petersburg gebaut. Das Arsenal in Nikolajew lieferte 1821 als erstes Dampfschiff die *Wesuwi* an die Schwarzmeerflotte aus. Die früh mit Dampfmaschinen ausgerüsteten Schiffe hatten in den Anfangsjahren in der russischen Marine nur Hilfsaufgaben zu erfüllen. Das erste Kriegsschiff mit Dampfantrieb erhielt die Flotte 1833. Es war dies die umgerüstete und mit 28 Geschützen bewaffnete Rad-Dampf-Fregatte *Herkules.* Die *Bogatyr* war dann der erste Neubau einer Rad-Dampf-Fregatte in Rußland.
Ein echter Umschwung im Schiffbau wurde 1836–1837 durch die Erfindung der Schiffsschraube eingeleitet. Sie konnte auch auf Segelschiffen zum Einsatz kommen, ohne deren Kampfeigenschaften zu verringern.
In den vierziger Jahren fing man an, Versuche durchzuführen, um die hölzernen Schiffskörper durch Eisenplatten zu panzern. Auf der Tagesordnung stand auch der Übergang zum Bau eiserner Schiffe. Dampfkriegsschiffe, vor allem Hilfsschiffe, wurden Mitte des 19. Jahrhunderts schon auf mehreren Werften gebaut; dazu gehörten: das Alexandrowski-Werk, die Mechanik-Gießerei von K. Baird, das Hauptarsenal und die Ochtinski-Werft in Sankt Petersburg sowie die Arsenale in Nikolajew, Archangelsk und Astrachan. Die Erfahrungen des Krimkrieges von 1853–56 bestätigten jedoch, daß dies noch nicht ausreichte. Notwendig war jetzt, im höchsten Tempo nun eiserne Dampfkriegsschiffe zu bauen. Ein 1857 von der russischen Regierung beschlossenes Schiffbauprogramm sah folgendes vor: Die Baltische Flotte sollte 18 Linienschiffe, 12 Fregatten, 14 Korvetten, 100 Kanonenboote – alle als Schraubenschiffe gebaut – und 9 Rad-Dampf-Fregatten erhalten. Für die Flotte auf dem Stillen Ozean sollten als Schraubenschiffe 6 Korvetten, 6 Klipper und 9 Transportschiffe sowie 4 Raddampfer gebaut werden. Da es Rußland nach seiner Niederlage im Krimkrieg verboten war, eine Kriegsflotte im Schwarzen Meer zu unterhalten, sollten dort nur 6 Korvetten und 9 Transportschiffe als Schraubenschiffe sowie 4 Raddampfschiffe stationiert werden.
Damit die eigene Werftindustrie genügend eiserne Schiffe herstellen konnte, mußte

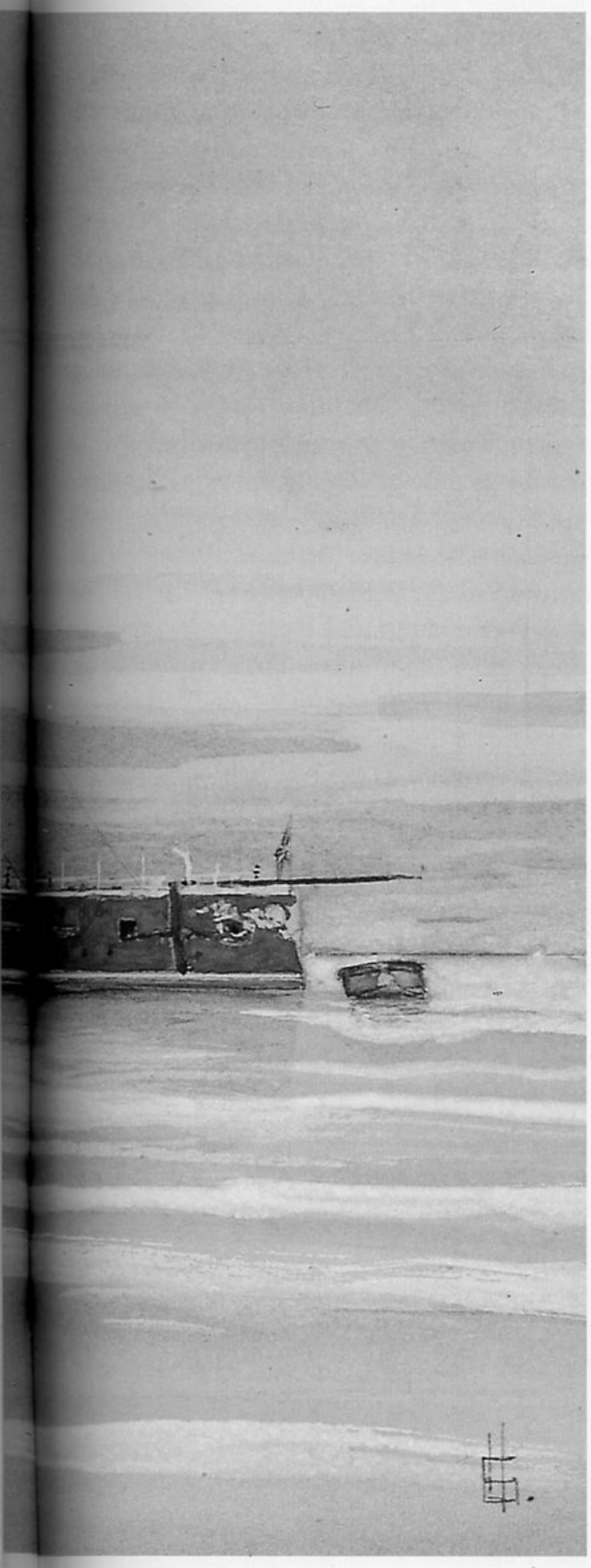
erst einmal dafür eine solide Basis geschaffen werden. Es mußten eigene Ingenieure, Meister und Arbeiter für den Schiffbau ausgebildet sowie die metallurgische und metallverarbeitende Industrie erweitert werden. Alle Werften waren von Grund auf zu modernisieren. Für den Aufbau einer Panzerschiffsflotte in Rußland waren zwei Etappen vorgesehen. Man plante zuerst eine Flotte für den Küstenschutz und danach, zum Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre, eine Hochsee-Flotte zu schaffen. Als erstes eisernes Panzerschiff wurde das Kanonenboot *Opyt* (Versuch) gebaut. Es wurde 1862 vom Stapel gelassen und hatte eine Panzerung von 115 mm, seine Bewaffnung bestand aus einem 60pfündigen Geschütz.

Ende 1861 war in England eine gepanzerte, schwimmende Batterie in Auftrag gegeben worden. Es war das Typschiff einer neuen Schiffsklasse und erhielt den Namen *Perwenez* (Erstling). Ein zweites Schiff dieses Typs mit dem Namen *Nje tron Menja* (Faß mich nicht an) wurde am 19. November 1863 in der Werft des Petersburger Arsenals auf der Galeeren-Insel auf Kiel gelegt und konnte danach nur mit Hilfe englischer Spezialisten zu Ende gebaut werden. Das dritte Schiff dieser Serie, die *Kreml* konnte dann bereits ausschließlich durch russische Schiffbauer fertiggestellt werden.

Zu Beginn der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurde es erforderlich, die Verteidigung an der Ostsee, besonders von Kronstadt und Petersburg zu verstärken. Dazu wurde vom Marineministerium das sogenannte Monitor-Schiffbauprogramm von 1863 erarbeitet. Dieses Programm sah vor, in kürzester Zeit 10 eintürmige und 1 zweitürmigen Monitor zu bauen. Gleichzeitig legte man das zweitürmige Panzerboot *Smertsch* auf Kiel.

Das Monitor-Schiffbauprogramm wurde schnell in die Praxis umgesetzt. In der Rekordzeit von nur einem Jahr wurden 11 Monitore vom Stapel gelassen. Diese Schiffe hatten eine Wasserverdrängung von 1400–1600 Tonnen und waren mit einem 381-mm-Turmgeschütz bewaffnet, daß später gegen zwei 299-mm-Turmgeschütze mit gezogenen Rohren ausgewechselt wurde.

Ein neues Schiffbauprogramm aus dem Jahre 1874 beinhaltete den Bau von 4 Panzerfregatten des Typs *Admiral Lasarew,* 2 gepanzerten Segelfregatten des Typs *Fürst Posharski* und 2 zweitürmigen Panzerbooten des Typs *Rusalka.* Mit der Fertigstellung dieser Schiffe war die Aufgabe zur Verbesserung der Verteidigung von Kronstadt und Sankt Petersburg gelöst. Jetzt konnte an den Aufbau einer Angriffsflotte gedacht werden. Im Arsenal auf der Galeeren-Insel in Petersburg wurde 1869 der Turm-Barbetten-Monitor *Kreiser* auf Kiel gelegt. Dieses Schiff wurde 1872 zum 200. Geburtstag von Peter I. umbenannt in *Peter der Große.* Die Konstruktion dieses zu seiner Zeit modernsten russischen Kriegsschiffes schuf Admiral A. A. Popow. Den Bau des Schiffes leiteten die Schiffbauingenieure A. E. Leontjew und M. M. Okunjew. *Peter der Große* wurde allgemein als der Prototyp der zukünftigen Geschwaderpanzerschiffe betrachtet. Das Schiff hatte eine Wasserverdrängung von 9790 Tonnen, eine Länge von 100,6 m, die Breite betrug 19,3 m und der Tiefgang 6,9 m. Sein Schiffskörper war aus Eisen und hatte einen verstärkten Doppelboden und Panzergrätings. Zur Verbesserung seiner Standkraft war der Schiffskörper durch wasserdichte Schotten unterteilt. Die Dampfmaschinen mit einer Leistung von 6077 kW verliehen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14,3 Knoten (sm/h). Bewaffnet war das Schiff mit vier 305-mm-, vier 87-mm-, sechs 47-mm-, zwei 44-mm- und einem 63-mm-Geschütz (en) sowie mit zwei 227-mm-Mörsern und zwei Unterwasser-Torpedorohren.



Das Geschwaderpanzerschiff *Sinop* (Aquarell)

Die Nachricht über ein derartiges russisches Kriegsschiff, das zu den modernsten der Welt zählte, erstaunte und alarmierte die ausländischen Marineexperten. Zum Beispiel mußten die Engländer mit großer Verwunderung feststellen, daß ihr Linienschiff *Devastation* trotz der fast gleichen Größe eine schwächere Bewaffnung und Panzerung hatte.

Mit der offensichtlichen Absicht, den Erfolg der russischen Schiffbauer zu schmälern, erschien in der englischen Presse die Meldung, daß an der Konstruktion des *Peter der Große* der Hauptingenieur der britischen Flotte, E. Reed, beteiligt gewesen wäre.

Am 9. September 1872 erschien dazu in der britischen »Times« ein Dementi von E. Reed mit folgendem Text: »…Erlauben Sie mir die Bemerkungen zu dementieren, daß ich angeblich die Konstruktion des unlängst in Sankt Petersburg vom Stapel gelaufenen russischen Panzerschiffes *Peter der Große* angefertigt hätte. Diese Konstruktion ist eine Schöpfung von Admiral Popow, eines Mannes, der im Kriege wie im Frieden gleichermaßen erhaben ist… Es wäre für mich eine hohe Ehre, wenn man mich in England für den Konstrukteur dieses Schiffes halten würde. Jedoch habe ich nicht die geringste Absicht, diese nicht verdiente Ehre auf mich zu nehmen. Es wäre verhängnisvoller Selbstbetrug anzunehmen, daß der Fortschritt in den Flotten anderer Mächte von England ausgeht… Die Russen schafften es, uns sowohl in der Kampfkraft der vorhandenen als auch bei den neuen Methoden des Schiffbaus zu überholen. Ihr *Peter der Große* kann völlig frei in englische Häfen einlaufen, da er ein Schiff darstellt, das stärker ist als jedes beliebige unserer eigenen Panzerschiffe.«

In England, das als der »Tonangeber in der Mode« für die neuesten Schiffe galt, war es für den führenden Schiffbauer bestimmt

nicht einfach, diese Erklärung abzugeben. Im Verlaufe der Jahre 1870–1885 baute und vervollständigte Rußland seine hochseefähigen Panzerschiffe. Sie waren für den Kampf auf den ozeanischen Verbindungswegen bestimmt. Der erste dieser Kreuzer mit dem Namen *General-Admiral* wurde 1873 auf Kiel gelegt und 1875 in Dienst gestellt. Als weitere Schiffe dieses Typs folgten: 1877 *Herzog von Edingburgh,* 1878 *Minin,* 1890 *Pamjat Asowa,* 1892 *Rjurik,* 1896 *Rossija* und 1899 *Gromoboi.* Die drei letztgenannten Schiffe hatten verbesserte taktisch-technische Daten.

Großes Interesse erweckten in Marine- und Schiffbaukreisen die neuen Küstenpanzerschiffe *Nowgorod* (1874) und *Vizeadmiral Popow* (1876), die man im Volksmund *»Popowki«* nannte. Sie unterschieden sich von allen vor ihnen gebauten Schiffen durch ihre runde, an einen Teller erinnernde Form des Schiffskörpers. Sie hatten einen geringen Tiefgang, waren unempfindlich gegen einen Rammstoß und besaßen eine hohe Standkraft. Der Bau dieser runden Panzerschiffe mit starker Artilleriebewaffnung wurde notwendig, um die Verteidigung der Schwarzmeerküste im Gebiet des Dneprowsko-Bugski Liman und der Meerenge von Kertsch zu gewährleisten, weil es Rußland nach dem Pariser Friedensvertrag nicht gestattet war, dort große Kriegsschiffe zu stationieren. Diese schwimmenden Batterien (Batterieschiffe) hatten durch ihre nicht ausgereifte Konstruktion ungünstige Seeeigenschaften, dazu zählten: schlechtes Kurshalten, Drehen um die eigene Achse beim Artillerieschießen und Schwierigkeiten in der Schiffsführung. Außerdem hatten sie technische Unzulänglichkeiten und fanden deshalb keine weitere Verbreitung.

Noch ein neuer Schritt voran im vaterländischen Schiffbau war der Bau von Minenbooten, die mit an Spieren befestigten Sprengladungen (Spierentorpedos) bewaffnet waren. Ihre große Wirksamkeit bewiesen diese Boote im russisch-türkischen Krieg 1877–1878. Später, mit der Einführung der Torpedowaffe, erhielt die Flotte spezielle Torpedoboote (Minenträger genannt), die mit 1–2 Torpedorohren bewaffnet waren. Bereits 1880 gab es von diesem Typ 100 Boote in der Flotte. Die russischen Schiffbauer waren auch die Initiatoren bei der Einführung von Hochseetorpedobooten in den Bestand der Flotten. Auf dem ersten Schiff dieses Typs baute man, in Verwirklichung einer Idee von S. O. Makarow, ein Unterwassertorpedorohr ein. In Auswertung der Erfahrungen aus dem russisch-türkischen Krieg, die beim Einsatz der Minenboote gesammelt wurden, entwarf und baute man Torpedoboote. Sie waren mit 2 Torpedorohren am Oberdeck bewaffnet und 1880 als *Batum* und 1883 als *Suchum* in Dienst gestellt. Auch im weiteren widmeten die russischen Schiffbauer der Entwicklung von Torpedobooten große Aufmerksamkeit.

Vom Marineministerium Rußlands wurde 1881 ein neues Schiffbauprogramm vorgelegt, das einen Zeitraum von 20 Jahren umfaßte. Folgende Entwicklung der russischen Flotte war vorgesehen: Die Baltische Flotte sollte am Ende dieser Periode über 16 Panzerschiffe, 13 Kreuzer, 11 Kanonenboote, 100 Torpedoboote und 3 Transportschiffe verfügen; in der Schwarzmeerflotte sollten 8 Panzerschiffe, 2 Kreuzer, 19 Torpedoboote und auf dem Stillen Ozean (in der Sibirischen Flottille) 8 Kanonenboote, 6 Torpedoboote und 2 Transportschiffe in Dienst gehalten werden. Dieses Programm unterlag häufigen Veränderungen. So stand in den Jahren 1890–1898 die Stärkung der Baltischen Flotte im Mittelpunkt, und 1898 war es die Flotte im Fernen Osten, die verstärkt werden sollte. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, daß zu Beginn des russisch-japanischen Krieges dieses Programm anteilmäßig nicht erfüllt worden war. Daran ändert auch nichts die Tatsache, daß ein Teil der Schiffe im Ausland gebaut werden sollte.

Im Jahre 1903 legte das Marineministerium ein neues, ebenfalls für 20 Jahre geplantes Schiffbauprogramm vor. Nach diesem Programm sollten insgesamt gebaut werden: 35 Zerstörer, 54 Kreuzer, 12 Kanonenboote, 509 Torpedoboote verschiedener Typen und 4 Minenleger. Außerdem sollten für den Einsatz im Schwarzen Meer bereitgestellt werden: 12 Geschwaderpanzerschiffe, 6 Küstenpanzerschiffe (für die Donau), 14 Kreuzer, 4 Kanonenboote, 58 Torpedoboote verschiedener Typen, 2 Minenleger und 3 Transportschiffe. Wegen fehlender Finanzen wurde auch dieses Programm nicht erfüllt. Ebenfalls wurden viele Fragen nicht gelöst, die unmittelbaren Einfluß auf die Tätigkeit der Flotte hatten.

Das bekannte Akademiemitglied A. N. Krylow schrieb zu dieser Problematik in seinen Memoiren: »Im Zeitraum von 1882 bis 1905 wurde eine Vielzahl von Panzerschiffen und Panzerkreuzern gebaut, die in Wirklichkeit keine Flotte, sondern nur eine Sammlung von Schiffen war. So wurden die Panzerkreuzer *Wladimir Monomach* und *Dmitri Donskoi* als Schiffe eines Typs auf Kiel gelegt. Nachdem diese Schiffe fertiggestellt waren, sah ein Schiff wie eine Korvette, das andere wie eine Fregatte aus, das eine war ein Einschraubenschiff und das andere ein Zweischraubenschiff. Die Kreuzer *Rjurik, Gromboi* und *Rossija* waren Zwei- oder Dreischraubenschiffe und hatten drei verschiedene Kaliber der Artilleriebewaffnung. Ein noch größeres Durcheinander herrschte bei den Panzerschiffen *Alexander II.* und *Nikolai I.* ... auch die *Gangut, Sissoi Weliki* und *Nawarin* waren Schiffe verschiedener Typen. Die ersten Schiffe, die wie ein Typ aussahen, waren die *Petropawlowsk, Poltawa* und *Sewastopol.* Dagegen waren die Schiffe der nachfolgenden Serie *Pereswet, Osljabja* und *Popjeda*... weder Kreuzer noch Linienschiffe und hatten eine Hauptartillerie aus vier 10-Duim-Geschützen, wo zur gleichen Zeit alle anderen Panzerschiffe schon 12-Duim-Geschütze hatten... Alle Schiffe, die vor der *Zesarewitsch* gebaut wurden, stellten lediglich eine gewöhnliche Nachahmung der englischen Panzerschiffe mit einer Verspätung von 6–7 Jahren dar... Schon diese kurze Aufzählung ist ein Musterbeispiel für die planlose Ausgabe der staatlichen Geldmittel.«

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verschärfte sich zusehends das Verhältnis Rußlands zu Japan. Unter Berücksichtigung dieser politischen Lage hatte die russische Regierung bereits 1898 ein Schiffbauprogramm mit der Bezeichnung »Programm der Notwendigkeiten für den Fernen Osten« bestätigt. Dieses Programm sollte bis 1905 abgearbeitet werden, aber es gab Verzögerungen. Rußland mußte seine Flotte im Fernen Osten, abgeschnitten von seiner Schiffbauindustrie, den Werkstätten und Docks aufbauen. Japan dagegen konnte seine Flotte mit Hilfe der USA und Großbritanniens im Verlaufe von fünf Jahren, von 1896–1901, ausbauen und die Wasserverdrängung des Schiffsbestandes von 80 000 auf 279 000 Tonnen vergrößern. Im russisch-japanischen Krieg erlitt die Flotte Rußlands große Verluste und büßte den größten Teil ihrer Kampfschiffe ein.

Nach Kriegsende begann der Wiederaufbau der Flotte. Von 1905 bis 1911 wurden ca. 60 Torpedoboote – davon 19 aus Spendenmitteln – sowie einige Unterseeboote gebaut. Mit der Ausarbeitung des Schiffbauprogramms »Wiederaufbau der Flotte« wurde im Jahre 1906 begonnen. In dieser Zeit konstruierte und baute man die Linienschiffe des Typs *Sewastopol,* auf denen zum ersten Mal in der russischen Flotte die Geschütze des Hauptkalibers (305 mm) mittschiffs, in vier dreirohrigen Geschütztürmen, aufgestellt waren. Am 3. Juni 1909 erfolgte die Kiellegung dieser Baureihe mit den vier Linienschiffen *Sewastopol, Poltawa, Petropawlowsk* und *Gangut.*

# *Die »verborgenen« Schiffe*

Die Geschichte der Unterwasserfahrt und des Baus von Unterwasser-»verborgenen« Schiffen reicht weit, in fern vor unserem Jahrhundert liegende Zeiten zurück. Das bezeugen die bis heute erhaltenen alten Handschriften und Überlieferungen.

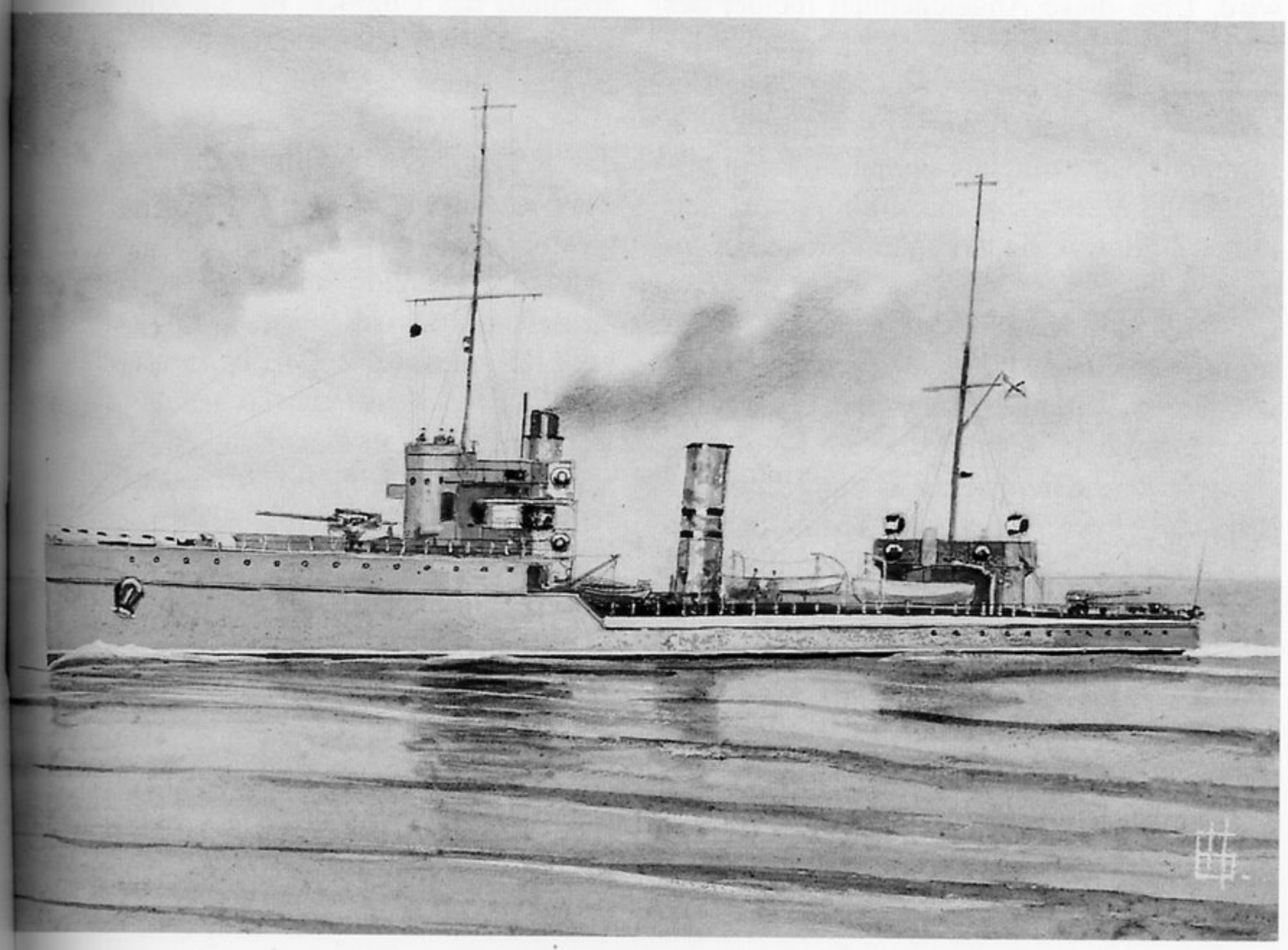
Die Einführung des Unterseebootes (U-Boot) als eine Klasse der Kampfschiffe war ein sehr langer, hartnäckiger und oft tragischer Kampf des Menschen mit den unter der Wasseroberfläche wirkenden Kräften der Natur. Das Problem des Eindringens in die Tiefen der Flüsse, Meere und Ozeane beschäftigte den Geist und die Herzen der Mönche und Gelehrten, der Militärs und Politiker ebenso wie die der Erfinder und Konstrukteure. Schon der griechische Philosoph und Gelehrte Aristoteles (384–322 v. u. Z.) schrieb, daß die Truppen seines Zöglings Alexander von Makedonien (A. d. Große) erfolgreich spezielle Apparate, »Unterwasserglocken«, bei ihren Seefahrten und insbesondere bei der Belagerung des Stadtstaates an der Küste Phönikiens – der heutigen libanesischen Hafenstadt Sur – anwendeten. »Diese Apparate«, so vermerkte Aristoteles, »gaben den Tauchern die Möglichkeit, unter Wasser zu atmen, indem man sie in einen unten offenen Luftkessel herabließ. Dieser Kessel füllte sich nicht vollständig mit Wasser, hielt, wenn man ihn senkrecht eintauchte, die Luft zurück und ließ Wasser herein beim Ankanten.« Auch darüber, wie und mit welchen ausgeklügelten Methoden sich die Saporoshjer verdeckt den feindlichen Ufern näherten, gibt es Angaben. Historische Aufzeichnungen von 1595 teilen uns mit, wie die Saporoshjer Kosaken vom Grund des Meeres kommend bei ihren Überfällen Angst und Schrecken unter den Türken verbreiteten.

Ausführliche Informationen darüber findet man in den Arbeiten des französischen Historikers Montecheri. Er schrieb 1820, daß die Kosaken »Ruderboote verwendeten, die untertauchen konnten und gedeckt im getauchten Zustand große Entfernungen überwanden und den Rückweg unter Segeln zurücklegten«.

In späteren Jahren wurden viele Versuche unternommen, um mit Hilfe der sogenannten »Unterwasserglocke« zu tauchen und zu arbeiten. Diese Versuche führten zwar zu einer Verbesserung der Tauchmittel, aber nicht zur Fortbewegung unter Wasser. Trotzdem war es nur ein Schritt von der Tauchglocke zum Unterseeboot. Diesen Schritt machte 1580 der Engländer William Born. Bekannt ist, daß dessen Tauchapparat aus Holz war und eiförmig aussah. Seine Fortbewegung unter Wasser erfolgte durch einige Riemenpaare. Erhalten blieb bis heute die Beschreibung der Erfindung durch den Autor, die wahrscheinlich das allererste Dokument ist, das eine Unterwasserfahrt beschreibt. Interessant ist darin die Beschreibung des Tauchvorgangs, wie er vom Erfinder vorgeschlagen und nachfolgend von vielen Autoren bei ihren Konstruktionen angewandt wurde. Sie lautet folgendermaßen: »Um dieses kleine Schiff, Barke oder Boot zu bauen, ist folgendes zu tun: Auf dem Boden der Barke, die für diesen Zweck gebaut wurde, sollte eine gute Menge Ballast liegen, und darüber, möglichst tief, ein sehr dichtes Deck, so dicht, daß möglichst kein Wasser durchdringen kann; ebenso sollte in ausreichender Höhe ein zweites Deck sein … Wenn dies fertig ist, bohrt man an den beiden Seiten zwischen den Decks Löcher. Danach baut man Platten, mit den gleichen Abmessungen wie die Seitenwände der Barke, für jede Seite eine; sie müssen fest zusammengefügt sein, damit nichts durchkommt. Jetzt nimmt man Leder in ausreichender Menge und heftet es mit Nägeln so hermetisch fest, daß kein Wasser durchkann, und zwar in den Abmessungen der Seitenwände der Barke, um sie daran zu befestigen… Wenn dies alles getan ist, muß man jetzt Schrauben oder andere Instrumente eindrehen, um nach eigenem Ermessen beide Platten an die Seitenwände zu ziehen oder abzudrücken. Danach muß man auf die runde Luke, die für den Ein- und Ausstieg bestimmt ist, Leder legen in der Absicht, sie mit einer Druckschraube so fest zu verschließen, daß auch auf dem Grund kein Wasser nach innen eindringen kann. Desweiteren muß man sich einen Mast beschaffen, der stark genug ist, um in seinem Inneren vom einen zum anderen Ende ein Loch zu bohren wie bei einem Pumpenschaft. Wenn Sie auf den Grund tauchen wollen, dann ist vordem die Tiefe zu messen und darauf zu achten, daß die Mastspitze nicht unter dem Wasserspiegel ist, damit der Kanal im Mastinneren Sie mit Luft versorgt, da der Mensch ohne sie nicht leben kann. Wenn Sie jetzt nach unten gehen wollen, dann drehen Sie die Schrauben an beiden Seiten auf; das Wasser läuft durch die Löcher, und infolgedessen sinken Sie und können so lange wie Sie wollen auf dem Grund bleiben. Wenn Sie auftauchen wollen, dann ziehen Sie die Schrauben an, und das Wasser wird durch die Löcher herausgedrückt. Das Boot kommt hoch an die Wasseroberfläche, wo es weiterschwimmt wie vordem.«

Leider sind keine Angaben über die Erprobung dieses Apparates und über Versuche, ihn für militärische Zwecke zu nutzen, überliefert worden. Allgemein wird als erstes Unterseeboot ein Boot bezeichnet, das in England l620 von dem holländischen Arzt

Der Zerstörer *Ussurijez*



Cornelius van Drebbel gebaut worden war. Diese Annahme wird noch dadurch erhärtet, daß es zuverlässige Angaben über den Bau und die Erprobung des Bootes gibt. Anfänglich schuf Drebbel ein kleines Boot, das schwamm und tauchen konnte. Da seine Erprobung erfolgreich verlief, entschloß sich der Erfinder, noch zwei weitere dieser hölzernen Boote zu bauen, deren Bootskörper er mit fettgetränktem Leder umhüllte, um sie wasserdicht zu machen. Diese Boote gelangen ihm so gut, daß der englische König Jakob I., ein Freund des Cornelius van Drebbel, eine »Unterwasserfahrt« mit einem der Boote wagte. Der englische Gelehrte und Chemiker Robert Boyle hinterließ eine Beschreibung dieses Bootes: »Außer den Passagieren hatten in ihm 12 Ruderer Platz, und es machte Fahrten von einigen Stunden in einer Tiefe von 12 bis 15 Fuß. Die Ruderdollen waren mit ledernen Abdeckungen versehen, damit kein Wasser durchkam.« Ein Rätsel bleibt die Erfindung von Drebbel, die er als eine besondere Flüssigkeit bezeichnete, die, nach seiner Meinung, die Eigenschaft hatte, Luft aufzusaugen, die, wie es hieß, »auf dem Schiff verbraucht war durch die Atmung der Besatzung«. Der Schwiegersohn des Erfinders, Doktor Keiffer, schrieb dazu folgendes: Drebbel entdeckte, daß die Luft einen füssigen Stoff enthält, der besonders der Atmung dient, und er stellte eine besondere Flüssigkeit zusammen, die er »Quintessenz der Luft« nannte. Sie verwandelte verbrauchte Luft, indem sie ihr einen solchen Teil lebenserhaltender Bestandteile zurückgab, daß sie wieder aufs neue für längere Zeit brauchbar für die Atmung wurde. Viele Gelehrte haben darüber Vermutungen angestellt, was für eine Flüssigkeit Drebbel gemeint hat, aber alle fanden nur Hypothesen. Der Entdecker nahm sein Geheimnis mit ins Grab und hinterließ keinerlei Aufzeichnungen.

In Rußland war es der Schiffszimmermann Jefim Prokowjewitsch Nikonow aus dem Dorf Pokrowskoje in der Nähe von Moskau, der als erster die Idee hatte, ein Unterwasserschiff zu bauen. Im Jahre 1718 übergab er eine entsprechende Bittschrift dem Zaren Peter I. In ihr teilte der Meister mit, daß er in der Lage sei, »ein für die Kriegszeit gegen einen Feind geeignetes Schiff« zu bauen, »welches auf dem Meer in der Nacht aus einer Vorrichtung Schiffe zerstören kann…«. Nikonow schlug anfänglich vor, auf dem Boot eine spezielle »Feuerröhre« aufzustellen, die als Waffe benutzt werden sollte.

Peter I. begann, sich für diese Angelegenheit zu interessieren. Nikonow erhielt Geld und die Möglichkeit, ein Modell seines »sinkbaren Bootes« anzufertigen. Nachdem Nikonow das Wohlwollen des Zaren hatte, machte er sich »geheim vor fremden Augen« an die Sache. Dafür benötigte er die verschiedensten Materialien wie: Eichen- und Kiefernbretter, Leder, Leinwand, Teer, Kupferplatten und anderes. All diese Sachen verwandte der erfahrene Zimmermann für sein Vorhaben. Für Jefim Nikonow, der ohne jegliche Bildung war und auch nicht ahnen konnte, mit welchen Hindernissen der administrativen Bürokratie er zu kämpfen hatte, wurde seine Arbeit immer schwieriger. Die Leute aus den Kontoren der Admiralität versuchten mit allen Mitteln, die Arbeiten »einzufrieren«. Sie zogen von Nikonow die Zimmerleute ab und schickten sie auf andere Baustellen, sie nutzten seine Unkenntnis aus, betrogen ihn und lieferten falsche Materialien. Jedoch konnten all diese Schwierigkeiten Nikonow nicht aufhalten, sein Modell zu bauen. In einem Brief an I. M. Golowin schrieb er: »In diesem 720. Jahr im Monat Februar wurde mir, dem unten Unterzeichnenden durch Erlaß seiner Hoheit des Zaren anvertraut, das Schiffsmodell eines geheimen Bootes zu bauen, jetzt ist es in der Fertigstellung, und alles, was ich tun konnte, habe ich getan, aber gegenwärtig geht es nicht weiter bei der Bearbeitung der zinnernen Platten, in die nach meinen Angaben fünftausend Löcher gebohrt werden müssen und worüber ich schon Meldung erstattet hatte... Vor allem bitte ich untertänigst, daß durch Erlaß seiner Hoheit des Zaren befohlen wird, in diese Platten fünftausend Löcher zu bohren und mich nicht zu beschuldigen, falls dies nicht getan wird. Über diese Angelegenheit meldet der Meister für das geheime Schiffsmodell Jefim Nikonow. Diese Meldung hat der Schreiber Afanasi Bogatyrjew anstelle von Jefim Nikonow und auf dessen Bitte mit seiner Hand geschrieben«. Zum Herbst des Jahres 1720 war die Arbeit am Modell beendet.

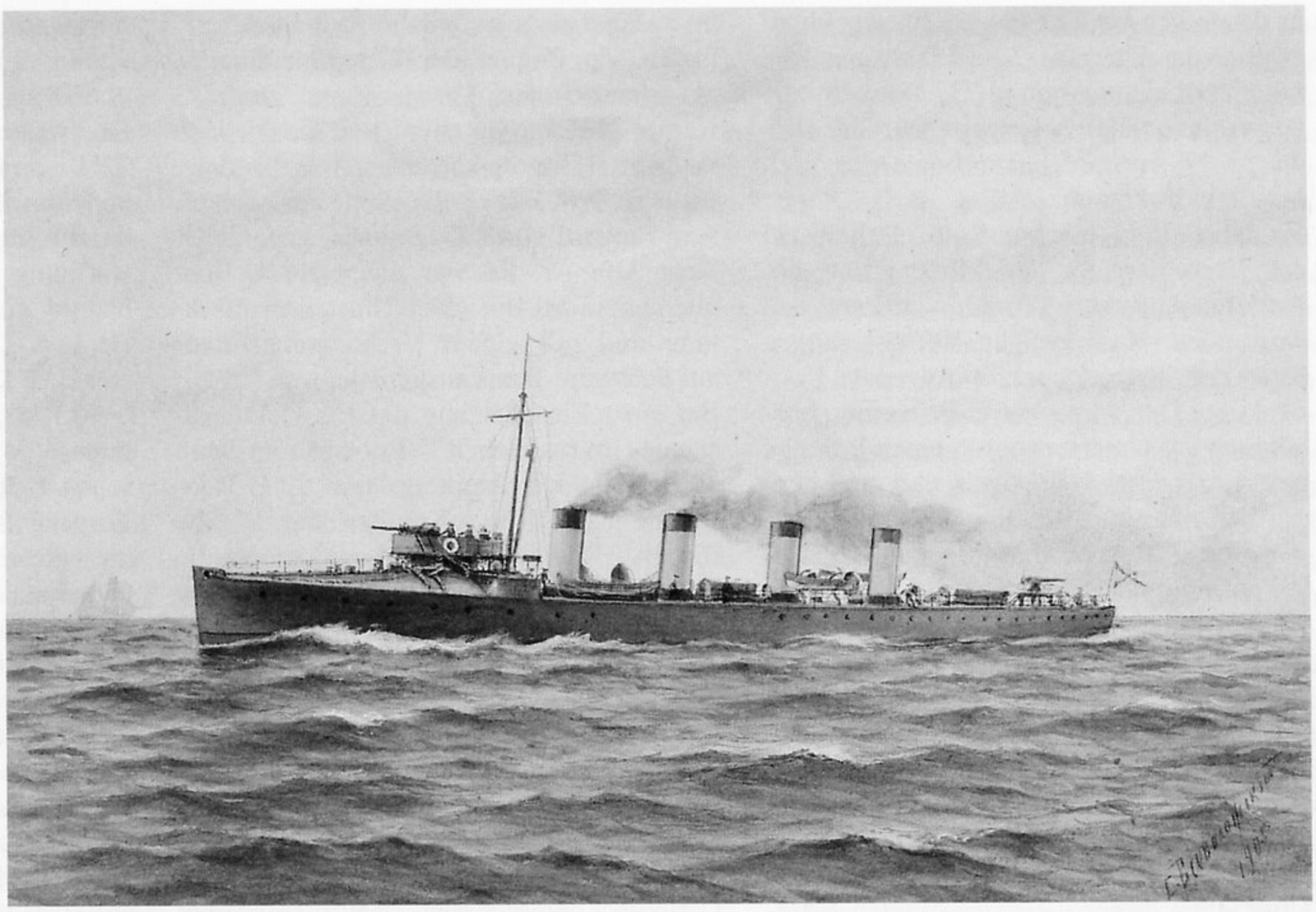
Um sich das Modell des neuen Wunderschiffes anzusehen, versammelte sich die gesamte Aristokratie von Sankt Petersburg. Die Hoffnungen des talentierten Schiffbauers erfüllten sich. Die Erprobung des Modells verlief erfolgreich – es konnte tauchen und wieder auftauchen. Peter I. befahl Nikonow, das erste Kampf-Unterwasserboot zu bauen. 1724 war das »sinkbare Brandboot« fertiggestellt. Leider wurde das Boot, das von Nikonow *Morelle* getauft worden war, beim Stapellauf durch den steinigen Grund beschädigt. Die Erprobung mußte ausfallen. Peter I., der mit den Admirälen, Kapitänen und anderen Würdenträgern bei der Erprobung anwesend war, »…lobte den Meister und sagte, daß er sich keinen Kummer machen solle, sondern mit Eifer an die Beseitigung der Beschädigung gehen müsse«. Damit es alle Anwesenden hören konnten, fügte er hinzu, daß dem Erfinder »niemand diese Blamage anlastet«. Danach begannen auf der Galeeren-Insel abermals die Arbeiten mit höchster Anspannung. Der russische Zar gab Nikonow jede Hilfe und Unterstützung. In diese Zeit fällt eine weitere Erfindung Nikonows – ein Taucheranzug–, mit dessen Hilfe, so schlug der Meister vor, der Mensch aus dem Boot steigen kann, um »Löcher zu bohren« im Boden eines feindlichen Schiffes. Dies war wahrscheinlich der Prototyp des späteren Taucheranzuges.

Nachdem Nikonow die Beschädigungen an seinem Boot beseitigt hatte, ging er an die Bewaffnung des »geheimen Bootes«. Auf Anordnung des Kollegiums der Admiralität erhielt er zehn Kupferrohre, die mit Pulver vollgestopft waren. Ähnliche »Brandrohre« benutzte man auf den Kriegsschiffen der russischen Flotte. Wahrscheinlich wurden sie dort wie Flammenwerfer eingesetzt.

Nach dem Tod von Peter I. vergrößerten sich die Schwierigkeiten. Jedoch gelang es Nikonow, die Rekonstruktion des Bootes abzuschließen, und er erstattete dem Kollegium der Admiralität darüber Meldung.

Nach ihrer Thronbesteigung erfuhr Jekaterina I. von den Arbeiten an dem »geheimen Boot« und befahl ein neues Modell »ohne jegliche Verzögerung« auszuarbeiten. Nikonow erhielt den Befehl, bis zum Frühjahr 1727 das Boot zur Erprobung fertigzustellen. Bei den Erprobungen konnte er dreimal erfolgreich abtauchen, und dann ereilte ihn abermals das Unglück. Ein Leck im Bootskörper machte alle Anstrengungen des Erfinders zunichte. Damit ihnen der Meister nicht weiter zur Last fiel, degradierte ihn das Kollegium der Admiralität zum einfachen »Arsenalarbeiter« und schickte Nikonow auf die Werft nach Astrachan.

Erst fünfzig Jahre später gelang es dem Amerikaner David Bushnell, ein Unterseeboot für militärische Zwecke zu bauen. Dieses Boot hatte zwei gleiche metallische Teile, die dem Panzer einer Schildkröte ähnlich sahen. Deshalb erhielt dieses Boot auch die Bezeichnung »Schildkröte«. Die beiden Teile des Bootes waren hermetisch miteinander verschraubt und zur Verbesserung ihrer Stabilität mit Eisenbändern umwickelt. Zwischen den Fugen wurden Dichtungen eingelegt. Um den Bootskörper völlig wasserdicht zu machen, verschmierte man die Fugen mit Pech. Im vorderen Teil des Bootes befand sich das Einstiegsluk. Auf dem Boot waren zwei Röhren, eine sollte die Luft mit Hilfe eines Ventilators ansaugen, und die



Das Torpedoboot *Som (Bojewoi)* 1905 (Zeichnung von Wseworoshki)

andere Röhre sollte die verbrauchte Luft nach außen abziehen lassen. Zur Orientierung unter Wasser hatte der Erfinder einen Magnetkompaß gebaut. Da man das Boot für militärische Zwecke baute, war eine kleine Mine am oberen Teil des Bootskörpers befestigt. Für die Fortbewegung des Bootes benutzte Bushnell erstmalig eine Schiffsschraube, die mit den Händen in Bewegung gebracht wurde.

Die Idee, ein »verborgenes Schiff« zu bauen, beschäftigte nicht nur die Herzen und den Verstand der professionellen Erfinder, sondern auch die der technischen Autodidakten. Um 1799 machte S. A. Romodanowski, ein Bürger aus der Stadt Krementschuk, zum ersten Mal einen Vorschlag, der vorsah, das Ballastwasser nicht im Inneren des Bootes, sondern in besondere Vorrichtungen außerhalb des Bootskörpers aufzunehmen. Im Jahre 1829 erarbeitete der in der Peter-Paul-Festung inhaftierte Dekabrist K. Tschernowski eine Studie, deren Aussagen auch heute noch praktische Anwendung finden. Er hatte u. a. die Idee, den Bootskörper aus Metall und in Form eines Zylinders zu bauen, um seine Stabilität zu erhöhen. Dieser Vorschlag fand jedoch keine Unterstützung seitens der Regierung, und der talentierte Erfinder starb in der Gefangenschaft.

Seine Erfindung auch in der Praxis zu erleben, gelang dagegen dem Erfinder General K. A. Schilder. Unter seiner Leitung wurde 1834 zum ersten Mal in der Welt ein Unterseeboot aus Metall gebaut. Es hatte gegenüber seinen Vorgängern viele Vorteile. Anstelle einer komplizierten und gewaltigen Vorrichtung zur Beobachtung des Gegners, die auch das Boot demaskierte, entwickelte Schilder ein optisches Rohr – den Vorfahren des heutigen Sehrohrs. Erstmals in der Geschichte war das Unterseeboot von Schilder vollständig aus Eisen gebaut. Als Bewaffnung hatte es einen Spieren-Torpedo mit einer Pulverladung von 16 kg und 6 Raketen in zwei dreirohrigen Startvorrichtungen. Der Zünder des Spieren-Torpedos und die Treibladungen der Raketen wurden mit elektrischem Strom gezündet. Im Juli 1838 wurde die Erprobung des Bootes mit Abtauchen durchgeführt. Jedoch auch Schilder war gezwungen, die Arbeiten zur Weiterentwicklung seines Bootes einzustellen, da einzelne Vertreter der Regierung für die Finanzierung dieser »zweifelhaften« Angelegenheit die Geldmittel nicht mehr zur Verfügung stellten.

Ein anderer Konstrukteur, der Autodidakt I. F. Alexandrowski, stellte 1862 dem wissenschaftlichen Komitee der Marine den Entwurf des bisher größten Unterseebootes vor. Es hatte eine Wasserverdrängung von 370 Tonnen. Die modernsten Erkenntnisse aus Wissenschaft und Technik waren in dieser Konstruktion berücksichtigt worden. Als Antrieb war ein Preßluftmotor vorgesehen, der zwei Schiffsschrauben bewegte. Zum Auftauchen wurde erstmalig das Ballastwasser durch Preßluft ausgeblasen. Auf diesem Boot war es auch möglich, einen Magnetkompaß aufzustellen, da die Eisenplatten in Höhe des Kompasses durch Kupferplatten ersetzt worden waren. Das 1866 fertiggestellte Boot wurde einer harten Erprobung unterzogen, die es erfolgreich bestand. Eines Tages wurde jedoch beim Abtauchen in 30 m Wassertiefe der Schiffskörper beschädigt, und das Boot sank. Abermals wurde die Weiterentwicklung eines Unterseebootes abgebrochen, da niemand bereit war, Geld für die Verstärkung des Bootskörpers zur Verfügung zu stellen. Eine große Unzulänglichkeit des Bootes von Alexandrowski war, daß der Preßluftmotor uneffektiv war. Für den Antrieb wurden 200 Preßluftflaschen an Bord mitgeführt, die gerade für eine Fahrtgeschwindigkeit von 1,5 sm/h und für eine Fahrtstrecke von 3 Seemeilen ausreichten.

Von Interesse sind auch die Entwürfe von Unterseebooten, die von S. K. Dshewezki vorgelegt wurden. Am Entwurf des ersten Unterseebootes arbeitete der talentierte Erfinder in der Mitte der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Ursprünglich wollte Dshewezki mit eigenen Mitteln ein kleines, einsitziges Tauchboot mit Pedalantrieb bauen. 1879 war dieses Boot fertiggestellt. Es war der Beginn einer ganzen Serie von Unterseebooten, die er im weiteren baute. Die größte Verbreitung fand sein drittes Modell. In diesem Boot waren schon vier Mann Besatzung für den Pedalantrieb. Seine Erprobung war erfolgreich, und im Zeitraum von 1881 bis 1882 wurden von der russischen Marine 50 Unterseeboote dieses Typs in den Bestand der Flotte eingeführt. Auf den Booten Dshewezkis wurde erstmalig die Regeneration der Luft vorgenommen.

Dabei wurde über die Schraubenwelle eine Luftpumpe bewegt, welche die Luft durch eine Natriumlösung drückte, sie somit von Kohlendioxyd reinigte, und sie dann in bestimmten Abständen mit Sauerstoff aus der Flasche aufbesserte.

In der folgenden Zeit baute Dshewezki auf zwei seiner Unterseeboote Elektromotoren mit einer Leistung von je 737 Watt ein, die von Akkumulatoren gespeist wurden. Dies waren die ersten Unterseeboote der Welt mit Elektromotoren.

Im Jahre 1892 machte S. K. Dshewezki den Vorschlag, für den Mineneinsatz besondere Apparate (Torpedoapparate) zu verwenden. Nach einigen Verbesserungen hatte der Torpedoapparat folgende Konstruktion: Der Torpedo wurde in einer Aushöhlung am Unterseeboot in einen Rahmen gelegt und darin von Bügeln und am hinteren Teil mit einer Klemme (Schere) gehalten. Beim Torpedoschuß klappten die Bügel auf, und der Torpedo legte sich auf einen bestimmten Winkel. Die pneumatische Anlage im Boot löste den Torpedo und stieß ihn in Richtung des feindlichen Schiffes. Dank der Einfachheit der Anlage, ihres geringen Gewichts und der Zuverlässigkeit war der Torpedoapparat von Dshewezki noch bis 1917 in der russischen Flotte in Gebrauch.

Ungeachtet dieser vielen wertvollen Erfindungen war zu dieser Zeit aufgrund des niedrigen Entwicklungsstandes der Technik in Rußland der Bau einsatzfähiger Unterseeboote nicht möglich. Erst am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Unterseebootsbau mit der Erfindung und Nutzung des Verbrennungsmotors auf solider Grundlage möglich. Die Autoren der Konstruktion des ersten kriegsverwendungsfähigen Unterseebootes waren in Rußland der Schiffbaukonstrukteur I. G. Bubnow, der Marine-Leutnant M. N. Beklemischew und der Flagg-Ingenieur der Flotte I. S. Gorjunow. Das von ihnen konstruierte und 1903 vom Stapel gelaufene Unterseeboot wurde im Baltischen Werk in Sankt Petersburg gebaut und auf den Namen *Delfin* getauft. Es konnte bei einer Geschwindigkeit von 4,5 sm eine Entfernung von 240 Seemeilen, und bei einer Geschwindigkeit von 9 sm eine Entfernung von 28 Seemeilen zurücklegen. In den Bestand der Flotte wurde dieses Boot 1904 aufgenommen. Die russischen Unterseeboote übertrafen in ihren taktisch-technischen Daten zu dieser Zeit die besten Konstruktionen des ausländischen Schiffbaus. Das Marineministerium plante daher, die Wasserverdrängung der Unterseeboote des Typs *Delfin* zu vergrößern, ihre Seefähigkeit zu erhöhen und danach weitere 10 Boote dieses Typs zu bauen. Jedoch der Beginn des Krieges mit Japan zwang zu Korrekturen. Die Unterseeboote mußten mit höherem Tempo gebaut werden. Die ersten vier Boote des Typs *Kasatka* wurden in weniger als einem Jahr vom Stapel gelassen. Zu Beginn der Kampfhandlungen auf dem Stillen Ozean waren dort 13 Kampf-U-Boote stationiert, die jedoch kaum zum Einsatz kamen.

Im Jahre 1909 erhielt die Flotte das nach einem Entwurf von I. G. Bubnow gebaute U-Boot *Minoga.* Es war das erste U-Boot überhaupt, das mit einer Umsteuervorrichtung und mit einem Verbrennungsmotor auf Schweröl-Basis ausgerüstet war.

Bei einer Einschätzung des Entwicklungsstandes im russischen U-Bootsbau im Jahre 1910 stellte der Abteilungsleiter für U-Boote im Technischen Komitee der Marine fest: »...Wenn man die Tonnage der U-Boote von 1904 und 1906 sowie die letzten Boote vergleicht, ist klar ersichtlich, daß die nachfolgenden Typen immer größer als ihre Vorgänger wurden: *Delfin* 110 t, *Akula* 360 t und die letzten Boote 600 t. Es ist der zuverlässigen Arbeit einiger russischer Werke anzurechnen, die, jedes auf seinem Spezialgebiet, alle Anstrengungen zur Erhöhung der Kampfeigenschaften unserer U-Boote unternahmen. Mit Zuversicht kann gesagt werden, daß wir bei Notwendigkeit auch selbständig in kürzester Zeit und ohne fremde Ingenieure eine nach Qualität und Quantität bedeutende Flotte aufbauen können (wenn dazu ausreichende Gelder zur Verfügung gestellt werden)... Abschließend kann gesagt werden, daß im ungünstigsten Fall, wie Wegfall der Kredite und ablehnende Haltung zum U-Boot-Einsatz, trotzdem folgende Ergebnisse erzielt wurden:

1) Bau der U-Boote von 300 und 600 t Wasserverdrängung nach russischen Plänen und auf russischen Werften;

2) Fertigung aller Werkstücke, Mechanismen und Akkumulatoren in Rußland;

3) Gruppierung der Boote auf allen Meeren in Abteilungen mit eigenen Versorgungsschiffen und Ausrüstungen;

4) Entwicklung des Motorenwesens auch in Rußland mit Schwerölen und, letztendlich,

5) Anerkennung der wichtigen Bedeutung der U-Boote nicht nur in der Marine, sondern auch durch den Gesetzgeber.«

In der Nikolajewsker Filiale des Baltischen Werkes wurde 1911 ein U-Boot nach einem neuen Entwurf von I. G. Bubnow auf Stapel gelegt. Es war vom Typ *Morsh* und hatte eine Wasserverdrängung von 630 t, unter Wasser von 738 t. Der Motor mit der Leistung von 883,2 kW gewährleistete eine Unterwassergeschwindigkeit von 10 sm/h. Bubnow setzte seine Anstrengungen fort und schuf 1915 noch eine verbesserte Konstruktion, das U-Boot *Bars,* mit zwei Dieselmotoren, die eine Leistung vo 2208 kW hatten und eine Geschwindigke von 18 sm erlaubten sowie dem Boot in de Überwasserfahrt eine Reichweite vo 2250 sm gaben. Für die Unterwasserfah hatte das Boot zwei Elektromotoren mit e ner Leistung von 662 kW. Auch die Be waffnung war verstärkt worden. Das Bo hatte 4 Torpedorohre, je zwei an Bug un Heck, 8 Torpedoapparate vom Typ Dsh wezki, 2 Geschütze und ein Maschinenge wehr. Außerdem konnte das Boot 8 sta tionäre Minen mitnehmen (in der russi schen Flotte waren bewegliche Minen di Torpedos und stationäre oder Sperrmine die eigentlichen Minen). Außerdem hatte die neuen U-Boote eine kürzere Tauchzei Diese hohen Kampfeigenschaften demon strierten die U-Boote vom Typ *Morsh* un *Bars* auch im Ersten Weltkrieg.

Rußland baute als erstes Land ein Minenle ge-U-Boot. Die Konstruktion dazu wurd in den Jahren 1904–1905 von M. P. Nale tow angefertigt. Diese Konstruktion konnt jedoch nicht weiter entwickelt werden, d dieser Minenleger im russisch-japanische Krieg gesprengt wurde, um ihn nicht de Japanern zu übergeben. Erst neun Jahr später konnte Naletow, nach vielen Gesuchen bei höheren Instanzen, weitere Minenlege-U-Boote bauen. So wurde 1912 ei von ihm konstruiertes Minenlege-U-Boo in Nikolajew vom Stapel gelassen, das de Namen *Krab* erhielt. Es wurde 1915 fertiggestellt und lief noch im Juli des gleiche Jahres zum ersten Minenlege-Einsatz aus. So hatte am 10. Juli 1915 die *Krab* das Linienschiff *Imperatriza Maria* bei dessen Überfahrt von Nikolajew nach Sewastopol zu decken und dazu am Ausgang des Bosporus eine Minensperre aus 60 Minen zu legen. Die *Krab* erfüllte alle Erwartungen seiner Schöpfer. Auch die anderen großen Seemächte führten in Auswertung der Erfahrungen der russischen Flotte in kürzester Zeit Minenlege-U-Boote in ihre Flotten ein.

Das russische Marineministerium, das jetzt die Bedeutung der U-Boote erkannt hatte, unternahm Maßnahmen, um die Boote vom Typ *Bars* zu modernisieren. Dabei sollten solche schiffbaulichen Unzulänglichkeiten wie die zu lange Zeit zum Fluten der achteren Tauchtanks und die fehlenden wasserdichten Schotten beseitigt werden.

Im Schiffbauprogramm war zu dieser Zeit der Bau von 55 neuen Unterseebooten geplant. Für die beste Konstruktion hatte man einen Wettbewerb ausgeschrieben. Diese legte I. G. Bubnow vor, der darin alle Unzulänglichkeiten seiner bisherigen Arbeiten berücksichtigt hatte. Sein Boot hatte eine

wasserdichte Unterteilung in acht Abteilungen, die durch sieben Schotten getrennt waren. Auch die taktischen Daten wie die Vergrößerung der Reichweite bei Über- und Unterwasserfahrt, die Geschwindigkeit, die Tauchtiefe und die Bewaffnung sollten verbessert werden. Leider wurde nach dieser Konstruktion kein einziges U-Boot mehr gebaut.

Ungeachtet dessen befanden sich zu Beginn des Ersten Weltkrieges insgesamt 22 gefechtsbereite U-Boote im Bestand der russischen Flotte, und 24 U-Boote waren im Bau.

## *Das Dekor eines Kriegsschiffes*

Die Ausschmückung der Schiffe mit kunstvollen Schnitzereien und Skulpturen am Bug und Heck und die Verwendung bunter Farben sind eine Tradition, die bis ins Altertum zurückreicht. So findet man zum Beispiel auf einem Gobelin, der sich im Museum der französischen Stadt Bayeux befindet (Bayeux-Teppich) und den Zug der Normannen unter Herzog Wilhelm I. dem Eroberer darstellt, detailgetreue Darstellungen von Ausschmückungen alter Schiffe. Die meisten Normannen-Schiffe hatten als Bugverzierung furchterregende Schlangenköpfe und mythische Tiere, am häufigsten jedoch wurden Drachen dargestellt.

Fantastische Darstellungen von mythischen Lebewesen findet man nicht nur in den europäischen, sondern auch in den asiatischen Ländern. So hatte der Kalif von Bagdad, Amin, wie aus alten Schriften ersichtlich ist, für Vergnügungsfahrten und Feste »fünf dunkle Schiffe, die gewaltige Summen Geld kosteten, unterhalten… Von ihnen stellte eines einen Löwen, das zweite einen Elefanten, das dritte einen Adler, das vierte eine Schlange dar, und das fünfte war einem Pferde ähnlich«.

Abu Nuwas, ein berühmter Dichter, schrieb über diese Schiffe: »Der allmächtige Herrgott wies Amin diese Gäule zu, die sogar Salomon nicht hatte! Es ist wirklich so, wenn die Kavallerie Salomons über das Land hüpft, dann galoppiert Amin über das Wasser, getragen von einem grimmigen Löwen. Die, welche dich verehren, o Amin, wären noch mehr in Erstaunen versetzt, wenn sie dich fliegen sehen würden auf einem Adler mit furchterregendem Schnabel, der mit ausgebreiteten Flügeln die blauen Wellen zerteilt.«

Schmuck und Prunk waren notwendige Bestandteile der Schiffe von reichen und bekannten Eignern. In Chroniken und in der Dichtung haben sich Geschichten über Schiffe mit vergoldeten Masten, purpurfarbigem Takelwerk und Segeln aus Gold erhalten.

Die Gewohnheit, Schiffe auszuschmücken, wurde auch von der russischen Flotte übernommen. Nach alter Tradition erhielt jedes gebaute Schiff einen Namen und eine dazu passende Ausschmückung an Bug und Heck. In der Regel waren diese Ausschmückungen mit den Traditionen jeder Schiffsklasse verbunden. Der Marineoffizier und Historiker der russischen Flotte, A. J. Glotow, der auch lange Zeit die Modellwerkstatt des Marine-Museums leitete, schrieb in seinem Werk »Erläuterung des Zubehörs zur Bewaffnung des Schiffes« – erschienen 1816: »Die Bezeichnung aller Gegenstände ist auf einem Schiff, einer Fregatte und auch auf anderen Schiffen, bei der Beurteilung ihrer Ausrüstung fast gleich.« Auch der Schöpfer der russischen Flotte, Peter I., ließ trotz der großen Hast beim Aufbau seiner Flotte, gleichzeitig mit den Schiffbaumeistern, Spezialisten für den »Schmuck« des Schiffes ausbilden. So schrieb er zum Beispiel in die Namensliste der Anwärter für eine Auslandsausbildung die Namen von N. Kulikow, A. Werewkin, S. Kondratjew für die Lehre in Schiffs- und Kajütenverzierung ein, K. Susdalzew sollte als Kunstmaler und D. Nowikow zum Tischler für Kajütengestaltung ausgebildet werden. Viele der ausländischen Spezialisten, die nach Rußland kamen, fanden hier eine zweite Heimat. Darunter waren talentierte Schnitzer, Tischler, Vergolder, Zimmerleute, Künstler und Graveure. Gemäß ihres Vertrages waren sie verpflichtet, »ihre Geheimnisse nicht vor den Russen zu verbergen«. Es muß gesagt werden, daß sie ihren Vertrag genauestens erfüllten. Aus einer Aufstellung, die 1717 angefertigt wurde, ist zu ersehen, daß im Arsenal von Sankt Petersburg drei »Schnitzmeister« 73 Auszubildende und zwei »Kunstmalmeister« 25 Auszubildende sowie ein »Malermeister« 126 Auszubildende hatte.

Die älteste, durch ein Wunder erhaltene Ausschmückung, sind zwei Fragmente der Heckdekoration des Linienschiffes *Poltawa* und ein Fragment des mit 54 Geschützen bewaffneten Schiffes *Nowaja Nadjeshda* sowie die Bugverzierung des mit 50 Geschützen bewaffneten Schiffes *Fortuna* und das mit Schnitzarbeiten verzierte Ruder eines Ruderbootes aus den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts, angefertigt in Sankt Petersburg. In seinem Buch »Kurze Ausführungen über den praktischen Schiffbau«, das 1841 als Übersetzung in Rußland erschien, schrieb der englische Schiffbaumeister G. Fincham über die traditionelle Ausschmückung des Schiffshecks folgendes: »Über den Fenstern macht man ein bogenförmiges Gesims, das den Stern des Schiffes mit dem Schanzkleid bildet. Vom unteren Balkon seitlich des Hecks nach oben befestigt man zur Ausgestaltung der Seitengalerien die Quarterverzierung, die früher mit vielerlei Figuren – jetzt mit einfachem Gesims – geschmückt wurde. Die Seitengalerien baut man auf Schiffen zur Ausschmückung an… Die Galerien werden mit Säulen, Pilaster, den unteren und oberen Muscheln sowie den Fenstern geschmückt… Die Seitengalerien enden oben und unten in den oberen und unteren Muscheln, die ebenfalls von kleinerem Gesims und Schnitzereien eingefaßt sind…«

Die überlieferten Sachzeugen wie Schiffsmodelle, Zeichnungen und Gravüre von russischen Kriegsschiffen beweisen, daß die Erkenntnisse, die im Buch des englischen Schiffbaumeisters dargelegt werden, schon lange den russischen Schiffbauern bekannt waren. Davon zeugen u. a. auch einige Zeichnungen mit Randbemerkungen von Peter I., die im Zentralen Seekriegsmuseum aufbewahrt werden.

Nicht selten war die Ausschmückung der Schiffe nicht nur verschwenderisch und prunkvoll gestaltet, sondern war auch ein wahrhaftiges Kunstwerk, in dem sich die Verkörperung von Themen aus der antiken Mythologie wiederfand. Aber auch Themen aus der Volkskunst und anderer Volkssagen wurden verarbeitet. Wie ein ganzes Kunstwerk kann man z. B. die Schiffe der russischen Flotte *Predestinazija* und *Ingermanland* betrachten.

Die *Predestinazija,* auch *Goto Predestinazija* benannt, wurde unter der unmittelbaren Leitung von Peter I. gebaut, der oft mit dem Beil in der Hand mitarbeitete und den Schiffbauern damit ein gutes Beispiel gab. Der Stapellauf dieses mit 58 Geschützen bewaffneten Kriegsschiffes erfolgte am 27. April 1700. Zu der feierlichen Zeremonie waren aus Moskau der Zarensohn Alexei Petrowitsch und die Zarentochter Natalja Alexejewna sowie viele Bojaren und ausländische Gäste angereist. Das Schiff war so makellos, daß es sofort höchstes Lob bekam und dabei besonders seine Konstruk-

tion und die künstlerische Bearbeitung gelobt wurden. Admiral F. A. Golowin schrieb über dieses Schiff an den Hetman Masep, »daß es sehr schön und kunstvoll gebaut ist, mit großen Abmessungen, worüber sich selbst die englischen und holländischen Meister nicht wenig wundern, die selbst diese Kunst schon lange beherrschen«. Keine schlechtere Bewertung erhielt dieses Kriegsschiff auch von den anwesenden ausländischen Gästen. Der holländische Gesandte van der Gulst meldete seiner Regierung, daß dieses Schiff sehr schön sei und persönlich vom Zaren zusammen mit russischen Schiffbauern und ohne die Beteiligung von Ausländern gebaut worden war. Dies war zugleich eine ernsthafte Warnung an die holländischen Schiffbauer, die sich bis dahin als unvergleichbar gute Fachleute betrachteten. Der Holländer Klas Pohl, der von Peter I. eine Gravüre der *Predestinazija* erhielt, bemerkte, »daß dieses Schiff sehr schöne Proportionen hat«.

Das Schiff hatte ein Heck mit einer offenen Galerie und hohem Schanzkleid und war reich mit Schnitzereien geschmückt. Der Mittelpunkt der künstlerischen Komposition war am Schanzkleid eine Darstellung von Putten, die mit Delphinen spielten. In der Mitte eines ovalen Medaillons war, vor dem Hintergrund des Meeres und eines in der Ferne segelnden Schiffes, der Apostel Peter und über diesem eine Taube mit einem Myrtenzweig dargestellt. Den Bug des Schiffes schmückte ein gekrönter Löwe, der die Stärke, Hoheit und Größe ausdrücken sollte. Bug- und Heckteil der Ausschmückung wurden durch geschnitzte Kränze an den Bordseiten zu einer Komposition vereint. In dieser Allegorie wurde der Wunsch von Peter I. zum Ausdruck gebracht, Rußland als eine starke, aber friedliebende Seemacht zu sehen.

Die mit 64 Geschützen bewaffnete *Ingermanland* wurde am l. Mai 1715 vom Stapel gelassen und war das Lieblingsschiff von Peter I. Auf ihm setzte der Zar seine Standarte, als er die vereinigte russisch-englisch-holländisch-dänische Flotte im Jahre 1716 befehligte. Zur Ehre dieses Ereignisses wurde in Rußland eine Gedenkmedaille geprägt mit der Aufschrift: »Den Oberbefehl über die Vier. Bei Bornholm«.

Der Erbauer des Schiffes *Ingermanland* – Richard Kosenz – hatte es verstanden, eine verblüffende Harmonie der Proportionen bei der Auswahl der Schiffsform und eine gelungene Komposition der formbaren Ausschmückung zu finden. Nicht ohne Grund schrieb deshalb Peter I. an R. Kosenz: »Ich verkünde Ihnen, daß das Schiff *Ingermanland* unter Segel sehr schön aussieht, es kein besseres gibt.« Über die Ausschmückung dieses Schiffes steht in den Aufzeichnungen des hervorragenden russischen Schiffbauers A. A. Popow geschrieben: »Die fließenden Ausmaße sind außerordentlich wohlproportioniert … Das Galion ist geschmückt mit der stehenden Figur eines Löwen, der die Stärke verkörpert und mit seinen Vorderpfoten das Wappen Rußlands hält... Das Heck hat einen Balkon, das weiträumige Schanzkleid ist mit geschnitzten Darstellungen aus der Mythologie geschmückt … Auf den Quarterverzierungen sind allegorische Figuren – an der Steuerbordseite ist es der Glaube und an der Backbordseite die Hoffnung; das Gesims am Heck ist in der Mitte mit dem Zarenwappen und an den Seiten mit Tritonen geschmückt; die Seitengalerien werden durch italienische Fenster beleuchtet; die Rahmen sind verziert mit Basreliefs; an den Wänden zwischen den Portalen sind Trophäen angebracht, und der obere Streifen auf der Back ist bedeckt mit einer blattartigen Verzierung, die besonders prunkvoll aussieht, die Seitenansicht des Schiffes angenehm erscheinen läßt.«

Derartige Ausschmückungen waren typisch für die Epoche Peter I. Einzelne ihrer Elemente wurden auch später noch auf den weit von der Hauptstadt entfernten Werften, wie denen in Archangelsk, Nikolajew und Cherson verwendet.

Im Jahre 1798 wurde in Sankt Petersburg eine Hochschule für Schiffsarchitektur eröffnet. Ihre Absolventen haben nicht wenige interessante Methoden und neue Formen in die Ausschmückung der Kriegsschiffe eingebracht. Sie wurden jetzt auf höherem fachlichem Niveau angewendet. Aus dieser Zeit sind uns solche »Schnitzmeister« bekannt wie: P. Sokolow, J. Korotkow, M. Strozki, der Sohn des Kunstmalers K. Brjullow – Akademiemitglied P. Bryllo und andere. Sie alle setzten nicht nur ihre Kenntnisse in schöpferische Kunst um, sondern arbeiteten auch neue theoretische Grundlagen für die Vergoldung sowie für die Anfertigung und Anbringung der Ausschmückung aus. So schrieb P. Bryllo, der viele Schüler hatte und für das Arsenal ausbildete, in seinem wissenschaftlichen Traktat »Meinung« über die besondere Anfertigung und Vergoldung von Ornamenten folgendes: »Die Vergoldung … leidet sehr durch die Bewaffnung und Abrüstung… durch die verschiedenen aufgenommenen und abgegebenen Gegenstände, auch im Winter während der Hafenliegezeit durch Eisstücke und das Segeltuch, das naß wird, danach gefriert und so im steifen Zustand bei starkem Wind schlägt und die Vergoldung beschädigt. Die verdorbene Vergoldung bessert man dann aus oder vergoldet sie abermals auf der Newa mit solcher Eile und ohne Beachtung des Wetters; es sollte aber anders gemacht werden … Von der feuchten Witterung trocknen die vorbereiteten Blätter für die Vergoldung in der Regel nicht so, wie sie sollen, das Gold haftet nicht und fällt ab, abermals vergrößern sich der Aufwand und die Kosten… Die Ausbesserung der Ornamente am Heck ist besonders aufwendig, das betrifft sowohl die Kürze der Zeit als auch die schlechten Möglichkeiten für die Ausbesserung des Holzes … « Als Schlußfolgerungen aus seinen Darlegungen schlägt Bryllo vor: »…Alle ornamentalen Ausschmückungen sollte man abnehmbar gestalten… vor dem Beginn einer Abrüstung … sollte die gesamte Ausschmückung abgeschraubt werden, und im Winter könnte man sie in den Magazinen aufbewahren, wobei man sie genauestens untersuchen und ausbessern könnte… in angenehmer Ruhe und ohne Eile in bester Art und Weise, mit großer Zuverlässigkeit und weit geringeren Kosten … Die Ornamente sollten für eine saubere und bessere Bearbeitung aus Lindenholz gefertigt sein… auf Eichenholzplatten … Für die Befestigung der Platten mit den Ornamenten am Schiff sind für jede Platte vier kurze Schrauben mit Muttern erforderlich … «

Dieser Vorschlag für die Anfertigung und Befestigung der Ausschmückung wurde erstmals von dem Schiffbauer W. F. Stoke auf der Fregatte *Rossija* angewendet.

An der Bearbeitung der Plastiken für die Ausschmückung der Schiffe nahmen oft bekannte Bildhauer und Zeichner teil, wie P. K. Klodt, N. S. Pimenow sowie M. O. Mikjeschin, M. A. Tschushow u. a. So fertigte im Auftrage der Admiralität P. K. Klodt die Entwurfskizzen für die Heckverzierungen der Segel-Schrauben-Korvetten, die 1855–1856 in Petersburg auf der Ochta-Werft gebaut wurden. Eine seiner Arbeiten ist auch die Anfertigung der Holzskulpturen für die Fregatte *Oleg* sowie für die Korvetten *Witjas* und *Bogatyr.*

Einen bedeutenden Beitrag für die Entwicklung der Architektur und Ausschmückung der Schiffe leistete N. S. Pimenow – ein bekannter Bildhauer seiner Zeit. Die nach seinen Entwürfen angefertigten Skulpturen für die Bugverzierung der Segel-Schrauben-Fregatten *Dmitri Donskoi, Alexander Newski, Osljabja* und *Warjak* sind uns überliefert. Besonders interessant ist das Dekor der mit 5l Geschützen bewaffneten Segel-Schrauben-Fregatte *Alexander Newski.* Diese Fregatte erhielt ihren Namen zu

Die Bugverzierung der Korvette *Skobelew* (Bildhauer P. K. Klodt)

Architektur und Verzierung der Schiffe entsprachen stets dem Trend ihrer Zeit. Fast bis zum Ende des 18. Jahrhunderts hielt sich das Design im Stil des Barock, der es erlaubte, die traditionellen künstlerischen Vorbilder aus der Zeit Peter I. anzuwenden.
Mit Beginn der Epoche des Klassizismus veränderten sich die Proportionen der Ausschmückung auf den Schiffen. Die Zeichnung der Ornamente wurde strenger, lakonischer, das eigentliche Zentrum der Komposition wurde vom Heck zum Bug des Schiffes verlagert. Es wurde zur Selbstverständlichkeit, auf dem Schanzkleid am Heck den zweiköpfigen Adler als Zeichen des russischen Reiches anzubringen und am Bug des Schiffes die hüftlange Darstellung einer weiblichen oder männlichen Figur. Nicht selten verwendete man hierzu die Gestalten berühmter russischer Admirale und anderer verdienter Persönlichkeiten Rußlands. Der Bildhauer M. O. Mikjeschin erhielt von der Admiralität den Auftrag, die Ausschmückung für die Panzerschiffe *Minin, Admiral Spiridow, Admiral Tschitschagow, Admiral Lasarew, Admiral Grjeg* u. a. zu fertigen. Er war es auch, der sehr ausdrucksstark eine weibliche Figur als Hauptelement der Ausschmückung für die Dampfyacht *Dershawa* schuf.
In der Zeit der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert, als die Meinung aufkam, daß die Flotte zu aufwendig und zu teuer für die Staatskasse sei, gab es auf den Werften viele Arbeitslose. Weniger Arbeit hatten auch die Kunstmaler, Bildhauer und Schnitzer. Merklich einfacher und ausdrucksloser wurde die Ausschmückung der Schiffe.

Ehren des ruhmreichen russischen Feldherrn, des Nowgoroder Fürsten, der 1240 die Schweden in der Schlacht an der Newa und l242 den deutschen Ritterorden am Peipussee besiegte. Bei der Anfertigung dieses Dekors stand der Meister vor der Aufgabe, nicht nur die Skulptur des Kriegers darzustellen, sondern auch dessen Entschlossenheit und Siegeszuversicht sowie diese Darstellung harmonisch in den Bugteil des Schiffes einzufügen. Dies gelang dem Künstler bestens, indem er den Feldherrn der alten Rus im Panzerhemd und mit Helm formte und dessen verwegenes Gesicht vorausschauen ließ. So hat man bei dieser Figur den Eindruck, daß sie bereit ist, in jeder Sekunde das Schwert zu ziehen, um es mit dem Feind zu kreuzen. In der Art, wie Pimenow die Figur des Alexander Newski als Symbol dargestellt hat, symbolisiert sie Heimatliebe und selbstloses Heldentum im Kampf mit den Feinden. Die Fregatte *Alexander Newski* nahm am l8. Juli 1863 im Bestand des Geschwaders von Konteradmiral S. S. Lesowski an der Fahrt nach Amerika teil und hatte ihre letzte Reise im Herbst 1868, als sie bei starkem Sturm an Felsen zerschellte und sank. Die Galionsfigur wurde danach abgenommen und befindet sich heute im Marinemuseum.

## *»Griechisches Feuer« ... und Raketen*

Im Jahre 673 fertigte der Architekt Kallinos aus Heliopolis (Baalbek im Libanon), nach den Aussagen byzantinischer Chronisten, ein pyrotechnisches Mittel, das auch im Wasser brannte. Diese brennbare Flüssigkeit bestand aus Teer, Öl, Schwefel, Salpeter u. a. Beimischungen und erhielt die Bezeichnung »Griechisches Feuers«. Sofort nach seiner Erfindung wurde dieses Feuer auch in den Seegefechten angewendet.
Die ersten Mitteilungen über die Verwendung des »Griechischen Feuers« findet man in den Aufzeichnungen des byzantinischen Imperators Lew VI. (Lew »Der Weise« 866–912). Dort steht geschrieben: »...Fahre ich wie gewöhnlich, sollte ich immer auf dem Bug des Schiffes ein Rohr, gefertigt aus Kupfer, zum Werfen des Feuers auf den Feind haben. Von den zwei Ruderern am Bug sollte einer der Anzünder sein.« In diesen Aufzeichnungen ist auch die Rede davon, daß dieses »Griechische Feuer« mit großem Krach aus dem Rohr geworfen wurde.
Für die russischen Seefahrer und Krieger endete das erste Zusammentreffen mit dem »Griechischen Feuer« tragisch. Während ihres Feldzuges nach Griechenland 941 wurden die russischen Schiffe des Fürsten Igor von griechischen Schiffen, die aus Rohren ein brennbares Gemisch warfen, verbrannt. Durch »Griechisches Feuer« byzantinischer Schiffe verbrannten auch im Jahre 960 viele Schiffe des Fürsten Swjatoslaw. An dieses Ereignis erinnert auch eine Eintragung in der Ipatjew-Chronik (Geschichtssammlung des Ipatjewklosters in Kostroma), worin der Chronist schrieb: »...und sie sahen ein furchtbares Wunder... Die Rus sahen die Flammen und stürzten sich in das Wasser des Meeres, um sich zu retten, andere ergriffen die Flucht...«. Dies war tatsächlich etwas noch nie Dagewesenes und Furchtbares – um sie herum brannte das Wasser, die Krieger sahen keine Rettung und sprangen von ihren brennenden Schiffen ins brennende Wasser. Jahrhundertelang versuchten Mönche und Gelehrte aus vielen Ländern das Geheimnis dieser furchtbaren Waffe zu erraten oder zu kaufen, was ihnen lange Zeit nicht gelang. Die Erfindung blieb bis zum 11. Jahrhundert ein Geheimnis der Griechen, und erst danach wurde es auch in anderen Ländern bekannt und bis zum 15. Jahrhundert noch in den Seeschlachten angewandt. Abgelöst wurde es damals durch die Erfindung des Schießpulvers und die Einführung der Feuerwaffen, besonders der Geschütze.

In Rußland wurde das »Griechische Feuer« in etwas veränderter Zusammensetzung noch bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts in der Bewaffnung der Kriegsschiffe gehalten. Unter den historischen Dokumenten aus der Zeit des Nordischen Krieges (1700–l721) befindet sich ein Erlaß von Peter I., datiert vom 29. Mai 1714. In diesem Erlaß heißt es u. a.: »Wenn die grüne Flagge auf dem Fort oder an der Stange des Großmastes gesetzt wird, dann bedeutet dies, für alle Schiffe, die Rohre haben, auf den Gegner zuzulaufen und, wer es kann, ihn anzubrennen; danach ist aufmerksam Ausschau zu halten, daß

Die Bugverzierung der mit 17 Geschützen bewaffneten Korvette *Bogatyr* (Bildhauer P. K. Klodt)

beim Spritzen auf kurze Entfernung der Gegner nicht das Geheimnis lüften kann; je näher man herankommt, desto besser ist es. Aber wenn zufällig das eigene Schiff Feuer fängt (was Gott verhindern möge), so ist für diesen Fall angeordnet, daß die Pinaßschiffe sich in der Nähe aufhalten sollen, und zwar die *Prinzess* bei der *Lanedou,* die *Natali* bei der *Straford,* die *Diana* bei der *Antonius,* all das Gesagte ist auf Leben und Tod zu erfüllen«.

Die Erfindung des Schwarzpulvers, das ein Gemisch aus Holzkohle, Schwefel und Salpeter war, führte zu revolutionären Veränderungen in der Führung von Seegefechten und begünstigte die Entwicklung der Artillerie. Der russische Historiker N. Bogoljubow geht davon aus, daß »die ersten Geschütze, soviel bekannt ist, aus zwei geschmiedeten eisernen Zylindern bestanden, wobei der kleinere für die Ladung und der größere für das Geschoß bestimmt war. Aus ihnen schoß man mit Steinen, was mehr Lärm machte, als Schaden anrichtete«. Eine bessere praktische Anwendung der Feuerwaffen begann 1340 in Spanien. Der Geschichtsschreiber Surito berichtet darüber, daß »Don Pedro IV., der in Barcelona (1359) durch den König von Kastilien belagert wurde, auf die feindliche Flotte aus 4 Geschützen von der Küste schoß, und eine Bombarde warf Geschosse vom Schiff aus«. Die ersten Geschützmuster waren sehr einfach gebaut, und nicht selten flogen sie auseinander und verletzten ihre Bedienungen. Die ersten Kanoniere behaupteten sogar, daß »dies eine Erfindung des Teufels sei, die unter der Mönchskutte entstanden ist«. Das Vertrauen zu dieser Artillerie war nicht vorhanden, man ging damals sehr widerwillig und langsam daran, die Schiffe damit zu bewaffnen. Lange Zeit wurde angenommen, daß in Rußland 1389 die Artillerie in die Bewaffnung aufgenommen wurde, als nach Aussage der Golizyn-Chronik »aus dem Ausland Ausrüstung und Feuerwaffen zu den Russen kamen und von dieser Zeit an gelernt wurde mit ihnen zu schießen«. Jedoch haben die Historiker festgestellt, daß Feuerwaffen schon früher im Besitz der Rus waren. So kann man in der Nowgorod-Chronik für das Jahr 1382 über Feuerwaffen aus dieser Zeit solche Bezeichnungen herauslesen wie: »Schleuder«, »Steinbüchse« und »Kanone«. In einer anderen Chronik, der Alexandrowski-Chronik, wird die heldenhafte Verteidigung von Moskau gegen den Tataren-Khan der Goldenen Horde, Tochtamysch, beschrieben und dabei erwähnt, daß die Kanoniere die gleichen Waffen verwendeten, deren Bezeichnung auch schon in der Nowgorod-Chronik erwähnt wurde.

Die Geschütze wurden in der wichtigsten Einrichtung der Artilleriewerkstatt, in den »Speichern« gegossen. In ihnen befanden sich die Gießgruben oder Gießmulden. Der Guß erfolgte in folgender Reihenfolge: Zuerst wurde die Länge des Geschützrohres und das Kaliber bestimmt sowie das Gewicht des erforderlichen Metalls und des Kerns berechnet. Danach wurden aus Lehm die gewünschten Formen hergestellt, deren Abmessungen dem Durchmesser des Geschützrohres entsprechen mußten. Die Form wurde anschließend mit einer Schicht Wachs bedeckt, aus der das Modell geformt wurde, das anschließend nochmals mit einer Schicht Lehm bedeckt wurde. Beim Vorbrennen der Form lief das Wachs heraus, und in diese Hohlräume wurde das geschmolzene Metall gegossen. Für die Fertigstellung eines Geschützes wurden durchschnittlich zwei Jahre benötigt.

In der russischen Flotte entwickelte man die Marineartillerie mit der wohlwollenden Förderung des Zaren Peter I. Aber auch dessen Vater, der Zar Alexei Michailowitsch, hatte hierbei Verdienste, was u. a. durch Dokumente aus seiner Zeit bestätigt wird. So ist z. B. nachfolgendes Schema (S. 43) der Dienstorganisation eines Schiffes erhalten geblieben, aus dem die Stellung der Artilleristen an Bord zu ersehen ist. Daraus geht hervor, daß der Artillerist einer der drei Gehilfen des Schiffskommandanten war und die Verantwortung für die Kampffähigkeit des Schiffes im Gefecht trug.

Die Bedeutung der Schiffsartillerie kann man auch aus folgendem Auszug aus einer Dienstvorschrift dieser Zeit, der »Vorschrift für Artillerieübungen«, ersehen: »Vor allem anderen ist die Bedeutung eines Schiffes von seiner Artillerie abhängig, deshalb muß seine Führung streng darauf achten, daß das Schießen erfolgreich und nicht umsonst ist, was sonst zum unvermeidbaren Untergang führen würde. Selbst muß man dabei entsprechend seines Eides mutig auftreten, seinen Untergebenen ein Beispiel für Tatendrang und Mut geben, da unsere Truppen selbst tapfer und mutig sind, wenn sie mit Verstand und Können von ihren Führern und Vorgesetzten geführt werden.«

Die vielen Kriege, die Rußland führte, verhinderten, daß die Schiffe der russischen Flotte in ihren Häfen liegenblieben und förderten die Entwicklung der Schiffsartillerie. Die Bewaffnung wurde ständig verbessert. Waren es anfänglich bronzene und gußeiserne Geschütze vom Kaliber bis zu 30 Pfund und 5-Pud-Mörser, so änderte sich dies in Abhängigkeit von der Schiffsklasse. Die Artilleriegeschütze wurden in jener Zeit in drei Typen unterteilt. Geschütze mit den Kalibern 20 und 30 Pfund gehörten zum ersten Typ und wurden auf dem unteren Batteriedeck aufgestellt. Sie waren bestimmt zur Zerstörung der Takelage und des Schiffskörpers. Als Munition verschossen sie Vollkugeln und Kettenkugeln. Zum zweiten Typ zählte man die Geschütze mit einen Kaliber von 10 bis 16 Pfund. Diese Geschütze, die man als »Schlangen« oder »Falkonett« bezeichnete, waren zur Bekämpfung des Mastwerkes und der Besatzung bestimmt. Die kurzrohrigen Mörser und Karonaden wurden als Geschütze des dritten Typs bezeichnet und am Oberdeck aufgestellt, sie verschossen schwere Kugeln oder Stangenkugeln. Nachdem Peter I. gestorben war, in der Periode des Verfalls der russischen Flotte, stagnierte die Entwicklung der Artillerie. Erst 1767 wurden neue Geschütze wie 36-Pfün-

**Schiffskommandant**
(Gefechtsbereitschaft)

**Artillerist**
(Seegefecht)

**Schiffer**
(Schiffssicherheit)

**Schiffsleutnant**
(Enter- und Landekommando)

**Artilleriekommando**

**Schützen**

**Steuermann**
(Kurs auf der Fahrt)

**Oberbootsmann**
(Segel, Takelage, Innendienst)

**Matrosen**

der, Zweipfünder und Einpfünder sowie Halbpfünder in die Bewaffnung aufgenommen.

Weit verbreitet waren zu dieser Zeit die sogenannten »Einhörner«, die verschiedene Munition wie Kartätschen, Vollkugeln, Hohlgeschosse und Brandgeschosse verschießen konnten. Die »Einhörner« hatten sich in den Seegefechten gut bewährt und fanden noch bis zur Einführung der gezogenen Rohre Anwendung.

Die russische Flotte, die am Ende des 18. Jahrhunderts aufgebaut wurde, hatte eine starke Artillerie in ihrer Bewaffnung und errang damit glänzende Siege. In den Seegefechten bei Fidonisi, Tendra, Kap Kaliakra, Gogland (Sur-Sari) und Wyborg hatte sie ihre Bewährungsprobe. Bewährt hatte sich hier die Arbeit der Meister, die diese Waffen gefertigt hatten, und die Artilleristen der Schiffe, die einen hohen Ausbildungsstand sowie Mut und Tapferkeit im Gefecht bewiesen. Ein gutes Beispiel dafür waren die Handlungen der Galeere *Desna* im Dnepr-Liman während des russisch-türkischen Krieges von 1787–1791.

Am 15. September 1787 griffen 38 türkische Schiffe die Stadt Kinburn an. Da keine Schiffe der russischen Flotte in der Nähe waren, hofften die Türken auf schnelle Beute. Diese Hoffnung wurde durch ein einziges russisches Schiff – die Galeere *Desna* unter den Kommando des Fähnrichs J. Lombard – zunichte gemacht. Diese Galeere lief wie ein Brander der türkischen Flottille entgegen und eröffnete ein gut gezieltes Feuer. Es geschah das Unerwartete – die türkischen Schiffe drehten ab und verloren ein Schiff. Der russische Feldherr Suworow, der aus Kinburn dieses Gefecht beobachtet hatte, meldete später dem Oberkommandierenden der russischen Armee, Fürst Potjomkin, daß der Fähnrich Lombard »die ganze türkische Flotte mit ihren Linienschiffen angegriffen und sich mit allen Schiffen geschlagen hat, zwei und eine halbe Stunde lang und mit allen Geschützen und Gewehren, und nachdem er der feindlichen Flotte bedeutenden Schaden zugefügt hat, befindet sich unser Held jetzt wohlbehalten unter den Kinburner Mauern«.

In den nachfolgenden vier Tagen lief die *Desna* täglich aus nach Otschakow, um dort die türkische Festung und die feindlichen Schiffe zu beschießen. Die Kanoniere schossen sehr genau. Sie versenkten ein Kanonenboot, richteten auch an der Küste großen Schaden an. Die Galeere *Desna* bewährte sich auch am l. Oktober 1787 während eines Gefechts bei der Kinburnnehrung. Sie griff dort l7 türkische Schiffe, die eine Landung ihrer Truppen deckten, an und zwang sie, ins offene Meer abzulaufen und auf die Artillerieunterstützung für die angelandeten Truppen zu verzichten.

Die Geschichte der russischen Flotte kennt viele solcher Beispiele von Heldentum, bei denen der Mut der Besatzungen und der gute Ausbildungsstand der Artilleristen zum Sieg führten.

Die in den russischen Werkstätten angefertigten Waffen, die sich oft im Gefecht bewährt hatten, wurden ständig verbessert. Ein neuer Qualitätssprung in der Entwicklung der Schiffsartillerie erfolgte 1805 durch eine Neufestlegung der Bewaffnungsnorm für Kriegsschiffe in Abhängigkeit von der Schiffsklasse.

Der Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts ist im Artilleriewesen gekennzeichnet durch die Einführung von Sprenggranaten – den Bombengranaten. Den Versuch, eine solche Waffe zu entwickeln, hatte schon Napoleon I. unternommen. Er schrieb l801 einen Brief an seinen Marineminister, in dem er diesem die Aufgabe stellte, eine Waffe zu schaffen, die ein feindliches Schiff nicht nur beschädigte, sondern es versenkte. Er schrieb: »Ich wünsche, daß Sie den Befehl erteilen, in der Eisengießerei in Douai (Departement Nord) ein Versuchsgeschütz bauen zu lassen, das in der Lage ist, 8-Duim-Bomben zu verschießen. Lassen Sie für dieses Geschütz ebenfalls 78pfündige Kugeln vorbereiten, bestimmen Sie die Wirkung und Reichweite, die man beim Verschießen dieser Geschosse erwarten kann; befehlen Sie außerdem noch einige 48pfündige Bomben und Hohlkugeln anzufertigen und erproben Sie diese. Derartige Geschosse haben, wenn sie von einer Batterie, bestehend aus 20 der oben genannten Geschütze gefeuert werden, größte Wirkung«.

Dieser Idee lagen die wissenschaftlichen Ausarbeitungen des französischen Artilleristen Peksan (l783–l854) zugrunde. Er hatte in seiner Schrift »La nouvelle force maritime de balistique« die Idee seines Kaisers noch konkreter dargelegt, als er schrieb: »Erforderlich sind kurze Geschütze mit großem Kaliber auf weite Distanzen gegen die hölzerne Flotte, die mit Sprenggeschossen großer Sprengkraft schießen. Notwendig wird ein eiserner Panzer für die Bordseiten der Schiffe gegen diese Bomben.«

Zu Beginn der dreißiger Jahre erfolgten die ersten Erprobungen mit dieser neuen Waffe, die erfolgreich verliefen. Die Bombengranaten durchschlugen mit Leichtigkeit auf einer Distanz von 600 m die beiden Bordseiten eines mit 84 Geschützen bewaffneten Schiffes. Die Durchschußöffnungen waren einen Quadratmeter groß. Die Erprobungskommission vermerkte danach, daß auf Entfernungen von 500–1000 m die Schiffe praktisch hilflos gegen 80pfündige Bombengranaten sind. In Rußland wurde die Erprobung der Bombengranate 1834 in Kronstadt durchgeführt. Auf einer Entfernung von 600 m zu einem festliegenden Blockschiff wurde mit einer dreipudigen (27,3 cm) Bombenkanone, einem der bekannten einpudigen (l9,2 cm) »Einhörner« und einer 36pfündigen (17,3 cm) Kanone der Beschuß mit eigener Munition durchgeführt. Der Unterwasserteil des Blockschiffes widerstand 48 Treffern von Brandkugeln aus den beiden letztgenannten Geschützen. Dagegen waren bereits die ersten 20 Treffer von Bombengranaten aus der Bombenkanone ausreichend für die Vernichtung des Blockschiffes, es sank infolge der erhaltenen Beschädigungen.

Von der russischen Flotte wurde die neue Waffe erstmals in der Seeschlacht bei Sinope (30. ll. 1853) eingesetzt. Die Bombengranaten, die mit Pulver gefüllt waren und durch einen Entfernungszünder zur Detonation gebracht wurden, vernichteten die türkischen Schiffe. Ein Experte des Artilleriewesens schrieb nach dieser Schlacht: »Die Schlacht bei Sinope zeigte, daß die Russen viele Gründe haben, um mit der vernichtenden Wirkung ihrer Bombengranaten zufrieden zu sein, und wir können sicher sein, auch zukünftig deren Anwendung sowohl in den Seeschlachten von Schiff zu Schiff, als auch von Festungen und Küstenstellungen aus gegen die Flotten zu erleben…«

Diese Vorhersage bestätigte sich. Die Bombengranaten fanden auf den Schiffen

und in den Batterien der Seefestungen der russischen Flotte breite Anwendung. In diesem Zusammenhang muß an die heldenhafte Verteidigung von Sewastopol erinnert werden.

Der Sieg der russischen Waffen bei Sinope löste in England und Frankreich Unzufriedenheit aus. Nach der vollständigen Zerschlagung der türkischen Flotte lief das vereinte Geschwader der englisch-französischen Koalition am 23. Dezember 1853 aus dem Bosporus ins Schwarze Meer. Sein Ziel war der Schutz der türkischen Küste vor einem möglichen russischen Angriff. Am 15./16. März erklärten England und Frankreich dem Russischen Reich den Krieg. Es begann der Krimkrieg.

Das wichtigste Ereignis dieses Krieges war sicherlich die 11 Monate dauernde Belagerung und heldenhafte Verteidigung von Sewastopol. Sie begann am 13. September 1854 und endete am 27. August 1855. Das Schwarze Meer war der Hauptkriegsschauplatz.

Ein wichtiges Glied in der Kette der Kriegsereignisse war sicherlich die Selbstversenkung eines Teils der veralteten Segelschiffsflotte am Eingang der Bucht von Sewastopol. Diese Maßnahme war unbedingt erforderlich. Das vereinte Geschwader der Verbündeten hatte in seinem Bestand 34 Linienschiffe und 55 Fregatten, davon waren 50 Dampffregatten und 4 Dampflinienschiffe. Die kleine russische Schwarzmeer-Flotte zählte insgesamt 50 Schiffe, und zwar 16 Segellinienschiffe, 6 Dampf-Rad- und 4 Segelfregatten und andere Schiffe. Nicht ein Schiff hatte Schraubenantrieb. Die traurige Notwendigkeit einer Selbstversenkung ergab sich auch noch daraus, daß Sewastopol nur eine kleine Garnison hatte und auch auf dem Lande schlecht befestigt war. Dementsprechend zog man es vor, die Schiffe zu versenken und somit die Bucht zu sperren und die Bewaffnung der Schiffe zur Verstärkung der Bastionen und die Stadt einzusetzen. Ein Teilnehmer an der Verteidigung beschrieb dieses Ereignis folgendermaßen: »Auf den zur Versenkung im Fahrwasser ausgesuchten Schiffen wurden die Segel abgenommen und die Wimpel von den Stengen niedergeholt. Ungefähr drei Stunden lang wurden die Schiffe von Ruderbooten langsam zu ihrem Friedhof geschleppt. Über die ganze Reede zog diese traurige Prozession. Noch vor einem Jahr hatten einige von ihnen Ruhm geerntet bei der schnellen Vernichtung der türkischen Flotte, und jetzt gehen sie voller Schmerz, mit nackten Masten, ähnlich wie Verbrecher zur Hinrichtung in unansehnlichem Zustand…

Am nächsten Tag warteten wir, entsprechend einer Mitteilung, auf das Setzen der Nationalflagge am Flaggstock der Stadtbibliothek. Mit angespannter Aufmerksamkeit und Schmerz im Herzen warteten wir auf das Erscheinen dieser schicksalhaften Flagge, und endlich, gegen sechs Uhr abends, wehte sie über der Bibliothek…

Es kam die Morgendämmerung, die vorgesehene Zeit für die Versenkung der Schiffe – rings um die Bucht standen am Ufer und auf den nahen Hügeln die Menschen…

Die Offiziere und Besatzungen bereiten sich vor, ihre Schiffe zu verlassen, fast bei allen sind Tränen in den Augen, einige schluchzten, die Schiffe beginnen langsam nacheinander zu sinken. Die Beiboote, gefüllt mit den Besatzungen, rudern zum Ufer. Nur ein Schiff, *Die Drei Heiligen,* kämpft noch mit dem Untergang, dann legt es sich auf die Backbordseite und versinkt; es schien, als wolle dieser Veteran nicht solch einen beschämenden Abgang, es schien, als erwarte er in seiner tödlichen Agonie immer noch einen ehrenhaften Todesstoß. Der Dampfer *Gromonosez* läuft zu ihm und feuert einige Geschosse ab, der Riese schüttelt sich, geht langsam unter, und wie ein letzter Atemstoß brodelte über ihm das Meer.«

Befehlshaber der Verteidigung von Sewastopol waren die Admirale P. S. Nachimow, W. A. Kornilow und W. I. Istomin. Die Artillerie vernichtete ungeachtet fehlender Verstärkungen und Munition zahlreiche feindliche Batterien und wehrte die Angriffe des Feindes ab.

Ein französischer Offizier schrieb nach einer Beschießung der Stadt: »Die Russen übertrafen bei weitem die Vorstellungen, die wir von ihnen hatten. Ihr Feuer war genau und vernichtend. Ihre Geschütze feuerten auf große Entfernungen, und wenn die Russen einmal gezwungen waren, unter dem Geschoßhagel, der auf ihre Stellungen niederprasselte, das Feuer für eine Minute zu unterbrechen, dann kamen sie sofort wieder an ihre Waffen zurück und setzten das Gefecht mit doppelter Härte fort. Die hartnäckige und nicht ermüdende Verteidigung der Russen bewies, daß man sie nicht so schnell besiegen kann, wie sich das einige Zeitungsschreiber vorgestellt hatten.«

Die Anwendung der Bombengranaten auf See in der Schlacht bei Sinope und an Land bei der Verteidigung von Sewastopol zeigte, daß mit dem Erscheinen dieser neuen Waffe auch das Schicksal der hölzernen Schiffe entschieden war. Um die Schiffe vor der Wirkung dieser Geschosse zu schützen, wurde es erforderlich, ihre Bordwände zu panzern. Andererseits mußte die Feuerkraft der Artillerie verstärkt werden, um die neuen Panzer zu brechen. Dazu wurden Geschütze mit gezogenen Rohren gebaut. In Rußland wurden derartige gezogene Geschütze ab 1867 in die Bewaffnung der Schiffe aufgenommen. Große Verdienste bei der Entwicklung der russischen Marineartillerie erwarb sich Admiral S. O. Makarow. Er brachte viele wertvolle Verbesserungen für die Organisation, die Technik und den Gefechtseinsatz der Artillerie ein. So wurde nach seinem Vorschlag eine einheitliche Zeichnung der Geschosse und die geometrische Übereinstimmung aller Geschoßarten eingeführt. Makarow setzte sich ebenfalls für eine Verringerung der vielen Geschütztypen auf den Schiffen ein. Die von ihm 1892 entwickelte panzerbrechende Langgranate mit einer weichen Metallspitze hatte große Bedeutung für die Bekämpfung gepanzerter Ziele, da beim Aufschlag die weiche Spitze den Panzer aufbrannte und das Geschoß im Schiffsinneren detonierte.

Die Priorität, die sich russische Gelehrte, Erfinder, Konstrukteure und Seeleute bei der Entwicklung anderer Waffenarten erworben hatten, verdient ebenfalls erwähnt zu werden. Zum Beispiel betrifft dies die Erfindung der Seemine. Die erste Ankertaumine wurde 1807 von Oberst Fitz gebaut. Das Akademiemitglied B. S. Jakobi erfand 1840 eine neue Minenkonstruktion für eine Kontaktmine. Im Jahre 1856 machte A. P. Dawydow den Vorschlag, eine Kontaktmine mit einem mechanischen Zündgerät, welche als ein Vorläufer der späteren Stoßkappenmine bezeichnet werden kann, zu bauen. Zu Beginn der siebziger Jahre bekam die Flotte die ersten Galvano-Stoßkappenminen, gefüllt mit einer Sprengladung aus Schießbaumwolle. Als Konstrukteur der ersten beweglichen Mine, des Torpedos, gilt der talentierte Erfinder I. F. Alexandrowski.

Schon sehr früh waren Raketenwaffen in Rußland bekannt. Bereits 1680 wurden im Moskauer Pyrotechnischen Laboratorium Raketen gebaut und ihre technische und theoretische Bearbeitung vorgenommen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts schuf der Artillerieoffizier und Erfinder A. D. Sasjadko Kampfraketen mit Spreng- und Brandwirkung. Seine Arbeiten wurden von dem bekannten Raketenfachmann General K. I. Konstantinow fortgesetzt. Der Schöpfer des russischen U-Bootes, Schilder, setzte 6 Startrampen auf seinem U-Boot ein. Im Juni 1838 startete dieses U-Boot zum ersten Mal eine Rakete aus 1,5 m Wassertiefe.

Diese und viele andere bedeutende Erfindungen hatten großen Einfluß auf die Artillerie-, Minen-, Torpedo- und Raketen-Bewaffnung der Schiffe und auf die Entwicklung der Waffen, die der Flotte viele Siege auf See brachten.

# *Stammpersonal für die Flotte*

Der Engländer Fred T. Jane hat in seinem Buch »Die Flotte des Russischen Reiches. Ihre Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft«, erschienen 1904 in London, folgendes geschrieben: »Die russische Flotte kann auf eine frühere Entstehung zurückblicken als die britische Flotte. Bereits einhundert Jahre, bevor Alfred der Große die ersten englischen Kriegsschiffe baute, haben sich die Russen auf See geschlagen, und vor tausend Jahren waren die Russen die besten Seefahrer ihrer Zeit.«

Die hohe Wertschätzung der russischen Seefahrer durch den englischen Historiker ist durchaus berechtigt. Schon im Altertum unternahmen russische Seefahrer gewagte Reisen. Auf zerbrechlichen Schiffchen fuhren sie hinaus aufs Meer und zeichneten sich aus durch Mut und Furchtlosigkeit vor den Naturgewalten. Lange Zeit vor der Epoche Peter I. führten sie viele Reisen in das Ägäische Meer und in das Mittelmeer zu den byzantinischen Besitzungen, zur Insel Kreta und an die Südküste Italiens. Sie erkundeten die schwierigen nördlichen Seewege.

Mit dem Aufbau der regulären russischen Flotte wuchsen jedoch die Anforderungen an die Ausbildung der Seeleute. Der junge russische Zar begriff, daß es ohne eigene Fachleute keine russische Flotte geben wird. Am 14. Januar 170l unterschrieb Peter I. einen Erlaß, der folgendermaßen lautete: »...es müssen mathematische und navigatorische, das heißt seemännisch schwierige Künste in der Ausbildung sein... und für das Studium sind Freiwillige auszusuchen, einige müssen auch gezwungen werden, und den Besten ist für den Lebensunterhalt ein Verpflegungssatz zu geben...« Damit war eine »Navigationsschule« geschaffen. Sie wurde die Basis für die maritime Ausbildung in Rußland.

In einem Erlaß vom 23. Juni des gleichen Jahres gibt Peter I. folgende Anweisung: »Der Sretensche Turm in Semljanoi Gorod (alter Moskauer Stadtteil), in dem sich die Wachen befinden, ist mit allen Räumen und dem dazu gehörenden Land als Schule der mathematischen und navigatorischen Wissenschaften zu nehmen, welche so befohlen zu leiten ist vom Bojaren Fjedor Alexejewitsch Golowin und seinen Kameraden im Waffensaal.«

Anfänglich wollte man die Schule in den Werkstattgebäuden des Bekleidungsamtes in Kadaschew (Samoskworetschje – früher Vorstadt von Moskau) unterbringen, jedoch wurde diese Entscheidung wegen der großen Entfernung dieser ersten Moskauer Lehreinrichtung zum Stadtzentrum annulliert. Deshalb fand man als neuen Ort den Sucharew-Turm, der voll und ganz seiner zukünftigen Bestimmung entsprach.

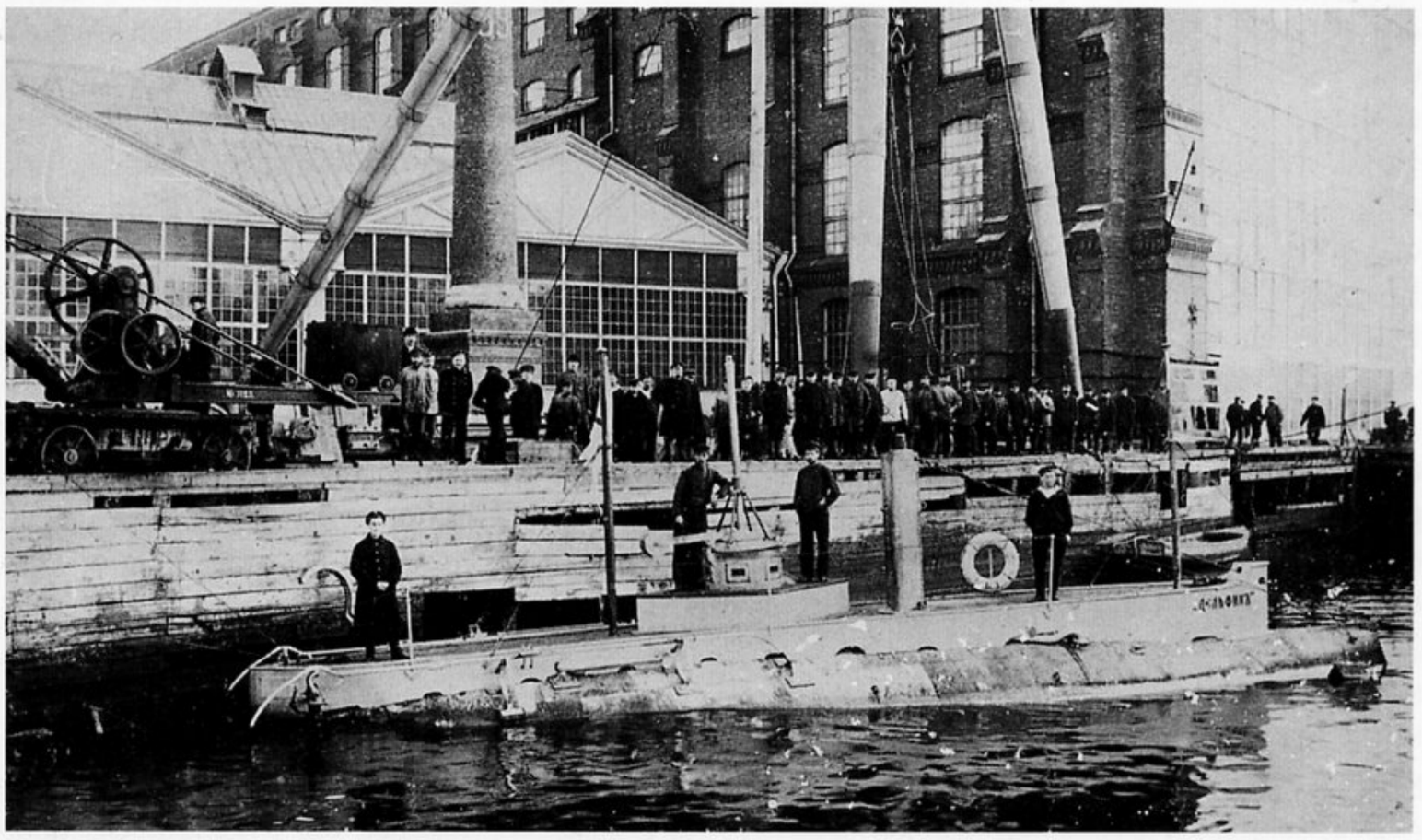
Der Sucharew-Turm befand sich im Nordosten Moskaus auf dem Semljanom Wall (Erdwall), der damals die Hauptstadt umgab. Vom Turm aus führte ein Weg zum Troize-Serge-Kloster (Sagorsk bei Moskau). Früher stand an der Stelle des Turmes das hölzerne Sretenski-Tor, und um das Tor herum befanden sich die Unterkünfte der Stadtwache, die »Arrest- und Zollhütten«, die Gebäude der Strelitzen-Siedlung, in der die Strelitzen des Regiments von L. P. Sucharew wohnten. Während der Strelitzen-Meuterei nahm Sucharew nicht an den Pogromen teil, sondern beschützte den jungen Peter und dessen Mutter bei ihren Fahrten zum Dorf Preobrashanskoe und zum Troize-Sergei-Kloster. Von dieser Zeit an wurde der Ort Sucharewo genannt, und der Turm bekam den Namen des Regimentskommandeurs der Strelitzen und wurde Sucharew-Turm oder manchmal auch Sretenski-Turm, nach dem alten Tor, genannt.

Zur Geschichte dieses Turmes – der ersten Seefahrtsschule – schreibt der russische Marinehistoriker F. F. Weselago: »Durch einen seltsamen Zufall wurde dieser Turm, so sagt es die Überlieferung, vom Beginn seines Baus im Jahre l692 an mit maritimem Charakter gebaut. Anfänglich wollte Peter I. dem Turm das Aussehen eines Schiffes mit Mast geben; die Ostseite sollte den Bug und die Westseite das Heck darstellen. Dieser Gedanke wurde aber beim Bau verworfen, und der Turm bekam sein heutiges originelles Aussehen.«

In der dritten Etage des Turms wurden die Klassenräume und ein sogenannter »Marmorsaal«, in dem die zukünftigen Seeleute fechten lernten, eingerichtet.

Die Moskauer Schule der mathematischen und navigatorischen Wissenschaften, die manchmal auch als Navigations- oder Sucharew-Schule bezeichnet wurde, bestand aus drei verschiedenen Teileinrichtungen, und zwar der Russisch-, der Rechen- und der Navigations-Schule. Erster Schulleiter und Organisator der Ausbildung wurde der Bojare Fjedor Alexejewitsch Golowin, ein Günstling von Peter I. Sein treuer und ergebener Dienst wurde vom Zaren gebührend belohnt. Er war Chef des Auswärtigen Amtes, Admiral, Graf – diese und andere Titel, Dienstgrade und Dienststellungen bezeugen die großen Verdienste Golowins am Vaterland. Gemeinsam mit Peter I. nahm er auch an der Reise der »Großen Gesandtschaft« im Ausland teil. Im Dienstgrad eines Admirals, den er nach dem Tode des Admirals Lefort erhielt, führte er eine Flottille der in Woronesh gebauten Schiffe in den Schlachten bei Asow und bei Kertsch. Deshalb kann man sagen, daß die Schule einem erfahrenen Seemann anvertraut wurde. Zuerst unterstand die Schule dem Zeugamt (früher Staatskanzlei im Kreml) und ab 1706, nach dem Tode Golowins, der Admiralitätskanzlei und wurde dann ab 1712 dem Moskauer Kontor der Admiralität unterstellt. Bei der Organisation des Lehrbetriebes stützte sich F. A. Golowin auf die Erfahrungen des Dozenten für Mathematik und Marinewissen-

Das Unterseeboot *Delfin*

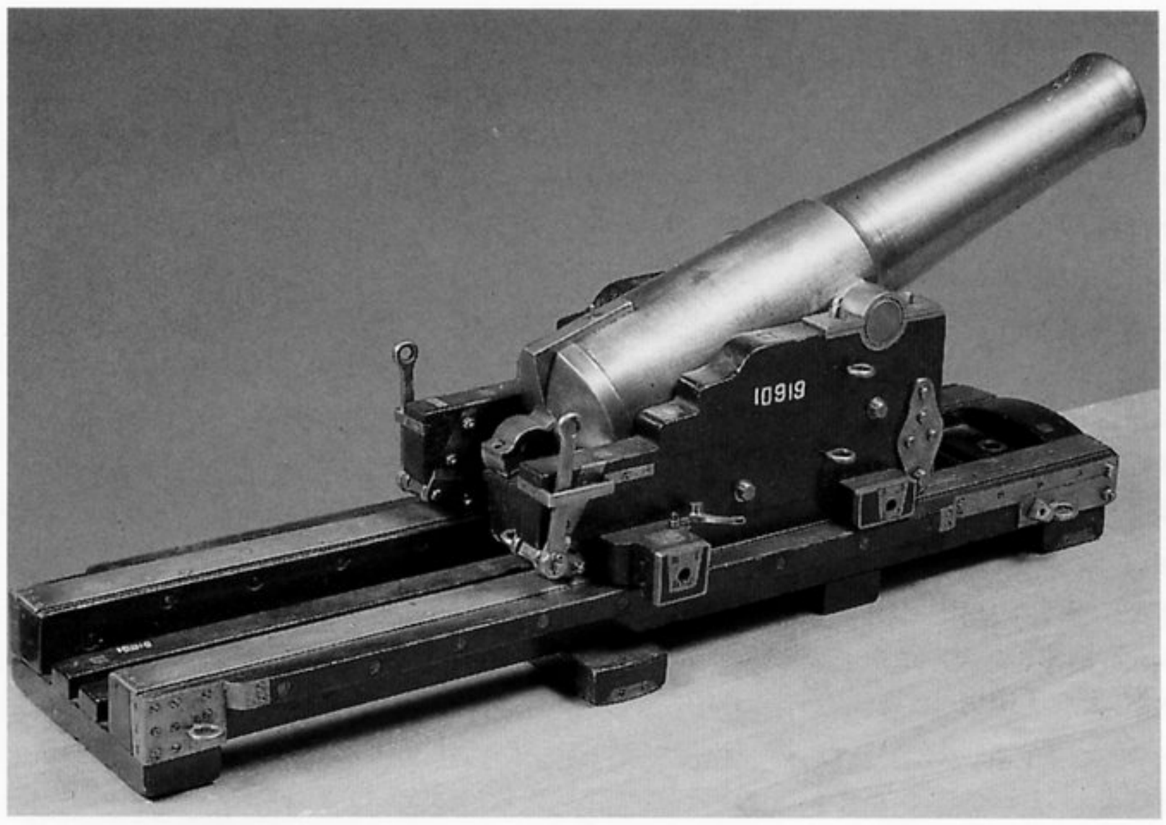


schaften, des früheren Professors der Universität von Aberdeen, Heinrich (Andrei Danilowitsch) Farwarson. Dieser 1698 während einer Auslandsreise von Peter I. angeworbene Wissenschaftler lehrte gemeinsam mit den Dozenten für die »Nautischen« Wissenschaften Stefan Gwin und Richard Greys. Es zeigte sich jedoch, daß sie weder den notwendigen Eifer noch die Erfahrungen für die Lehrtätigkeit mitbrachten.

Besonders beliebt waren bei den Schülern ein Beamter des Zeugamtes und früherer Leibeigener des Bojaren Scheremetjew – A. A. Kurbatow – sowie der erste Mathematiklehrer L. F. Magnizki. Der hervorragende russische Pädagoge L. F. Magnizki lehrte über 38 Jahre an dieser Schule. Er beherrschte die griechische, deutsche, holländische und italienische Sprache und beschäftigte sich mit Latein, Mathematik, Astronomie, Philosophie und anderen Wissenschaften. Das von ihm verfaßte und 1703 herausgegebene Lehrbuch »Arithmetik« war nicht nur eine Grundlage für die Ausbildung der Studenten, sondern diente auch der Weiterbildung der Lehrkräfte.

Das Fach Nautische Wissenschaften unterrichtete Konon Nikititsch Sotow, ein Mann mit einem interessanten Schicksal. Er hatte viel für die Flotte getan, wurde aber von der Geschichtsschreibung zu Unrecht vergessen. K. Sotow reiste 1704 auf eigenen Wunsch nach England, um das Marinewesen zu studieren. Mit diesem Wunsch wandte er sich an seinen Vater – Nikita Sotow, einem früheren Erzieher des Zaren. Bald darauf traf die Antwort ein: »Seine Majestät hat sich gefällig gezeigt, den Brief zu lesen und hat dir die Gnade erwiesen, dich zu loben, er hat dich den ersten Anwärter auf seine liebste Staatsangelegenheit genannt und deinem Brief seinen Segen gegeben, und auf die dir unverdienter Weise bezeugte Gnade des Monarchen, trink einen Pokal Ungarischen.«

K. Sotow kam 1712 wieder nach Rußland zurück. Die Prüfung, die Peter I. mit ihm durchführte, bestand er am 15. Juni 1713 in Ehren und wurde zum Oberleutnant ernannt. Danach begann er seinen Dienst in der russischen Flotte. Unter dem Kommando des Kapitäns 2. Ranges, N. A. Sinjawin, nahm er auf dem Kriegsschiff *Experans* an Flotteneinsätzen im Finnischen Meerbusen teil. Auf Befehl von Peter I. reiste Sotow, schon mit dem Dienstgrad Kapitän-Porutschik, am 29. Januar 1715 nach Frankreich »zur Beschreibung der Admiralität und der Bediensteten in den Arsenalen, ihrer Dienststellungen und aller Materialien, der Artillerie und Ausrüstung sowohl für die Artillerie als




Eine glattrohrige, 60pfündige Kanone, ein sogenanntes »Geschütz neuer Konstruktion« des Musters 1838. Das Kanonenrohr wurde ohne Fries und Gürtelverzierungen gegossen. Ihr Einsatz erfolgte auf dem offenen Schiffsdeck. (Modell im Maßstab 1 : 8)

auch für die Takelage, aller Ränge und der ganzen Einrichtungen, wenn es möglich ist, über die Flotte und deren Dienstgrade, Kommandos, Ränge, Dienststellungen, Übungen, Disziplinarrecht und alles andere, was wert ist aufgeschrieben zu werden…«

Peter I. hatte bereits beschlossen, eigene Regeln für den Dienst an Bord festzulegen, doch fehlten ihm dazu die Erfahrungen aus den Flotten anderer Seemächte. Sotow wurde einer der Verfasser dieses wichtigen Dokuments.

Sotow vereinte in sich ausgezeichnete theoretische Kenntnisse und solide praktische Erfahrungen über den Dienst an Bord. Als Kommandant des Kriegsschiffes *Devonshire* zeichnete er sich im Seegefecht bei der Insel Ösel im Mai 1719 besonders dadurch aus, daß er eine schwedische Fregatte aufbrachte. Für diese Heldentat wurde er zum Kapitän 2. Ranges ernannt. Im Jahre 1724 erschien sein Buch »Gespräch eines Admirals mit einem Kapitän«. In Form von Fragen und Antworten gab er in diesem Buch viele Ratschläge zur seemännischen Praxis. Es wurde eines der ersten russischen Bücher eines Seefahrers über das Marinewesen.

Das erste Buch, das in russischer Sprache über die Seefahrt geschrieben wurde, erschien kurz vor der 1703 eingeführten bürgerlichen Schrift mit einem neuen Alphabet (»Grashdanskaja Asbuka«), durch die das Kirchenslawische durch das Russische in Schrift und Sprache ersetzt wurde. Dieses Buch, 1701 in Amsterdam vom Latein ins Russische übersetzt durch I. F. Kopijewski und von diesem auch herausgegeben, hatte den Titel: »Ein Buch der Lehre über die Seefahrt, welches herausgegeben wurde von der Ostindischen Companie Eometra und dem in ganz Europa berühmten Mathematiker, Schiffermeister und Lehrer Abraham Degraf…« Dieses Buch enthielt Ausführungen über den Globus, die Magnetnadel und ihre Abweichung, darüber, wie man Abweichungen vom Kurs berichtigen kann; in der Anlage befanden sich Logarithmentafeln, Sonnenauf- und Sonnenuntergangstabellen u. a. Beilagen. Der Übersetzer dieses u. a. Werke – Ilja Fjedorowitsch Kopijewski, ein geborener Weißrusse, studierte in Holland und gründete dort einen Verlag, der auf Weisung von Peter I. Bücher in russischer Sprache verlegte und in Rußland verkaufte. Während der Herrschaft Peter I. erschienen über 20 Bücher mit maritimem Inhalt. Alle diese Bücher wurden von den Studenten der Seefahrtsschule genutzt. Sotow, der selbst mehrere europäische Sprachen beherrschte, verfolgte aufmerksam alle Neuerscheinungen in den anderen Flotten und bemühte sich um deren Nutzung in der russischen Flotte. Er übersetzte aus dem Holländischen das Buch »Seeleuchte«, das er ergänzte durch ein »Handbuch der Wege von Reval durch die Ostsee und das Kattegat, Beschreibung der Nordsee und der Ostküste von England und Schottland, die Fahrt im Weißen Meer, nach Island und Grönland«. Neben seinem Dienst auf Schiffen und in verantwortlichen Stellungen im Kollegium der Admiralität nahm er auch an der Ausarbeitung aller wichtigen Schriftstücke, die dem täglichen Dienst und dem Gefechtseinsatz der Flotte zur Zeit Peter I. dienten, teil. Deshalb waren die Vorlesungen von K. N. Sotow für seine Schüler sehr lehrreich und wertvoll.

An der Seefahrtsschule wurden nur »Kinder der Höflinge, der höheren und niederen Beamten, von Bojaren und anderen Würdenträgern im Alter von 12–17 Jahren…« aufgenommen. Die Aufnahme war nicht einfach. Es gab nicht viel Bewerber für das unbekannte und riskante Marinewesen. Darum wurde die Altersgrenze auch bald auf 20 Jahre erhöht. Jedoch brachte auch diese Maßnahme nicht den erhofften Erfolg. So schrieb

der Historiker F. F. Weselago: »Zur Zeit Peter I. war der russische Adlige mit 17–18 Jahren ein ungebildeter Jüngling und lebte auf seinem Landgut in einem völlig lebensfremden Zustand…« Das ganze Lernen bestand für sie bisher im Lesen von Buchstaben. Jetzt plötzlich stürzten auf sie die Befehle des Zaren mit ihrer Einberufung zum Dienst – und nicht nur für ein Jahr, sondern für ein ganzes Leben ein. Aber vom Dienst befreite sie nur eine Verkrüppelung, eine schwere Krankheit oder das Alter. Jetzt erwartete sie anstelle der elterlichen Fürsorge und Zuneigung die Peitsche und der Stock der Erzieher. Deshalb kamen trotz der Güte des Zaren, der guten Belohnung und der Drohung, die Ungehorsamen »mit dem Verlust ihrer Ehre und ihres Lebens« zu bestrafen, nur wenige Adlige freiwillig zum Studium.

Aber auch die Geduld des Zaren hatte ein Ende. Jetzt gab es keine Bitten und Aufrufe mehr. Er befahl an allen Stadttoren und in allen größeren Orten die Erlasse des Zaren anzuschlagen, die alle adligen Sprößlinge im genannten Alter verpflichteten, zur Musterung zu erscheinen. Neben den Erlassen waren die Namenslisten derer angeschlagen, die versucht hatten, sich vorm Studium zu drücken. Gleichzeitig war dort zu lesen, daß jeder, der einen adligen Sprößling, der sich vorm Dienst drücken will, meldet, auch dessen Besitz erhält. Peter I. ging sogar noch weiter und gestattete, daß man ihm persönlich darüber Meldung erstatten durfte, was früher nur bei Anzeigen in staatlichen Angelegenheiten oder bei falschen Gerichtsentscheidungen möglich war.

Dank der strengen Maßnahmen erreichte Mitte 1702 die Zahl der Studenten schon die 200, und nach einigen Jahren waren es schon 500 Studenten. Das Studium dauerte im Durchschnitt 5–6 Jahre, und einige schafften es auch in 4 Jahren. Nach Abschluß der Ausbildung übergab die Schulleitung zuerst der Staatskanzlei und danach dem Marineamt die Liste der »Absolventen und Praktikanten«. Bis 1712 wurde das Praktikum in der Regel in Holland und danach in Sankt Petersburg durchgeführt. Peter I. gab strengen Befehl, daß die jungen Leute »vom Februar bis Oktober ständig auf See sind und weitere 6 Monate mit dem Studium der Navigation und anderen…« beschäftigt sind.

Gemeinsam mit den Absolventen der Seefahrtsschule schickte man auch die Kinder hochgestellter Persönlichkeiten zur Ausbildung ins Ausland. In Holland wurden sie auf Kriegsschiffen eingesetzt und machten gemeinsam Dienst mit der Besatzung. Dieser Dienst war anstrengend und qualvoll.

Vom Beginn der Ausbildung an der Schiffahrtsschule bis 1716 wurden 150 Mann zur Ausbildung ins Ausland geschickt, die von Peter I. nach ihrer Rückkehr persönlich und hart geprüft wurden. Alle, die erfolgreich diese Prüfung bestanden, wurden zum Podporutschnik (Leutnant) oder Porutschnik (Oberleutnant) ernannt, und andere wurden in die Flotte als Schiffer, Bootsmann oder Untersteuermann übernommen und erhielten erst später einen Offiziersdienstgrad.

Kurz nach dem ersten Sieg der russischen Flotte bei der Halbinsel Gangut (Hanko) wurde durch Erlaß des Zaren vom 1. Oktober 1715 befohlen, die Seefahrtsschule näher ans Meer, nach Sankt Petersburg, zu verlegen und sie in der neuen Hauptstadt des Landes jetzt in Marineakademie umzubenennen.

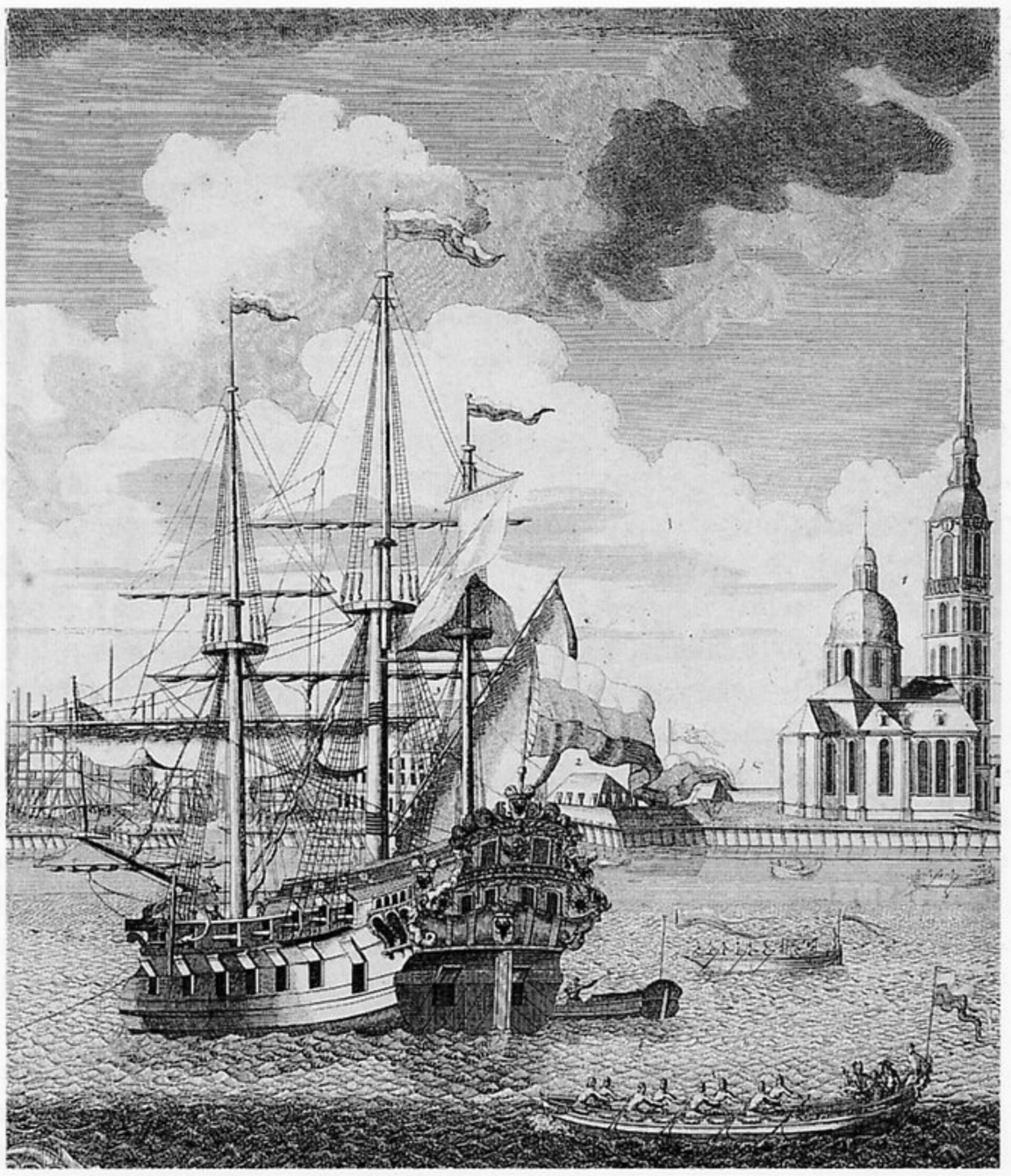
Entsprechend der Bestimmung des Zaren sollten die Studenten der Marineakademie ausgebildet werden in »Arithmetik, Geometrie, Fechten oder Waffenkunde, Artillerie, Navigation, Befestigungskunst, Geographie, Titulieren der Bestandteile des Schiffes und der Takelage, Zeichnen, nach Freiwilligkeit im Tanz für die Postur«.

Anfänglich war geplant, die gesamte Schule nach Sankt Petersburg zu verlegen, aber später wurde entschieden, die unteren Klassen in Moskau zu belassen. Die Marineakademie wurde im Haus des ehemaligen Admiralitätsrates A. W. Kikin untergebracht. Alexander Wasiljewitsch Kikin war ein Günstling von Peter I. und lernte mit dem Zaren in Holland. Er arbeitete danach auf den Werften in Woronesh und Olonez, später war er Hauptverwalter des Arsenals und wurde 1714 wegen Teilnahme an der Verschwörung des Zarewitsch verhaftet und hingerichtet. Das Haus Kikins stand an der Stelle des späteren Winterpalais der Zaren, neben der Admiralität.

Peter I. wollte die Marineakademie nach dem Vorbild der französischen Lehreinrichtungen aufbauen und ernannte sogar den Franzosen Baron Saint Ilair zum ersten Chef der Akademie.

Die Zöglinge der Marineakademie, die hier Arithmetik, Geometrie und Trigonometrie erlernten, erhielten den Dienstgrad eines Gardemarin (Seekadett) als Übergang vom nichtdienenden Kursanten zum Dienstgrad eines Mitchman (Fähnrich), der bis 1758 noch als Unteroffiziersdienstgrad galt (erster Offiziersdienstgrad war der Schiffssekretär). Der Ausbildungslehrgang für den Seekadetten betrug 6 Jahre und 9 Monate. Um Fähnrich zu werden, mußten der theoretische Lehrgang und nicht weniger als 2–3 Seereisen absolviert worden sein, selbstverständlich mit einer guten Beurteilung durch den Kommandanten.

An der Marineakademie wurden ebenfalls Offiziere für die Marineartillerie und Steuerleute ausgebildet. Während der Herrschaft Peter I. hatte die Akademie 215 Absolven-



Ein Segelschiff der Epoche von Peter I. (Fragment der Gravüre »Blick von der Newa auf das Arsenal«) 1720

ten ausgebildet, davon waren 147 Fähnriche, 4 Schiffssekretäre, 61 Unterleutnante und 3 Leutnante.
Nach dem Tod des Zaren Peter I. veränderte sich die Stellung der Marineakademie, und die Zahl ihrer Studenten verringerte sich, sie verlor ihre Autorität. So erhielt z. B. das im Juli 1731 von der Zarin Anna Joannowna gestiftete Kadettenkorps das Recht verliehen, seine Absolventen zu Offizieren zu ernennen, »ohne als Soldaten, Matrosen oder in anderen unteren Dienstgraden gedient zu haben«.
Bekannte russische Admiräle und fortschrittliche Persönlichkeiten Rußlands brachten ihre ernste Besorgnis über die seemännische Ausbildung und ihren Verfall zum Ausdruck und verlangten ernsthafte Veränderungen auf diesem Gebiet. Im Ergebnis dieser Forderungen wurde ein neuer Stellenplan für ein Marinekorps am 15. Dezember 1752 von der russischen Zarin Elisabeth Petrowna bestätigt.
Inzwischen war, noch während der Herrschaft der Zarin Anna Joannowna, die Marineakademie aus dem Hause Kikins umgezogen auf die Wassiljewinsel, in das steinerne Haus des früheren Fürsten Dolgorukow (heute befindet sich dort die Akademie der Künste). Von dort zog die Marineakademie 1743 einige Straßenzüge weiter in das Haus von J. P. Ch. Graf von Münnich.
Am 23. Mai 1771 wütete auf der Wassiljewinsel ein Großfeuer, dem auch das Gebäude des Marinekorps zum Opfer fiel. Das Admiralitätskollegium beschloß, das Marinekorps nach Kronstadt, in den Italienischen Palast, der früher dem Fürsten Menschikow gehört hatte, zu verlegen. Nach dem Schwedischen Krieg 1788–1790 schenkte die Zarin Jekaterina II. dem Marinekorps einen Palast in Oranienbaum, »in Würdigung der Verdienste, die uns und dem Vaterland die Zöglinge des Marine-Kadetten-Korps erwiesen, die überall lobenswert dienen«. Diese Großzügigkeit war auch dadurch begründet, weil der Italienische Palast wegen seines baulichen Zustandes und der geringen Anzahl der Räume nicht mehr für die Ausbildung geeignet war.
Während der Herrschaft der Zarin Jekaterina II. hatte das Marine-Kadetten-Korps 2062 Absolventen, davon gingen 1960 in die Flotte, 73 zur Marineartillerie, 29 in die Marinesoldaten-(Infanterie-)Bataillone. Als 1796 Zar Pawel Petrowitsch den Thron bestieg, hatte er auch den Dienstgrad eines General-Admirals behalten. Er wünschte, daß das Marine-Kadetten-Korps in der Nähe seiner Residenz sein sollte und ließ es zu dem Ort zurückverlegen, an dem es sich bereits vor 1771 befand.

Die Zeit verging, die Direktoren des Korps wechselten. Unverändert blieb jedoch die maritime Kameradschaft, die Liebe zur Flotte und die Bereitschaft, für immer dem Vaterland zu dienen. Tausende von Kursanten erhielten ihre Ausbildung an dieser Lehreinrichtung. Sie fuhren mit ihren Schiffen rund um die Welt, entdeckten und erforschten die Erdteile, auf Seereisen und in Seeschlachten hefteten sie Ruhm an die Andreas-Flagge.

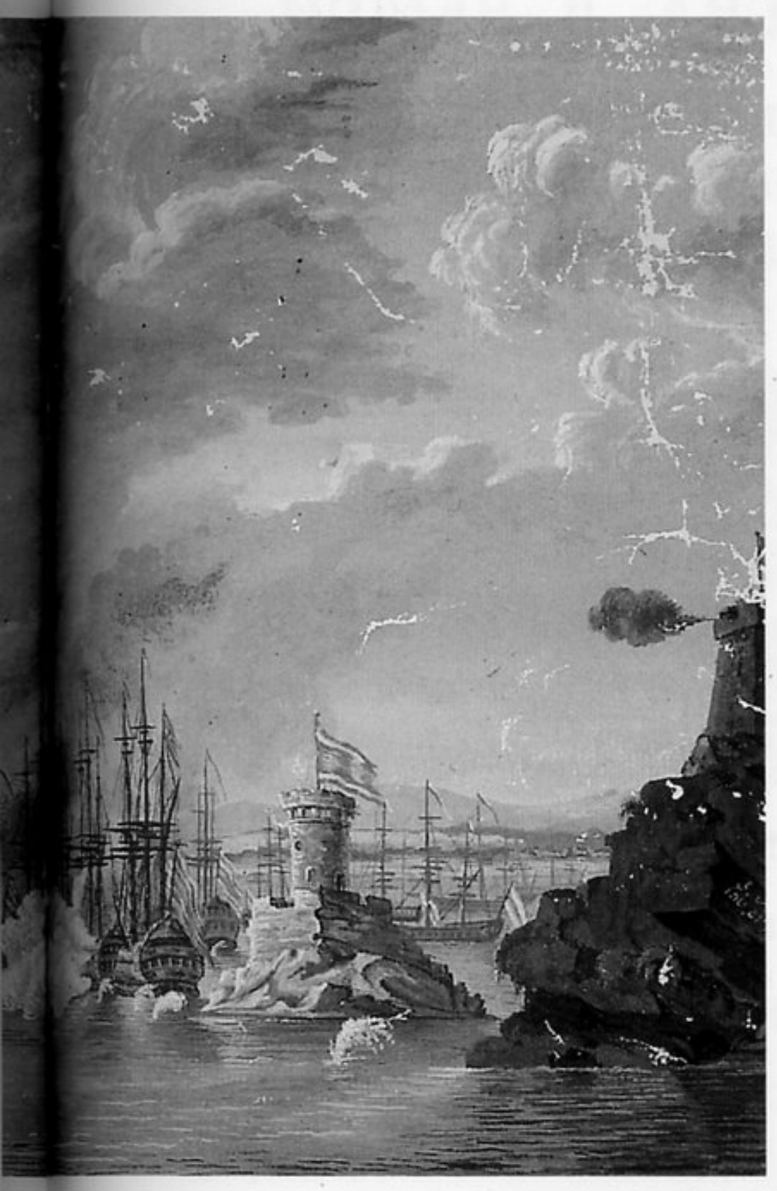
## *Kodex der Gesetze für den Borddienst*

Das erste See-Reglement wurde noch zur Zeit Peter I. und mit dessen aktiver Mitwirkung geschaffen. Die wichtigsten Grundsätze wurden von ihm persönlich ausgearbeitet. Nachdem 1696 der Aufbau einer Kriegsflotte begonnen hatte, wurde es erforderlich, Regelungen für den Dienst an Bord zu schaffen. Neue Schiffe wurden gebaut, und für ihre Führung wurden erfahrene, gut ausgebildete Seeleute gebraucht. In der Umgebung des Zaren fanden sich solche Leute nicht in ausreichender Anzahl, und er mußte Ausländer für den Dienst in der russischen Flotte anwerben. Jeder angeworbene Offizier ließ sich bei seinen Handlungen von den Dienstvorschriften der Flotte seines Heimatlandes leiten. Es kam deshalb oft zu Mißverständnissen und Streit zwischen den Ausländern. Außerdem behinderte dieser Zustand die Entwicklung einer eigenen Flotte. Erste Versuche, den Dienst an Bord zu reglementieren, gab es schon 1668, als Butler zum Kapitän des ersten russischen Kriegsschiffes ernannt worden war und zur Führung der *Orjol* seine »artikulierten Paragraphen« über die Pflichten des Kapitäns und der Besatzung geschrieben hatte. Es gab 34 Paragraphen, die die Handlungen des Kapitäns und seiner Untergebenen beim Ankern, während der Fahrt und im Gefecht mit dem Feind regelten. Eine Weiterentwicklung dieser Paragraphen erfolgte jedoch nicht. Selbst Peter I., der sie kannte, hat sie nie in seiner praktischen Tätigkeit und auch nicht bei der Ausarbeitung seines See-Reglements genutzt.
Als 1696 die Galeeren im Asowschen Meer eingesetzt werden sollten, wurde dazu eine Verordnung erlassen. Sie bestand aus 15 Paragraphen und beinhaltete die wichtigsten Regelungen für die Handlungen der Besatzungen beim Ankern, bei der Hilfeleistung für andere in Seenot geratene Schiffe und für einige andere Situationen. In der nachfolgenden Zeit wurden nicht wenige Anordnungen und Befehle erlassen, um die Ordnung und Organisation auf den Schiffen zu verbessern. Durch diese vielen Anweisungen wurde der Dienst auf den Kriegsschiffen immer unübersichtlicher und komplizierter. Es entstand eine Lage, die ganz einfach ein einheitliches, vollständiges und systematisch geordnetes See-Reglement erforderte.
Der Vizeadmiral K. I. Krjus verfaßte 1698, auf der Grundlage der holländischen und dänischen Vorschriften für den Dienst an Bord, 64 Paragraphen. Sie wurden im April 1710 von Peter I. teilweise geändert und überarbeitet. Danach wurden sie unter der Bezeichnung »Instruktionen und Artikel für Militärangehörige, die zur russischen Flotte gehören« veröffentlicht und in Kraft gesetzt. Jedoch auch sie reichten nicht aus. Eine Weiterentwicklung ohne ein Sammelwerk aller Regelungen für den Dienst in der Flotte war undenkbar. So sandte Peter I. 1715 einen seiner bestausgebildetsten Offiziere – K. I. Sotow – nach Frankreich mit der Aufgabe… »Alles was zur Flotte in See

gehört in Büchern zu suchen, und selbst wenn etwas nicht in den Büchern steht, es aus den Gewohnheiten abzuleiten und sich zu merken, und alles in die slawische Sprache in unseren Stil zu übersetzen, nur das zu merken, was man nicht vergessen darf, an ihren Stil braucht man sich nicht zu halten. Das Aufgeschriebene in zwei Teile zu schreiben: einen über das Arsenal, den anderen über die Flotte… und alles was zu beiden gehört, egal welchen Rang es hat, ist zu beschreiben«.

Am 30. Oktober 1717 erteilt Peter I. dem Admiral F. M. Apraksin den Auftrag, ausländische Gesetzeswerke zur Seefahrt zu übersetzen und zusammenzufassen sowie den Entwurf eines russischen See-Reglements auszuarbeiten. Gleichzeitig beauftragte er den Schautbenacht (Konteradmiral) Paddon, russische Offiziere mit englischen Sprachkenntnissen zu versammeln und das englische See-Reglement zu übersetzen. Der Vizeadmiral Krjus hatte zur gleichen Zeit das holländische See-Reglement zu übersetzen. Bereits zu Beginn des Jahres 1718 waren die französischen Dokumente übersetzt und wenig später auch die dänischen.

Die von Peter I. eingesetzte Kommission zur Ausarbeitung des See-Reglements erhielt am 4. April 1718 eine neue Aufgabe gestellt. Er erteilte die Weisung: »Anzufertigen sind zwei Bücher«. Im ersten Buch sollten alle Angaben über die Flotte, das Personal, die Artillerie und Munition sowie über die Ausrüstung der Schiffe enthalten sein. Desweiteren wurde mit eingearbeitet eine »Instruktion«, in der alle Dienstpflichten der Offiziere und Besatzungen enthalten waren und »ebenfalls ein Disziplinar-Kodex«. Das zweite Buch sollte alle Festlegungen enthalten für den Aufenthalt und Unterhalt der Flotte in den Häfen, über die Werften und ihre Einrichtungen.



Die Schiffsartillerie feuert. Episode des Gefechtes bei Cesme 1770
(Maler F. Hackert/Gouachemalerei)

Die persönliche Mitarbeit am See-Reglement wird durch handschriftliche Ausarbeitungen belegt, die Peter I. als fertige Artikel oder Korrekturen der Ausarbeitungen anderer Beteiligter hinterließ. So schrieb er z. B. in der »Einleitung« (Vorwort) zum See-Reglement: »Mit Gottes Gnade haben wir, Peter I., Zar und Selbstherrscher aller Reußen… das Reglement für die Landtruppen zusammengestellt, jetzt mit Gottes Hilfe, wenden wir uns dem See-Reglement zu, das schon früher bereits einmal begonnen worden war, bei dankbarer und würdiger Erinnerung an unseren Vater, für die Schiffahrt auf dem Kaspischen Meer.

Aber damals wurde es nicht genutzt, jedoch liegt auf uns die Last, dem Willen des Hohen Herrschers zu entsprechen… Und jetzt ist diese Angelegenheit unbedingt notwendig für den Staat (oder anders mit einem Sprichwort gesagt, jeder beliebige Potentat, der nur Landtruppen besitzt, hat eine Hand, aber wenn er noch eine Flotte besitzt, hat er zwei Hände), deshalb haben wir das See-Reglement verfaßt – damit jeder seine Dienststellung kennt und sich niemand auf seine Unwissenheit berufen kann. Es wurde aus fünf See-Reglements ausgewählt und zu einem reichlichen Teil ergänzt, was erforderlich war, alles wurde durch unsere eigene Arbeit zusammengetragen und vollendet: Sankt Petersburg, im Jahr 1720, am 13. Tag des Januar.«

Entsprechend der Weisung Peter I. hatten die Verfasser des Reglements folgende Reihenfolge ihrer Arbeit einzuhalten: Zu allererst wurden die Reglements – das englische, französische, dänische, schwedische und holländische – übersetzt, ebenso andere Dokumente, die Regelungen für die Flotten dieser Staaten enthielten. Danach hatten sie als Grundlage das englische Reglement zu nehmen und Artikel für Artikel mit den anderen Reglements zu vergleichen. Waren in den anderen Ausgaben Artikel enthalten, die nicht in der englischen Übersetzung standen, waren sie zu übertragen und in ihrer Zweckmäßigkeit zu bewerten. Das war möglich, weil die russische Flotte bereits Kampferfahrungen in siegreichen Gefechten des Nordischen Krieges gesammelt hatte und darauf aufbauend ein eigenes Gesetzeswerk der Marine, das den Hafen- und Gefechtsdienst regelte, erlassen hatte.

Es ist anzunehmen, daß das See-Reglement am 13. Januar 1720 in Kraft gesetzt wurde, weil an diesem Tag Peter I. den Befehl zur Herausgabe des See-Reglements gab. Einige Historiker nehmen auch an, daß der Tag der Beendigung des Drucks der Geburtstag des See-Reglements ist.

Die erste Ausgabe war ungewöhnlich. Das See-Reglement erschien in drei Varianten: Eine in russischer sowie in holländischer Sprache und eine zweite Ausgabe in diesen Sprachen, aber in kleinerem Format, die dritte Ausgabe hatte das gleiche Format und war in russischer Sprache. Anfänglich war im See-Reglement auch der Fahneneid enthalten, den alle Neugeworbenen zu leisten hatten. Das gesamte See-Reglement bestand aus fünf Büchern und einer Anlage mit Signalflaggen. Im ersten Buch wurden die Dienstpflichten der Befehlshaber und Stabsoffiziere beschrieben. Das gegenseitige Verhältnis aller in der Flotte Dienenden und die Anforderungen daraus wurden im zweiten Buch geregelt. Das dritte Buch beinhaltete die Dienstpflichten der Besatzungsangehörigen, vom Kapitän bis zum letzten Matrosen. Die Dienstorganisation des Schiffes war im vierten Buch geregelt, und das fünfte Buch enthielt die Disziplinarordnung mit den Strafen für die einzelnen Verstöße.

Im See-Reglement von 1720 wurden auch erstmals in der russischen Flotte den Befehlshabern Flaggen- und Kommandozeichen zugeordnet sowie die Ordnung ihrer Führung beschrieben. Zu den Flaggen- und Kommandozeichen zählten: Die Marine-Standarte (eine gelbe Flagge mit schwarzem Adler), die Kaiser-Flagge (sie war auch die Flagge des Oberbefehlshabers der Seestreitkräfte und hatte die Farben der Gösch), die 1., 2. und 3. Admiral-Flagge (mit weißem, blauem oder rotem Feld – entsprechend der Anzahl der Geschwader, die im Bestand der russischen Flotte waren) und der Kommandant-Wimpel. Im See-Reglement war in Abhängigkeit vom Dienstgrad des Befehlshabers folgende Ordnung der Flaggenführung vorgeschrieben: Für einen Admiral am Großmast, für einen Vizeadmiral am Fockmast, für einen Konteradmiral am Besanmast.

Gleichzeitig mit der Inkraftsetzung des See-Reglements hatte Peter I. allen Vorge-

setzten befohlen, die Festlegungen des Reglements dem Personalbestand der Flotte bekanntzugeben. Im Befehl des Zaren hieß es: »Es wird befohlen, daß alle Leute, die sich auf einem Schiff aufhalten, lesen, was das Reglement festlegt, und wenn es in einigen Dienststellungen nur eine Person betrifft… sind die Dienstpflichten aufzuschreiben… und jedem auszuhändigen.« Veränderungen und Verbesserungen waren auch im Verwaltungsrecht erforderlich. Zu dieser Zeit gab es sehr viele Instruktionen, Verordnungen und Anweisungen, die alle in ein geordnetes System zusammengefaßt werden mußten. Im Ergebnis dieser Arbeit wurde 1722 ein Sammelband aller Gesetze der Marineadministration zusammengestellt und unter der Bezeichnung »Reglement über die Verwaltung der Arsenale und Werften sowie über die Dienstposten des Marineamtes und aller anderen Dienstränge beim Marineamt« herausgegeben. Er hatte 2 Teile und zusammen 68 Abschnitte. Sie enthielten Festlegungen über die Dienstpflichten für alle Dienstposten, bestimmten die Anzahl der Kanzleiposten sowie der Offiziere und Arbeiter usw.

Da dieses Reglement als sehr wichtig eingeschätzt wurde, empfahl der Vizeadmiral K. I. Krjus die Herausgabe vorrangig in russischer, und später in holländischer Sprache. Er schrieb deshalb an den Zaren: »Das Reglement des Marineamtes, das im vergangenen Winter durch das Schaffen Eurer Majestät zusammengestellt wurde… ist für das Marineamt äußerst wichtig und sollte zu seiner Überprüfung und Erprobung zuerst in russischer Sprache und später, mit der Zeit, in holländischer gedruckt werden, damit keiner sagen kann, er hätte keine Kenntnis…«

Peter I. nahm auch an der Ausarbeitung dieses Reglements unmittelbar teil. Die Bestätigung dafür findet sich in seinem Erlaß vom 29. November 1722 zur Eintragung einer Mitteilung in die Chronik seiner Herrschaft über die gesetzgeberische Tätigkeit des Zaren für die Militär-, Truppen- und Marine-Gesetzgebung. In diesem Erlaß steht geschrieben, daß »…das See-Reglement und auch das Reglement des Marineamtes… nicht nur durch seine Anleitung, sondern durch sein persönliches Wirken, wobei er nicht nur frühmorgens, sondern auch abends zweimal täglich – aber auch zu anderen Zeiten – arbeitete, entstand.

Eine zweite Ausgabe des See-Reglements erschien 1724. In ihr waren einige kleinere Veränderungen und Ergänzungen enthalten.

Das Kollegium des Marineamtes befahl alle Exemplare der Ausgabe von 1720 einzusammeln und zu archivieren. Alle weiteren Ausgaben basierten auf dem See-Reglement von 1724.

In der nachfolgenden Zeit erschienen noch mehrere Neuauflagen mit zum Teil bedeutenden Veränderungen. Ein Teil seiner ursprünglichen Festlegungen ist aber auch bis heute noch erhalten geblieben. Solche Aussagen wie »niemals, auch bei Gefahr für das Leben und die Ehre, ist die Übergabe eines Schiffes an den Feind zuzulassen« oder »alle russischen Kriegsschiffe dürfen niemals und vor niemandem die Flaggen, Wimpel und Segel streichen…« sind den russischen Seeleuten heilig und waren ein ehernes Gesetz für alle Generationen. In Fortsetzung der ruhmreichen Traditionen, die im See-Reglement festgeschrieben stehen, zeigten sie wahres Heldentum bei ihrem uneigennützigen Dienst fürs Vaterland. In der Geschichte unserer Flotte haben russische Seeleute vierundzwanzig große Seeschlachten geschlagen und in dreiundzwanzig davon den Sieg errungen.

Faksimile der ersten Seite der See-Reglementsausgabe von 1795

РЕГЛАМЕНТЪ
БЛАГОЧЕСТИВѢЙШАГО ГОСУДАРЯ
ПЕТРА ВЕЛИКАГО
ОТЦА ОТЕЧЕСТВА
ІМПЕРАТОРА
и
САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССІЙСКАГО,
О УПРАВЛЕНІИ
АДМІРАЛТЕЙСТВА и ВЕРФИ
и о должностяхъ Коллегіи Адмїралтейской и прочихъ всѣхъ чиновъ при Адмїралтействѣ обрѣтающихся.

Печатанъ шестымъ тисненіемъ
при Императорской Академіи Наукъ
1795 года.

Nicht in Worte fassen läßt sich
die Tapferkeit der russischen Soldaten,
nicht die ihrer Führer und
nicht die der einfachen Soldaten…

Peter I.

# *Um den Zugang zum Meer*

## *Das Boot von Peter I.*

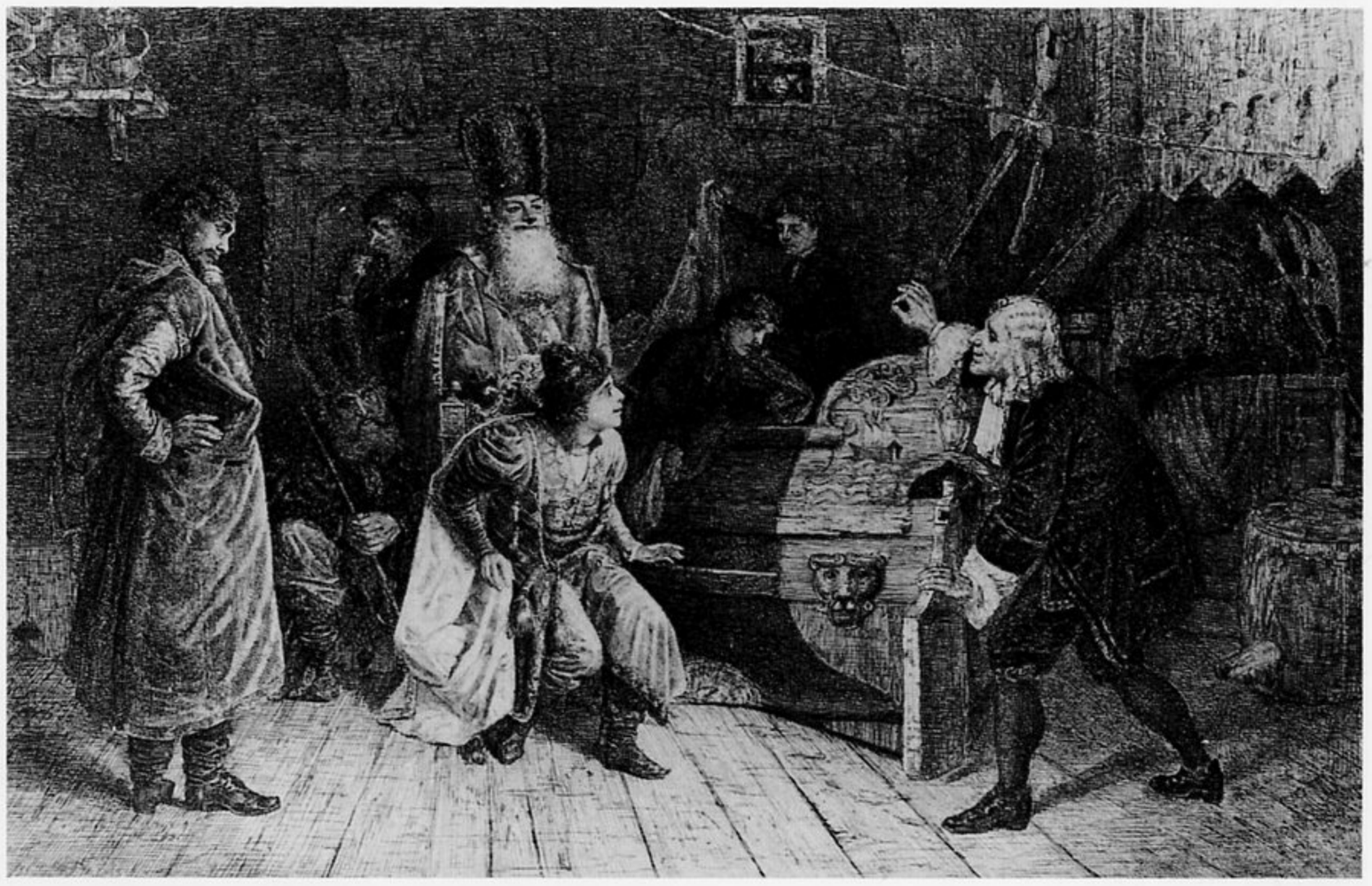
Rußland, das fast an allen Seiten von Meeren umgeben ist, hatte gegen Ende des 17. Jahrhunderts nur einen einzigen Hafen – Archangelsk. Über diesen Hafen wickelte es seine Außen- und Handelsbeziehungen mit den anderen Staaten ab. Ohne Zugang zu den Meeren war die Festigung des russischen Staates und die Entwicklung seiner Wirtschaft unmöglich. Auch Peter I. hatte das erkannt. Deshalb wurde es zur lebenswichtigen Aufgabe für das Land, den Zugang zu den Meeresküsten zu erkämpfen.

Peter I. zog es von Kindheit an zum Meer. Er erlernte mit großer Begeisterung das Marinewesen, beschäftigte sich mit Arithmetik, Astronomie, Fortifikation und Artillerie. Seine ersten Lehrstunden erhielt er im Marinewesen von dem Holländer Franz Timmerman, einem alten Seefahrer. Timmerman lebte schon längere Zeit in Rußland, und als er einmal mit Peter spazierenging (zwischen dem 15. Mai und Anfang Juni 1688), sah Peter im Dorf Ismailowo in einem Speicher, der dem Bruder seines Großvaters – des Bojaren Nikita Iwanowitsch Romanow – gehörte, zwischen anderen Gegenständen ein kleines zerbrechliches Boot. Über diese Begebenheit schrieb Peter I. später im Vorwort zum See-Reglement des Jahres 1720 folgendes: »…es ergab sich, daß wir eines Tages auf dem Hof der Leinenweberei in Ismailowo zwischen den Speichern spazierengingen, und dort, neben anderen Gegenständen aus dem Hause meines Großvaters Nikita Iwanowitsch Romanow, sah ich ein ausländisches Boot liegen; ich fragte den oben genannten Franz (Timmerman), was für ein Boot das sei, er antwortete, daß es ein englisches Boot sei. Ich fragte, welche Verwendung es hatte, und er antwortete mir, daß es ein Beiboot sei für Fahrten und zum Lotsen.«

Forschungen über die Herkunft des Bootes, die Feststellung der Maße und der Takelage sowie zu seiner Geschichte in den letzten 300 Jahren führte A. L. Larianow vom Zentralen Museum der Seestreitkräfte durch. Er ermittelte u. a. eine Länge von 6,096 m, eine Breite von 1,911 m, eine Masthöhe von 6,606 m und eine Masse des Bootskörpers von 1286 kg.

Mit der Reparatur des Bootes wurde der Holländer Karsten Brandt beauftragt. Er war mit anderen Fachleuten nach Rußland

F. Timmerman erklärt Peter I. den Aufbau des Zarenbootes (Zeichnung von G. G. Mjasojedow)



gekommen, um das erste russische Kriegsschiff *Orjol* zu bauen. Nach der Fertigstellung der *Orjol* diente er auf dem Schiff als Schiffszimmermann und später als Artillerie-Unteroffizier.
Brandt reparierte das Boot sehr schnell und wurde der erste seemännische Ausbilder des zukünftigen Zaren. Über diese Zeit schrieb Peter: »...auf der Jausa lavierte er mit mir, was mich erstaunte und mir gefiel. Später, als ich das Boot öfter mit ihm benutzte und nicht immer gut wendete und mehr ans Ufer stieß, fragte ich ihn, warum das so ist, er antwortete, das Gewässer wäre zu schmal, danach überführte ich es zum Prosjanoi Teich...«
Viele Jahre später – 1719 – schrieb Peter I. in Einschätzung seiner ersten Fahrten auf dem schmalen Flüßchen Jausa und auf dem Prosjanoi Teich bei Ismailowo, daß er

In der darauffolgenden Zeit wurde das Boot dreimal instand gesetzt. Im Jahre 1722 wurde es von Philipp Paltschikow überholt. Es ist noch ein Dokument aus dieser Zeit erhalten, aus dem ersichtlich ist, daß der Zar sich persönlich um die Überholung seines Bootes kümmerte und sie unter seine Kontrolle nahm.
Aus diesem Zeitdokument ist ersichtlich, daß die Instandsetzung 1722 nicht sehr umfangreich war. Das gleiche trifft auch für die Instandsetzung im Jahre 1874 zu, bei der nur der faulende Kiel ausgewechselt wurde, der Bootskörper einen neuen Farbanstrich erhielt und die Bemalung der Verzierungen erneuert wurde. Wie kam es, daß dieses kleine, zufällig von Peter I. gefundene Beiboot zur nationalen maritimen Reliquie wurde, wie kam es zu seiner Bezeichnung »Großvater der russischen Flotte«?

| Fragen von Paltschikow | Entscheidungen von Peter I. |
|---|---|
| 1. Wenn das Boot gelötet wird, soll das Kupfer geweißt werden? | Weißen. |
| 2. Soll die alte Farbe ausgebessert werden? | Ausbessern, außer den Spiegel und das Schanzkleid! |
| 3. Sollen die Schnitzereien bei Beschädigung mit Farbe ausgebessert werden? | Ohne mich nicht anfangen! |
| 4. Bleibt der alte Mast, oder soll ein neuer gefertigt werden; oder soll ein neuer gefertigt werden, weil der alte oben zu dick ist? (Er wurde von K. Brandt gefertigt – A. R.) | Einen neuen anfertigen, aber den alten lassen, wie er ist! |
| 5. Ist ein Bugspriet erforderlich? | Einen abnehmbaren als Reserve! |
| 6. Eine neue Flagge anfertigen lassen, und was für eine? | Oben die Standarte und unten die Kaiser-Flagge! |
| 7. Soll eine Gösch am Bugspriet aufgestellt werden? | Anfertigen! |
| 8. Das alte Ruder ist zu schmal, ich denke nicht, daß es wirksam ist. Soll am alten etwas angesetzt werden oder ist ein neues anzufertigen? | Ein neues anfertigen, zum alten eine Verbreiterung vorbereiten. Ohne mich nichts weitermachen! |

»...viele Avantage fand und die Lust darauf mit jeder Stunde größer wurde«.
Im Juli 1688 reiste der junge Zar zum Plestschejewo-See, wo er sich ganz dem Aufbau der Pereslawler »Kriegspiel-Flottille« widmete. Sein Boot wurde 1701 auf »Verfügung des Zaren« in den Moskauer Kreml überführt und dort bis 1722 aufbewahrt.

Am 27. Juli 1720 sagte der Nowgoroder Erzbischof Feofan Prokofjewitsch in einer »Gedenkrede« anläßlich des Sieges bei Grönhamn über das Boot Peter I. folgendes: »Wer würde nicht sagen, daß ein kleines Boot gegen eine Flotte das Gleiche ist, wie ein Korn gegen einen Baum? ...Aber das Boot verdient es, vergoldet zu werden... Mein Rat wäre, das Boot aufzubewahren und mit anderen Schätzen zu schützen zur ewigen Erinnerung für nachfolgende Generationen!«

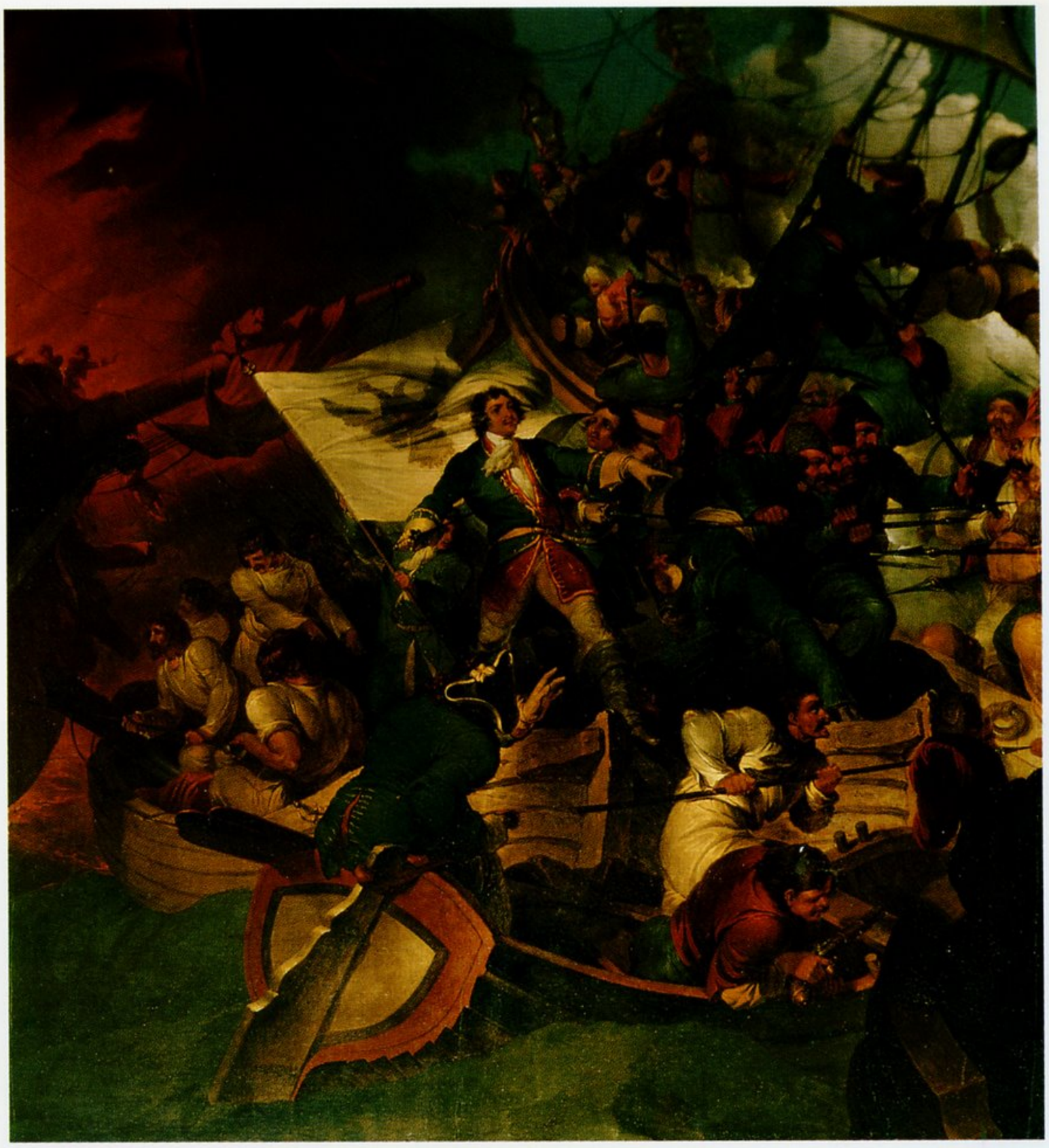
Offenbar war dieser Rat der Anlaß für Peter I., das Andenken an das Boot zu verewigen und es wie ein Symbol für die zukünftige russische Flotte aufzubewahren.
Auf einer Feier im Januar 1722 aus Anlaß des Sieges Rußlands im Nordischen Krieg, in dem die Flotte eine wichtige Rolle gespielt hatte, befahl der Zar, das Boot auf einem besonderen Postament im Zentrum des Kreml zur öffentlichen Besichtigung auszustellen. Neben dem Boot wurden auf Kufen die Modelle der Schiffe vorbeigezogen, die am Krieg teilgenommen hatten. Nach der Feier entschloß sich Peter I., das Boot nach Sankt Petersburg zu überführen. Diese Überführung wurde mit größter Vorsicht durchgeführt.
Der Garde-Sergeant Kornew erhielt am 29. Januar 1723 einen Erlaß ausgehändigt, in dem ihm Folgendes befohlen wurde: »Du hast Dich in Marsch zu setzen und das Boot auf Pferdefuhrwerken nach Schlüsselburg zu bringen, und damit es nicht beschädigt wird, sei vorsichtig, denn das Boot ist alt; deshalb reise am Tage und raste nachts, wo Schlaglöcher sind, fahre langsam...

Ebenso stelle es nicht in den Städten und Dörfern auf die Höfe und auf die Straße wegen der Brandgefahr, aber wenn angehalten werden muß, dann ist es außerhalb der Städte und Dörfer auf den Feldern abzustellen, weit von den Gebäuden und durch Posten zu bewachen, dafür gibt man Dir einen Korporal und 12 Soldaten...«
Weiter wurde in dem Erlaß auf die Notwendigkeit verwiesen, alle Unterstützung zu geben, damit das Boot in kürzester Zeit vollständig und unbeschädigt in Sankt Petersburg ankommt. Dazu wurde sogar befohlen, auf seinem Reiseweg die alten Brücken zu reparieren und auch neue zu bauen.

Die Reise des Bootes dauerte vier Monate. Am 29. Mai 1723 wurde das Boot feierlich auf der Newa, an den Mauern des Alexander-Newski-Klosters, von einer Schiffsflottille privater Schiffsbesitzer begrüßt. Auf Befehl von Peter I. war die Teilnahme an der Begrüßungszeremonie Pflicht. Es gibt heute noch eine Aufstellung der privaten Schiffsbesitzer, die nicht bei der Begrüßung vertreten waren und an die Peter eigenhändig schrieb: »Es ist für diese beachtliche Verfehlung für jedes Schiff die Summe von 15 Rubel einzuziehen.«

Teil des Andreas-Ordens, der Peter I. gehörte

Abbildung rechts:
Die Einnahme der Festung Asow 1696 (Maler Ker Porter)



Die Seeschlacht bei Grönhamn am 27. Juli 1720 (Maler F. Perro/1841)

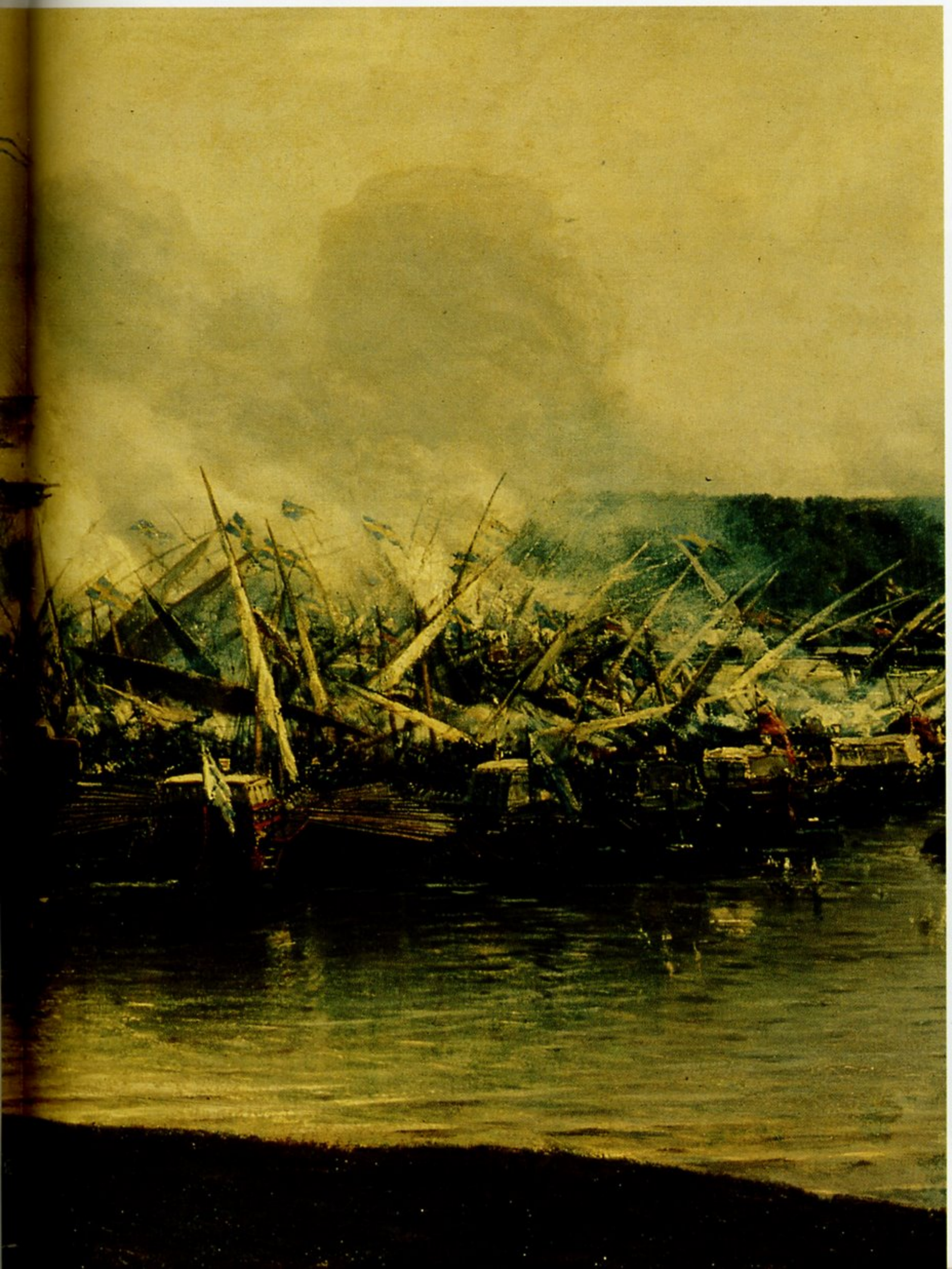
Teilmodell des mit 66 Kanonen bewaffneten Linienschiffes *Isaak Victory* im Maßstab 1:48

Abbildung rechts:
Die mit 25 Ruderbänken und 3 Masten ausgerüstete Galeere *Dwina*
(Holzmodell im Maßstab 1:48)

Die Seeschlacht bei Gangut im Juli 1714 (zweite Phase) – Maler A. P. Bogoljubow

K. I. Krjuis (1657 – 1727)
(Maler P. P. Bruks)

Oben links:
Admiral F. M. Apraksin
(Maler P. W. Shukowski)



Der Admiral der russischen Flotte
F. J. Lefort (1656 – 1699)

Fürst M. M. Golizyn (1681 – 1764)

Russische Matrosenuniform aus der Zeit Peter des Großen

Die feierliche Einfahrt in die Newa anläßlich der Gedenkfeier für den Frieden von Nystad (Maler S. Wsewoloshski)

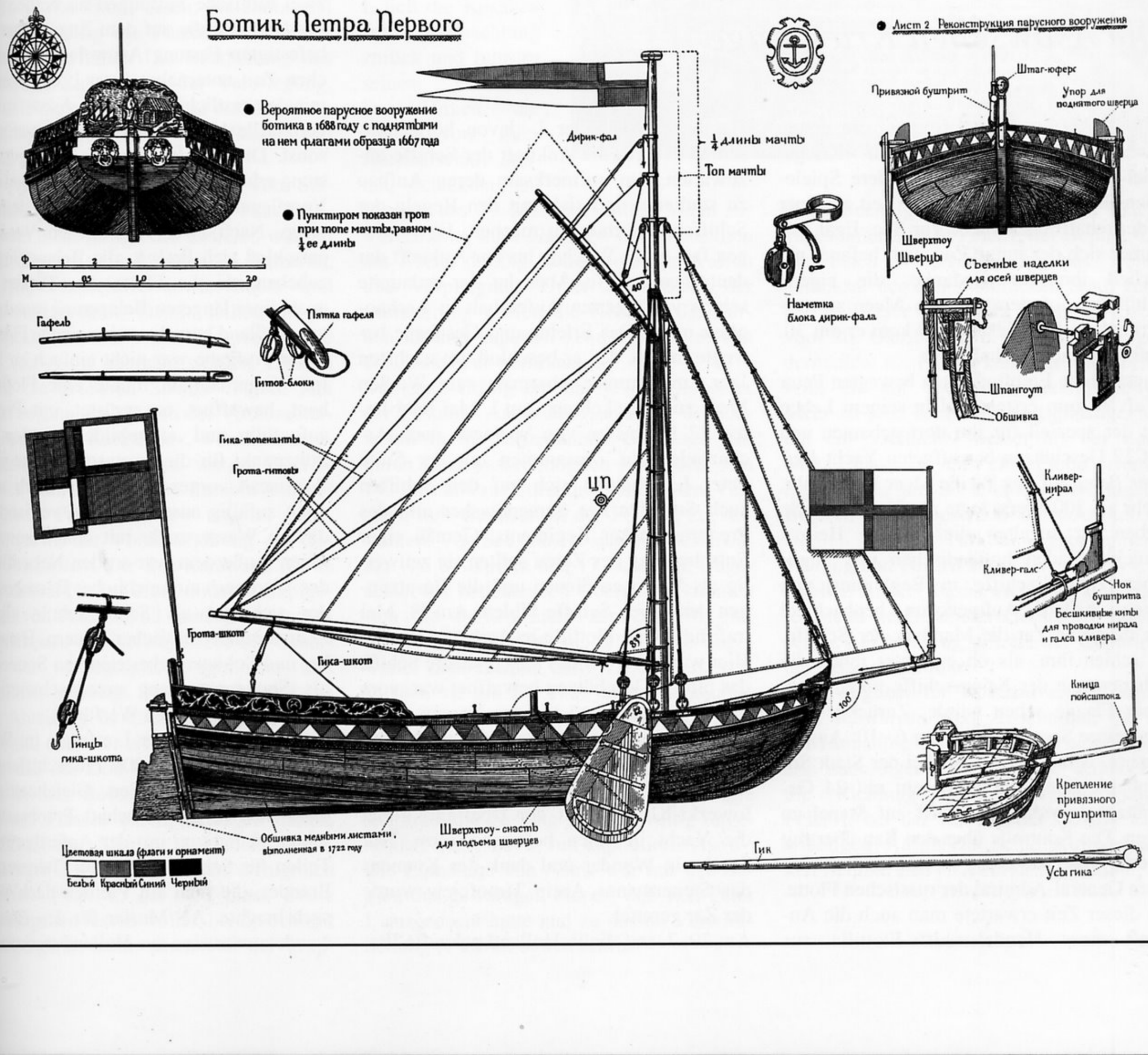
Am Tag nach seiner Begrüßung fuhr das Boot in Begleitung der Schiffe der Newa-Flottille zur Peter-Pauls-Festung, wo das Boot mit 31 Salutschüssen begrüßt wurde, die es mit 3 Schüssen beantwortete.

Das erste Zusammentreffen des Bootes mit den Kriegsschiffen der Baltischen Flotte fand am 1. August 1723 statt, am Vorabend des zweiten Jahrestages des Friedens von Nystad.

Die Ruhe des klaren und stillen Tages wurde vom Donner der Geschütze zerrissen. Mehr als anderthalbtausend Geschütze salutierten dem Boot, das die Formation von 21 Linienschiffen und noch anderen Schiffen abfuhr. Das Boot beantwortete den Salut mit seinen Geschützen. Ungewöhnlich war die Besatzung des Bootes. Gesteuert wurde es von Peter I., der sich selbst aus diesem Anlaß den Rang eines Quartermeisters (Rudergängers) gegeben hatte und sich Admiral Peter Michailow nannte. Auf den Ruderbänken saßen die Vizeadmirale Peter Siewers und Thomas Gordon, die Konteradmirale Naum Senjawin und Thomas Sanders. Vizeadmiral A. D. Menschikow hatte die Aufgabe des Lotgasten übernommen. Der Oberzeugmeister der Flotte (Chef der Artillerie), K. G. Otto, war Kanonier. Das Boot befehligte der Teilnehmer am Asowschen Kriegszug, an der Einnahme von Wyborg und an der Seeschlacht bei Gangut – der 62jährige General-Admiral F. M. Apraksin. Nach der feierlichen Zeremonie fand auf dem Flaggschiff von Admiral Peter Michailow, der *Swjataja Jekaterina,* ein Mittagessen statt, an dem die Flaggoffiziere, Schiffskommandanten und ausländischen Botschafter teilnahmen. Nach einer Überlieferung soll dabei Peter I. seinen Pokal erhoben und in seinem Trinkspruch gesagt haben: »Schaut, wie der Großvater seine Enkelkinder erfreut und begrüßt! Von ihm stammt, mit Gottes Hilfe, die Flotte im Süden und im Norden, der Schrecken unserer Feinde, der Nutzen und Schutz unseres Vaterlandes!«

Auf Befehl von Peter I. erhielt das Boot ei-

Das Boot von Peter I. – des Vaters der russischen Flotte (Gravüre von Subow)



nen ständigen Aufenthaltsort zugewiesen – »das staatliche Bollwerk Peter-Pauls-Festung«. Dieser Platz erwies sich jedoch als nicht besonders ideal. Längere Zeit stand das Boot unter freiem Himmel, und erst Mitte Februar 1724 wurde es mit einer Persenning abgedeckt. Dann wurde in der Peter-Pauls-Festung nach einem Entwurf des Architekten A. F. Wist ein Pavillon – das »Bootshäuschen« – gebaut.

Um die Bedeutung des Bootes für die Entstehung der russischen Flotte zu unterstreichen – die ja viele Siege über die Schweden errungen hatte, sich auf der Ostsee behauptete und den Sieg im Nordischen Krieg begünstigt hatte –, legte Peter I. in einem Erlaß fest, daß alle Feierlichkeiten auf dem Wasser anläßlich des Friedens von Nystad in Zukunft mit einer Vorbeifahrt des Bootes an der Formation der Kriegsschiffe zu beginnen habe. Jedoch geriet auch dieser Befehl nach dem Tod von Peter I. in Vergessenheit. Nur einige Male verließ das Boot seinen Standort. So befand sich das Boot anläßlich der Feier zum hundertsten Jahrestag der Gründung der Stadt an der Newa auf dem Deck der *Gabriel,* eines mit 110 Geschützen bewaffneten Kriegsschiffes. Als Ehrenwache standen vier 100jährige Seeleute aus der Zeit Peter I. neben dem Boot…

Am 3. Juli 1836 begrüßte das kleine Boot, so, wie vor vielen Jahren, die auf der Kronstadter Reede in Paradeformation liegenden Kriegsschiffe der russischen Flotte.

Eine andere wichtige und längere Reise unternahm das Boot im Frühjahr 1872. In feierlicher Form wurde das Boot nach Moskau gebracht, um dort auf der polytechnischen Ausstellung anläßlich des zweihundertsten Geburtstages von Peter I. ausgestellt zu werden. Hier war es das bedeutendste Exponat im maritimen Teil als »Großvater der russischen Flotte«.

## *Die Asowschen Kriegszüge*

Das Auffinden des Bootes, die ersten Fahrten damit, der Bau der »Kriegsspiel-Flottille« – diese und andere Spielereien führten Peter I. mit der Zeit zu einer leidenschaftlichen Liebe zur See. Egal, wo immer sich der junge Zar auch befand, nie verließ ihn der Gedanke, die eigene Schiffahrt auf dem offenen Meer zu verwirklichen. Mit diesem Ziel kam er am 30. Juni 1693 nach Archangelsk.

Ungewohnte Empfindungen bewegten Peter I., als er zum ersten Mal in seinem Leben mit der speziell für ihn dort gebauten und mit 12 Geschützen bewaffneten Yacht *Heiliger Peter* auf das Weiße Meer hinausfuhr. Mehr als 300 Werst legte die Yacht zurück. Neben ihr segelten die in ihre Heimat zurücklaufenden holländischen und englischen Handelsschiffe in Begleitung von Kriegsschiffen. Aufmerksam beobachtete der russische Zar die Manöver der Schiffe. Es schien ihm, als ob er hinter ihnen die Schattenrisse der Kriegsschiffe unter russischer Flagge sehen würde. Zurückgekehrt von seiner Seereise, die vom 6.–10. August dauerte, befahl er, auf der bei der Stadt Solombalsk gelegenen Werft ein mit 24 Geschützen bewaffnetes Schiff auf Stapel zu legen. Die Kontrolle über den Bau übertrug er dem Truchseß F. M. Apraksin, dem späteren General-Admiral der russischen Flotte. Zu dieser Zeit erwartete man auch die Ankunft einer Handelsschiffs-Flottille aus Hamburg. Als Peter I. davon hörte, entschied er sich, die Ankunft der Schiffe abzuwarten, um aufmerksam deren Aufbau zu studieren und sich mit den Regeln der Schiffahrt vertraut zu machen. Es vergingen fast sechs Wochen bis zur Ankunft der deutschen Schiffe. Aber der Zar bedauerte seinen verlängerten Aufenthalt in Archangelsk nicht. Das Erlebte und Gesehene bewegte ihn so, daß er beschloß, im nächsten Jahr, im Sommer, abermals zum Weißen Meer zurückzukehren. Am 1. Mai 1694 liefen 22 Barkassen von Wologda nach Archangelsk aus. Zusammen mit der Suite Peter I. befanden sich auf den Schiffen auch Soldaten des Semenowsker und des Preobrashansker Regiments. Gemäß einer Entscheidung des Zaren sollten sie zeitweilig als Matrosen dienen und die Besatzungen der neuen Schiffe bilden. Am 18. Mai traf die kleine Flottille in Archangelsk ein. Hier wurde bereits das fertiggebaute Schiff, das mit 24 Geschützen bewaffnet war, vom Stapel gelassen und auf den Namen *Heiliger Pawel* getauft. In der Zeit, in der das Schiff zur Fahrt vorbereitet wurde, fuhr Peter I. mit der Yacht *Heiliger Peter* zum Solowezki-Kloster. Auf der Überfahrt geriet die Yacht in einen heftigen Sturm. Nur durch ein Wunder und dank des Könnens des Steuermanns Antip Timofejew wurde der Zar gerettet.

Am 20. 7. traf die in Holland gekaufte Fregatte *Swjatoje Propotschestwo* ein, und am 14. August lief das Geschwader mit seinen drei Schiffen gemeinsam mit holländischen und englischen Schiffen ins Weiße Meer. Nach beendeter Begleitung kehrten die drei russischen Schiffe nach Archangelsk zurück, um am nächsten Tag die Fahrt zu wiederholen.

Der Besuch in Archangelsk, die Seefahrten und die Erfahrungen beim Bau der ersten eigenen Schiffe blieben nicht ohne Folgen. Peter I. war jetzt fest entschlossen, für Rußland den Zugang zu den Meeren zu erringen. Die Aufmerksamkeit des Zaren richtete sich zuerst auf Asow, das den Zugang zum Schwarzen Meer beherrschte. Mit der Absicht, in das Asowsche, Schwarze und Mittelmeer zu gelangen, unternahm Peter I. den Versuch, die Mündungen des Don und des Dnepr zu besitzen. Mit dieser Absicht wurden im Frühherbst des Jahres 1695 eine Armee unter dem Oberbefehl des Bojaren B. P. Scheremetjewo und Kosaken in Richtung Dnepr in Marsch gesetzt. Sie nahmen zwei türkische Festungen an beiden Ufern des Don ein, die auf dem Zugang zur stark befestigten Festung Asow lagen. Zur gleichen Zeit unternahm Peter I. den Versuch, mit den restlichen Truppen Asow zu belagern. Alle seine Anstrengungen waren umsonst. Die auf dem Festland belagerte Festung erhielt notwendige Hilfe an Menschen, Verpflegung und Bewaffnung auf dem Seewege. Nach zwei vergeblichen Versuchen entschloß sich Peter I., die Belagerung aufzuheben, da die Flotte den Türken half, auch einer längeren Belagerung standzuhalten. Rußland brauchte seine eigene Flotte.

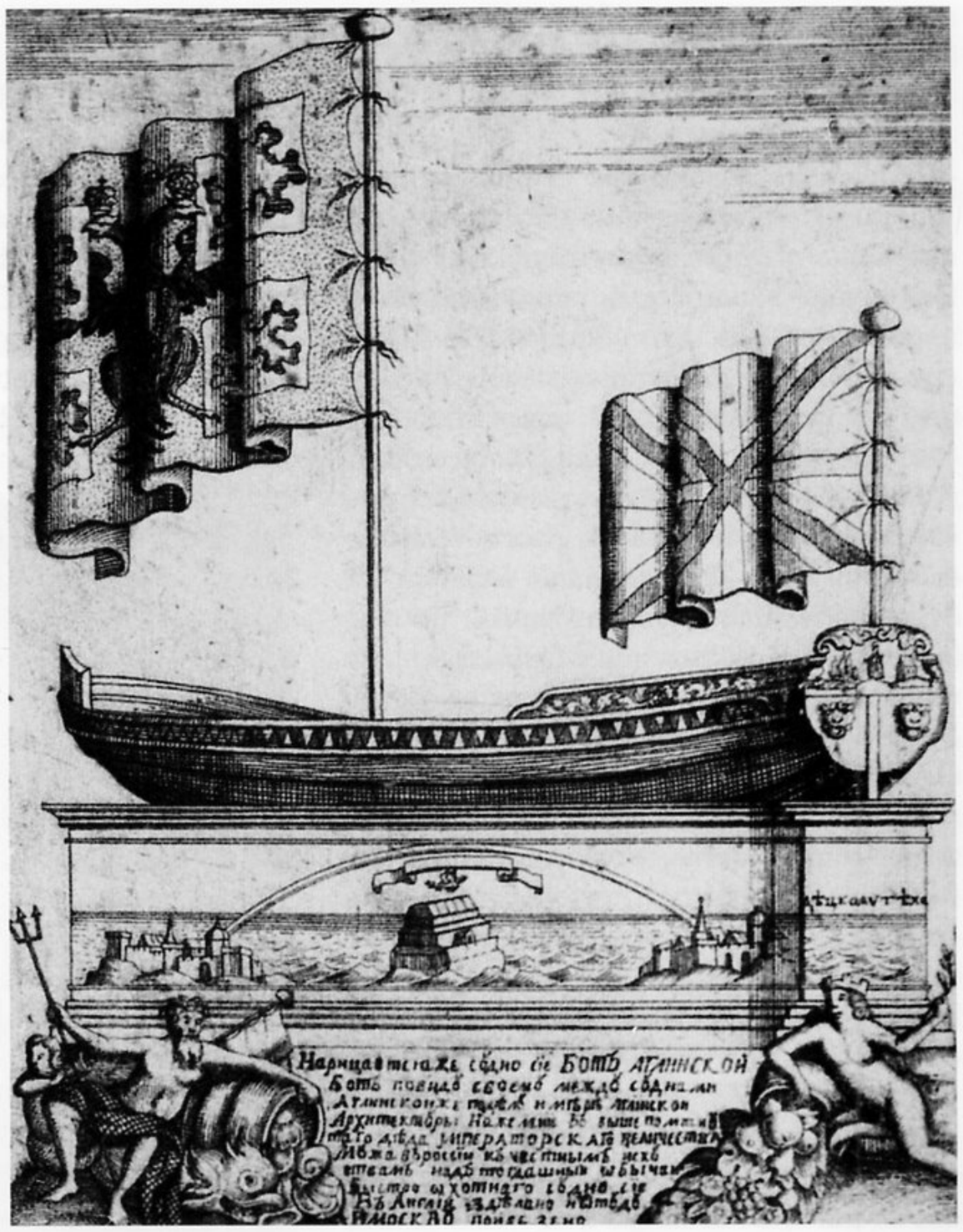
Diese Aufgabe war nicht einfach zu lösen. Im Winterhalbjahr mußte eine Flotte gebaut, bewaffnet, ausgerüstet, mit Personal aufgefüllt und ausgebildet werden. Als Stützpunkt für die Asowsche Flotte wurde Woronesh vorgesehen. Diese Stadt wurde nicht zufällig auserwählt, sie verband eine direkte Wasserstraße mit dem Asowschen Meer. Außerdem war an den Nebenflüssen des Woronesh ein reichlicher Baumbestand, der sich gut als Schiffbauholz eignete. Zehntausende russischer Bauern, Handwerker und Soldaten arbeiteten von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang unter schwierigsten Bedingungen auf den Werften.

Auf Befehl von Peter I. erfolgte im Winter 1695 der Bau von 1300 Flußschiffen, 300 Booten und 100 Flößen. Gleichzeitig begann man in der Ortschaft Preobrashensk schon im Februar mit der Anfertigung von Teilen für Schiffskörper von Galeeren und Brander, die man auf Pferden nach Woronesh brachte. Als Muster für den Bau verwendete man eine aus Holland transportier-

te 32riemige Galeere. Aus allen Teilen Rußlands kamen erfahrene Zimmerleute angereist. Das Beil ergriffen auch Soldaten, und einige von ihnen hatten schon das Schiffbauhandwerk am See von Pereslawl erlernt. Ende Februar waren bereits die Teile für 22 Galeeren und 4 Brander vorbereitet. Die Länge einzelner dieser Galeeren betrug bis zu 38 m. Ihre Bewaffnung bestand aus 35 bronzenen 2- und 5-Pfündern, und sie hatten Platz für 130–170 Mann.

Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Bau der in Woronesh auf Kiel gelegten zwei, mit 36 Geschützen bewaffneten Kriegsschiffen – der *Apostel Peter* (Länge 35 m, Breite 7,6 m) und der *Apostel Paul* (Länge 30 m, Breite 9 m) – gewidmet. Die Arbeiten wurden hier vom Truchseß Titow geleitet. Jeder hatte seine Aufgabe, aber die schwerste Last lag auf den Schultern der Getreuen von Peter I. So beaufsichtigte z. B. der erste Ausbilder des jungen Zaren im Marinewesen – Franz Timmerman – den Bau der Galeeren, war zuständig für die Beschaffung von Hanf, Eisen, Nutzholz und hatte gleichzeitig die Funktion des Zahlmeisters zu erfüllen. Die Bearbeitung des Holzes, die Zubereitung der Verpflegung, die Bekleidung der Leute und die Zuteilung der Arbeitskräfte lag in den Händen von Tichon Streschnew.

Ende April lief die *Apostel Peter* vom Stapel (die *Apostel Paul* wurde bis zum Feldzug nicht mehr fertig), des weiteren wurden bis zu dieser Zeit 4 Brander, 23 Galeeren, ca. 1500 Flußschiffe sowie Boote und Flöße fertiggestellt. Damit sollten die in Woronesh konzentrierten Truppen in die Nähe von Asow gebracht werden. Danach sollten die größeren Schiffe folgen. Am 3. Mai begann der Marsch der Vorausabteilung, der »See-Karawane«, wie diese neugebildete Flottille genannt wurde. Peter I., der sich zum Kapitän des Preobrashansker Regiments Peter Alexejew ernannt hatte, befehligte in der Vorausabteilung die Galeere *Prinzipium*. Die See-Karawane wurde von Admiral Franz Lefort, einem Kampfgefährten von Peter bei all seinen »Marineangelegenheiten«, angefangen bei der Schaffung der »Kriegsspiel«-Regimenter und -Flottillen, befehligt. Am 15. Mai traf die erste Abteilung in Tscherkask, dem Sammelpunkt, ein. Hier erhielt Peter I. die Meldung, daß die Don-Kosaken, die sich mit ihren leichten Booten schon bis zur Mündung des Flusses durchgeschlagen hatten, zwei türkische Schiffe überfallen hatten. Der Angriff war jedoch nicht erfolgreich verlaufen. Peter I., der sich diese Beute nicht entgehen lassen wollte, beriet sich mit dem Kriegsrat, nahm einen Teil der Truppen an Bord und entschloß sich, den Feind nochmals anzugreifen. Jedoch hatte sich inzwischen die Anzahl der türkischen Schiffe auf 13 erhöht. Es erwies sich als sinnlos, nur auf die Boote der Kosaken gestützt, das ungleiche Gefecht zu beginnen. Peter I. ließ die Kosaken zur Beobachtung zurück und fuhr zu seinen Galeeren. Die Türken, die nichts von ihrer Nachbarschaft ahnten, schickten am Morgen des 20. Mai fünfhundert Mann zur Verstärkung ihrer Garnison und entsandten am Abend dreißig Ruderboote mit Waffen und Verpflegung. Unter Ausnutzung der Dämmerung griffen die Kosaken die Türken an und kaperten zehn Lastboote, von denen sie neun verbrannten.



Gedenkblatt auf die Einnahme der Festung Asow durch die russische Marine (Gravüre)

Der erste Erfolg ermunterte die Belagerer der Festung. Auch das Auslaufen der Galeeren in die küstennahen Gewässer war durch Hochwasser möglich geworden. Am 14. Juni unternahmen die Türken den Versuch, ihre Garnison in der Festung zu verstärken. Von See näherte sich ein Geschwader von 6 Schiffen und 17 Galeeren. Ungeachtet der bedeutenden Übermacht konnten sich die Türken nicht zum Angriff entschließen. Nachdem sie zehn Tage abgewartet hatten, ohne aktiv zu werden, versuchten sie am 24. Juni, einen Landungstrupp mit Ruderbooten entlang der Küste zur Festung zu bringen. Jedoch auch sie brachen den Versuch ab, als die russischen Galeeren die Anker lichteten. Es zeigte sich, daß die Festung zur See völlig ungeschützt war. Am 18. Juli kapitulierte Asow.

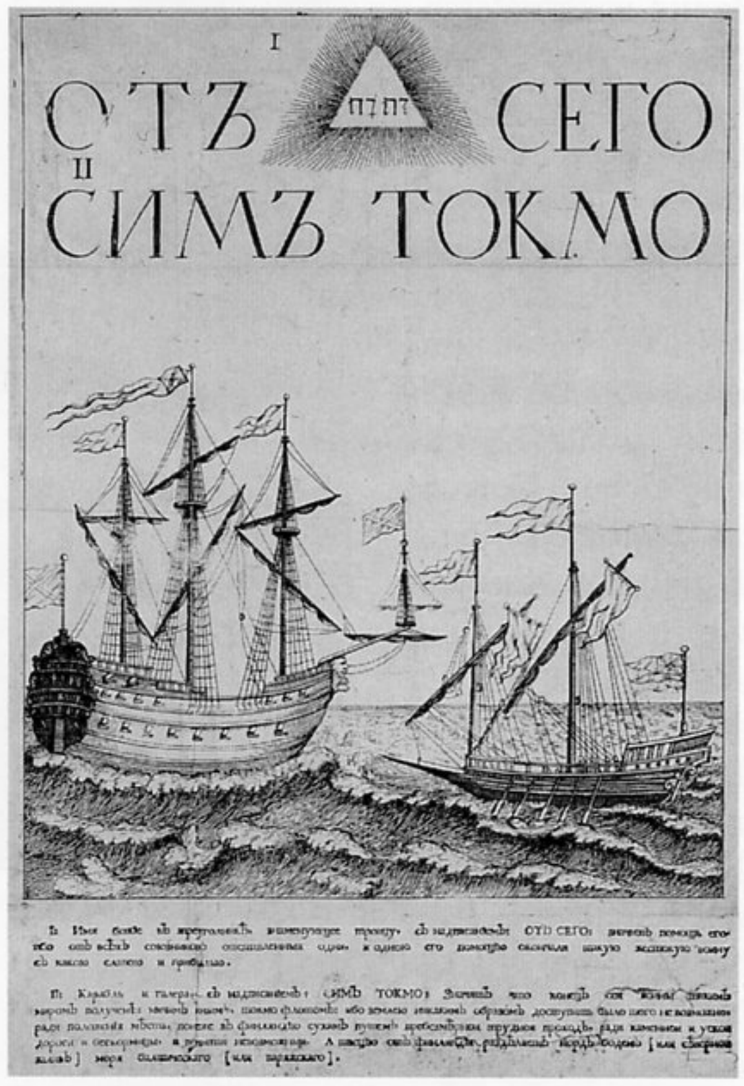
Die Einnahme von Asow war nur der Beginn des gewaltigen Planes, den sich Peter I. ausgedacht hatte und zu dessen Verwirklichung er unverzüglich schritt.

Nach Beendigung des Asowschen Kriegszuges unterbreitete Peter I. der Bojaren-Duma einen Vorschlag, der das weitere Schicksal der eingenommenen Stadt Asow betraf. Dieser Vorschlag trägt das Datum vom 20. Oktober 1696 und lautete folgendermaßen: »…Nichts kann für mich besser sein, als auf See weiterzukämpfen, das Meer ist jetzt sehr nahe und günstiger und um ein Vielfaches besser als der Landweg… Dazu ist aber eine Flotte erforderlich…« Die am 20. Oktober 1696 tagende Bojaren-Duma beschloß die »Artikel bezüglich der den Türken weggenommenen Festung und Fortifikationen von Asow«. Im zweiten Artikel dieses wichtigen Dokumentes stand geschrieben: »Seeschiffe müssen sein…« Dieser Tag gilt als der Geburtstag der russischen Flotte.

Die Aufgabe, für Rußland einen Zugang zum Schwarzen Meer zu schaffen, war mit der Einnahme von Asow noch nicht gelöst. Die nachfolgenden Ereignisse veränderten die Richtung der Hauptanstrengungen Peter I. bei der Lösung der für das Land wichtigen Aufgaben. Seine Aufmerksamkeit richtete sich jetzt auf das Baltikum.

# *Der Sieg in der Newa-Mündung*

Gleich zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde von Peter I. an der Newa-Mündung eine neue Stadt gegründet. Zu dieser Zeit konnte kaum jemand ahnen, daß diese abgelegene Stadt, deren Straßen und Alleen aus dichtem Wald herausgehauen wurden, die herrliche Hauptstadt eines richtigen Staates werden würde. Wer glaubte schon, daß diese Stadt, deren erste Bewohner und Erbauer Soldaten und vom Zaren Verbannte waren, eines Tages zu einer »Gefahr für Schweden« und Ausgangspunkt für die Außen- und Wirtschaftsbeziehungen zu den europäischen Staaten werden würde.
Der bekannte Chronist der Epoche Peter I., G. I. Timtschenko-Ruban, brachte den schlechten Eindruck, den er von diesem, durch seinen Herrscher ausgewählten Ort für eine Hauptstadt hatte, wie folgt zum Ausdruck: »Der Ort sieht so aus, daß er jeden abgestoßen hätte von diesem Vorhaben, da er sumpfig, unzugänglich, öde und für die Arbeitskräfte schwer zu erreichen war bei seiner Bebauung.«
Peter I., der die wichtige strategische Lage der Newa-Mündung für seine weitreichenden Pläne erkannt hatte, ließ sich von den ungünstigen klimatischen Bedingungen nicht abhalten, die Rußland widerrechtlich geraubten Besitzungen zurückzuholen und den Zugang zur Ostsee zu erhalten. Fast ein Jahrhundert lang hatten die Schweden hier ungehindert wirtschaften und ihre Befestigungen anlegen und durch eine Vielzahl von Garnisonen sichern können. Auf steinernen Bastionen hatten sie viele Waffen aufgebaut. Auch der schwedische König wollte diese Befestigungen, die weit von Schweden entfernt waren, nicht verlieren. Sie waren für ihn trotz der sumpfigen und waldreichen Landschaft von strategischer Bedeutung. Deshalb sparte er auch nicht mit Geld, um sie zu befestigen und ein Geschwader zu unterhalten, daß zwischen Schweden und der Newa-Mündung kreuzte, um die Seemacht des stärksten skandinavischen Staates zu demonstrieren.
Man mußte den Schwedenkönig daran erinnern, daß die Newa und die angrenzenden Gebiete vor nicht allzu langer Zeit russische Besitzungen waren. Uralte Aufzeichnungen und Chroniken, besonders aus dem Grundbuch des Jahres 7008 (nach neuer Zeitrechnung das Jahr 1500), bewiesen, daß ein großer Teil dieser Besitzungen seit langer Zeit zur Nowgoroder Feudalrepublik gehörte. Die alten russischen Städte Korela (Keksholm), Ladoga (Staraja Ladoga), Jam (Jamburg) und Koporje prägten seit ferner Zeit dieses Land. Hier wurden solche Städte wie Iwangorod (heute Teil von Narwa) und Orescbek (Nöteburg – später Schlüsselburg) gegründet.
Die erfolgreiche Entwicklung der Handelsbeziehungen der Rus mit dem Norden




Die erste Seite einer Blattserie aus Anlaß der Stadtgründung von Sankt Petersburg durch Peter I.

Skandinaviens und anderen europäischen Staaten gaben der Newa und dem umliegenden Land eine große Bedeutung. Deshalb unternahmen die Schweden alles, um dieses Gebiet zu erobern. So unternahmen sie 1240 einen Kreuzzug unter ihrem Führer Birger Folkung, der jedoch für sie ohne Erfolg war. Die Nowgoroder unter der Führung des Fürsten Alexander Jaroslawitsch, der danach den Ehrennamen Alexander Newski erhielt, schlugen die Schweden zurück.
Im Jahre 1300 lief ein großes schwedisches Geschwader in die Newa-Mündung ein und besetzte sie. Bei der Einmündung der Bolschaja Ochta errichteten die Schweden eine Stadt mit der Festung »von unbeschreiblicher Festigkeit«, Landskrona genannt. Diese Befestigung gab es jedoch nicht lange. Die Russen stürmten diese Festung und machten sie dem Erdboden gleich. Es war aber ein Fehler der Russen, sich nicht an diesem Ort zu verschanzen. Diesen Fehler nutzten die Schweden sofort, entsandten abermals ihre Kriegsschiffe in die Newa und liefen in den Ladogasee ein, um russische Kauffahrteischiffe zu überfallen. Um weitere Überfälle zu verhindern, beschlossen die Nowgoroder, an der Newa-Mündung eine Verteidigungsanlage zu errichten. So entstand 1323 die kleine Stadt Orjeschek. Im gleichen Jahr wurde mit den Schweden der Orjeschoker Frieden geschlossen, der für beide Seiten ein »ewiger Friede« sein sollte. Er währte jedoch nicht lange. Bereits 1348 rief der Schwedenkönig Magnus Erikson einen neuen Kreuzzug gegen die Rus aus.
Bis zum Livländischen Krieg dauerten die nicht endenden Schlachten um die nördlichen Landesteile. Es waren nicht nur die schwedischen Eroberer, gegen die gekämpft werden mußte, auch die deutschen Kreuzritter nahmen sich viele russische Besitzungen und legten ihnen einen schweren Tribut auf. In der Schlacht auf dem Peipussee wurden die Deutschen geschlagen und verloren ihre Vorherrschaft. Im Jahre 1558 begann der Livländische Krieg, er dauerte bis 1583. Zu Beginn war der Erfolg auf russischer Seite, und es bestand sogar die Gefahr der Zerschlagung des Livländischen Ordens. Doch dann folgten einige Niederlagen, die schließlich den Zaren Iwan den Schrecklichen zwangen, 1582 einen Waffenstillstand mit Polen für die Dauer von zehn Jahren abzuschließen und ein Jahr später auch einen Friedensvertrag mit Schweden zu unterschreiben. Dabei gingen nicht nur die früher von Rußland eroberten Gebiete verloren, sondern es mußte auch die russischen Städte Jam, Koporje und Iwangorod abgeben. Diese Besitzungen erhielt Rußland erst 1590 zurück.
In Rußland begann jetzt die Zeit der Wirren (»Smuta«), die ein völliges Chaos hervorrief. Die Schweden, die den inneren Verfall und die fehlende militärische Stärke Rußlands ausnutzten, eroberten Nowgorod und belagerten danach Pskow. Der Zar Michail Fjodorowitsch war gezwungen, zugunsten der Schweden die alten russischen Besitzungen Iwangorod, Jam, Koporje, Orjeschek und Korela abzugeben.
Im Frieden zu Stolbowo, der am 27. Februar 1617 zwischen Schweden und Rußland abgeschlossen wurde, nannte sich der schwedische König Herrscher von Ingermanland. Zufrieden mit den Ergebnissen des Friedensvertrages erklärte der schwedische König Gustav II. Adolf in einer Rede vor dem Reichstag: »Eines der größten Geschenke, die der Herrgott Schweden machte, besteht darin, daß die Russen, mit denen

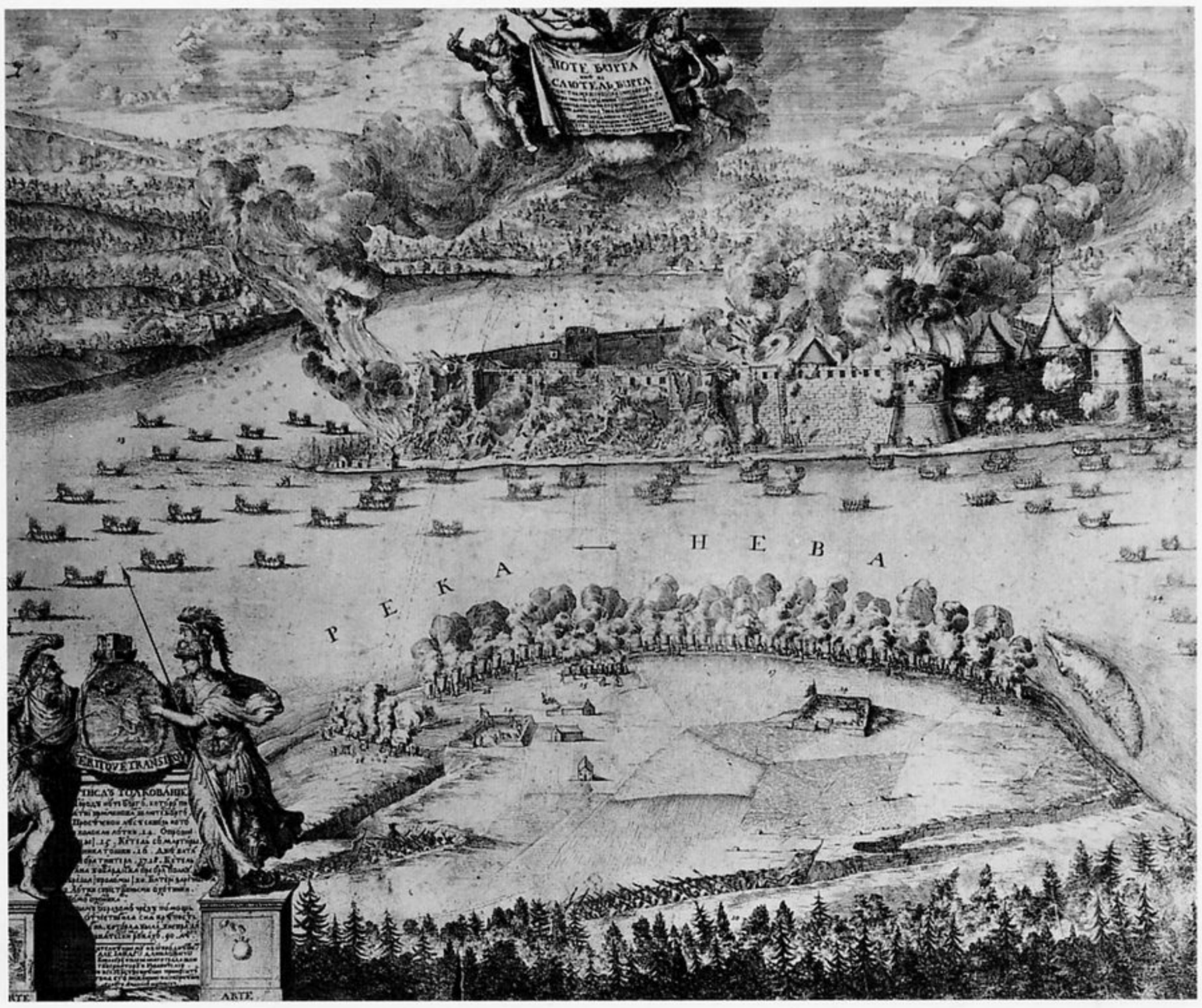
wir seit langem in fragwürdigen Beziehungen leben, von jetzt an sich von dieser Einöde getrennt haben, aus der sie uns lange Zeit beunruhigten. Die Russen, das sind gefährliche Nachbarn. Jetzt können sie ohne unser Einverständnis kein einziges Boot in die Ostsee schicken. Die großen Seen wie der Peipus und der Ladoga, die Narwaer Tiefebene, Sümpfe mit dreißig Werst Breite und solide Festungen, trennen uns von den Russen. Jetzt haben wir den Russen den Zugang zur Ostsee weggenommen, und ich hoffe, daß es für sie nicht leicht sein wird, diesen kleinen Bach zu überschreiten.« Der König hatte recht. Zu dieser Zeit war es für die Russen unmöglich, den »kleinen Bach zu überschreiten«. Aber was 1617 nicht möglich war, wurde 1700 zur Realität.

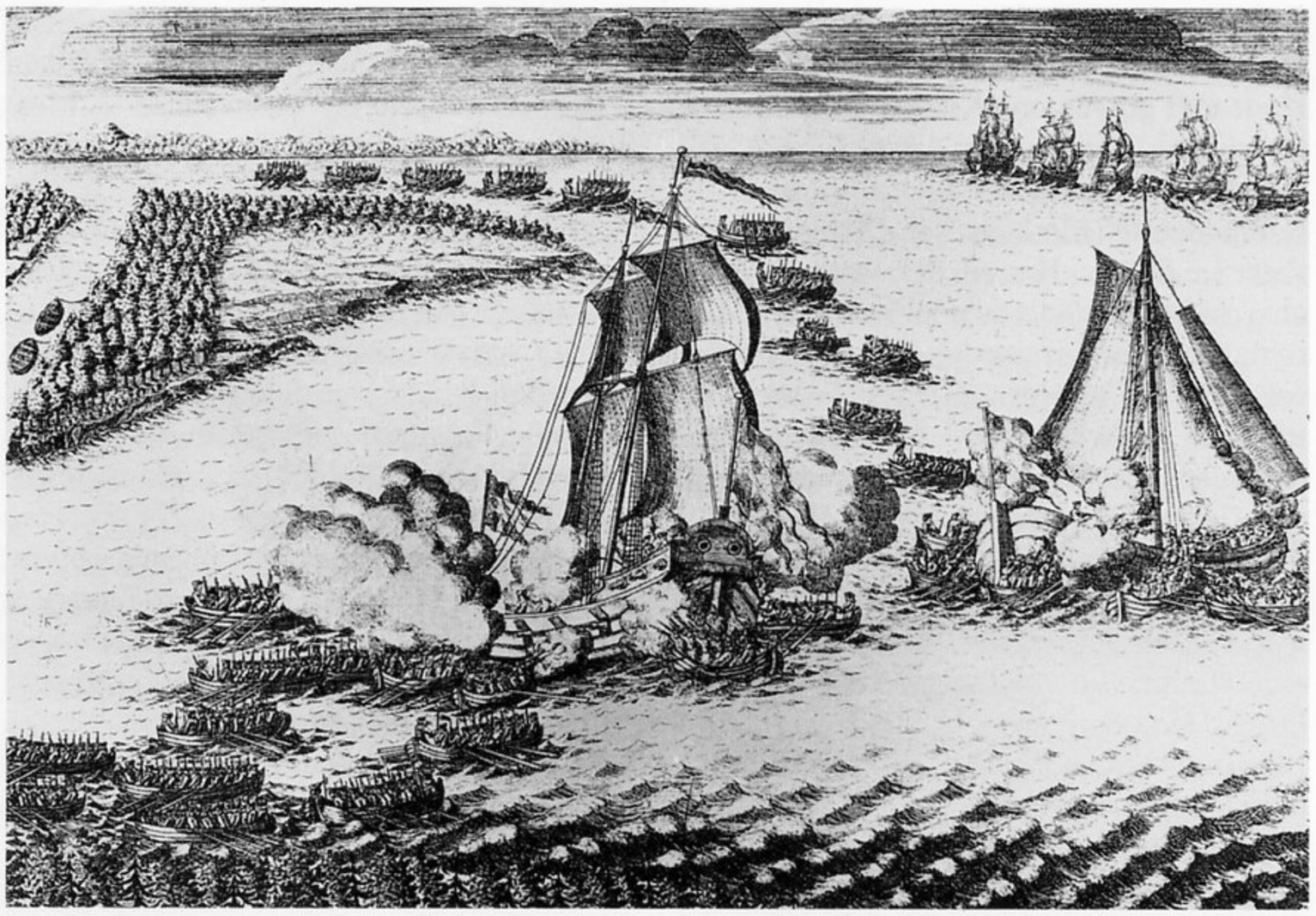
Peter I. trat gegen die Schweden gemeinsam mit dem polnischen und dänischen König sofort nach Abschluß des Friedens mit den Türken an. Der junge schwedische König Karl XII. landete mit 15 000 Mann bei der dänischen Hauptstadt Kopenhagen und zwang am 8. August 1700 den dänischen König, einen für Schweden günstigen Friedensvertrag zu unterschreiben. Berauscht von dem Sieg, schickte er danach seine Truppen gegen die Polen. August II. (der Starke), König von Polen, der vom Anmarsch des Feindes erfuhr, gab schnell die Belagerung von Riga auf und ermöglichte es dem Feind, einen Teil seiner Truppen zur Abwehr des Angriffs der russischen Truppen, die unter dem Oberbefehl des Generalfeldmarschalls Graf F. A. Golowin auf Narwa marschierten, einzusetzen. Diese russischen Truppen sollten die Festung Narwa einnehmen und so den Zugang zum Finnischen Meerbusen öffnen. Unter diesen ungünstigen Bedingungen konnten die Russen kaum auf einen Erfolg hoffen. Der russische Oberbefehlshaber hatte nur zwei Regimenter zu seiner Verfügung, das Preobrashansker und das Semenowsker, die voll gefechtsbereit waren. Der restliche Teil der Truppen waren schlecht ausgebildete Soldaten und Bauern, die gerade von ihrem Pflug weggezogen worden waren. Einige der Offiziere, besonders die Ausländer, kümmerten sich mehr um ihr eigenes Wohlergehen und weniger um den Ausgang des bevorstehenden Gefechtes. Auch die Bewaffnung der russischen Armee war unmodern: Die Geschütze und das Pulver waren wenig zum Schießen geeignet, und es mangelte an Geschossen. Daher war es ganz natürlich, daß die Russen bei Narwa geschlagen wurden. Jedoch verlor Peter I. nicht den Mut. Abermals begann er voller Tatkraft, seine Truppen zu formieren. In ganz Rußland wurden Rekruten eingezogen, die Fabriken arbeiteten mit voller Kraft und gossen aus Kirchenglocken neue Geschütze, militärische Ausrüstungen und Verpflegung wurde bereitgestellt.

Nach der Niederlage bei Narwa sagte Peter I.: »Diese Herren Schweden können uns möglicherweise noch einige Male schlagen, aber wir werden bei ihnen lernen, wie man sie besiegt...« Diese Worte sollten bald Wahrheit werden. Nach den bedeutenden Siegen seiner Kampfgefährten, des General-Feldmarschalls B. P. Scheremetjewin in Livland und des General-Admirals P. M. Apraksin im Ingermanland, war die Zeit gekommen, um den Schweden eine »Lehre« zu erteilen. Dafür suchte sich Peter I. Nöteburg aus.

Eine interessante Beschreibung der Festung Nöteburg hinterließ uns der bekannte deutsche Gelehrte, Enzyklopädist und Forschungsreisende Adam Olearius, der in den 30er Jahren des 17. Jahrhunderts Rußland bereiste und beschrieb. Die Geschichte verdankt diesem Mann nicht nur die Anfertigung des Gottorper Globus, eines Wunders der technischen und Naturwissenschaften, den später Peter I. zum Geschenk erhielt und der sich heute im Museum für Anthropologie und Ethnographie »Peter der Große« der Akademie der Wissenschaften in Sankt Petersburg befindet. Zu seinen Leistungen zählt auch ein Buch mit dem Titel: »Beschreibung einer Reise in Moskowia«, das wesentlich dazu beitrug, Rußland in Europa bekanntzumachen. In diesem Buch schrieb A. Olearius: »Die Festung Nöteburg in 8 Meilen von Nienschanz (Kanjez) liegt vom Äquator auf 50°30' am Ausgang des Ladogasees; sie ist von allen Seiten von tiefem Wasser umgeben und liegt auf einer Insel, die wie eine Nuß aussieht... Deshalb auch die Bezeichnung Nöteburg (Nußburg)... Die Festung wurde von den Russen gebaut und ist von zweieinhalb Sashen (5,334 m) starken Mauern umgeben. Da die Schießscharten (so wie in allen alten russischen Festungen) gerade gebaut und nur außen etwas breiter als innen sind, so kann man nicht besonders gut aus ihnen schießen oder sich schützen. In einer Ecke der Festung befindet sich eine besondere, stark geschützte kleine Zitadelle, von der aus man das Innere der Festung beschießen kann... Man erzählte uns, daß die belagerten Russen sich bis auf die letzten zwei Mann verteidigt hätten. Als sie gemäß der Kapitulation herauskommen sollten mit allen Habseligkeiten und Ausrüstungen sowie mit allen vorhandenen Leuten, kamen nur diese zwei heraus. Auf die Frage, wo die anderen sei-

Die Einnahme von Nöteburg am 11. Oktober 1702 (Gravüre von A. Schoonebek, 1703)





Eroberung der schwedischen Schiffe *Gedan* und *Astrild* in der Newa-Mündung am 6. Mai 1703

en, antworteten sie, daß nur sie übriggeblieben seien und die anderen an Infektionskrankheiten gestorben wären. Im allgemeinen rühmen sich die Russen damit, daß sie sich nur in den Festungen viel tapferer und mutiger halten als im Felde…«

Genau diese Festung wollten die Russen von den Schweden erobern. Dem Sturm der Festung ging eine sorgfältige Vorbereitung voraus. Eine Flottille von 13 Schiffen, dazu gehörten auch die Fregatten *Swjatoi Duch* und *Kurier,* die heimlich in Archangelsk gebaut worden waren, wurde vom Weißen Meer über Land zum Onegasee geschleppt. Es war titanenhafte Arbeit und härteste Prüfung für die Leute, die so 254 schwere Kilometer durch Wälder und Sümpfe zurücklegten. Umgestürzte Bäume, nicht gerodete Baumstümpfe und Felsbrocken behinderten ständig das Vorankommen. Wegen der Unebenheiten des Geländes rutschten die Schiffe von den Rollen und erdrückten nicht selten Menschen unter sich. Die in der Eile erbauten Brücken brachen unter der Last der Schiffe und Geschütze zusammen. Fast an der Grenze ihrer moralischen und körperlichen Leistungsfähigkeit schafften es die Soldaten, trotz der vielen Hindernisse, alle Schiffe zum Onegasee zu bringen und wohlbehalten den Ladogasee zu erreichen. Danach hatten sie nochmals über Land die Strecke vom Ladogasee zur Newa zurückzulegen.

Das Vorhaben von Peter I. bestand darin, die Festung unerwartet von der Newa aus anzugreifen, weil die Schweden auf der Newa nur ihre eigenen Schiffe erwarteten. Diese Absicht gelang im vollen Umfang. Fünfzig russische Schiffe riegelten Nöteburg vom Finnischen Meerbusen ab, auf dem das Geschwader des Vizeadmirals Numers kreuzte. Nach starkem Artilleriebeschuß begann der Angriff. Die Erstürmung der Festung dauerte 13 Stunden. Die Schweden, die dem Ansturm der russischen Truppen nicht standhielten, übergaben am 11. Oktober 1702 die Festung, deren mächtige steinerne Mauern sie lange Zeit für uneinnehmbar hielten.

Den Sieger erwartete eine reiche Beute: 21 bronzene und 107 gußeiserne Geschütze, 1 Mörser und 7 Haubitzen verstärkten die Artillerie der russischen Truppen. Peter I. schrieb danach: »Auf diese Art und Weise… erhielten wir unsere eigene Festung zurück, die unerlaubt 90 Jahre lang in feindlichen Händen war… Es ist wahr, diese Nuß war sehr hart, aber, Gott sei Dank, sie wurde geknackt…«

Der erste ernstzunehmende Sieg gab den russischen Truppen Kraft und Zuversicht. Nach kurzem Gefecht nahmen sie unter dem Befehl des General-Feldmarschalls Scherewedjew am 1. Mai 1703 noch die schwedische Festung Nienschanz, sie lag an der Einmündung der Bolschaja Ochta in die Newa. Die Russen benannten sie um in Schlotburg. Damit war jetzt die Newa, der Hauptwasserweg zwischen dem Finnischen Meerbusen und dem Onegasee sowie dem Ladogasee, vollständig frei von schwedischen Truppen, und bald darauf folgte auch der erste Sieg zur See bzw. auf einem Fluß. Ein schwedischer Schiffsverband unter dem Befehl des Vizeadmirals Numers, der nichts über den Fall der Festung Nienschanz wußte, lief am 2. Mai in die Newa-Mündung ein. Die Schiffe holten die Segel ein und legten sich vor Anker. Am 6. Mai lösten sich zwei Schiffe vom Verband und liefen, nachdem sie die Sandbänke überwunden hatten, in die Newa. Die anderen Schiffe mit größerem Tiefgang blieben auf ihrem Ankerplatz liegen. Der Feind konnte nicht ahnen, daß die von Peter I. im Hinterhalt eingesetzten Kräfte aufmerksam die Bewegung jedes Schiffes beobachteten und meldeten. Da Peter I. nicht die erforderlichen Kräfte hatte, konnte er den gesamten Verband von Vizeadmiral Numers nicht angreifen. Nachdem er aber erfahren hatte, daß sich zwei kleinere Schiffe vom Verband gelöst hatten, entschloß er sich, diese anzugreifen und nach Möglichkeit zu kapern. Er befahl, für diese Aufgabe 30 Boote auszurüsten, und besetzte sie mit zwei Kompanien des Preobrashansker und des Semenowsker Regiments. In der Nacht vom 6. zum 7. Mai näherten sich, unter dem Schutz der Dunkelheit, die Boote der Newa-Mündung und versteckten sich hinter einer der Inseln.

Zar Peter I. wußte, daß nur schnelles und unerwartetes Handeln den Erfolg bringen würde. Wenn es den feindlichen Schiffen gelingen sollte, die Segel zu setzen, dann wären sie nicht mehr für die Angreifer zu erreichen in dieser mondhellen Nacht. Gegen Morgen änderte sich unerwartet das Wetter. Ein starker Wind kam auf und trieb dunkle Wolken vor sich her, es fing an zu regnen. Dies war der richtige Moment zum Angriff, und Peter I. gab dazu das Zeichen. Die Hälfte der Boote bewegte sich in Richtung Finnischer Meerbusen, um den Schweden den Rückzugsweg abzuschneiden. Die andere Hälfte der Boote wartete eine kurze Zeit und lief dann mit der Strömung auf die feindlichen Schiffe zu.

Der Plan gelang. Als die Schweden die auf sie zulaufenden Boote erkannten, begriffen sie nicht sofort, was geschehen war. Erst nachdem sie sich überzeugt hatten, daß es tatsächlich russische Boote waren, die sich ihnen näherten, setzten sie die Segel und versuchten, sich mit ihren Hauptkräften zu vereinigen. Aber dazu war es zu spät. Von allen Seiten umzingelt, mußten sie in das Gefecht eintreten. Die mit Artillerie bewaffneten schwedischen Schiffe versuchten verzweifelt, den Ansturm der einfachen, unbewaffneten Fischerboote abzuwehren. Aber die Soldaten, angeführt von Peter I. und von A. D. Menschikow, enterten beide Schiffe und eroberten so in diesem Gefecht ihre ersten Trophäen. Die er-

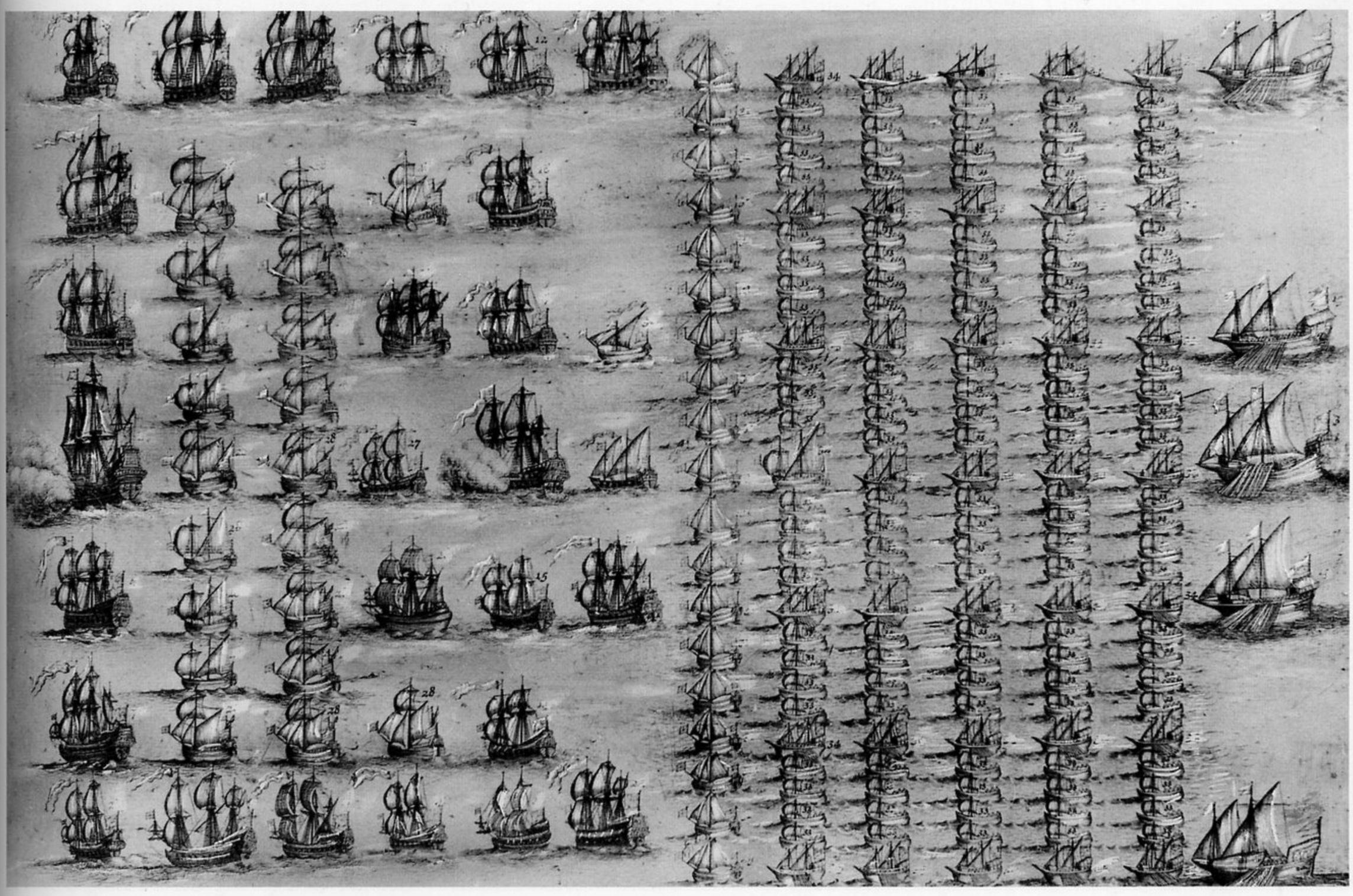
oberten schwedischen Schiffe erwiesen sich als die Admiralsgaliot *Gedan* und das Pinaßschiff *Astrild*. Die Bewaffnung der *Gedan* bestand aus zehn Geschützen und die der *Astrild* aus acht Geschützen.
Damit hatte die russische Flotte ihren ersten Sieg errungen. Dieser Sieg war von großer moralischer Bedeutung. Die Russen hatten jetzt verstanden, daß die Schweden auch auf See zu besiegen waren. Alle Teilnehmer an diesem Gefecht wurden mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet. Peter I., der als Kapitän der Bombardiere, und Menschikow, der als Porutschik der Bombardiere am Gefecht teilnahmen, wurden Kavaliere des höchsten Ordens – des Ordens des Heiligen Apostel Andreas.
Durch die Eroberung der Festungen und die Befreiung der Newa-Mündung von den Schweden erhielt Rußland seinen alten Seeweg »von den Waräger zu den Griechen« zurück. Jetzt galt es, die eroberten Positionen weiter auszubauen, um weitere Erfolge im Interesse der Beherrschung der Ostseeküste zu erringen.

# *Die eisige Odyssee*

Die Kriegsgeschichte kennt viele Beispiele, wo die Durchführung erfolgreicher Kampfhandlungen erst durch die abgestimmten Handlungen von Armee und Flotte möglich wurden. Eine der ersten Kampfhandlungen dieser Art in der russischen Geschichte war die Einnahme von Wyborg durch die Truppen und Flottenkräfte Rußlands im Jahre 1710.

Nach der Schlacht bei Poltawa waren die Kampfhandlungen der russischen Truppen auf die Vertreibung der Schweden aus dem Baltikum gerichtet. Die Planung der Feldzüge sah für 1710 den Angriff in drei Richtungen vor, und zwar nach Riga, Reval und Wyborg. Dabei wurde Wyborg eine besondere Bedeutung zuerkannt. Die sich in den Händen der Schweden befindende Festung Wyborg war eine ständige Bedrohung für das an der Newa-Mündung entstehende Sankt Petersburg, aber ebenfalls auch für Kronstadt und Kotlin, wo die junge russische Flotte stationiert war. Außerdem war Wyborg der Stützpunkt für die im Gebiet der Berjosowy Inseln kreuzende schwedische Flotte.
Wyborg war im 12. Jahrhundert von Ansiedlern aus Nowgorod gegründet worden. Am Ende des 13. Jahrhunderts nahmen es die Schweden in ihren Besitz und bauten um 1293 dort eine Festung. Sehr bald entstand rund um die Festung eine Stadt, die sich zu einem Handelszentrum entwickelte. Im Jahre 1324 holten sich die Russen die Stadt zurück und mußten sie kurze Zeit später abermals dem Feind übergeben.
Fast vier Jahrhunderte später stellte jetzt Peter I. seiner Armee und Flotte die Aufgabe, Wyborg zu erobern. Dabei konnte er sich gut die vielen Schwierigkeiten vorstellen, die mit diesem Plan verbunden waren. Die auf einer felsigen Halbinsel gelegene Festung war fast vollständig vom Wasser der Wyborger Bucht, des Suomen-Weden-Selka-Sees und einer Meerenge, die beide verband, umgeben. An die alte Festung schloß sich eine mit einem Erdwall geschützte Stadt an. Die Garnison bestand aus 6000 Mann mit 141 Geschützen, 8

Die Marschordnung der Kriegs- und Transportschiffe bei ihrer Überfahrt von Kronstadt nach Wyborg im Mai 1710
(Gravüre von P. Pikart, hergestellt 1717 auf Anordnung von Peter I.)



Medaille zur Erinnerung an die Aufstellung einer Flotte auf der Ostsee 1703 mit der Aufschrift: »Die Schiffahrt auf der Ostsee ist sicher«

Mörsern und 2 Haubitzen. Ihre Besatzung war bereit, die Zitadelle bis zum letzten Mann zu verteidigen.

Zu Beginn des Frühjahrs, als der Finnische Meerbusen noch zugefroren war und die schwedische Flotte nicht zur Unterstützung der Festung eingesetzt werden konnte, begann Peter I. die Kampfhandlungen. Auf seinen Befehl war auf der Insel Kotlin ein besonderes Belagerungs-Korps unter dem Befehl von General-Admiral Apraksin gebildet worden.

Am 16. März 1710 begann sich von der Insel Kotlin aus, eine Abteilung Infanterie und Kavallerie mit zehn 5pfündigen Kanonen und drei Mörsern über das Eis in Bewegung zu setzen. Die Truppen hatten unter ungünstigen Bedingungen 130 km zurückzulegen und dabei Eisbarrieren, Eislöcher und Stürme zu überwinden. Nach sechs Tagen waren sie am Bestimmungsort und begannen die Belagerung der Festung Wyborg. Auch hier erschwerten der Frost und der felsige Boden die mit der Belagerung verbundenen Arbeiten. Außerdem waren die Soldaten nur mit dem Allernötigsten ausgerüstet, da die vollständige Ausrüstung der Truppe erst mit den Schiffen nachgeführt werden sollte. Das weitere Schicksal der Truppen, aber auch der Festung Wyborg, war jetzt abhängig von den Handlungen der Flotte.

Peter I. befahl, die Verpflegung auf über 100 Barkassen zu verladen und die Artillerie sowie Ausrüstung auf weiteren 22 Transportschiffen unterzubringen. Diese Schiffe waren vor Beginn des Feldzuges bereitgestellt worden. Wenn das Eis aufbrach, sollten sich diese Schiffe, durch Segel und Ruderer bewegt, durch das Eis kämpfen und unter der Führung von Peter I. ihre eisige Odyssee beginnen.

Am Abend des 29. April, als die Flotte nach Kronstadt kam, wurden zwei Pinaßschiffe zur Eisaufklärung vorausgeschickt. Am nächsten Tag liefen die Transportschiffe, gesichert von 11 Fregatten und 8 Pinaßschiffen, sowie die Barkassen in Begleitung von Galeeren und Brigantinen zum Ufer bei Krasnaja Gorka. Von der Eisaufklärung kam die Meldung, daß der weitere Vormarsch durch Festeis nicht möglich sei. Aber die russischen Seeleute waren nicht aufzuhalten. Die Matrosen verstanden sehr gut, daß die russischen Truppen bei Wyborg auf sie warteten und wie nötig sie die Verpflegung, Waffen und Munition brauchten. So konnte sie kein eisiger Wind und kein Eis von ihrem Vorhaben abhalten.

Peter I. befahl, daß jede Brigantine zwei Barkassen und jede Galeere vier oder fünf Barkassen in Schlepp nehmen sollte und man sie zum nördlichen Ufer zu bringen habe. Er selbst lief mit 3 Pinaßschiffen *(Liseta, Degas, Phönix)* voraus, um eine Durchfahrt im Eis zu suchen. Unter großen Anstrengungen und bei ständiger Gefahr, vom Eis zerdrückt zu werden, gelang es den Schiffen, sich im Verlauf der Nacht bis in die Gegend von Kuroma, ca. 6 Meilen von den Berjosowy-Inseln entfernt, durchzuschlagen. Ein Teil der Schiffe war den Pinaßschiffen gefolgt. Nachdem Peter I. eine Durchfahrt gefunden hatte, lief er zu den anderen, bei Krasnaja Gorka liegenden Schiffen unter den gleichen schwierigen Bedingungen zurück. Von dort fuhr er nach Sankt Petersburg, kehrte am 5. Mai zu den Schiffen zurück und führte sie zum nördlichen Ufer des Finnischen Meerbusens. Am 6. Mai kam Ostwind auf und drückte das Eis und damit auch die Schiffe nach Westen zum offenen Meer. Damit entstand für die Schiffe eine neue Gefahr: Ihre hölzernen Körper rissen. Durch die Risse drang eisiges Wasser in die Schiffe ein. Sie mußten unter großen Anstrengungen in furchtbarer Kälte abgedichtet werden.

Besonders schlimm erwischte es die Transportschiffe. Nach den Worten von Peter I. befanden sie sich »fast an der Grenze der Verzweiflung vor lauter Eis«. Zu ihrer Rettung entsandte Peter I. die beiden neuesten und stabilsten Schiffe – die Fregatte *Dumkrat* und die Bombarden-Galiot *Iwan Gorod.* Diesen Schiffen war befohlen, sich unter allen Umständen durch das Eis zu kämpfen. Um sich ihren Weg zu bahnen, mußten sie manchmal vom Bugspriet aus mit einem Geschützrohr, das an einer Leine befestigt war und über einen Block lief, das Eis vor dem Schiff aufbrechen. Die Schiffe setzten ihre Segel und liefen zu den Galeeren. Dort gingen sie vor Anker und sammelten die in Not geratenen Schiffe um sich und brachten sie in Sicherheit. Die Flotte verlor insgesamt nur 4 Transportschiffe durch Eisdruck, deren Ladung größtenteils von anderen Schiffen übernommen wurde.

Die Soldaten der zur Belagerung eingesetzten Truppen schauten voller Sorge, aber mit Hoffnung auf den Finnischen Meerbusen, denn ihre Verpflegung reichte nur noch für zwei Tage. Deshalb war ihre Freude groß, als sie am 9. Mai endlich die russischen Schiffe am Horizont auftauchen sahen. Nach dem Pinaßschiff *Munker* unter Kapitän Fjedosei Skljajew, auf dem sich auch Peter I. befand, liefen in das Fahrwasser – es war zuvor auf Befehl von General-Admiral Aprakin besonders gekennzeichnet – die Transportschiffe ein und ankerten unmittelbar am Ufer. Vier Tage brauchten die Soldaten, um die Geschütze, Munition und Verpflegung auszuladen. Damit erhielten die Belagerer eine spürbare Verstärkung. Ihre Stärke betrug jetzt 20 000 Mann. Durch die Schiffe waren zusätzlich 80 Kanonen, 28 Mörser und 190 kleine Geschoßwerfer angelandet worden. Diese Stärke erhöhte auch die Kampfmoral der Belagerer der Festung. Besonders bewährte sich die von Peter I. an den General-Admiral Apraksin übergebene Instruktion »Schlußfolgerungen über die Einnahme von Wyborg«, in der die Rolle der Flotte bei der Belagerung der Festung dargelegt

war. »Der Sturm sollte von zwei Seiten erfolgen, ebenso von See durch Galeeren und anderen Schiffen zur besseren Ablenkung des Feindes« – so lautete die Instruktion – und natürlich sollte am Tage und nicht in der Nacht der Angriff erfolgen; »was schon lange bekannt ist, weil Nachtangriffe nicht gelingen aus vielerlei Gründen, die ich hier nicht weiter beschreiben möchte.« Nachdem die Transportschiffe die Belagerungsartillerie und die Ausrüstungen für General-Admiral Apraksin entladen hatten, liefen sie unter dem Schutz der Kriegsschiffe zurück. Für die Blockade von Wyborg und zur Unterstützung der Belagerungstruppen blieb ein Verband von Ruderschiffen, bestehend aus 5 Galeeren und 60 Brigantinen, zurück. Die Festung Wyborg, die jetzt auch vom Meer abgeschnitten war, kapitulierte am 12. Juni 1710.

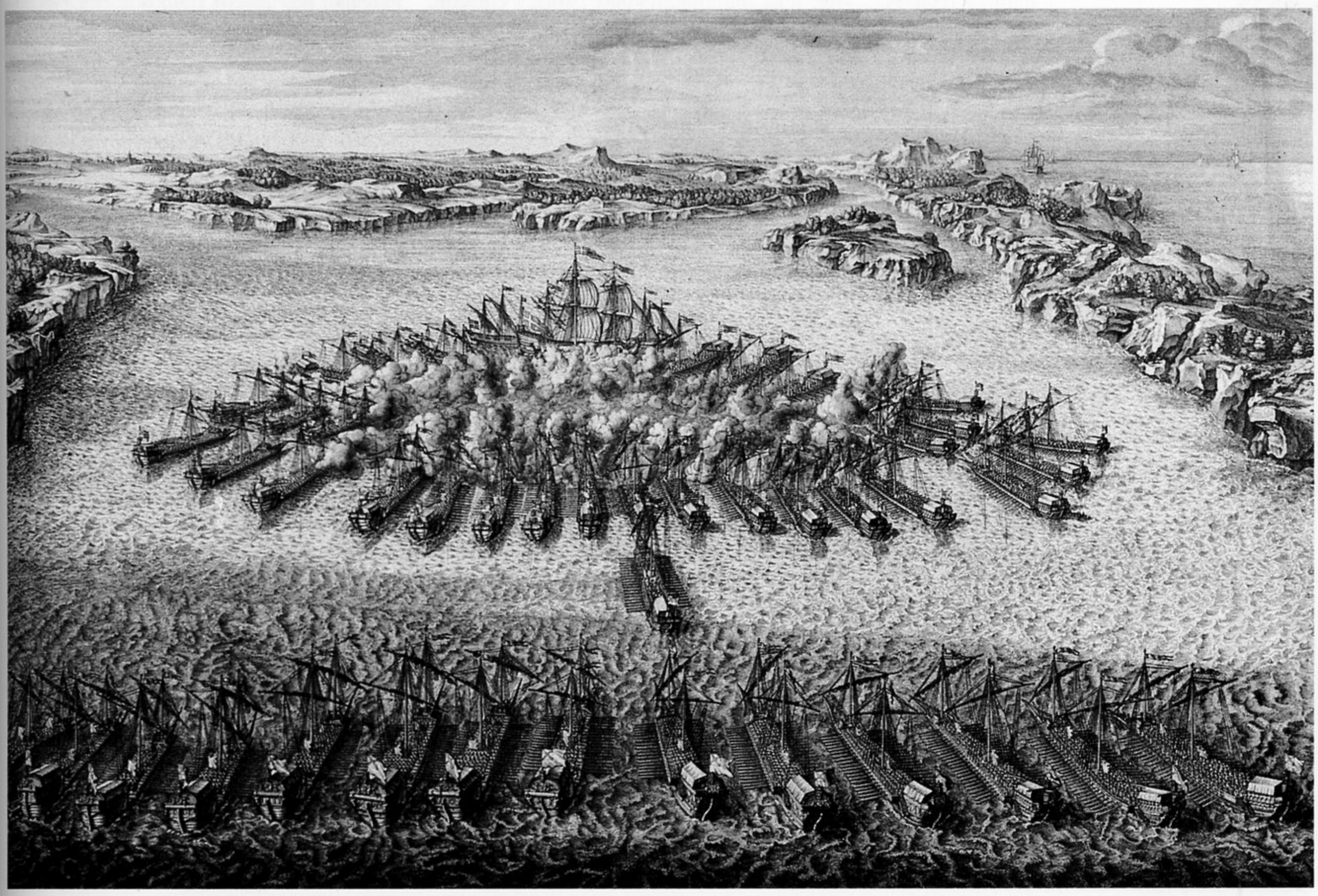
Es war ein bedeutender Sieg. Mehr als 3700 Soldaten und 130 Offiziere mit dem Festungskommandanten gingen in die Gefangenschaft. Die russischen Truppen erbeuteten 140 Kanonen, 8 Mörser, 2 Haubitzen und andere Waffen sowie eine große Menge Verpflegung.

Nach der Kapitulation von Wyborg griff ein Verband unter dem Kommando von Generalmajor J. W. Brüß die am Ufer des Ladogasees gelegene Festung Keksholm an. Sie wurde am 8. September 1710 eingenommen. Die Einnahme dieser beiden Festungen an den Flanken der Karelischen Landenge und die sich daraus ergebende Möglichkeit für den Aufbau einer Verteidigungslinie gewährleistete die »endgültige Sicherheit« Sankt Petersburgs in Richtung Finnischer Meerbusen.

Die erfolgreiche Eisfahrt einer großen Anzahl von Segel- und Ruderschiffen nach Wyborg war eine der bemerkenswerten Handlungen der jungen russischen Flotte. Sie zeigte allen den hohen Ausbildungsstand des Personals, die Weitsicht und das taktische Vermögen der Offiziere und die Bereitschaft sowie die Fähigkeit der russischen Seeleute, auch die schwierigsten Situationen zu meistern.

Im Ergebnis der erfolgreichen gemeinsamen Kampfhandlungen des Sommerfeldzuges des Jahres 1710 erhielt die Flotte günstig gelegene Stützpunkte an der Küste des Finnischen Meerbusens. Bald konnte Peter I. weitere Vorstöße seiner Armee und Flotte gegen die schwedischen Truppen in Finnland unternehmen, um im weiteren den Bottnischen Meerbusen zu erreichen. Als der Winter des Jahres 1711 zu Ende ging, war auch diese Aufgabe erfolgreich gelöst. Die Schweden versuchten jetzt, der russischen Flotte den Zugang zum offenen Meer abzuriegeln und sie im Finnischen Meerbusen zu blockieren. Dazu entsandten sie die Hauptkräfte ihrer Flotte unter dem Befehl des Vizeadmirals Watrang zur Halbinsel Gangut.

Durchbruch des Galeeren-Geschwaders bei der Halbinsel Gangut, Juli 1714 (Gravüre von P. Pikart)



# *Gleich dem Siege bei Poltawa*

»Nicht in Worte fassen läßt sich die Tapferkeit der russischen Soldaten, nicht die ihrer Führer und nicht die der einfachen Soldaten, sie gingen bei der Abortage mit solcher Heftigkeit vor, daß von den feindlichen Kanonen einige Soldaten nicht von den Kugeln und Kartätschen, sondern vom Druck der Pulverladung aus den Kanonen in Stücke gerissen wurden«, so beschrieb Peter I. die außergewöhnliche Tapferkeit der russischen Matrosen in der Schlacht bei Gangut, die vom 25. bis 27. Juli 1714 stattfand und einer der ersten großen Erfolge der jungen russischen Flotte war.

Das Auslaufen der russischen Flotte in die Ostsee wollte Peter I. dadurch gewährleisten, daß er die Kampfhandlungen nach Schweden verlegte. Mit diesem Ziel wurden Ende Mai ca. 15 000 Mann Landetruppen auf 99 Galeeren und kleine Galeeren eingeschifft und liefen aus dem Hafen der Insel Kotlin aus zu den finnischen Schären. Sie hatten die Aufgabe, zur Festung Abo (Turku) vorzustoßen. Nach einem Monat erreichten sie die Halbinsel Gangut, die seeseitig zu umfahren war. Hierbei gab es Schwierigkeiten. Die Schweden hatten bei Gangut 15 Linienschiffe, 3 Fregatten, 2 Bombardenschiffe und 11 andere Schiffe zusammengezogen. Peter I., der den Oberbefehl über die Flotte hatte, gab den Befehl, nach Reval abzulaufen, wo bereits 5 im Ausland gekaufte und 2 in Archangelsk gebaute Kriegsschiffe warteten. Nach der Vereinigung hatte das russische Geschwader 16 Linienschiffe, 8 Fregatten und Pinaßschiffe in seinem Bestand und verfügte somit über 1 060 Geschütze. Sein Personalbestand betrug 7 000 Mann. Zur Sicherstellung der Handlungen wurden dem Geschwader noch eine Abteilung mit 9 kleinen Galeeren und 10 Brigantinen zugeteilt.

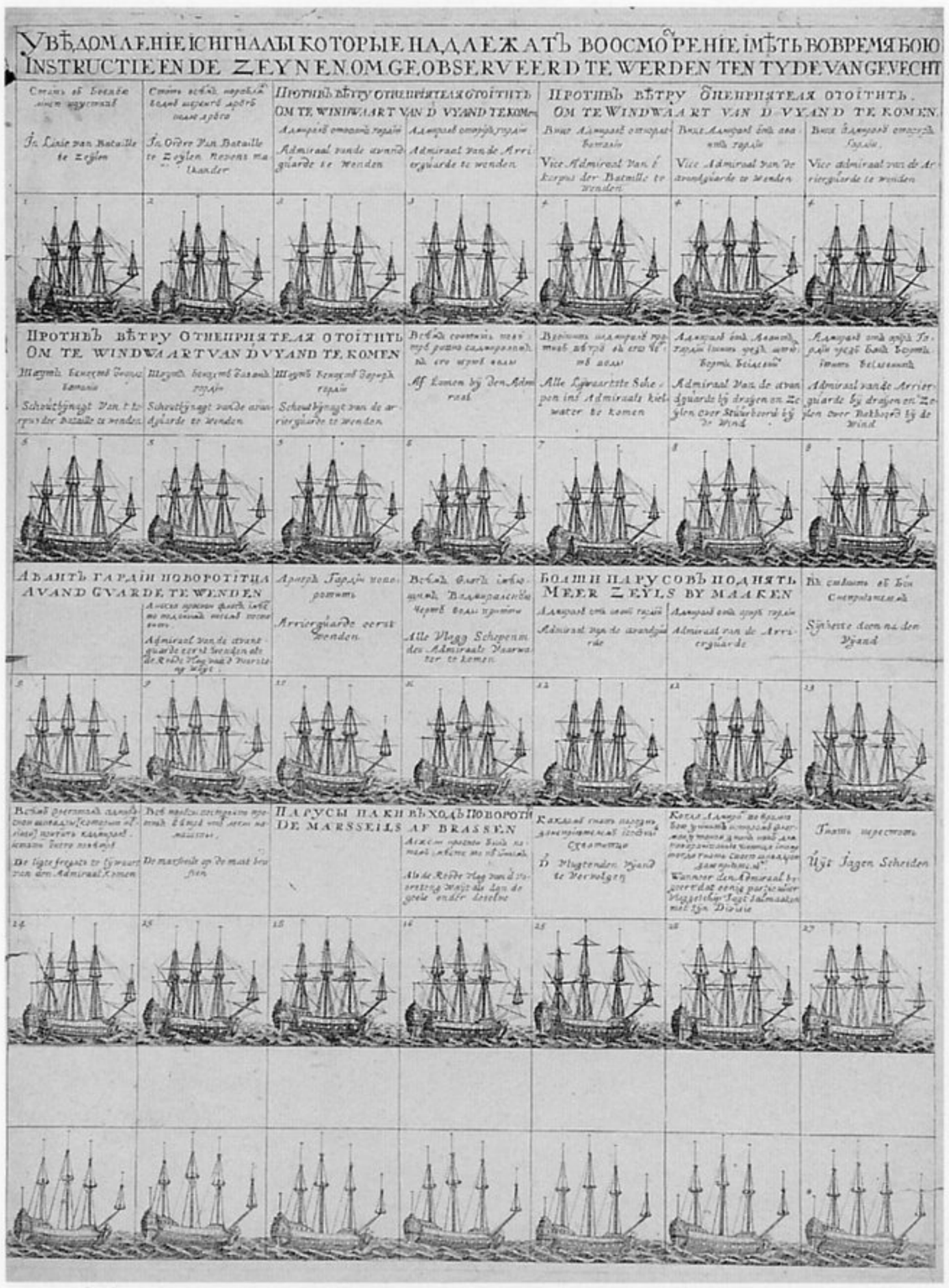
An dieser Stelle muß einmal gesagt werden, daß von den Schweden die Möglichkeiten und die Bedeutung der Galeerenflotte im Nordischen Krieg völlig unterschätzt wurden, insbesondere ihre Vorteile für Handlungen in den Schären. Erst ab 1712 begannen sie im größeren Umfange, Galeeren zu bauen und einzusetzen. Der Weg nach Reval war für die russische Flotte nicht einfach. Stürmisches Wetter behinderte die Fahrt der Kriegsschiffe, und erst am 11. Juni erreichten sie den Hafen von Reval. Hier wurde sofort begonnen, die Schiffe für die Kampfhandlungen vorzubereiten.

Am gleichen Tag traf die Galeerenflotte unter dem Befehl von General-Admiral Apraksin in Helsingfors ein. Bei den Galeeren unterschied man große Galeeren und Halbgaleeren (Scampare). Die Galeeren hatten 25 Paar und die Halbgaleeren 18 Paar Riemen. Entsprechend ihrer Größe konnten sie 400 bzw. 150 Mann transportieren. Unter Berücksichtigung dessen, daß die Geschütze der Galeeren nur eine geringe Reichweite hatten, legte man besonderen Wert auf die Ausbildung der Besatzungen zur Abortage (zum Entern) und für den Nahkampf auf den feindlichen Schiffen.

Die Galeerenflotte lief am 21. Juni aus Helsingfors aus und erreichte nach 8 Tagen das Dorf Tvärminne. Hier mußte sie warten, da die schwedische Flotte den Weg versperrte. Somit bestand die Gefahr, daß Peter I. sein Vorhaben nicht verwirklichen konnte. Aber Peter I., der aus Reval kommend bei den Galeeren eintraf, fand einen Ausweg. Er entschloß sich, an der schmalsten Stelle der Halbinsel eine Schleppstelle einzurichten und die Galeeren über eine hölzerne Schleppbahn zu ziehen.

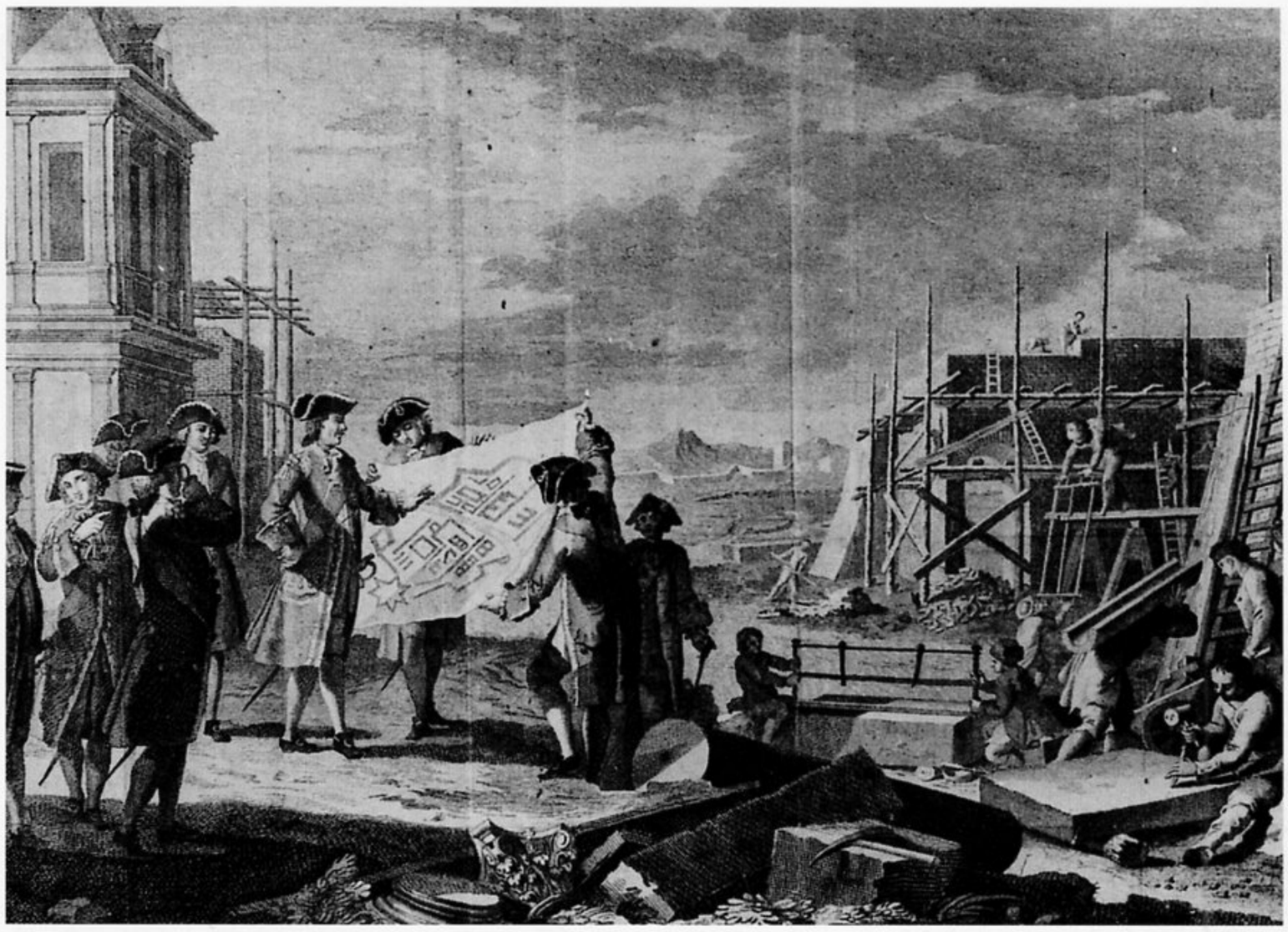
Für die damit verbundenen Arbeiten befahl Peter I., aus jedem Bataillon des Preobrashansker Regiments 50 Mann und von allen anderen Bataillonen je 100 Mann abzustellen. Diese Leute sollten Bäume fällen und daraus eine Brücke bauen, um die Schiffe an Land zu bringen und dabei »unter die Brücke je 4 Stämme legen, und zwar so, daß an den Enden je einer und in der Mitte je zwei Stämme liegen, damit sie sich nicht durchbiegt«.

In dem Befehl stand außerdem geschrieben: »Vom Preobrashansker Regiment ist ein Offizier mit 30 Mann im Dorf als Wache aufzustellen und den Einwohnern mitzuteilen, daß aus dem Dorf niemand herausgehen oder zusehen darf, damit der Feind nicht erfährt, was bei uns gemacht wird; werden aber Feinde oder fremde Männer gesehen, so sind sie zur Wache zu bringen und zu melden.« Aber ungeachtet dieser Maßnahmen zur Geheimhaltung erfuhren die Schweden vom Vorhaben der Russen. Um die Pläne von Peter I. zu vereiteln, entsandten sie zu der Stelle, wo die Schiffe ins Wasser gleiten sollten, einen Verband von 10 Schiffen unter dem Befehl von Konteradmiral N. Ehrenschild. Die schwedischen Schiffe setzten die Segel und




Mitteilungen und Signale, die während des Gefechtes zu beachten sind (Gravüre um 1750)

liefen zur Bucht von Tvärminne, um hier die russischen Schiffe »zusammenzupfropfen« und endgültig zu vernichten.
Am Morgen, nachdem Peter I. festgestellt hatte, daß Vizeadmiral Watrang seine Kräfte geteilt und somit sein Geschwader geschwächt hatte, änderte der Zar seinen Entschluß. Er brach den Bau der Schleppstelle ab und begann den Durchbruch über See. Unter Ausnutzung der Windstille entsandte er eine Vorausabteilung der Galeerenflotte – bestehend aus 20 Halbgaleeren – am frühen Morgen des 26. Juli unter dem Befehl des Kapitän M. Ch. Smajewitsch. Diese Vorausabteilung lief an den Schweden vorbei und in die Schien bei Abo ein. Ihr folgten weitere 15 Halbgaleeren. Der unter der Küste liegende Gegner konnte mit seinen Segelschiffen nicht handeln und versuchte, mit den Beibooten seine Schiffe seewärts zu schleppen; aber dazu war es zu spät. Die Schweden feuerten aus allen Rohren; sie richteten allerdings keinen Schaden an, die Entfernung war zu groß. Die durchgebrochenen Schiffe begannen noch am gleichen Tag, den Verband von Konteradmiral Ehrenschild an der Westküste der Halbinsel Gangut zu blockieren.
Im Morgengrauen gelang auch den restlichen 64 Galeeren der Durchbruch und die Vereinigung mit der Vorausabteilung. Die Galeeren nutzten dabei die anhaltende Windstille und die Lage der schwedischen Schiffe aus, die sich von der Küste entfernt hatten und handlungsunfähig zusehen mußten, wie die Galeeren dicht unter der Küste die Halbinsel umrundeten. Jetzt entschloß sich Peter I., das Gefecht mit den Schweden aufzunehmen.
Die Ausgangslage war aber für die russischen Schiffe ungünstig, da die schwedischen Schiffe eine Position am engen Eingang zum Rilaks-Fjord eingenommen hatten. Sie lagen im Halbkreis, und ihre vorgezogenen Flanken stützten sich auf die der Küste vorgelagerten Sandbänke. Diese Formation gestattete den Schweden, ihre Artillerie mit größter Feuerkraft einzusetzen. Die russische Flotte war in drei Gruppierungen geteilt: 11 Galeeren bildeten die Vorausabteilung, rechts und links von ihnen liefen nochmals je 6 Galeeren – diese Gruppierung befehligte der Zar. Hinter der Vorausabteilung standen die Hauptkräfte, die von General-Admiral Apraksin geführt wurden. Peter I., der voraussah, daß dieses Gefecht viel Blut kosten und erbittert geführt werden würde, forderte den Feind auf, sich zu ergeben. Mit diesem Vorschlag sandte er seinen Generaladjutanten P. I. Jagushinski zum schwedischen Befehlshaber, Konteradmiral Ehrenschild. Jedoch war

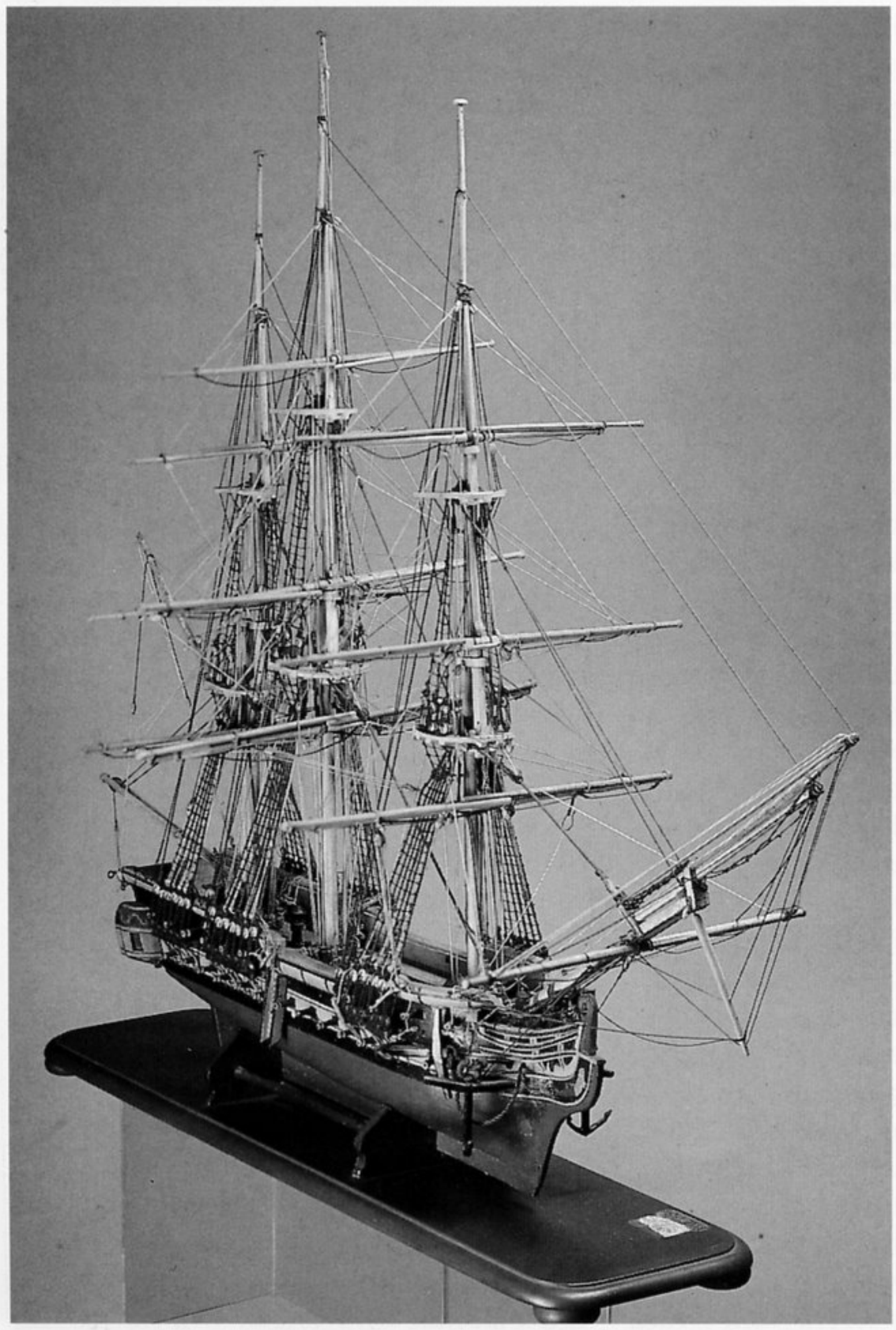


»Damit fing es an«.
Peter I. begutachtet die Pläne zum Aufbau von Sankt Petersburg
(Gravüre, Beginn des 18. Jahrhunderts)

dessen Mission erfolglos, wenn man davon absieht, daß der Generaladjutant sich aufmerksam die Gefechtsordnung des schwedischen Verbandes ansah. Der Feind dachte an keine Übergabe seiner Schiffe. Das Schicksal selbst, so schien es, schenkte ihnen den Sieg über die Russen, die aus unerklärlichen Gründen selbst in die Falle liefen. Auch Ehrenschild war voller Siegeszuversicht. Unter seinem Befehl hatten in der ganzen Ostsee kreuzende Kriegsschiffe mit an den Masten wehenden schwedischen Flaggen schon oft hervorragend bewaffnete Kriegsschiffe in die Flucht geschlagen und nicht selten auf den Grund des Meeres geschickt. Jetzt hatte er abermals eine Gelegenheit, sich auszuzeichnen, so dachte er, und entschloß sich, seine Chance wahrzunehmen. Ehrenschild befahl seinen Schiffen, sich gefechtsklar zu machen.
Zur gleichen Zeit wurde an der Signalrahe der Halbgaleere, die General-Admiral Apraksin als sein Führerschiff ausgewählt hatte, eine blaue Flagge gesetzt und ein Kanonenschuß abgefeuert. Dies war das Signal für den Angriff auf den Feind. Die russischen Schiffe begannen, sich den schwedischen Schiffen zu nähern. Man schoß mit Kugeln und Kartätschen. Der Gefechtslärm wurde immer lauter, Verwundete schrien. Die Distanz zwischen den sich bekämpfenden Schiffen war so dicht, daß manche Soldaten nicht von den feindlichen Kugeln starben, sondern vom Druck der Pulverladung der feuernden Geschütze zerfetzt wurden.
Das Gefecht hatte am 27. Juli um 14 Uhr begonnen. Zweimal liefen die russischen Schiffe auf den Feind zu, und zweimal mußten sie unter dem vernichtenden Feuer der Schweden abdrehen. Ehrenschild glaubte fest daran, daß seine Position unüberwindbar sei, und befehligte seine Schiffe ohne zu schwanken, da er das baldige Erscheinen der schwedischen Hauptkräfte erwartete. Er war fest davon überzeugt, daß Peter I. einen dritten Angriff nicht mehr wagen würde. Peter I. veränderte jedoch seine Gefechtsordnung und griff jetzt die an der Flanke liegenden Schiffe an. Er hatte Erfolg. Den russischen Galeeren gelang es dieses Mal, trotz des mörderischen Feuers, an die feindlichen Schiffe heranzukommen und sie zu entern. Über drei Stunden dauerte das Gefecht. Schließlich hielten die Schweden dem Druck der russischen Matrosen nicht mehr stand und wichen zurück. Ein Schiff nach dem anderen strich die Flagge. So ergaben sich alle zehn Schiffe des Verbandes von Konteradmiral Ehrenschild der Gnade ihrer Bezwinger.
Das erbittertste Gefecht entwickelte sich um das schwedische Flaggschiff – die Fregatte *Elefant;* dabei wurde der verwundete Befehlshaber von den Russen gefangengenommen.
Die Sieger erbeuteten die Fregatte *Elefant,* die Galeeren *Örn, Trana, Gripen, Laksen,*

*Göden* und *Walfisch,* die Schärenboote *Flunder, Mortan* und *Simpan.*
Die Tapferkeit der russischen Seeleute und die hervorragende Taktik, die Peter I. anwendete, sowie seine Fähigkeit, auch in scheinbar ausweglosen Lagen den richtigen Entschluß zu fassen, führten im Endergebnis dazu, daß Vizeadmiral Watrang am 28. Juli mit den Schiffen seines Geschwaders eilig die Gewässer des Finnischen Meerbusens verließ und sich hinter die Aland-Inseln zurückzog.
Unter den Materialien zur russischen Flotte befindet sich auch ein Dokument mit der Bezeichnung »Aufstellung über die Anzahl der bei Ralaks-Fiele in der russischen Flotte gezählten Verwundeten und Gefallenen, die im Jahre 1714 am 27. Juli mit General Weid die schwedischen Schiffe stürmten«. Darin kann man nachlesen, daß in der Schlacht »verwundet wurden: Kapitäne 7, andere Offiziere 9, niedere Dienstgrade 297, Marineangehörige l4 (kein Offizier). Insgesamt Soldaten und Marineangehörige 34l. Getötet wurden: Offiziere des Heeres 9, andere Dienstgrade l02, Marineangehörige 14 (kein Offizier). Insgesamt getötet 125. Auf den Halbgaleeren gerieten in Gefangenschaft: Offiziere des Heeres 5, andere militärische Dienstgrade 221, niedere Dienstgrade der Marine 6. Insgesamt 232. Gesamtverluste 700 Mann«.
Dieses historische Dokument beweist nochmals, mit welcher Härte der Kampf zwischen den russischen und schwedischen Schiffen und ihren Besatzungen geführt worden war.
Die von Peter I. eroberten Schiffe wurden nach Sankt Petersburg gebracht. Auf der Newa wurden die Schiffe vom Volk mit Begeisterung empfangen. Die Sieger wurden gefeiert, überall wehten Fahnen. Auf der Brücke war eine Arkade aufgebaut und mit Bildern geschmückt worden. Auf einem dieser Bilder hatte der Künstler meisterhaft einen Adler dargestellt, der sich auf einen Elefanten stürzt. Er hatte es mit der Überschrift versehen: »Der Adler fängt keine Fliegen.« (Ein Hinweis auf die gekaperte Fregatte *Elefant.)* Lange war der Himmel über der russischen Hauptstadt vom Feuerwerk beleuchtet. Siegesfroh dröhnte der Salut über der Stadt.
An die Tapferkeit der russischen Matrosen erinnert eine Medaille, die allen Teilnehmern der Schlacht überreicht wurde und folgende Inschrift trägt: »Fleiß und Treue übertroffen.« Die Verdienste Peter I. wurden durch die Verleihung des Dienstgrades Vizeadmiral gewürdigt.
Der Sieg bei Gangut hatte große politische und militärische Auswirkungen. Er war für den Seekrieg ein Wendepunkt, mit den gleichen Auswirkungen, wie sie für den Landkrieg nach dem Sieg bei Poltawa eintraten.
Der Sieg bei Gangut war ein weiterer wichtiger Schritt auf Rußlands Weg zu den Küsten der Ostsee.

Eine mit 48 Geschützen bewaffnete Fregatte aus der Zeit von Peter I. (Holzmodell)



Peter I. – der Schöpfer der russischen Flotte

# *Die Schlacht bei der Insel Ösel*

Medaille zur Erinnerung an die Eroberung von vier schwedischen Schiffen bei Grönhamn mit der Aufschrift: »Eifer und Tapferkeit sind der Stärke überlegen«

»Ich melde Eurer Hoheit: In diesem Mai am 24. Tag gegen Mitternacht sahen wir drei Schiffe, die vor uns liefen mit Kurs zwischen Ösel und Gotland, ich gab einem Geschwader das Signal, alle Segel zu setzen und sie zu verfolgen, wir erreichten sie gegen 3 Uhr, als es hell wurde. Wir sahen 2 Linienschiffe und eine Brigantine, an die sich ein Schiff und die bei mir befindliche *Devonshire* unter schwedischer Flagge gegen 5 Uhr genähert hatten, und das Kanonenfeuer begannen; dann habe ich nochmals geschossen, als ich den schwedischen Kommandostander und meine Flagge setzte; dann habe ich die schwedische Flagge niedergeholt und habe den Stander und die Flagge Eurer Hoheit gesetzt…« So beginnt eine Meldung des Kapitäns 2. Ranges, Naum Senjawin, die er am 26. Mai 1719 aus Kopenhagen an Peter I. sandte.

Nachdem der russische Zar diese Meldung erhalten hatte, mußte er sie mehrmals lesen. Es war kein Zweifel mehr – noch ein wichtiger Sieg war für die russischen Truppen errungen worden. Der Sieg war ungewöhlich: Segelschiffe hatten im Seegefecht, ohne zu entern, die schwedischen Schiffe gezwungen, die Flagge zu streichen und sich zu ergeben. Es lebe Senjawin! Nicht umsonst hielt ihn Peter I. für einen der erfahrensten Befehlshaber, nicht umsonst vertraute er ihm und ließ ihn im Ausland ausbilden. Naum Senjawin erlernte nicht nur alle maritimen Wissenschaften, er war auch einer der ersten, die den Ruhm des Siegers ernteten. Einzelheiten über das Gefecht wurden erst später bekannt. Es geschah folgendermaßen: Nach ihrer Niederlage bei Gangut verzichteten die Schweden im weiteren Verlauf des Jahres 1719 auf aktive Kampfhandlungen zur See. Die russischen Schiffe dagegen handelten in immer größeren Entfernungen von ihren Heimathäfen und suchten den Gegner bereits unter der schwedischen Küste. So liefen auch am 30. April drei Schiffe aus dem Hafen von Reval zur feindlichen Küste, um den Feind zu suchen und möglicherweise Gefangene zu machen. Es waren dies 3 Fregatten und ein weiteres Schiff, die unter dem Befehl des Kapitän J. Vanhoft standen. Sie sollten die schwedische Küstenverteidigung erkunden und Angaben über die Gefechtsbereitschaft der feindlichen Flotte sammeln. Ihre Reise erwies sich als erfolgreich.

Nach diesen Schiffen lief ein weiterer Verband am 15. Mai aus Reval aus, der von dem Kapitän 2. Ranges N. Senjawin geführt wurde. Entsprechend den erhaltenen Informationen der Kundschafter waren 3 schwedische Schiffe ausgelaufen und kreuzten in der Ostsee. Senjawin hatte den Befehl erhalten, mit seinen Schiffen den Feind zu suchen und aufzubringen. Die sechs Schiffe, jedes mit 52 Geschützen bewaffnet, *Portsmouth* (unter dem Wimpel des Kapitäns 2. Ranges N. Senjawin), *Devonshire* (Kapitän 3. Ranges K. Sotow), *Jagudiel* (Kapitän-Porutschik D. Deljap), *Uriel* (Kapitän 3. Ranges W. Torngout), *Rafael* (Kapitän 3. Ranges J. Schapiso), *Warahail* (Kapitän 2. Ranges J. Strichman), sowie das mit 18 Geschützen bewaffnete Pinaßschiff *Natalija* (Leutnant S. Lopuchin), liefen mit voller Fahrt auf dem befohlenen Kurs. Senjawin, der alle Möglichkeiten des Feindes durchdacht hatte, kam zu der Schlußfolgerung, daß man die schwedischen Schiffe nur bei der Insel Ösel finden könnte – und er hatte sich nicht geirrt. Gegen Mitternacht wurden am Horizont die Konturen von drei Schiffen sichtbar, die keine Flaggen gesetzt hatten. Senjawin faßte den Entschluß, diese unbekannten Schiffe zu verfolgen. Am Morgen des fünften Tages kamen zwei der russischen Schiffe, und zwar die *Portsmouth* und die *Devonshire,* auf Kanonenschußweite an die feindlichen Schiffe heran. Es begann das Seegefecht. Im Schiffstagebuch der *Devonshire* wurde folgende Eintragung vorgenommen: »Unser Kommandeur hat zur Bataille an der Vor-Bramstenge die rote Flagge gesetzt (Klar zum Gefecht) und an der Kreuzstenge die Standarte, die Bataille begann.«

Das Artillerieduell wurde bereits über drei Stunden geführt. Auf der *Portsmouth* waren die Stenge gebrochen und die Marssegel beschädigt.

Dies wurde sofort von den Schweden ausgenutzt, indem jetzt eine Fregatte und eine Brigantine die gesamte Feuerkraft ihrer Waffen auf das beschädigte Schiff konzentrierten. Senjawin behielt trotz der ungünstigen Lage die Übersicht und entschloß sich, auf Gegenkurs zur gegnerischen Fregatte zu gehen, um sie mit allen Geschützen zu bekämpfen. Die russischen Kanoniere überschütteten die Fregatte mit einem Feuerhagel aus Kartätschen, dem die Schweden nicht standhielten. Die Fregatte strich ihre Flagge. Kurz danach beendete auch die Brigantine das Gefecht. Die *Portsmouth, Devonshire* und *Natalija* blieben bei den eroberten schwedischen Schiffen. Die anderen russischen Schiffe verfolgten das dritte Schiff, das versuchte, unter Ausnutzung des günstigen Windes zu entfliehen. Gegen 12 Uhr hatte die *Rafael* das feindliche Schiff eingeholt, lief an dessen Steuerbordseite auf und begann, das Feuer zu eröffnen. Inzwischen war an der Backbordseite des Gegners auch die *Jagudiel* herangekommen, dessen Kommandant das schwedische Schiff entern wollte. Als er jedoch sah, daß sich auf dessen Oberdeck viele Leute befanden, änderte er sein Vorhaben. Er wechselte seinen Kurs und schoß eine volle Breitseite auf den Feind, der schwer getroffen wurde. Daraufhin erkannte der Befehlshaber des schwedischen Schiffsverbandes, Kapitän Wrangel, seine ausweglose Lage und strich die Flagge auch auf dem dritten Schiff.

Die Russen erbeuteten in diesem Gefecht das mit 52 Geschützen bewaffnete Linien-

schiff *Wachtmeister,* die mit 34 Geschützen bewaffnete Fregatte *Karlskrona Wappen* und die mit 12 Geschützen bewaffnete Brigantine *Berg-Gardus.* In Gefangenschaft gerieten 387 Mann mit ihrem Befehlshaber Kapitän Wrangel, ungefähr 50 Schweden waren gefallen und 13 verwundet worden. Die Verluste der Russen waren unbedeutend und betrugen insgesamt 18 Mann.

In seiner Meldung schrieb N. Senjawin weiter: »Dies alles ist mit Gottes und Eurer Majestät Hilfe, meinem Allergnädigsten Herrscher zum Glück gemacht, ohne große Verluste von Untertanen Eurer Majestät… Beiliegend eine Aufstellung der eroberten Schiffe. Ich laufe mit meinem gesamten Geschwader und den eroberten schwedischen Schiffen nach Reval, da viele Schiffe eine Instandsetzung benötigen, und zwar der Stengen als auch an den Segeln und der Takelage.«
Das Gefecht der russischen Flotte bei der Insel Ösel war die erste Seeschlacht, bei der der Sieg ausschließlich durch die Artillerie errungen wurde. Der Erfolg wurde möglich durch den guten Ausbildungsstand der russischen Seeleute.
Für die hervorragende Führung des Geschwaders wurde Senjawin um zwei Dienstgrade, die Kommandanten der anderen an der Schlacht beteiligten Schiffe um einen Dienstgrad befördert. Peter I. bezeichnete den Sieg bei der Insel Ösel als »einen guten Schritt vorwärts für die russische Flotte«.

## *Die Schlacht bei Grönhamn*

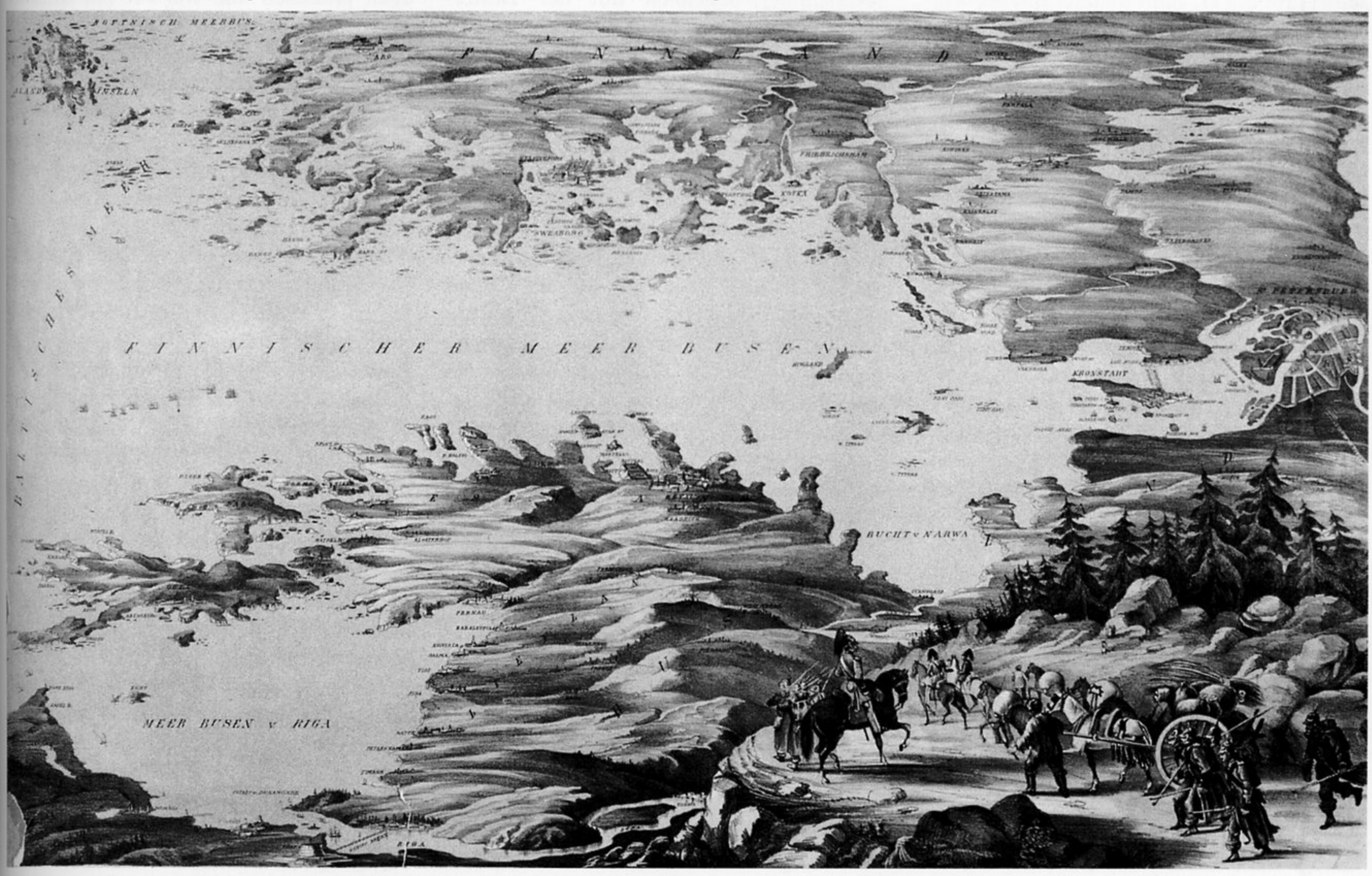
Das zwanzigste Jahr des Nordischen Krieges war angebrochen. Die Kampfhandlungen gingen weiter. Am 12. Januar hatte ein Verband kleiner russischer Schiffe bei Danzig zwei schwedische Schiffe, die Waffen geladen hatten, aufgebracht. Am 24. April hatte der Fürst M. M. Golizyn, der nach der Abreise von General-Admiral F. M. Apraksin nach Sankt Petersburg die Führung der Galeerenflotte übernommen hatte, einen Landungsverband mit 35 Galeeren zur schwedischen Küste entsandt. Die Schiffe erfüllten erfolgreich ihre Aufgabe und brachten reiche Beute mit.
Am 30. Mai liefen englische Kriegsschiffe in die Ostsee ein. England, das anfänglich Peter I. im Kampf gegen seinen Widersacher Schweden unterstützt hatte und danach über dessen Erfolge erschrocken war, änderte seine Politik und verbündete sich mit dem schwedischen König. Es verfolgte seine eigenen politischen und militärischen Ziele und ließ ein Geschwader, bestehend aus 18 Linienschiffen, 3 Ruderfregatten, 2 Bombardenschiffen und 1 Brander in die Ostsee einlaufen. Peter I., der einen Überfall der vereinten englisch-schwedischen Flotte befürchtete, befahl, die Verteidigung von Kotlin und Kronstadt vorzubereiten.
Die Verteidigung der russischen Häfen war für den Feldzug des Jahres 1720 schon ausreichend vorbereitet worden. Reval, Kotlin, Helsingfors, Libau und sogar Archangelsk waren bereit, den Feind zu empfangen. An der Küste entstanden neue Befestigungen und Batterien, auf den Reeden und in den Häfen waren Balkensperren vorbereitet, Barrieren waren angelegt und der Wachdienst sowie die Beobachtung und Benachrichtigung organisiert. Auf Befehl von Peter I. war ein Teil der russischen Galeeren nach Helsingfors verlegt worden. Der Befehlshaber der Galeerenflotte, der Fürst M. M. Golizyn, war angewiesen, eine günstige Ausgangsposition einzunehmen und beim Zusammentreffen mit dem Feind diesen mit aller Entschlossenheit anzugreifen.
Peter I. hatte den Fürsten Golizyn mit dieser Aufgabe betraut, weil er ihn als einen gut ausgebildeten und erfahrenen Militär kannte. Der Fürst hatte seinen Militärdienst 1687 als Trommler und einfacher Soldat begonnen und war gegen Ende des Nordischen Krieges einer der erfahrensten Heerführer. Er hatte am Asowschen Feldzug, an der Schlacht bei Narwa und an der Erstürmung von Nöteburg, Nienschanz und Wyborg teilgenommen. Zu seinen Verdiensten gehörte der Sieg an der Desna. Besonders tapfer schlug sich der Fürst Golizyn bei Poltawa und bei der Abortage der schwedischen Schiffe in der Seeschlacht bei Gangut. Ein besonderes Merkmal seiner Persönlichkeit war die Sorge um seine einfachen Soldaten.

Zeitzeugen berichteten, daß der Fürst Golizyn sehr oft das mit seiner Auszeichnung durch den Zaren erhaltene Geld für den Unterhalt seiner Soldaten ausgab und im Winter dafür warme Kleidung und Pelzmützen kaufte. Als Peter I. davon erfuhr, nannte er Golizyn »einen wahren Sohn des Vaterlandes«. Der Zar schätzte besonders die Ergebenheit des Fürsten, er vertraute ihm und erwies ihm wegen der großen militärischen Verdienste seine besondere Gunst. Sein Geist, seine Tapferkeit und Aufrichtigkeit hoben ihn aus dem Kreis der anderen Würdenträger des Zaren hervor. Im Unterschied zu anderen seiner Zeitgenossen war er auch ein guter Familienvater, der 17 Kinder hatte und allen eine gute Bildung und Erziehung zukommen ließ. Zar Peter I., der zur Bestrafung seine Mitstreiter oft zwang, den großen Adlerpokal zu leeren, hat niemals Galizyn zu diesem Trunk gezwungen. Es wird angenommen, daß viele der Würdenträger und selbst der Zar sich ein wenig vor Golizyn fürchteten.
Seine große militärische Begabung bewies Fürst Golizyn auch in der letzten Seeschlacht des Nordischen Krieges, die am 27. Juli 1720 bei der Insel Grönhamn stattfand. Das war genau 6 Jahre nach der Seeschlacht bei Gangut (27. Juli 1714).
Ausgelöst wurde diese Seeschlacht durch eine Meldung, die Peter I. erhielt und die besagte, daß ein russisches Schiff bei der Insel Lemland gestrandet war und von schwedischen Schiffen aufgebracht worden war. Darauf gab Peter I. dem Fürsten Golizyn den Befehl auszulaufen und die Schweden von den Aland-Inseln zu verjagen. Daraufhin liefen 61 Galeeren und 29 Boote von der finnischen Küste ab zu den Inseln und trafen am 26. Juli bei der Insel Degerö ein. Am selben Tag kam die Meldung, daß zwischen den Inseln Lemland und Friesberg ein schwedisches Geschwader mit 1 Linienschiff, 4 Fregatten, 3 Galeeren, 1 Pinaßschiff, 1 Galiot, 3 Schärenbooten und 1 Brigantine vor Anker lag. Fürst Golizyn beabsichtigte, dieses Geschwader anzugreifen, aber der starke Südwestwind verhinderte den sofortigen Angriff. Nachdem sich das Wetter am 27. Juli gebessert hatte, liefen die russischen Schiffe zur Insel Grönhamn, »wo ein Platz war…, der sich für die Galeeren eignete«. Kaum waren jedoch die Galeeren auf dem neuen Ankerplatz eingetroffen, lichteten die schwedischen Schiffe ihre Anker und liefen in die Meerenge, in der sich schon die russischen Galeeren befanden. Fürst Golizyn erkannte, daß sich die Lage für sein Geschwader ungünstig entwickelte und die Schweden überlegen waren. Er gab deshalb den Befehl zum Rückzug. Dabei war es seine Absicht, die Schweden in die engen Schärengewässer zu locken, wo ihre Manöver stark eingeschränkt wurden und damit auch ihre Überlegenheit geringer wurde. Dieses Vorhaben gelang.

In ihrem Jagdeifer und im Vorgefühl eines leichten Sieges bemerkten die Schweden nicht, daß sie in eine schmale und hindernisreiche Meerenge einliefen, die ihre Manöver behindern würde. Die Galeeren dagegen befanden sich in einer ihnen vertrauten Umgebung. Sie konnten schnelle Manöver durchführen, sich zur Gefechtsordnung formieren und zum Angriff übergehen. Die Schweden wollten nach Westen ausbrechen, aber es gelang ihnen nicht. Zwei ihrer Fregatten liefen bei der Wende auf Grund und wurden sofort von den Russen geentert. Zwei andere Fregatten, denen es gelang, in tieferes Wasser zu entkommen, erhielten schwere Beschädigungen in der Takelage, wurden von ihren Verfolgern eingeholt und von den Russen erobert. Der Befehlshaber des schwedischen Geschwaders – Vizeadmiral Scheblat – begriff, daß er die Schlacht verloren hatte. Um seine restlichen Schiffe zu retten, lief er nach Süden ab, da der Weg nach Norden von den russischen Galeeren versperrt war. Das sich verschlechternde Wetter verhinderte die vollständige Vernichtung des schwedischen Geschwaders und die Gefangennahme ihres Befehlshabers, da die Galeeren nicht mehr folgen konnten. Die russische Flotte erbeutete 4 Fregatten: die *Stor-Phönix* (34 Geschütze), *Wenker* (30 Geschütze), *Kiskin* (22 Geschütze) und *Dansk-Ärn* (18 Geschütze). Der Fürst Golizyn meldete am 31. Juli 1720 an den General-Admiral Apraksin: »Auf den oben genannten Schiffen wurden 407 Mann gefangen, und 103 sind gefallen. Erbeutete gußeiserne Kanonen: 12-Pfünder 2, 8-Pfünder 20, 6-Pfünder 48, 4-Pfünder 12, 3-Pfünder 22, insgesamt 104; Kugeln 1683, Kartuschenbeutel mit Schießbaumwolle 390.«

Peter I. erhielt die Siegesnachricht am 6. August. Er befahl, noch an diesem Tag einen Dankgottesdienst abzuhalten. Der Zar nahm die Nachricht mit großer Freude auf und schrieb darauf am 8. August 1720 an A. D. Menschikow: »Man kann viele große Siege aufzählen, und noch dazu unter den Augen der Engländer errungen, die mit den Schweden deren Land und Flotte schützten. Jetzt haben die Herren Engländer die ganze Verteidigung den Schweden überlassen, sowohl des Landes als auch der Flotte.« Der Sieg bei Grönhamn hatte somit auch Englands Prestige als »Beherrscher der Meere« einen Schlag versetzt.
Der errungene Sieg in der Schlacht bei Grönhamn wurde zu einem wichtigen Datum in der Geschichte Rußlands und seiner Flotte. Drei Tage feierte man dieses Ereignis in Sankt Petersburg. Zur Erinnerung an die Schlacht wurde auch eine Medaille geprägt, die alle Teilnehmer der Schlacht erhielten. Der Fürst Golizyn erhielt für die Eroberung der vier »Schiffe und Fregatten« und »in Anerkennung seiner militärischen Leistungen« einen Degen und für die »hervorragende Führung« – einen Spazierstock. Beide Geschenke waren reich mit Edelsteinen verziert.
Der Nordische Krieg wurde durch diesen Erfolg schneller beendet, er dauerte dennoch lange einundzwanzig Jahre. Die schwedische Regierung unterschrieb einen Friedensvertrag, der von Rußland diktiert worden war. Entsprechend diesem Vertrag, der am 30. August 1721 in Nystad (Finnland) unterschrieben wurde, gingen »in den ewigen Besitz« Rußlands über: das Ingermanland, Teile Kareliens mit Keksholm, Estland mit Reval und Narwa sowie Livland mit Riga, den Inseln Ösel, Dagö, Moon und andere Gebiete von Wyborg bis zur Grenze des Kurlandes.
Nach dem Frieden von Nystad festigte Rußland seine Position an der Küste der Ostsee. Dies diente seiner weiteren wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung und der Verteidigungsfähigkeit des Landes.

Reliefkarte des Hauptaktionsgebietes der russischen Flotte im Nordischen Krieg



Mit solchen Menschen kann man nicht nur an der eigenen Küste beruhigt sein, sondern auch die feindliche Küste beunruhigen… Feinde zählt man nicht, man schlägt sie.

Admiral F. F. Uschakow

# *Seeschlachten auf dem Schwarzen Meer und auf der Ostsee*

## *»Sie gab es einmal«*

Die politische Lage in Europa und die Rolle, die Rußland darin in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts spielte, wurde von Friedrich Engels einmal folgendermaßen beschrieben: »Im Norden liegt Schweden, dessen Ansehen und Stärke infolge des Versuches von Karl XII., in Rußland einzudringen, erschüttert wurde… Im Süden die Türken und die ihnen tributpflichtigen Krimtataren – sie sind nur noch ein Bruchstück ihrer einstigen Größe… Polen… diese auf Beraubung und Unterdrückung der Bauern sich stützende Feudalrepublik befand sich in einem Zustand völliger Unordnung … Hinter Polen lag ein anderes Land, das, so schien es, endgültig seinem vollständigen Zerfall entgegenging – das war Deutschland… So gab es in Europa nur drei Mächte, mit denen man rechnen mußte: Österreich, Frankreich und England… Und jetzt… von Angesicht zu Angesicht mit diesen … drei Großmächten, die zerrissen waren durch ewige Streitereien... stand das einheitlich geformte, junge, schnell emporstrebende Rußland, fast völlig unempfindlich und unerreichbar für eine Eroberung.«

Die weitere Entwicklung des Landes war jetzt undenkbar ohne Schiffahrt auf dem Schwarzen und Mittelmeer, ohne Schiffbauindustrie und ohne Festigung der außenwirtschaftlichen Beziehungen.

Gesagt werden muß, daß zu dieser Zeit im Lande Maßnahmen unternommen wurden, um die Flotte wieder aufzubauen. Diese Maßnahmen begannen mit der Besteigung des Thrones durch Jekaterina II. (1729–1796) im Jahre 1762. Jekaterina II. (Katherina II.) war eine gebürtige deutsche Prinzessin, Sophie Friederike Auguste von Anhalt-Zerbst-Dornburg. Sie kam an die Macht, indem sie mit Hilfe der Garde ihren Mann, den Zaren Peter III., stürzte. Jekaterina II. galt als eine Vertreterin des »aufgeklärten Absolutismus« und stärkte den russischen Staat. Voltaire gab ihr den Namen »Die Große«. Diese Wertung verdiente sich Jekaterina II. durch ihre energische Staatsführung zum Wohle Rußlands. So schrieb z. B. Friedrich der Große: »Jekaterina II. dient als Vorwurf für viele Monarchen, die auf ihren Thronen erstarrt sind und nicht das kleinste Verständnis aufbringen für die großen Dinge, die sie in Bewegung setzt. In Frankreich arbeiten vier Minister nicht soviel wie diese Frau, die man zu den großartigsten Persönlichkeiten zählen sollte.«

Ein Verdienst der Zarin ist auf jeden Fall die Weiterentwicklung der Flotte. In dieser wichtigen Angelegenheit hatte sie in Vizeadmiral S. I. Mordwinow, einer damals in der Flotte bekannten Persönlichkeit, einen guten Gehilfen. Der russische Historiker F. F. Weselago charakterisierte diesen Mann folgendermaßen: »Er hatte einen klaren Verstand und eine umfassende maritime Bildung sowohl wissenschaftlich als auch praktisch und war oft mit ausländischen und russischen Schiffen auf See. Er befehligte mehrere Schiffe… und hatte in verschiedenen administrativen und ökonomischen Tätigkeiten sich bewährt... Wenn man dazu noch die Energie und Erfahrung hinzufügt, die er sich in fünfzigjähriger Dienstzeit angeeignet hatte, etwas höfischen Glanz und das Vermögen, sich an die Verhältnisse anzupassen, dann kann man mit Bestimmtheit sagen, daß er ein zuverlässiger Gehilfe der Zarin zur Verbesserung der Flotte war.«

Eine weitere wichtige Persönlichkeit war in der Flotte der General-Porutschik Graf I. G. Tschernyschew, der ab 1763 Vizeadmiral und Mitglied des Admiralitäts-Kollegiums und ab 1769 dessen Vizepräsident wurde. Diese beiden Menschen ergänzten sich hervorragend und haben viel für die russische Flotte getan.

Im Sommer 1762 erarbeitete Mordwinow auf Befehl von Jekaterina II. einen Vorschlag zur Verbesserung der Organisation der Flotte und des Marineamtes. Genau eine Woche nach Vorlage des Vorschlages tagte die »Oberste Marine-Behörde der russischen Flotten und die Kommission der Leitung des Marineamtes zur Überführung eines bedeutenden Teils der Flotte zur Verteidigung des Staates in eine wirklich be-

ständige gute Ordnung«. Im Beschluß der Kommission wird dazu im einzelnen gesagt, daß »der Dienst in der Flotte ehrenvoll und lobenswert, aber ebenso auch schwer und gefährlich ist…«

Die Kommission erhielt weitreichende Vollmachten und Rechte. Als Begrenzung ihrer Möglichkeiten galt lediglich das Jahresbudget für die Flotte, das mit 1 200 000 Rubel festgelegt war. Die Kommission legte die Struktur für den Schiffsbestand fest. Danach sollte Rußland eine Flotte unterhalten, die nicht nur den gleichen Bestand haben wie die dänische und schwedische Flotte, sondern diese auch »in der Anzahl der Linienschiffe« übertreffen sollte.

Auf Empfehlung der Mitglieder der Kommission bestätigte Jekaterina II. am 21. März 1764 die Stellenpläne für den Schiffbestand im Frieden und im Krieg sowie für den Fall einer verstärkten Aufrüstung. Danach waren vorgesehen: im Frieden 21 Linienschiffe, im Krieg 32 Linienschiffe und für den Fall einer verstärkten Aufrüstung 40 Linienschiffe. Außerdem war in den Stellenplänen die Anzahl der Fregatten, Bombardenschiffe und der Galeeren, Prahme und kleineren Schiffe festgelegt.

Der siegreiche Donner der russischen Geschütze über der Ostsee rief bei den Monarchen einiger Staaten die Absicht hervor, Rußland den Weg zu den Küsten der Ostsee zu versperren. Mit Unruhe verfolgte die Verstärkung der russischen Flotte auch der türkische Sultan. Er bereitete sich verstärkt auf einen Krieg vor und erklärte, daß er ihn beginnen würde, um nicht zuzulassen, daß auf dem Schwarzen Meer auch andere Schiffe außer türkischen segeln.

Nach einem unbedeutenden Grenzzwischenfall bei dem Ort Balta, der trotz aller Bemühungen Rußlands nicht friedlich gelöst werden konnte, erklärte die Türkei am 14. Oktober 1768 Rußland den Krieg.

Es begannen die Kampfhandlungen. Mit dem Ziel, einen neuen Kriegsschauplatz in den türkischen Besitzungen im Mittelmeer zu errichten, entsandte 1769 die russische Regierung aus der Ostsee zwei Schiffsgeschwader in die griechischen Gewässer. Sie sollten dadurch die Lage der russischen Truppen an der Donau erleichtern. Admiral Spiridow hatte mit seinem Geschwader die Aufgabe erhalten, den Griechen Unterstützung zu gewähren in ihrem Kampf gegen die Türken. Das Geschwader von Konteradmiral D. Elfingston hatte den Befehl, auf den Seeverbindungswegen zu handeln und alle Verbindungen der Türkei mit ihren Verbündeten zu unterbinden. In Europa verhielt man sich skeptisch zu dieser Entscheidung. In der Marinegeschichte gab es bis zu dieser Zeit kein Beispiel, daß in der an Stürmen reichen Herbstzeit zwei Geschwader mit 10 Linienschiffen, 3 Fregatten und 11 anderen Schiffen unbeschadet ihren Bestimmungsort erreichten. Die russischen Schiffe überwanden die Weiten der Ost- und Nordsee sowie des Atlantiks und liefen in das Mittelmeer ein. Dies war die erste Geschwaderfahrt in der Geschichte der russischen Flotte. Groß war auch das Erstaunen des türkischen Sultans, Mustafa III., als ihm mitgeteilt wurde, daß in seinem Hinterland russische Schiffe handeln. Viele Schwierigkeiten konnten auf der Überfahrt der Schiffe mit englischer Hilfe gelöst werden. So gestattete die englische Regierung das Einlaufen in ihre Häfen, die Ausrüstung mit Wasser und Verpflegung und Instandsetzungsarbeiten an den Schiffen. Außerdem ersuchte die englische Regierung Frankreich, keine Angriffe auf die russischen Schiffe bei deren Aufenthalt im Ägäischen Meer durchzuführen.

Die Türken rechneten damit, daß die russischen Schiffe und Besatzungen von der langen Reise erschöpft sein würden und sie keinen ernsthaften Widerstand leisten würden. Somit wären sie eine leichte Beute der mächtigen und schnellen türkischen Linienschiffe. Jedoch hatten sie sich verrechnet. Die Überfahrt der russischen Geschwader war eine gute seemännische Praxis für die Besatzungen. Als sie ins Mittelmeer einliefen, waren sie gefechtsbereite und aktiv handelnde Verbände. Allerdings gab es unterwegs auch Verluste. So zerschlug es ein Hilfsschiff an der schwedischen Küste, und ein Teil der Schiffe mußte zur Instandsetzung nach Reval und Kronstadt zurückkehren.

Die türkischen Admirale vereinigten ihre Flotte und entschlossen sich, »eine uneinnehmbare Position einzunehmen und abzuwarten, was die Russen unternehmen würden, die ja schon erschöpft und ohne Vorräte sein würden«. Eine solche Position wurde gefunden. Es war dies die Meerenge, die zwischen der Insel Chios und

Allegorische Darstellung des Kampfes zwischen Rußland und der Türkei um die Vorherrschaft im Schwarzen Meer

Kleinasien lag. Neben der Festung Cesme gingen die türkischen Kriegsschiffe vor Anker. Das zur Aufklärung vorausgeschickte Linienschiff *Rostislaw,* in Begleitung von zwei kleineren Schiffen, entdeckte die Türken zuerst. Der Kommandant der *Rostislaw,* Kapitän l. Ranges W. F. Lupandin, befahl das Signal »Habe feindliche Schiffe ausgemacht« zu setzen. Dieses Signal wurde gegen Mittag von den anderen russischen Schiffen erkannt.

Sehr bald war auch das Kräfteverhältnis bekannt. Das türkische Geschwader mit den Hauptkräften der Flotte bestand aus l6 Linienschiffen, 6 Fregatten, einigen Dutzend kleinerer Schiffe und hatte l5 000 Mann mit 1 430 Geschützen. Das vereinte russische Geschwader konnte dem nur 9 Linienschiffe, 3 Fregatten, l Bombardenschiff und einige kleinerer Schiffe entgegenstellen, die insgesamt über 820 Geschütze verfügten. Den Siegeswillen der russischen Seeleute konnte auch die zweifache Überlegenheit der Türken nicht brechen. Sie brannten vor Verlangen, ihre Kräfte mit dem stärkeren Feind zu messen und waren überzeugt davon, daß nicht die Stärke, sondern das Können entscheiden würde.

Die Türken bauten ihre Gefechtsordnung in zwei Linien auf, und zwar so, daß die Schiffe der zweiten Linie durch die Zwischenräume der ersten Linie schießen konnten. Somit konnten alle Schiffe gleichzeitig den Feind bekämpfen.

Oberbefehlshaber der russischen Land- und Seestreitkräfte im Gebiet der Inselgruppe war General A. G. Orlow. Er bestätigte den Vorschlag von Admiral Spiridow, den Feind unabhängig von seiner Stärke anzugreifen. Der Rat der Befehlshaber und Flaggoffiziere, der an Bord der *Tri Jerarcha* zusammentrat, plante folgenden Ablauf der Schlacht: Zuerst sollte die Vorausabteilung und ein Teil des Zentrums der türkischen Gefechtsordnung angegriffen werden, wobei Schiff gegen Schiff gekämpft werden sollte. Danach wollte man die anderen türkischen Schiffe angreifen. Um die Mittagszeit des 24. Juni 1770 näherten sich die russischen Schiffe dem Feind. Geschützdonner ertönte, die Türken eröffneten das Feuer. Die Russen erwiderten jedoch das Feuer noch nicht und setzten kaltblütig ihren Kurs fort, bis sie auf die Distanz eines »Musketenschusses« (l Kabellänge = l85,2 m) an den Feind herangekommen waren. Unerwartet lief plötzlich die *Europa* von ihrer Position an der Spitze des Verbandes weg und reihte sich nach einer Steuerbordhalse hinter der *Rostislaw,* dem zweiten Schiff in der Linie, wieder in die Formation ein und setzte das Gefecht fort. Admiral Spiridow, der über dieses Manöver des Kommandanten der *Europa,* Kapitän l. Ranges F. A. Klokatschew, erzürnt war, lief mit der *Jewstafi* zur *Europa* und rief zum anderen Schiff hinüber: »Herr Klokatschew! Ich gratuliere Ihnen zum Matrosen!« Damit beschuldigte er den Kommandanten der *Europa* der Feigheit vor dem Feind. Wie sich später herausstellte, war dieser Vorwurf unberechtigt, da das Manöver durch Beschädigung des Schiffes und der Gefechtslage bedingt war. Aber im weiteren Verlauf der Schlacht zeichneten sich der Kommandant und die Besatzung durch Tapferkeit aus.

Drei feindliche Schiffe konzentrierten jetzt ihr Feuer auf das Flaggschiff des russischen Geschwaders, aber der Kommandant der *Jewstafi* befahl, das Feuer nicht zu beantworten. Er nähérte sich dem türkischen Flaggschiff *Real-Mustafa* bis auf die Distanz eines Pistolenschusses und feuerte eine volle Breitseite auf das feindliche Schiff. Admiral Spiridow, der sich auf der *Jewstafi* befand, spornte durch sein Beispiel an Mut die Besatzung an. Der Gefahr trotzend schritt er, den Degen in der Hand, auf dem Oberdeck und gab seine Anwei-




Es solle diese unüberwindliche türckische Flotte des Captain Bassa u. Gutzer-Bay sehr gelitten haben, days von allen beide kaum 7 Schiffe entkomen u. wen gleich bey der ersten mit den Gutzer-Bay 6 von den Russen in Grund gebohrt, und erobert worden. Bey der 2ten u. eine die türckische Haupt Flotte des Captain Bassa betroffen und darauf erfolgten Sturm 6 Schiffe zu schanden gemacht, wobey die Russen auch 2 Schiffe verlohren. Nachdeme die türckische u. nunmehro vereinigte Haupt-Flotte bey der Insel Samo sich wieder hergestellt und nach Morea seegen wollte, wurde solche bey Andros, am 17 Jul. zum 3tenmal von den Russen attaquirt in die Flucht, geschlagen und bis nach Napoli di Romania verfolgt und daselbst zum 4tenmal attaquirt. In der 3ten action solle der Contre-Admiral Elphinston, ein gebohrner Engelländer, sich sehr distinguirt haben, welcher mit 4 seiner Kriegsschiffen 10 türckische Schiffe in die Flucht geschlagen u. 2 in Grund gebohrt hat. Die andern sind von dem Admiral Spiritoff verfolgt u. ruinirt worden, so dass jetzo die Russe in dem Archipelago den Meister spielen, und schon verschiedene ihrer Schiffe unweit den Dardanellen seyn sollen.

1) Russen. 2) Türken. 3) erobertes türckisches grosses Schiff u. 4) an in Brand gesteckten türckisches Schiff. 5) 2 in Grund gebohrte u. versinckende türckische Schiffe. 6) theils auf den Strand gejagte Schiff.

Die Seeschlacht bei Cesme 1770 (Gravüre)

sungen, und den Musikanten befahl er »spielen bis zum letzten Mann«. Die Kugeln von fünf türkischen Schiffen hatten das Mastwerk und die Segel der *Jewstafi* beschädigt und das Schiff manövrierunfähig gemacht – es trieb auf das brennende türkische Flaggschiff zu.

Es ertönte das russische »Urah!« – Matrosen und Offiziere stürzten sich auf das Deck der *Real-Mustafa* zum Nahkampf mit den Türken. Der brennende Großmast des türkischen Schiffes stürzte auf das Deck der *Jewstafi,* und brennende Mastteile fielen in die Pulverkammer. Da das Schiff nicht mehr zu retten war, setzte Admiral Spiridow seine Flagge auf der *Tri Swjatitelja.*

Nach kurzer Zeit flogen die beiden brennenden Schiffe, zuerst die *Jewstafi* und dann die *Real-Mustafa,* in die Luft.

Der Kommandant des Linienschiffes *Tri Jerarcha* – Konteradmiral S. K. Greig – lief das türkische Flaggschiff *Kapudan-Pascha* an, und das gleiche Manöver führte auch das Linienschiff *Swjatoi Januari* unter dem Befehl von Kapitän l. Ranges I. A. Borisow durch. Das türkische Flaggschiff hielt diesem Angriff der russischen Schiffe nicht stand, es hievte den Anker und lief aus dem Gefecht. Die Flucht ihres Flaggschiffes und die Explosion der *Real-Mustafa* löste unter den türkischen Schiffen eine Panik aus. Ein Schiff nach dem anderen lief überstürzt in die Bucht von Cesme ein – aber auslaufen aus ihr sollten sie nie wieder.

Am 25. Juni wurde auf dem Kriegsrat der Vorschlag Admiral Spiridows für die weiteren Kampfhandlungen bestätigt. Er sah vor, die türkische Flotte zu blockieren und dazu die Bucht zu verriegeln und, ohne dem Gegner eine Atempause zu gestatten, ihn durch die Artillerie sowie mit Feuer durch Brander zu vernichten. Im Gefechtsbefehl war dazu festgelegt: »Unsere Sache sollte so energisch durchgeführt werden, damit diese Flotte besiegt und vernichtet wird... Ohne dies werden wir hier in der Inselgruppe keine freie Hand für weitere Siege haben.« In der ersten Etappe des Gefechts sollte eine unter dem Befehl von Konteradmiral S. K. Greig stehende Schiffsabteilung eine besondere Aufgabe erfüllen. Dazu sollten die Linienschiffe *Rostislaw, Europa, Nje Tron Menja, Saratow* sowie 2 Fregatten, 1 Bombardenschiff und 4 Brander in der Nacht zum 26. Juni 1770 in die Bucht eindringen und einen Feuerüberfall auf die türkischen Schiffe durchführen. Diese Aufgabe wurde erfüllt. Die Bomben und Brandgeschosse trafen ihre Ziele. Ein Schiff in der Mitte der ersten türkischen Linie brannte, und wenig später

Die Seeschlacht bei Cesme am 26. Juni 1770 (Maler F. Hackert/Öl auf Leinwand)

griffen die Flammen auf ein danebenliegendes Schiff über.

Nach diesem Angriff kam die Zeit für den Angriff der Brander. Als Kommandanten der Brander hatten sich freiwillig gemeldet: Kapitänleutnant R. Dugdal, Kapitänleutnant F. Mekensi, Leutnant D. Iljin und Fähnrich W. Gagarin. Den größten Erfolg erzielte der Brander von Iljin. Durch ein überraschendes Manöver brachte er seinen Brander an ein mit 84 Geschützen bewaffnetes türkisches Linienschiff, vertäute es und setzte es in Brand. Dieser Erfolg war mit entscheidend für den Ausgang des Gefechts. Ein türkisches Schiff nach dem anderen explodierte. Die Bucht von Cesme glich einem feuerspeienden Vulkan.

Lange war die Bucht noch vom Feuerschein der brennenden Schiffe erleuchtet. Konteradmiral S. K. Greig schrieb darüber in sein Tagebuch: »Man kann sich unschwer den Schrecken vorstellen, aber nicht die Bestürzung und Verwirrung, die den Feind ergriff, ganze Besatzungen sprangen in Angst und Schrecken über Bord und stürzten sich ins Wasser.«

Bis zum Morgen hatte das Feuer seine Sache getan. Sein Opfer wurden 15 türkische Linienschiffe, 6 Fregatten und mehr als 40 kleinere Schiffe. Den russischen Seeleuten gelang es, das türkische Linienschiff *Rodos* und 5 Galeeren aus dem »Krater des Vulkans« herauszuschleppen. Die Türken verloren über 1000 Matrosen und Offiziere. Die russischen Verluste betrugen 11 Mann. Die an Schiffen und Geschützen weit unterlegene russische Flotte, deren Schiffe sich weit entfernt von den heimatlichen Küsten befanden, errang ihren größten Sieg und vernichtete die stärkste Flotte ihres Gegners. In seiner Einschätzung der Bedeutung des Sieges in der Seeschlacht bei Cesme schrieb Admiral Spiridow an das Admiralitäts-Kollegium: »...Ehre! Vom 25. auf den 26. habe ich die feindliche Kriegsflotte angegriffen, zerstückelt, zerschlagen, verbrannt, in den Himmel geschickt, versenkt und in Asche verwandelt... Aber wir selbst wurden auf dem gesamten Archipel die Herrschenden.«

Über die Siegesnachricht jubelte das ganze Volk. Zur Erinnerung daran wurde 1776 auf dem Großen See in Zarskoje Selo eine große Rostralsäule aufgestellt und in Sankt Petersburg die Cesmensker Kirche erbaut. Zur Ehre dieses Ereignisses schufen die russischen Künstler T. Iwanow und S. Judin eine Medaille, auf deren Rückseite die Seeschlacht dargestellt ist und die die Aufschrift trägt: »Sie gab es einmal«.

Der Sieg über die starke türkische Flotte, der durch ihre Zerschlagung an der Basis erfolgte, wurde durch die taktisch richtigen Handlungen des Admirals G. A. Spiridow errungen. Dazu gehörten insbesondere der unerwartete Nachtangriff, der Einsatz der Brander und Brandgeschosse, die unterschiedlichen Methoden der Gefechtsführung und das gute Zusammenwirken der Kräfte sowie die richtige Einschätzung der starken und schwachen Seiten der türkischen Gefechtsordnung. Diese Elemente bestimmten seine Angriffstaktik. Die Kunst des Flottenführers, gepaart mit dem Mut und den hervorragenden Kampfeigenschaften der russischen Matrosen, führten die russische Flotte zum Sieg, der den gesamten Verlauf des russisch-türkischen Krieges von 1768–1774 bestimmte.

# *Der Suworow der Marine*

Im ehemaligen Tambowsker Gouvernement wurde im Dorf Alexejewka ein im strengen Stil gehaltenes Denkmal aufgestellt. Es war eine Marmorsäule mit der Inschrift: »Hier ruhen die sterblichen Überreste Seiner Hohen Exzellenz und Hochverehrten Bojaren, der Flotte Admiral und Kavalier verschiedener russischer und ausländischer Orden Fjedor Fjedorowitsch Uschakow…«

Lange Zeit wurde angenommen, daß hier der große russische Flottenführer Fjedor Fjedorowitsch Uschakow, der keine einzige Seeschlacht verloren hatte, beerdigt worden war. Aber das war nicht so.

Die Wurzeln des Geschlechts der Uschakows reichen weit in die frühen Jahre Rußlands zurück. Sein Urahn war der regierende Fürst der Kasujschen Horde, Redega. Diesen Namen findet man in der Ahnentafel der Adelsgeschlechter des Allrussischen Imperiums. In dieser Ahnentafel findet sich eine Eintragung folgenden Inhalts: »Der Fürst der Kasujschen Horde Redega wurde in der Schlacht vom Großfürsten Wladimir Mstislawowitsch getötet. Die Söhne von Redega wurden auf die Namen Juri und Roman getauft. Der Großfürst gab Roman Redegitsch seine Tochter zur Frau, und sein Ururenkel Grigori Slipoi (der Blinde) hatte einen Sohn mit Namen Uschak. Die Nachkommen seines Geschlechts waren die Uschakows. Nemir Jurjew, Sohn des Uschakow, war 1577 in der Stadt Bulsuk Statthalter. Dmitri Kalinin, Sohn des Uschakow, war 1622 und in anderen Jahren Verwalter der Feudalsteuern. Gleichermaßen waren auch andere aus dem Geschlecht der Uschakows im Dienst der russischen Krone als Gouverneur, Statthalter und in anderen bedeutenden Rängen und wurden von den Herrschern belohnt mit Gütern und Ehrungen sowie mit dem Wohlwollen der Monarchen. All dies wird bezeugt durch Auskünfte des Rang-Archivs, des Kollegiums für Auswärtige Angelegenheiten, des Moskauer Archivs und der Ahnentafel der Uschakows.«

Im Laufe der Jahre verarmte der Zweig der Uschakows, zu dem der Admiral gehörte, und seine Urgroßväter gehörten schon nicht mehr zu den »reichen Bojaren«, sondern zum armen Landadel. Aus den Dokumenten des Zentralen Staatlichen Geschichtsarchivs geht hervor, daß den Uschakows die kleine Siedlung Burnakowo mit drei Dörfern im Kreis Romanowsk gehörte. In dieser Siedlung wurde 1750 Fjedor Uschakow geboren und hat dort mit den Brüdern Gawril, Stepan und Iwan sowie mit der Schwester Darja seine Kindheit verbracht.

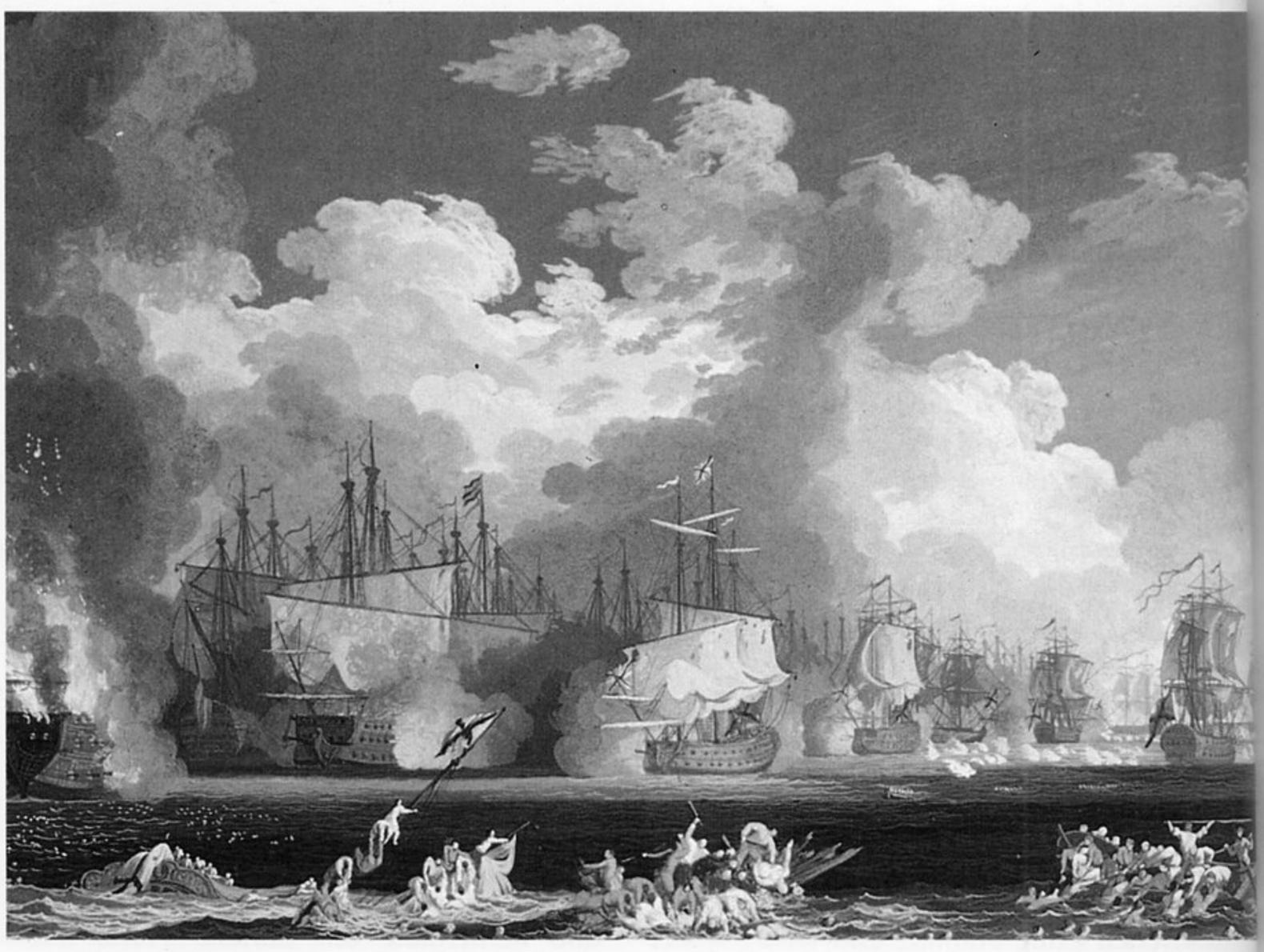
Bereits 1761 hatte Fjedor Uschakow gebeichtet, daß er »die russische Grammatik beherrsche und schreiben kann…« und den Wunsch geäußert, im Marine-Kadetten-Korps ausgebildet zu werden.

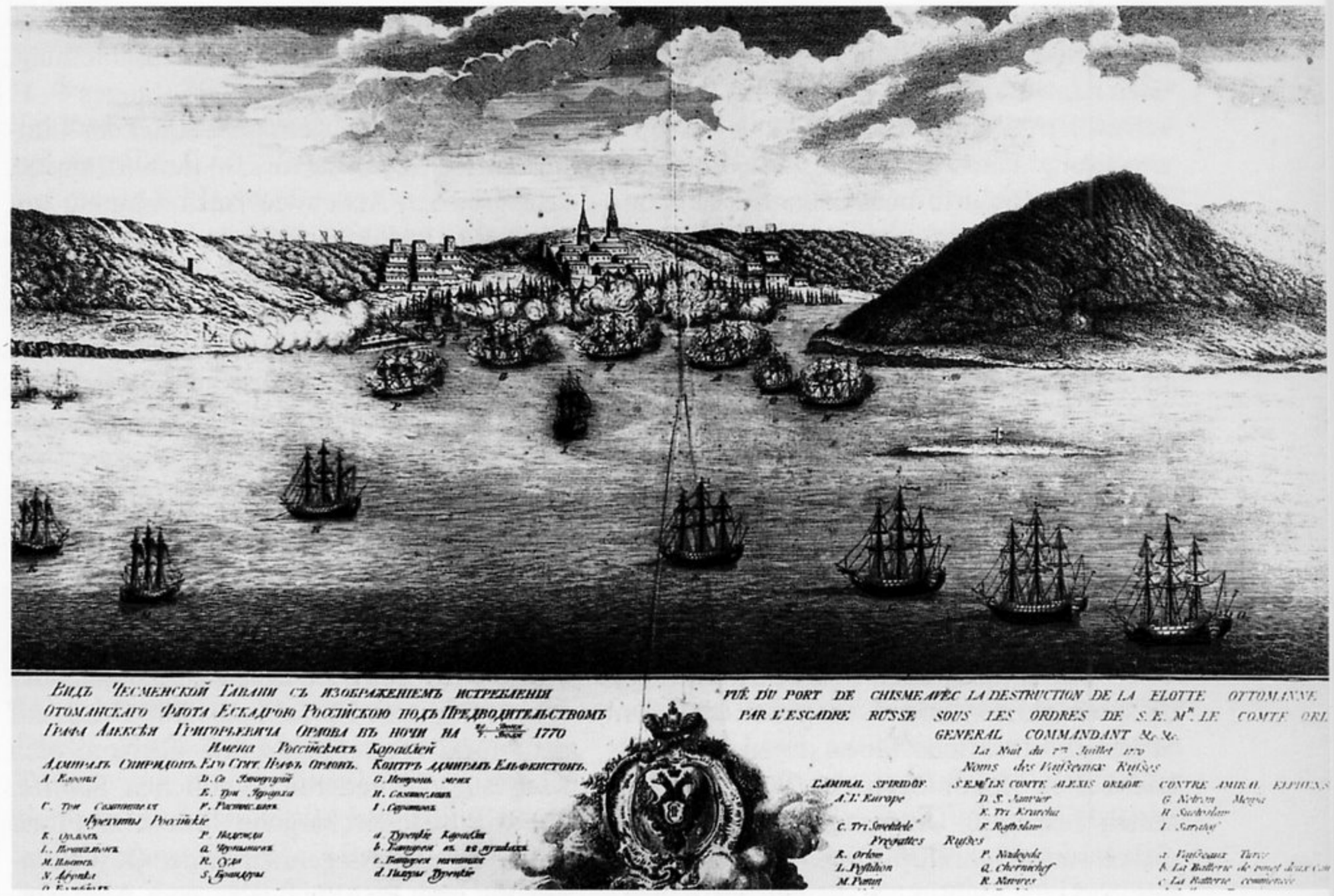
Mit sechzehn Jahren trat Uschakow in Sankt Petersburg in das Marine-Kadetten-Korps ein und beendete dort 1766 erfolgreich seine Ausbildung. Die Offizierslaufbahn begann Uschakow im Baltikum. Im Jahre 1768 wurde er zur Asowschen Flotte versetzt. Hier brauchte er nicht zu kämpfen, sondern mußte auf dem Don Schiffbauholz vom Norden nach Taganrog transportieren. Die ersten Schiffe, auf denen er diente, waren halbzerfallene, gebrechliche Kähne. Davon hatte der junge Uschakow im Kadetten-Korps nicht geträumt. Daran konnte man jedoch nichts ändern – die Schiffe und den Dienst konnte er sich nicht selbst aussuchen. Uschakow verzweifelte nicht. Die Anfangsschwierigkeiten seines Dienstes überwand er dank seines kühlen Verstandes, seiner Hartnäckigkeit und einer hervorragenden körperlichen Verfassung. Nach einer Dienstzeit am Schwarzen Meer kam er abermals an die Ostsee. Hier gab es nur den üblichen ruhigen Dienst und Auslandsfahrten, alles keine Aufgaben, die Uschakow gefallen konnten. Ihn zog es zu einem bewegten Leben, und bald sollte er es geschafft haben. Die Schwarzmeer-Flotte, in der Uschakow abermals einen Dienstposten erhielt, wurde sein Schicksal. Hier sollte er Ruhm und Ehre ernten und Freude empfinden über seine errungenen Siege.

Auf den fähigen, energischen und eigenwilligen Offizier wurde bald G. A. Potjomkin, der Organisator des Aufbaus der Schwarzmeer-Flotte, aufmerksam. Grigori Alexandrowitsch Potjomkin (1739–1791) war Diplomat, Staatsmann, Generalfeldmarschall (1784). Sein Verdienst war die Vereinigung der Krim mit Rußland im Jahre 1783, wofür er den höchsten Fürstentitel erhielt und sich »durchlauchtigster Fürst von Taurien« nennen durfte. 1784 wurde er zum Präsidenten des Kriegs-Kollegiums ernannt. Potjomkin stand in der Gunst von Jekaterina II. Vom Schicksal verwöhnt, hatte er sich auf die höchsten Stufen der Macht emporgeschwungen. Bei Hofe schätzte man seine Weitsicht als Staatsmann und Militär, auch wenn er oftmals die Launen eines Spießbürgers zeigte. Wie dem auch sei, gerade diesem Mann war die Schwarzmeer-Flotte und der talentierte Flottenführer Uschakow sehr viel schuldig.

Es war nicht einfach, sich zu erkühnen, bei Jekaterina II. Geldmittel anzufordern, die für den Aufbau einer weit vom Zentrum des Landes entfernten Flotte benötigt wur-

Die Seeschlacht bei Chios am 24. Juni 1770 (Maler F. Hackert)






Aufstellung der Schiffe
in der Seeschlacht bei Cesme

den. Alle Zweifel der Zarin wichen jedoch, nachdem sie 1787 die Krim besucht hatte. Potjomkin, als großer Meister für die Ausrichtung von Feierlichkeiten bekannt, schaffte es in kurzer Zeit, eine blendende Vorführung neugebauter Schiffe zu organisieren, so daß die gestrenge Zarin die verausgabten Gelder nicht bereute und weitere Mittel zur Verfügung stellte. So öffneten sich die Kassen für die Verwirklichung der Pläne ihres Gehilfen.

Potjomkin scheute sich nicht, gegen bestehende Normen und Regeln zu handeln. Ihm gehört der Verdienst, die Dienstorganisation der russischen Truppen verbessert zu haben. So findet man in den »Aufzeichnungen des Fürsten G. A. Potjomkin von Taurien über die Uniformen und Bewaffnung der Truppen« eine Wiedergabe seiner fortschrittlichen Ansichten auch über den Zustand der Armee und die Erhöhung ihrer Gefechtsbereitschaft. Er schrieb dazu: »Als man in Rußland die reguläre Armee aufbaute, nahm man dazu ausländische Offiziere mit der Kleinigkeitskrämerei der damaligen Zeit. Für unsere Menschen, die noch nicht einmal die Preise für die militärische Ausrüstung kannten, war alles heilig und irgendwie geheimnisvoll. Ihnen schien es, daß alles Reguläre nur in Zöpfen, Hüten, Klappen, Stulpen und Gewehrgriffen u. ä. besteht. Indem sie sich mit diesen Nichtigkeiten beschäftigten, haben sie bis heute noch nicht die notwendigsten Dinge und Übungen begriffen, und was die Verwendbarkeit des Gewehrs betrifft, so ist dessen äußerer Glanz wichtiger als seine Funktionsfähigkeit, und das Schießen beherrschen sie immer noch nicht. Mit einem Wort gesagt, ist die Bekleidung und Ausrüstung der Truppen so, daß man sich nichts schlechteres ausdenken kann zur Knechtung der Soldaten... Das Schöne in der militärischen Bekleidung besteht in der Ausgeglichenheit und Übereinstimmung der Sachen mit den an sie gestellten Anforderungen. Die Uniform muß eine Soldatenkleidung sein und keine Belastung; alles Stutzerhafte daran muß verschwinden, anderenfalls ist es eine Folge der Prunksucht, es erfordert viel Zeit, Kosten und Mühen, damit sich dies bei den Soldaten verändert.«

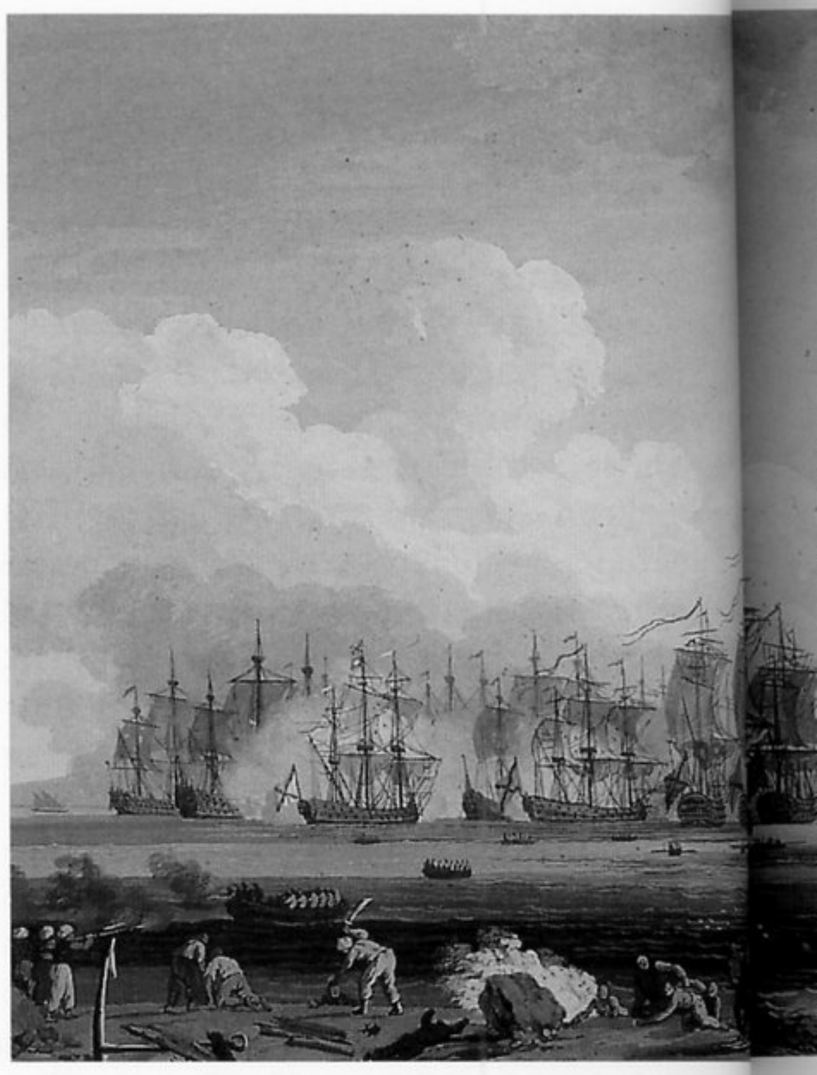
Diese Abschweifung vom Thema ist nicht zufällig. Die Ansichten über die Armee und Flotte, die Potjomkin vertrat, waren denen seiner engsten Gehilfen – Suworow und Uschakow – sehr nahe. Es ist anzunehmen, daß gerade diese Übereinstimmung der Ansichten in vielen Dingen auch bei Suworow und Uschakow neue, vorwärtsweisende Gedanken förderten.

Der Dienst Uschakows in der Schwarzmeer-Flotte war mit vielen Seefahrten verbunden. »Ich habe immer den Wunsch, mehr auf See als an Land zu sein« – sagte Uschakow. Auf See studierte er mit großem Interesse die reichen Kampferfahrungen der russischen Flotte, analysierte die Handlungen der Flottenführer, die Ursachen für den Mut und die Tapferkeit der einfachen Matrosen, mit denen er, wie er sich ausdrückte, »nicht nur an der eigenen Küste beruhigt sein kann, sondern auch die feindliche Küste beunruhigt«. Für den tatendurstigen, energischen Offizier war die damals in der Segelschiffs-Flotte vorherrschende Linientaktik, welche die Handlungen der Kommandanten einengte und jede Initiative im Gefecht unterdrückte, unzeitgemäß. Entsprechend dieser Taktik hatte die Flotte immer die gesamte Linie des Gegners anzugreifen. Dabei waren die Schiffe gezwungen, immer bestimmte Abstände in der Formation einzuhalten und das Feuer nur auf ein festgelegtes feindliches Schiff zu konzentrieren, ohne die Handlungen der anderen Schiffe zu beachten. Die Linientaktik verbot auch den Angriff auf zahlenmäßig überlegene Kräfte des Gegners, womit sich die russischen Seeleute nie abfinden konnten. Uschakow, der sich die Worte Peter I. »Halte dich nicht an eine Regel wie an eine undurchsichtige Wand, wenn darin eine Ordnung geschrieben steht, aber die Zeit und das Ereignis nicht« zu eigen machte, zerschlug die bestehenden Dogmen, ging kühn auf den Feind zu und vernichtete ihn.

Jede Schlacht, die Uschakow führte, war ein Lehrbeispiel für die entschiedene Abkehr von veralteten Ansichten über die Gefechtsführung, für Initiative und neue taktische Verfahren. In der beweglichen Angriffstaktik, die Uschakow entwickelt hatte, wurde zwar die Linie als eine mögliche Form in den Elementen der Gefechtsordnung nicht ausgeschlossen, aber gefördert wurde mit allen Mitteln die Initiative der Kommandanten der Schiffe. Entsprechend der Lage konnten sie manövrieren, eine neue Gefechtsordnung einnehmen, den Gegner in die Zange nehmen, seine Formation sprengen und dabei immer wieder und nachdrücklich den Feind angreifen. Am klarsten zeigte sich das schöpferische Talent Uschakows im Krieg mit der Türkei 1787–1791. Unter seinem Befehl errang die Schwarzmeer-Flotte viele hervorragende Siege, die, vom Standpunkt der damals vorherrschenden Seekriegsregeln für die Segelschiffs-Flotte, schwer zu erklären waren.

Vor Uschakow wurde die Flotte von einem sehr mittelmäßigen Konteradmiral geführt, der mehr um sein persönliches Wohlergehen besorgt war als um die Belange der Flotte. Das einzige, was über den ehemaligen Befehlshaber – Graf M. I. Woinowitsch – im Gedächtnis der Seeleute der Schwarzmeer-Flotte blieb, war die gräfli-

che Anlegestelle in Sewastopol, zu der er oft mit seinem Boot fuhr.
Gleich mit Beginn des Krieges mit der Türkei erhielt Woinowitsch folgende Kampfanweisung von Potjomkin: »Ich bestätige Ihnen, alle Schiffe und Fregatten zu sammeln, und sich zu bemühen, die Dinge durchzuführen, die man von Ihnen und der Ihrer Untergebenen Mut und Tapferkeit erwarten kann. Auch wenn alle fallen sollten, so muß man doch seine Unerschrockenheit zum Kampf und zur Verjagung des Feindes beweisen. Wo immer Sie auch die Flotte der Türken sehen sollten, greifen Sie an, koste es was es wolle, selbst wenn alles verlorengeht.«
In Erfüllung der Anweisung des durchlauchtigsten Fürsten lief am 3l. August 1787 das Geschwader Woinowitschs mit 3 Linienschiffen und 7 Fregatten aus, um in See die türkische Flotte zu suchen. Die laienhaften Handlungen des Befehlshabers hätten fast zum Untergang des gesamten Geschwaders geführt. Ohne den Sinn seiner Aufgabe richtig verstanden zu haben, ohne vorhergehende Aufklärung und ohne Beachtung der Besonderheiten der Herbststürme im betreffenden Seegebiet, bemühte sich der Graf Woinowitsch, möglichst schnell den Feind aufzuspüren. Zu groß war sein Verlangen, den Sieg über die Andersgläubigen zu vermelden. Aber das Schicksal wollte es anders. Am 8. September geriet das Geschwader bei Kap Kaliakra in einen schweren Sturm, der 5 Tage anhielt. Die Folgen des Sturrns waren furchtbar. Die Fregatte *Krim* war verschollen, das halbgesunkene Linienschiff *Maria Magdalina* wurde mit schweren Beschädigungen an den Masten und am Ruder in den Bosporus getrieben und von den Türken aufgebracht. Wie durch ein Wunder entging Woinowitschs Flaggschiff dem Untergang. Aufopfernd kämpften mit den Naturgewalten auch die Matrosen des von Uschakow befehligten Linienschiffes *Swjatoi Pawel.* Dank seiner Kaltblütigkeit und seemännischen Erfahrungen rettete er sein Schiff und die Besatzung. Das vom Sturm zerschlagene Geschwader kehrte nach Sewastopol zurück. Alle mußten jetzt, ohne Ausnahme, die Sturmschäden beseitigen und die Schiffe für ein neues Auslaufen vorbereiten.
Die erste Schlacht, in der Uschakow sich als überdurchschnittlicher Taktiker beweisen konnte, wurde am 3. Juli l788 bei der Insel Fidonisi (Smeiny) geschlagen. Die türkische Flotte, in erdrückender Übermacht und mit achterlichem Wind laufend, schuf eine ungünstige Lage für die russischen Schiffe. Der Befehlshaber der türkischen Flotte, Kapudan-Pascha Eski-Hassan, begann die russische Vorausabteilung, die vom Kapitän des Brigade-Ranges F. F. Uschakow – dem Kommandanten des Linienschiffes *Swjatoi Pawel* – geführt wurde, anzugreifen. Aber wie auch immer, mit List und Hartnäckigkeit, der türkische Befehlshaber seine Angriffe versuchte, sie waren erfolglos. Indem sie dem Manöver des Gegners zuvorkamen, liefen 2 russische Linienschiffe und 10 Fregatten zum Gefecht mit l7 Linienschiffen und 8 Fregatten des Gegners. Den Russen gelang es, die an der Spitze laufenden türkischen Schiffe aus der Windrichtung zu umgehen, anzugreifen und von beiden Seiten zu beschießen. Im Ergebnis des starken und gut liegenden Beschusses erhielt das türkische Flaggschiff schwere Beschädigungen und schied aus dem Gefecht aus. Die Panik auf dem türkischen Flaggschiff übertrug sich auch auf die anderen feindlichen Schiffe. Die stark angeschlagene türkische Flotte nutzte ihre Überlegenheit in der Geschwindigkeit und entfernte sich vom Schlachtfeld.
Die Schlacht bei der Insel Fidonisi war die erste Feuertaufe des Sewastopoler Geschwaders, das zum Kern der jungen Schwarzmeer-Flotte wurde. Der Erfolg ist besonders auf die beispiellose Tapferkeit und den hervorragenden Ausbildungsstand der russischen Seeleute zurückzuführen. Zur Einschätzung seiner Untergebenen im Gefecht schrieb Uschakow: »Ich wundere mich selbst über die Geschicklichkeit und Tapferkeit meiner Leute. Sie schossen auf die feindlichen Schiffe nicht oft, aber mit solcher Routine, daß es fast so aussah, als ob jeder das Schießen mit der Maßgabe durchführte, daß ja kein Schuß verlorengeht.«
Für die Matrosen gab Uschakow selbst ein Beispiel, indem er unter Nichtbeachtung der Regeln der formalen Linientaktik in das Gefecht mit einem überlegenen Gegner eintrat und ihn angriff. Uschakow hatte für die eigene Praxis immer das Sprichwort bereit: »Feinde zählt man nicht, man schlägt sie.« Nach der Niederlage bei Fidonisi wurden die Türken vorsichtiger gegenüber ihren nördlichen Nachbarn. Sie sahen in der heranwachsenden russischen Flotte einen ernsthaften Konkurrenten auf See.
Im Jahre 1789 wurde Konteradmiral F. F. Uschakow zum Befehlshaber des Sewastopoler Geschwaders ernannt, und am l4. März 1790 wurde er Befehlshaber der Schwarzmeer-Flotte.
Vom l6. Mai bis 5. Juni l790 sollte das Geschwader Uschakows an den gegnerischen Küsten kreuzen. Die Türken wichen jedoch



schon von weitem dem russischen Geschwader aus und vermieden ein Gefecht. Uschakow suchte weiter – und hatte Erfolg. Von einem Beobachtungsposten an der Krimküste kam die Meldung, daß die türkische Flotte nicht weit von Sewastopol und Balaklawa mit Ostkurs vorbeilief. Die Absicht des Feindes war unschwer zu erraten – die Flotte folgte ihren Truppen und wollte Landetruppen an der Küste absetzen. Uschakow entschloß sich, die Türken bei Kap Takil, ca. 20–25 Meilen von der Straße von Kertsch entfernt, abzufangen, d. h. auf der wahrscheinlichen Bewegungsrichtung des Gegners. Der Admiral hatte sich nicht geirrt. Am 8. Juli 1790 erschien gegen 10 Uhr vormittags das türkische Geschwader am Horizont. Es bestand aus 10 Linienschiffen, 8 Fregatten und 36 Hilfsschiffen (in dieser Zeit wurden noch 5 Schiffe mit 46–50 Geschützen als Linienschiffe bezeichnet, die später als Fregatten eingestuft wurden).
Das russische Geschwader hievte die Anker und verstieß damit abermals gegen die Regeln der Taktik, die vorschrieben, das Gefecht vor Anker liegend zu führen. Die Türken griffen die Schiffe der russischen Vorausabteilung an, die der Brigadier G. K. Golenkin befehligte – und wurden abgeschlagen. Nachdem sie Verstärkung erhalten hatten, versuchten sie einen neuen Angriff. Bei diesem Gefecht wendete Uschakow abermals eine neue Taktik an. Er griff den Gegner entschlossen an, näherte sich ihm auf kürzeste Distanz und konzentrierte das Feuer auf das türkische Flaggschiff. Von Interesse ist hierbei aus taktischer Sicht der Entschluß, während des

Szene aus der Seeschlacht bei Cesme
(Maler F. Hackert)

Gefechts die Fregatten in Reserve zu halten und sich vorrangig auf die Linienschiffe zu stützen. Durch kluge Manöver und konzentriertes Feuer erhielten die türkischen Schiffe Beschädigungen und mußten abdrehen. Die Anlandung der Truppen war verhindert worden. Abermals hatten die Russen gesiegt.

Siebzehn Tage später hatte Uschakow sein Geschwader verstärkt und lief erneut aus ins Schwarze Meer. Am 28. August sichtete er am Morgen gegen 6 Uhr zwischen Tendra und Hadschibejem (Odessa) vor Anker liegende türkische Schiffe. Ungeachtet der zahlenmäßigen Überlegenheit der Türken griff Uschakow an und hatte wieder Erfolg. Bei der Verfolgung des Gegners drängte er zwei beschädigte türkische Schiffe von ihren Hauptkräften ab. Eines der Schiffe, die *Meleki-Bachri,* wurde aufgebracht, und das zweite Schiff, es war das Flaggschiff *Kapudanije,* wurde in Brand geschossen und explodierte später. Im weiteren verloren die Türken noch ein Linienschiff und einige kleinere Schiffe. Insgesamt betrugen ihre Verluste an Personal über zweitausend Mann, die Russen verloren 21 Gefallene und hatten 25 Verwundete .

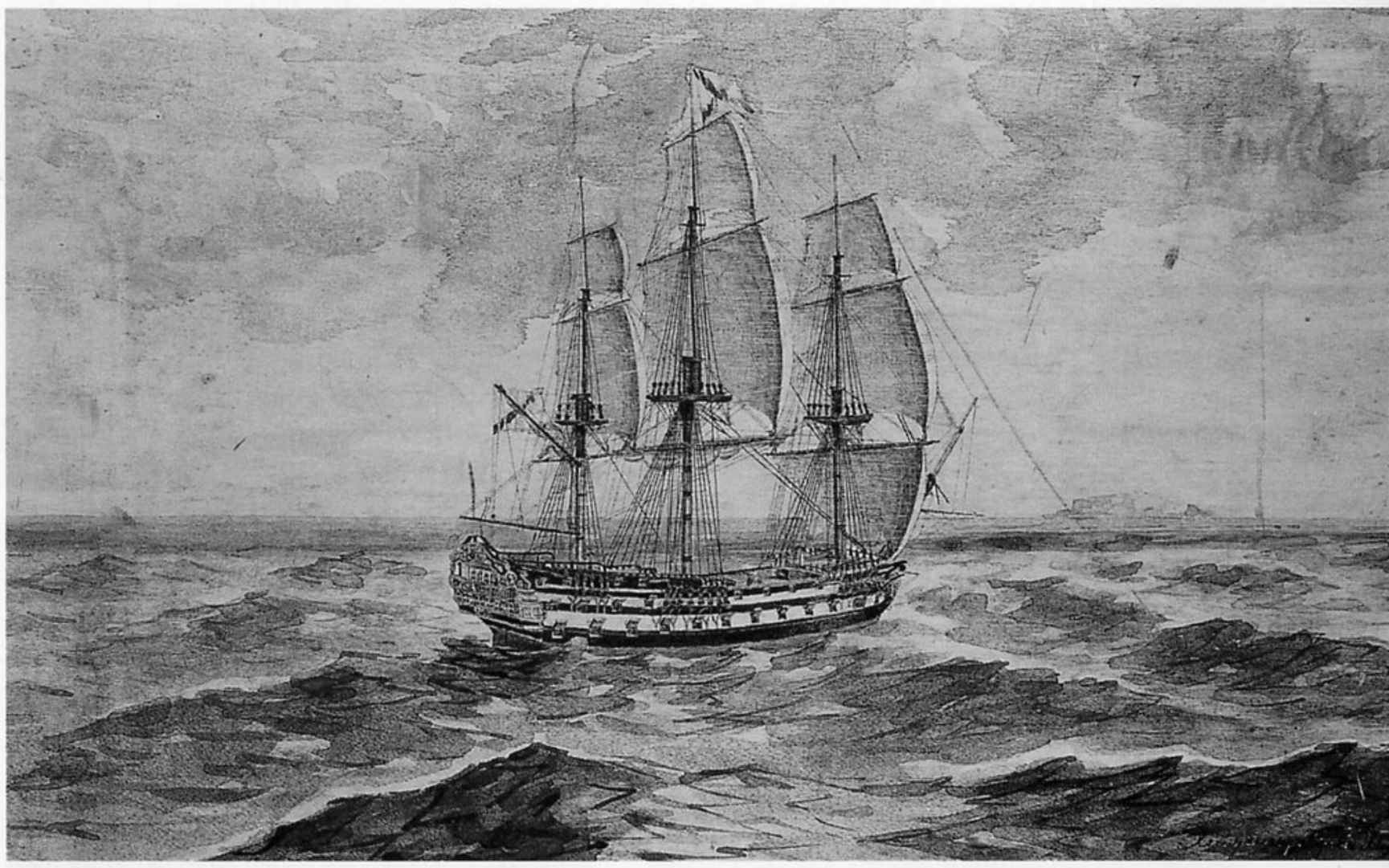
Der Feldzug des Jahres 1791 brachte den Russen weitere Erfolge auf See im Krieg mit der Türkei. Die russische Regierung wollte den Krieg beenden, aber die Türken schoben die Friedensverhandlungen immer weiter hinaus. Trotzdem sie an Land viele Niederlagen hinnehmen mußten und die Initiative verloren hatten, rechneten sie noch mit Erfolgen ihrer Flottenkräfte. Jedoch verloren sie bald auch ihren letzten Trumpf, und dies geschah am 31. Juli 1791 bei Kap Kaliakra.

An dieser Schlacht, die den russisch-türkischen Krieg beendete, nahmen von russischer Seite 16 Linienschiffe, 2 Fregatten, 2 Bombardenschiffe und 19 Hilfsschiffe teil. Die türkische Flotte schickte 18 Linienschiffe, 17 Fregatten und 43 kleinere Kriegsschiffe in die Schlacht. Auch dieses Mal wollte Uschakow nicht vor der Schlacht ausweichen.

Das türkische Geschwader unter dem Befehl von Kapudan-Pascha Husain lag im Schutz der Küstenbatterien. Uschakow griff so wie bei Tendra, ohne Umformierung in die Gefechtsformation, aus der Marschformation heraus die Türken an. Durch geschickte Manöver drängte er die Türken von ihren Küstenbatterien ab. Da sich ein Teil der türkischen Schiffsbesatzungen zum Fest des »Bairam« an Land befanden, brach Panik aus. In dem entstandenen Durcheinander kappten sie die Leinen und Anker, setzten die Segel und versuchten auszuweichen. Das russische Geschwader näherte sich in drei Kolonnen und unter dem Geschoßhagel der Küstenbatterien. Es gelang den Schiffen Uschakows, die günstigere Luvseite einzunehmen und den Gegner einzuholen. Die Schiffe formierten sich um und liefen in Kiellinie auf parallelem Kurs mit den türkischen Schiffen. Das Gefecht begann, über der See dröhnten die Salven von Hunderten Geschützen. Vizeadmiral Said-Ali, der Befehlshaber der türkischen Vorausabteilung, versuchte durch ein Manöver die Luvseite einzunehmen. Uschakow erkannte rechtzeitig die Absicht des Feindes. Er lief mit seinem Flaggschiff, der *Roshdestwo Christowo* aus der Gefechtsformation, lief um das türkische Flaggschiff und beschoß es aus allen Rohren, bis es aus dem Gefecht ausschied. Said-Ali, der seinem Sultan versprochen hatte, Uschakow in Ketten zur türkischen Hauptstadt zu bringen, mußte sich selbst vor dem drohenden Untergang retten – was ihm auch gelang. Schwere Beschädigungen im Mastwerk und in der Takelage erhielten auch andere Schiffe der türkischen Vorausabteilung. Der Gegner flüchtete in Panik.

In seiner Beschreibung der Schlacht schrieb Uschakow: »Unsere Flotte hatte die gesamte Linie mit den ersten und letzten Schiffen umrundet und führte mit großer Feuerkraft den Beschuß, um möglichst viel Mastwerk, Rahen und Segel zu beschädigen. Dies und die ungezählten Einschüsse in die Schiffskörper zwangen viele Schiffe zur Flucht und zum gegenseitigen Verstecken. So war die feindliche Flotte zu Beginn der Dunkelheit schon vollständig zerschlagen und flüchtete vor ihren Bedrängern in einem zusammengedrängten Haufen vor dem Wind laufend davon und zeigte uns ihr Heck; und unsere Flotte verringerte die Distanz, jagte sie und feuerte ununterbrochen mit den Buggeschützen – und wer konnte, auch mit der vollen Breitseite – auf sie. Besonders zerschlagen und be-

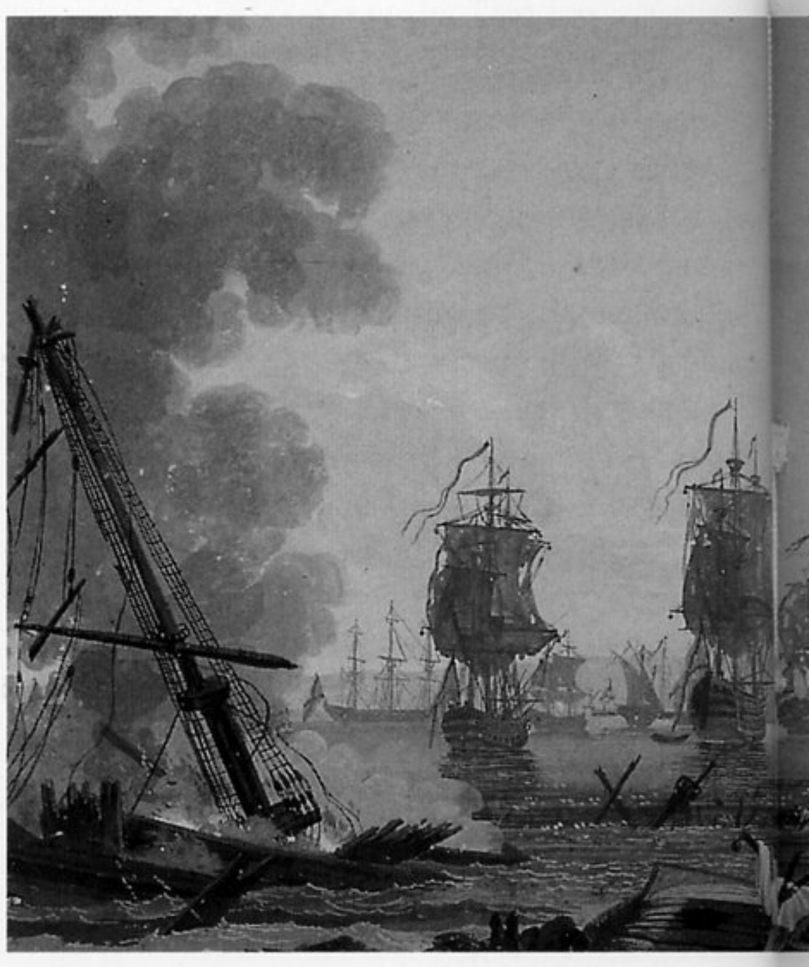
Das Flaggschiff *Jewstafi* des Admirals G. A. Spiridow
(Zeichnung auf Holz/Maler Leutnant Tipolt)



schädigt waren, mehr als alle anderen, die Schiffe der Paschas.«
Nach einem vierstündigen Gefecht war die türkische Flotte vollständig zerschlagen. Einige der beschossenen feindlichen Schiffe sanken infolge der erhaltenen Beschädigungen.
Der Sieg über den Feind wurde dank der von Uschakow angewendeten Taktik des Manövrierens errungen, deren wichtigste Merkmale der zielstrebige Angriff, der gezielte Hauptschlag auf das gegnerische Flaggschiff und der schnelle Übergang von der Marsch- in die Gefechtsordnung im Verlaufe der Schlacht waren. Der Schöpfer der neuen Angriffstaktik, Admiral Uschakow, verstand es, seine Kräfte der Lage entsprechend in Hauptkräfte und eine Reserve aufzuteilen. Er fand schnell die schwachen Stellen bei seinen Gegnern und setzte die Reserve zur Verstärkung des Angriffs in der entscheidenden Richtung ein. Er unterstützte die Initiative der Kommandanten, die in Abhängigkeit von der Lage handelten.
Die russischen Seeleute hatten in diesen und auch in den vorhergehenden Gefechten Mut und Tapferkeit bewiesen.
Der russische Sieg bei Kap Kaliakra beeinflußte die türkische Diplomatie zu Zugeständnissen und beschleunigte den Abschluß eines Friedensvertrages, der 1792 in Iasi von beiden Seiten unterschrieben wurde. Der Friedensvertrag von Iasi bestätigte den Anschluß der Krim und des Kuban an Rußland und legte die russisch-türkische Grenze am Dnestr fest. Für Rußland war dies ein wichtiger Zugewinn, an dem die russische Flotte bedeutenden Anteil hatte. Sie hatte sich unter der Führung des Admirals F. F. Uschakow den Ruhm der Unbesiegbarkeit erkämpft.

## *Umkämpftes Baltikum*

Ab Februar 1771 saß auf dem schwedischen Thron Gustav III. – ein Vetter der russischen Zarin Jekaterina II. – die darüber nicht sonderlich erfreut war. Sie kannte den Charakter ihres Vetters, dessen Ehrgeiz oft an unverantwortliches Abenteurertum grenzte. Ihre unangenehmen Vorahnungen sollten sich bald bewahrheiten. Nachdem Gustav III. seine Macht im Land gefestigt hatte, entschloß er sich, die im Krieg mit Rußland verlorene Seeherrschaft in der Ostsee wiederzuerlangen und die abgegebenen Provinzen zurückzuholen.
Der schwedische König wählte eine für ihn günstige Zeit des Kriegsbeginns aus. Seit neun Monaten befanden sich die Hauptkräfte der russischen Armee und Flotte im Süden des Landes und nahmen am Krieg gegen die Türkei teil. Gustav III. war seines Erfolges im Feldzug gegen den Nachbarstaat so sicher, daß er im Staatsrat verkündete: »Wenn der Erfolg unsere Waffen krönt, werde ich von den Denkmalen des russischen Hochmuts nur eins verschonen, das von Peter dem Großen, um darauf den Namen Gustav zu verewigen.«
Es wäre zu bemerken, daß der schwedische König für diese Erklärung gewisse Gründe hatte. Schon seit mehreren Jahren bereitete sich sein Land auf einen Krieg mit Rußland vor. Diese Vorbereitungen beinhalteten sogar die mögliche Prägung falscher russischer Gold- und Kupfermünzen. In den Kriegsvorbereitungen nahm einen breiten Raum die Verbesserung der Kampffähigkeit der Flotte ein. Gustav III. beabsichtigte, die Hauptkräfte der russischen Flotte im Finnischen Meerbusen zu zerschlagen, bei Oranienbaum oder Krasnaja Gorka 20 000 Mann anzulanden und Sankt Petersburg einzunehmen. Am 25. Mai 1788, noch vor der Kriegserklärung, entsandte er das Geschwader von General-Admiral Karl von Södermanland mit 16 Linienschiffen und 12 Fregatten aus Karlskrona zu Handlungen gegen die russische Flotte im Finnischen Meerbusen.
Einen Monat später übermittelte Gustav III. eine Note an Jekaterina II. mit folgenden Forderungen: Rückgabe aller Territorien, die Rußland nach den Verträgen von Nystad und Abo erhalten hatte, sowie Wiederherstellung der Grenze zwischen Schweden und Rußland entlang des Flusses Sestra, Entwaffnung der Ostsee-Flotte, Abschluß eines Friedensvertrages mit der Türkei und Übergabe der Halbinsel Krim an die Türkei.
Diesen Forderungen konnte Jekaterina II. selbstverständlich nicht zustimmen. Am 30. Juni erfolgte Rußlands Kriegserklärung an Schweden. An diesem Tage wurde ein Manifest der Zarin Jekaterina II. veröffentlicht, in dem zu lesen war: »Wen wundert nicht die Tücke, Gewalt und der Vertrauensbruch, der die bösartigen Handlungen des schwedischen Königs gegen Rußland begleitet? Als er in Schweden mit Gewalt die Bestimmungen außer Kraft setzte, die dem Senat und dem Volk die Unabhängigkeit sicherten und so seine Selbstherrschaft errichtete, haben wir bis jetzt noch nicht von dem Recht Gebrauch gemacht, dem zu widerstehen als eine Verletzung des feierlichen Versprechens, das im Traktat von Neustadt festgeschrieben war und in seiner Auslegung auch durch den letzten Vertrag von Abo bestätigt wurde; wir hatten erwartet, daß diese Geschehnisse das Wohl Schwedens nicht erschüttern würden.«
Am gleichen Tag wurde ein weiteres Manifest von Jekaterina II. unterschrieben. Darin war angewiesen: »...Hiermit befehlen wir unserer hiesigen Armee unter dem Befehl des Generals Graf Musin-Puschkin den in unser Gebiet eingefallenen Feinden entgegenzumarschieren und der Flotte unter dem Befehl von Admiral Greig gegen die schwedischen Seestreitkräfte zu handeln...«
Die russische Flotte unter dem Befehl von Admiral Greig bereitete sich zu dieser Zeit auf die Überfahrt ins Mittelmeer vor. Verständlicherweise wurde diese Überfahrt abgesetzt, und das in Eile zusammengestellte Geschwader lief in der Ostsee der schwedischen Flotte entgegen. Unter der Führung Greigs befanden sich 17 Linienschiffe, 8 Fregatten und 8 kleinere Schiffe mit insgesamt 1236 Geschützen bewaffnet. Die Besatzungen bestanden zur Hälfte aus Rekruten, die im Verlaufe von zwei Wochen aus den benachbarten Gouvernements eingezogen worden waren. Die größte Sorge des Admirals und der Kommandanten war die kurzfristige Ausbildung der Neueinberufenen in der Handhabung der Segel und der Geschütze. Viele Offiziere konnten feststellen, daß die Rekruten sich Mühe gaben,



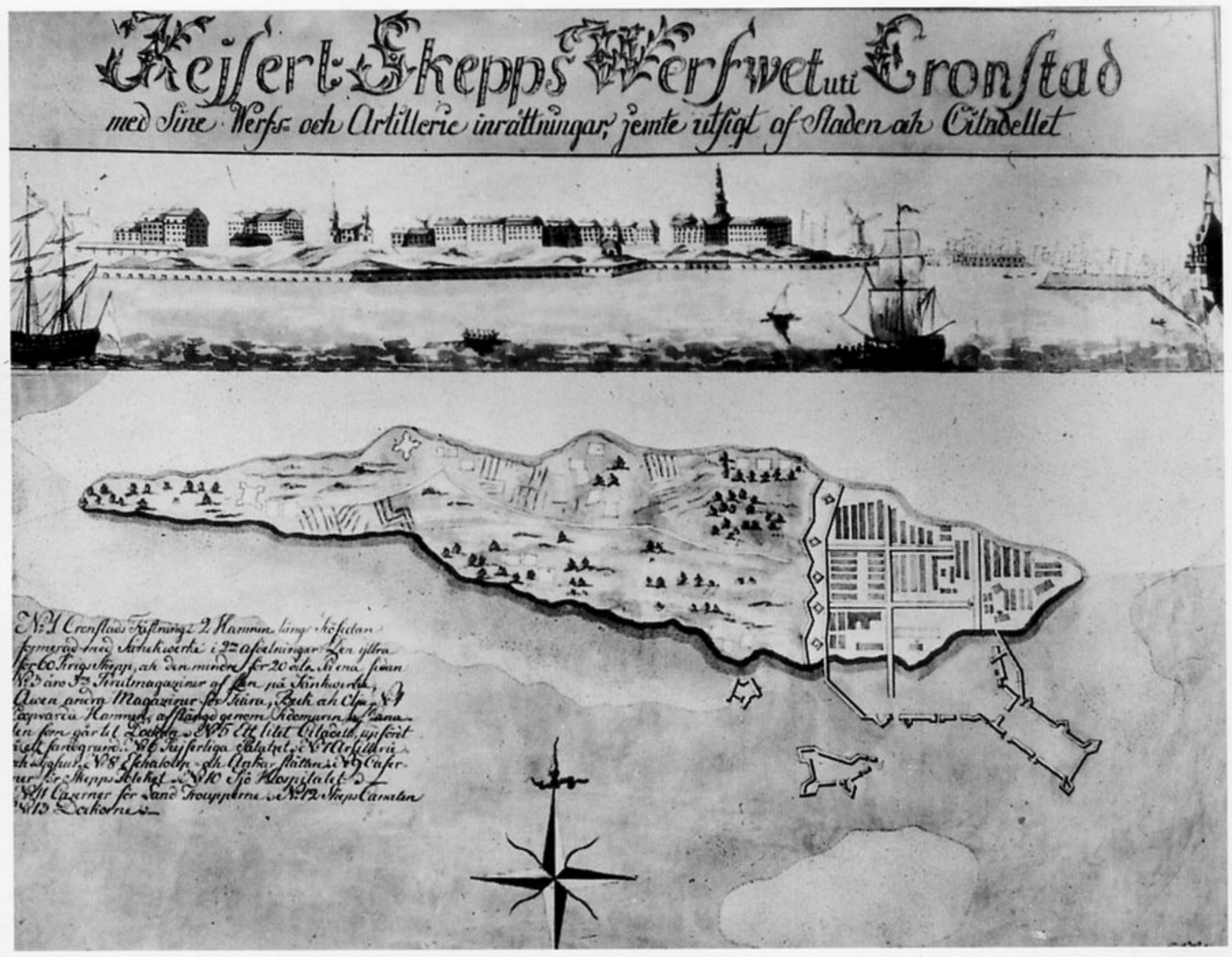
die für sie neuen Dinge zu begreifen. Sie verstanden, daß man sich nicht auf eine Parade vorbereitete, sondern für den Krieg, wo vieles von ihren Fähigkeiten und Fertigkeiten abhing.

Die schwedische Flotte bestand aus 15 Linienschiffen, 8 Fregatten und 8 kleinen Schiffen mit einer Bewaffnung von insgesamt 1336 Geschützen. Sie befand sich in einer günstigeren Lage als die russische Flotte. Die Besatzungen der Schiffe hatten eine längere Ausbildung auf die Kampfhandlungen durchlaufen, die Offiziere waren ausgebildet und wußten, wofür sie kämpfen sollten. Im Falle des Sieges erwarteten sie Ehrungen und Geldprämien. Ein jeder von ihnen erinnerte sich der Geleitworte ihres Königs: »Die russische Flotte suchen und bei erster Gelegenheit unter günstigen Bedingungen angreifen und dabei bis zum letzten Mann und bis zum letzten Blutstropfen kämpfen und keine Schlacht beenden, ohne gesiegt zu haben.«

Die Geschwader trafen am 3. Juli westlich der Insel Gogland aufeinander. Es war ein besonders stürmischer Tag. Die aus Richtung Sveaborg (Suomenlinna) anlaufenden schwedischen Schiffe formierten sich aus der Marschordnung um in die Gefechtsordnung. Auch Konteradmiral Greig gab die erforderlichen Befehle.

Gleich zu Beginn der Schlacht zeichnete sich das Schiff unter dem Befehl von T. G. Kosljaninow aus. Nach einem geglückten Manöver griff er initiativreich ein schwedisches Schiff an, das unter der Flagge eines Vizeadmirals lief.

Die Schlacht war erbittert und dauerte von 17 bis 22 Uhr. Durch die Luft flogen die Kugeln und zertrümmerten das Mastwerk, durchschlugen die Schiffswände und zer-

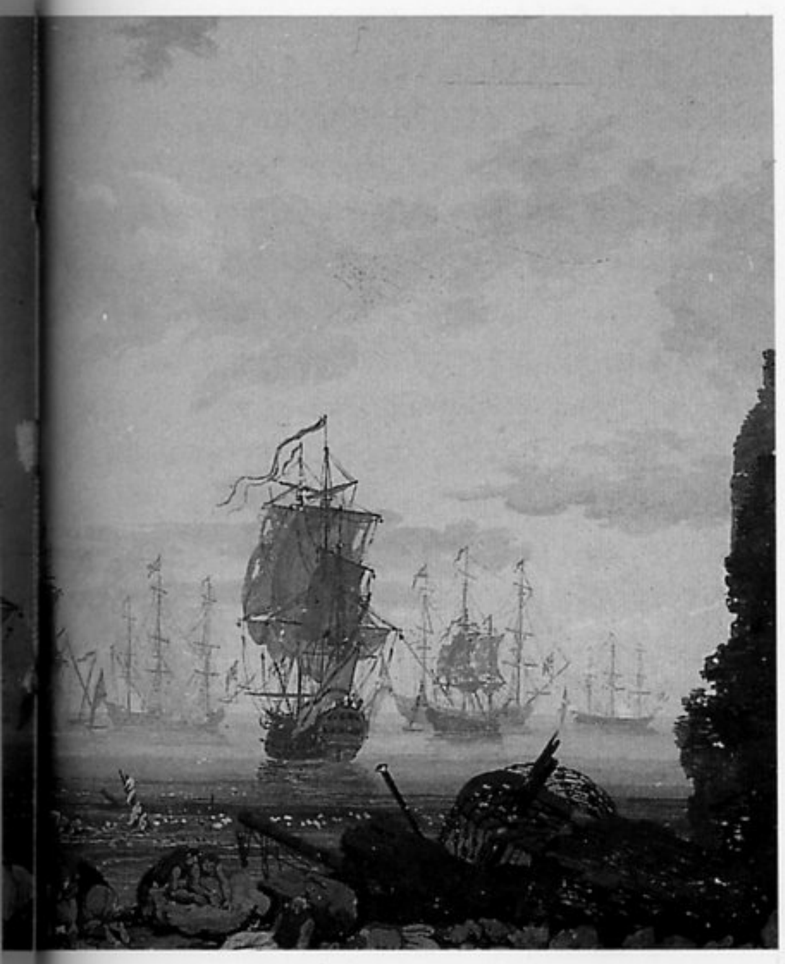



Plan der Insel Kotlin mit Kronstadt (1792)

fetzten die Segel. Beißender Rauch von brennendem Holz und Tauwerk umgab die Schiffe des Feindes. Gegen 10 Uhr am Abend erreichte die Schlacht ihren Höhepunkt. Der schwedische Vizeadmiral Wachmeister verlor die Nerven. Verzweifelt versuchte er, sich von den ihn bedrängenden russischen Schiffen zu lösen und befahl dann die Flagge zu streichen. Das mit 74 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Prinz Gustav* wurde eine Prise des russischen Geschwaders. Auch die Schweden konnten eine Beute machen – sie eroberten das mit 74 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Wladislaw,* das über 50 Treffer erhalten hatte. Es gibt eine Legende, die besagt, daß der schwedische König, als er 1777 in Rußland weilte, an der Kiellegung des Linienschiffes *Wladislaw* teilnahm. Schwedische Historiker sagen, daß er dabei gemeinsam mit der Zarin im Kiel des Schiffes Geld hinterlegte und gesagt hätte, »möglicherweise wird dieses Schiff einmal uns gehören«.

Es fällt heute schwer, sich mit der Meinung schwedischer Historiker und den Worten ihres Königs auseinanderzusetzen. Um so mehr, weil man hinter diesen Worten die Absicht erkennen kann, die Bedeutung der Seeschlacht bei Gogland überzubewerten. Von Interesse ist jedoch die Tatsache, daß die schwedische Flotte sich übereilt unter den Schutz der Geschütze der Festung Sveaborg zurückzog und damit das Gefechtsfeld verließ. Dieser Rückzug der schwedischen Flotte, der alle Pläne des Königs zunichte machte, wurde dem Volk als Triumph und außergewöhnlicher Sieg dargestellt, den man über den alten und starken Feind Schwedens errungen hatte und feiern sollte. In Sankt Petersburg feierte man ebenfalls den Sieg. Im Winterpalais wurde ein Gottesdienst abgehalten. Bei den Ehrungen verhielt sich die Zarin Jekaterina II. weise. Der Befehlshaber des Geschwaders, Konteradmiral S. K. Greig, wurde mit dem Orden des Heiligen Andreas und der Kommandant des Schiffes T. G. Kosljaninow mit dem Orden des Heiligen Georg ausgezeichnet. Mit hohen Auszeichnungen wurden auch andere Teilnehmer der Schlacht geehrt.

Die russische Öffentlichkeit war jedoch anfänglich nicht geneigt, den Erfolg der russischen Flotte anzuerkennen, und dies um so mehr, weil der ehrliche und unvoreingenommene Konteradmiral Greig in seiner Meldung an die Zarin die Feigheit von drei Kommandanten und die unentschlossene Handlung der Besatzung der *Wladislaw* erwähnt hatte – Faktoren, die im bekannten Maße den Ausgang der Schlacht beeinflußten. In dieser Meldung hatte Greig aber auch besonders lobend die Tapferkeit und das Draufgängertum der Offiziere und unteren Dienstgrade erwähnt, unter denen fast die Hälfte aus jungen Rekruten bestand und

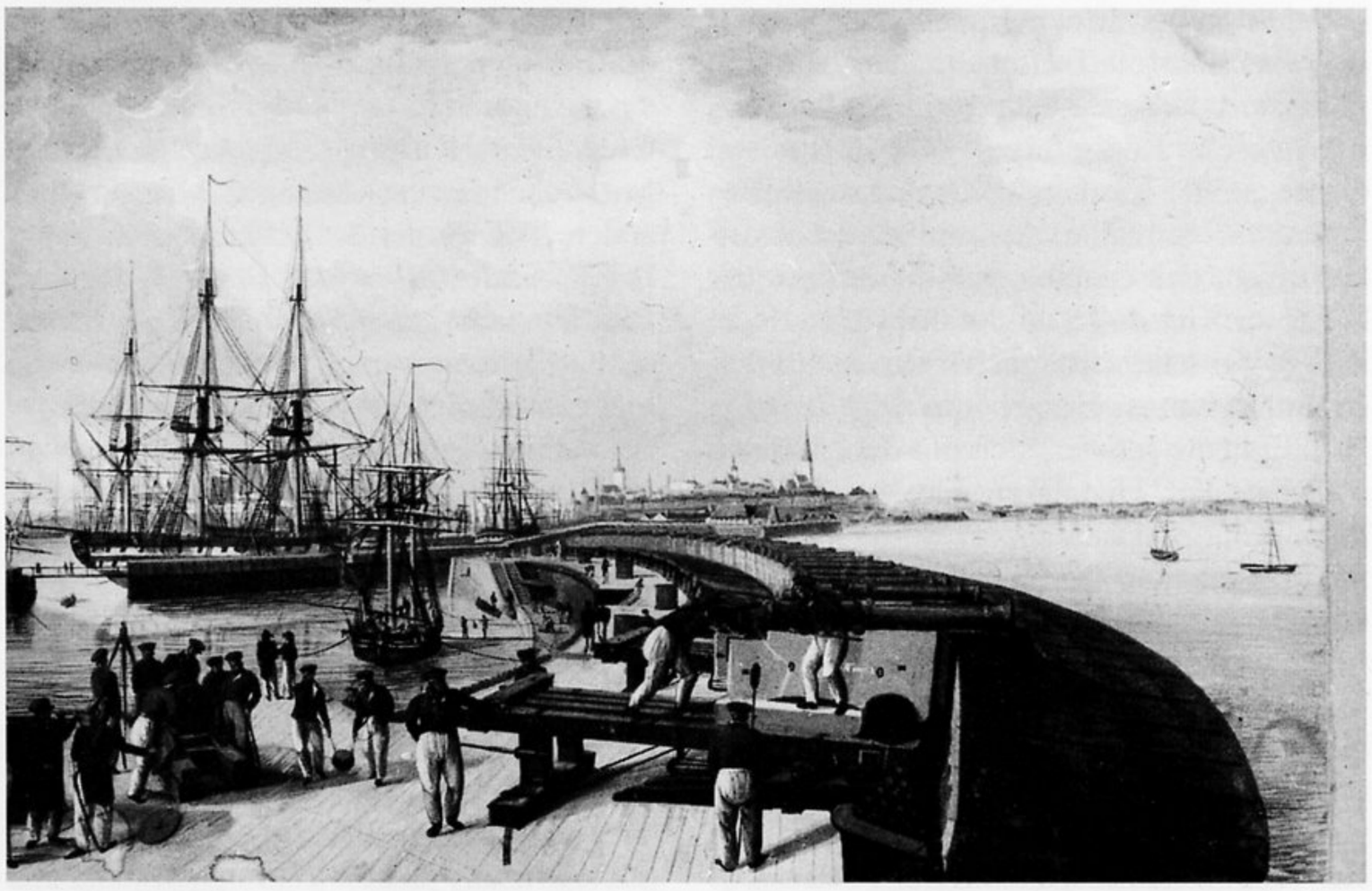


Episode aus dem russisch-türkischen Krieg von 1768–1774 (Gouachemalerei, F. Hackert)

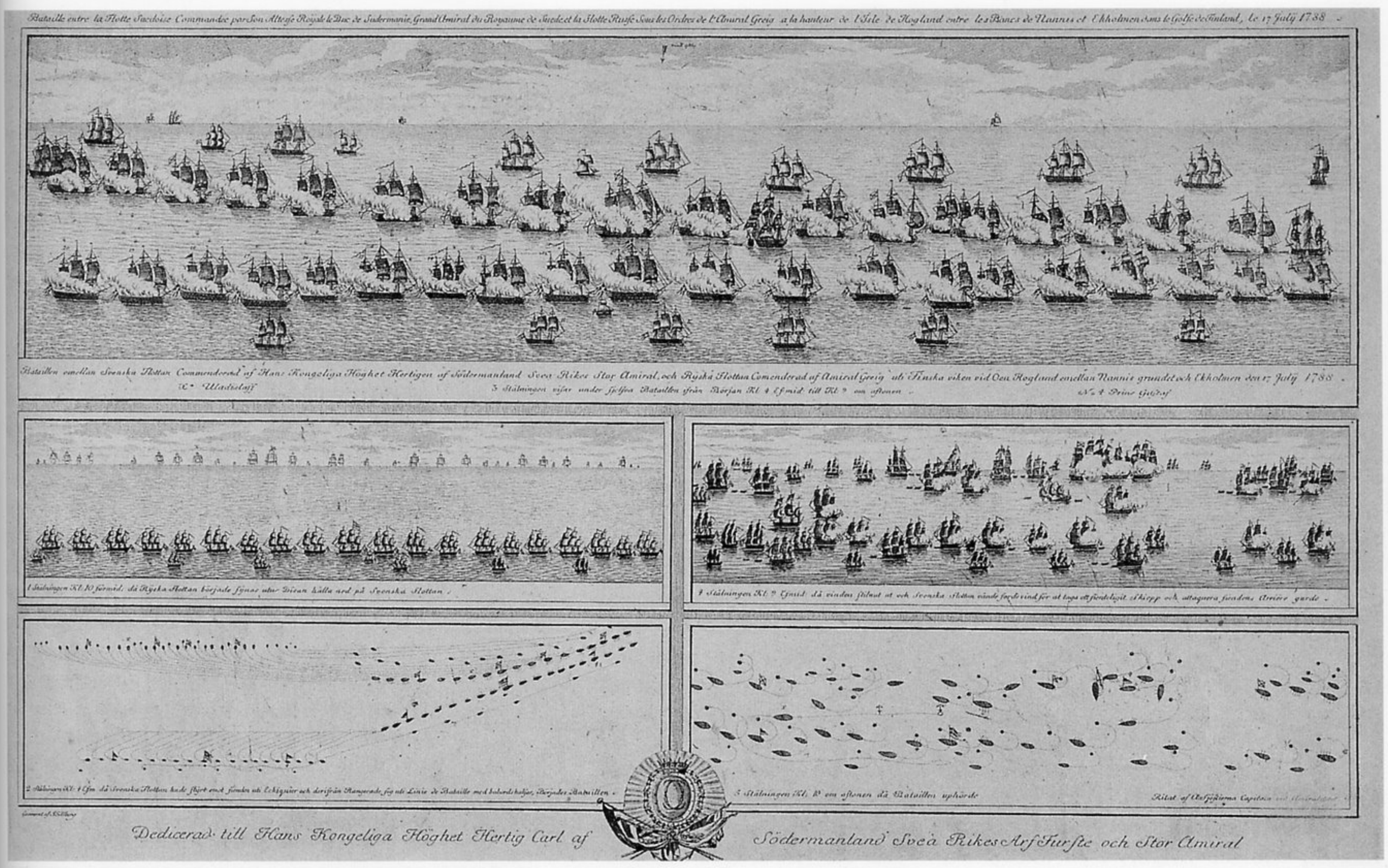
die mit der Marine wenig vertraut waren. »Ich habe noch keine Schlacht erlebt, in der von beiden Seiten so hartnäckig und ohne Unterbrechung gekämpft wurde« – so schrieb S. K. Greig.
Ohne Zweifel war diese Schlacht heiß und blutig. Auf einigen Schiffen zählte man bis zu 120 Treffer. Die Verluste der Russen betrugen: 349 Gefallene, 664 Verwundete und 754 Mann, die in Gefangenschaft gerieten. Die Verluste der Schweden sind nicht genau bekannt. Man kann aber, ausgehend von den Verlusten auf der *Prinz Gustav* (150 Gefallene und 539 Gefangene), annehmen, daß die schwedischen Verluste nicht geringer als die russischen Verluste waren.
Bei einer genauen Analyse der Seeschlacht bei Gogland und ihrer Ergebnisse kommt man zu der Schlußfolgerung, daß durch die aktiven Handlungen der russischen Flotte die Pläne des schwedischen Königs vereitelt wurden. Das Geschwader des Herzogs von Södermanland konnte weder die russischen Schiffe vernichten, noch nach Kronstadt und Sankt Petersburg durchbrechen, um Truppen anzulanden, es erlitt selbst schwere Verluste, die es von weiteren Handlungen abhielt.

# *Zum Schutz von Sankt Petersburg*

Auf der Ostsee gab es bis Mitte 1789 keine weiteren größeren Zusammenstöße der feindlichen Seiten. Die Chronik der Ereignisse aus dieser Zeit berichtet von unbedeutenden Episoden, die in keiner Weise auf den Verlauf des Krieges Einfluß hatten.
Der Feldzug des Jahres 1788 hatte den Schweden keinen Erfolg gebracht – sie hatten weder die russische Flotte vernichtet noch Sankt Petersburg eingenommen. Mit Beginn des Feldzuges 1789 hatte die russische Flotte auf der Ostsee die zahlenmäßige Überlegenheit erreicht. Sie konnte bereits 35 Linienschiffe gegen 21 schwedische Linienschiffe aufbieten. In dieser Zeit bewährte sich das mit 22 Geschützen bewaffnete Schiff *Merkuri* unter dem Befehl des Kapitänleutnants R. B. Crown, der am 29. April 1789 bei der Insel Bornholm kühn den mit 12 Geschützen bewaffneten Tender *Snapop* aufbrachte und am 21. Mai, nach anderthalbstündigem hartem Gefecht, die mit 44 Geschützen bewaffnete Fregatte *Venus* zwang, die Flagge zu streichen. Während des Gefechts mit der *Venus* befand sich an Bord der *Merkuri* die Frau des Kommandanten, die sich unter feindlichem Beschuß um die Verwundeten kümmerte. Jekaterina II. erfuhr davon und ordnete an, diese furchtlose Frau mit dem Orden der Heiligen Jekaterina auszuzeichnen.
Am 15. Juli 1789 kam es zur Schlacht bei Öland, die fünf Stunden dauerte, aber von beiden Seiten unentschlossen geführt wurde und keine Ergebnisse brachte.
Im Jahre 1788 hatte die Flotte einen schweren Verlust zu beklagen. Am 15. Oktober verstarb auf dem Linienschiff *Rostislaw* der Admiral Greig an einer Erkältung, die er sich bei der Blockade von Sveaborg zugezogen hatte. Jekaterina II., die den Admiral sehr schätzte wegen seiner Ergebenheit und seines Könnens, sagte bei der Nachricht vom Tod des Admirals S. K. Greig: »Ein großer Verlust! Ein Staatsverlust!«
Den Oberbefehl über die Ostsee-Flotte erhielt nach dem Tod von Greig der Vizeadmiral W. J. Tschitschagow, der wenig Kriegserfahrungen besaß. Er hatte an den Expeditionen zur Suche eines Seeweges von Archangelsk durch das Nördliche Eismeer nach Nordamerika teilgenommen. Im russisch-türkischen Krieg von 1768–1774 befehligte er eine Schiffsabteilung der Don-Flottille, mit der er die Straße von Kertsch verteidigen sollte. Seine Kampferfahrungen waren trotzdem nicht ausreichend. Offenbar waren auch aus diesem Grunde die ersten Kampfhandlungen der russischen Flotte unentschlossen und wenig wirksam. Sein Selbstwertgefühl wuchs offensichtlich mit den Erfolgen, die durch die Galeeren-Flotte der Russen unter dem Befehl des Vizeadmirals Prinz zu Nassau-Siegen erreicht wurden.
Der Prinz Karl Heinrich Nikolai von Nassau-Siegen war in der Geschichte der russischen Flotte eine hervorragende Persönlichkeit. Dieser Mensch besaß ungewöhnliche Kräfte, eine angenehme Erscheinung und erstaunlichen Mut. Es schien, als wäre er für das Kriegshandwerk geboren. In seiner Dienstlaufbahn findet man die verschiedensten Titel und Ränge, wie Marschall der französischen Armee, spanischer Grande, polnischer Gutsbesitzer… Im Jahre 1786, als man in Europa für die Talente des Prinzen zu Nassau keine Verwendung fand, entschloß er sich, in den russischen Dienst zu treten und wurde mit Dankbarkeit vom Großfürsten Potjomkin empfangen. Der furchtlose Soldat zeichnete sich im türkischen Feldzug 1788 aus, in dem er die Otschakower Galeeren-Flottille im Liman des Dnepr befehligte. Zeitzeugen berichteten, daß Nassau nur zwei russische Worte kannte: »wperjod« (vorwärts), das er wie »pirot« und »grebi« (rudern), das er wie »gribi« aussprach. Damit rief er jedesmal bei seinen Untergebenen Gelächter hervor, die mit gutmütigem Humor, aber manchmal auch mit neidvollem Spott, ihn »pirok i griby« (Pirogge und Pilze) nannten. Wie dem auch sei, gerade er sollte einen beträchtlichen Teil der russischen Flotte auf der Ostsee befehligen und mit den Schweden kämpfen.
Am 13. August 1789 wehte ein leichter südlicher Wind. Der Himmel, der am Morgen



Blick auf Reval mit Hafen
und Küstenbatterien




Plan der Seeschlacht bei Gogland 1788 (Lithographie/Maler Shilberg)

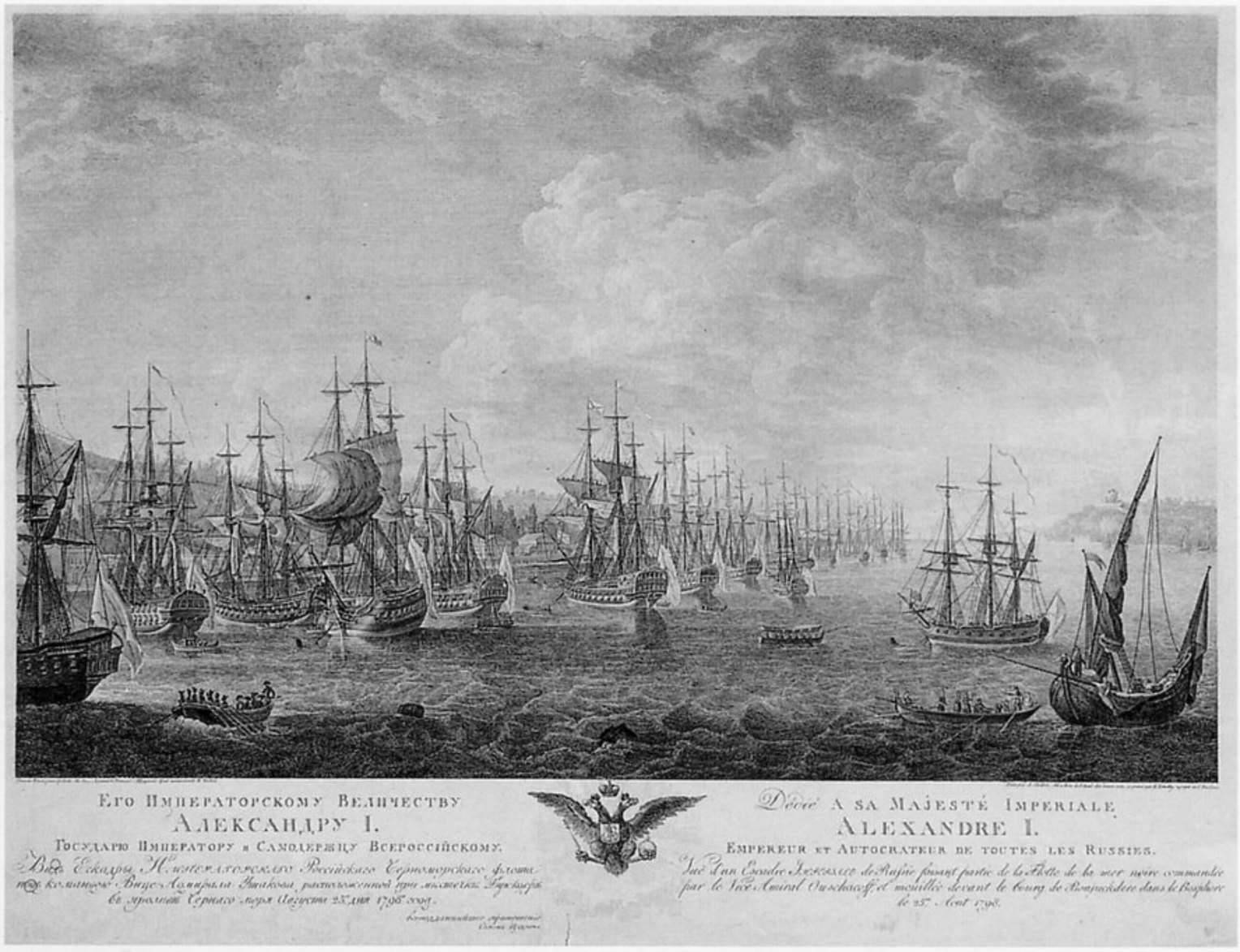
noch mit dichten Wolken bedeckt war, wurde mit Sonnenaufgang immer klarer und heller. Am Horizont stieg leichter Dunst auf, und über den dunklen Hügeln lag Nebel. Es sah so aus, als ob ein Riese über die Erde geschritten wäre und Watte um sich gestreut hätte.

Die Hauptkräfte der schwedischen Galeeren-Flotte mit 62 Schiffen, unter dem Befehl von Admiral Erenswerd, lagen auf einer geschützten Position der Rotschensalmer Reede (bei Kotka). Nassau-Siegen hatte 86 Schiffe und entschloß sich, die schwedische Flotte aus zwei Richtungen anzugreifen, von Süden mit 20 großen Schiffen und von Norden mit den restlichen Schiffen. Der Angriff gelang. Das am Morgen des 13. August begonnene Gefecht dauerte bis ca. 2 Uhr am 14. August. Die Ergebnisse übertrafen alle Erwartungen. Die Russen erbeuteten 5 von 13 größeren schwedischen Schiffen, 1 Galeere, 1 Kanonenboot und 2 Lazarettschiffe. Versenkt wurden 3 Kanonenboote des Gegners. Bis zum Morgen waren am Horizont die Stichflammen von Explosionen zu sehen. Sie stammten von den Transportschiffen und Booten, die von den Schweden selbst vernichtet wurden, damit sie den Russen nicht in die Hände fielen. Aus Angst vor einer weiteren Verfolgung vernichteten die Schweden, wie später die Historiker ermittelten, über 30 Schiffe. Somit wurde den Schweden im Verlaufe eines knappen Tages ein bedeutender materieller und moralischer Schaden zugefügt. Die Russen nahmen 37 Offiziere und 1 100 Mann der unteren Dienstgrade gefangen und verloren selbst nur zwei Schiffe.

Ein Augenzeuge der Schlacht und Vertrauter der Zarin Jekaterina II. – P. I. Turtschanikow – beschrieb die Ereignisse folgendermaßen: »Die Leute waren alle sehr lebhaft… das Gefecht dauerte schon über 14 Stunden und niemand war erschöpft. In Wahrheit, sie merkten gar nicht, wie schnell die Zeit verging. Die Verfolgung ging über 20 Werst bei Dunkelheit und unter ›Urah!‹-Rufen. Es war nichts von Erschöpfung zu sehen.« Fast alle Teilnehmer wurden ausgezeichnet. Der Prinz zu Nassau-Siegen erhielt den Orden des Heiligen Andreas.

P. I. Turtschanikow berichtete Jekaterina II. über alle Ereignisse des Feldzuges in einem Brief an den Grafen A. A. Besborodko und schrieb u. a.: »Auf der Insel Majansari (Koiromsari oder Koirasari) ist auf einem Felsen, auf dem der König am 4. August den Angriff auf unsere Flotte befahl und zwei Kavaliere mit Orden auszeichnete, ein Gedenkstein aufgestellt, in dem eingemeißelt ein Zusatz aufgenommen werden sollte: Seine Flotte wurde bei seiner Anwesenheit geschlagen am 4., vernichtet am 13., die Truppen wurden vertrieben am 21. August.«

Auf das Schreiben, dem auch eine Zeichnung mit der in den Stein einzumeißelnden Inschrift beigefügt war, schrieb Jekaterina II.: »Gut.« Einen neuen Schlag erhielten die Eroberungspläne des Königs in der Seeschlacht bei Reval am 2. Mai 1790. Darüber berichtete der Befehlshaber Admiral Tschitschagow der Zarin: »Am 2., um 7 Uhr nach Mitternacht, gab ich allen Kapitänen die notwendigen Anweisungen, die für eine tapfere Verteidigung und für die Durchführung eines ordentlichen und erfolgreichen Schießens auf den Feind erforderlich waren; um 8 Uhr lief eines der feindlichen Schiffe auf eine neue Sandbank; um 9 Uhr wurde festgestellt, daß die schwedische Flotte mit 22 Linienschiffen, 4 Fregatten, 2 Brandern und 2 kleinen Schiffen, angeführt von einem General-Admiral, einem Vizeadmiral, zwei Konteradmiralen und




Blick auf die Geschwader der Kaiserlichen russischen Schwarzmeerflotte am 25. August 1798

zwei Brigadieren, anlief… Als das erste ihrer Schiffe und danach die anderen sich gegenüber der Linie unserer Schiffe ausrichteten und… auf die andere Seite vor den Wind drehten, begann von unserer und von ihrer Seite die Kanonade, und es begann die Schlacht, das war um 10 Uhr früh… «

Das russische Geschwader zählte 10 Linienschiffe und 5 Fregatten. Zwei Stunden dauerte diese Schlacht, dann endete sie für die Schweden mit dem Verlust von zwei ihrer Linienschiffe. Eines dieser Schiffe, die *Prinz Karl,* erhielt schwere Beschädigungen im Mastwerk und am Schiffskörper und strich die Flagge, ein zweites Schiff, die *Raksen Stender,* lief auf Grund und wurde von den Schweden verbrannt.

Bereits zwei Tage nach der Schlacht bei Reval kam es zu einer neuen Seeschlacht auf der Ansteuerung zur Reede von Fredrikshamn (Hamina) bei Kap Sura-Nemi. In diesem Gefecht zeichnete sich besonders der Kapitän 1. Ranges P. B. Slisow aus, dessen Name lange Zeit der Vergessenheit preisgegeben war. Wegen der Unentschlossenheit und fehlerhafter Handlungen der russischen Führung hätten die Schweden beinahe die Initiative in der Schlacht errungen. Da den Schweden bekannt war, daß die russische Galeeren-Flotte zu aktiven Einsätzen noch nicht bereit war, sammelten sie die größte Flotte, die sie je formiert hatten. Mit 154 Schiffen, die mit 1600 Geschützen bewaffnet waren und von Gustav III. geführt wurden, beabsichtigten sie einen überraschenden Angriff gegen die Russen zu führen. Kapitän 1. Ranges Slisow war mit seinen eiligst konzentrierten Schiffen das erste Angriffsziel der vierfach überlegenen schwedischen Flotte. Slisow versammelte seine Schiffskommandanten zu einem Kriegsrat und wandte sich mit folgenden Worten an sie: »…Wenn wir siegen, werden wir Ruhm und Ehrungen erhalten, und gemäß den Pflichten müssen wir bis in den Tod kämpfen, damit sich nicht die schämen müssen, die am Leben bleiben und zurückkehren.« Alle Kommandanten waren einer Meinung – die Schiffe in keinem Falle den Schweden übergeben und die Flaggen nie zu streichen, beim Untergang verläßt der Kommandant als letzter das Schiff, verbrennt und sprengt es. Diese Worte ihrer Kommandanten befolgten auch die Besatzungen. Sie haben sich tapfer mit dem Feind geschlagen und mehr als ihre Pflicht getan. Nachdem die Munition ausgegangen war, mußten die Schiffe mit der stolz wehenden Andreas-Flagge von ihren Besatzungen versenkt werden. Nach der Schlacht meldete Kapitän 1. Ranges Slisow dem Prinzen zu Nassau-Siegen: »Als ich aber nach der schon 3 1/2 Stunden dauernden grausamen Schlacht sah, daß den überlegenen feindlichen Kräften nicht zu widerstehen ist, gab ich den Befehl zur Ausführung dessen, was vom Kriegsrat bestätigt worden war… Ich versichere, wenn alle Schiffe, die mein Geschwader bildeten, mit der vollen Stärke an Offizieren und Mannschaften besetzt gewesen wären... dann hätten die Verteidiger ihres Vaterlandes, ungeachtet der Überlegenheit seiner Flotte, seines starken Angriffs und der Anwesenheit des schwedischen Königs, das erlaube ich mir Eurer Durchlaucht zu versichern, den Feind gezwungen, sich zurückzuziehen und die Kühnheit und Stärke der russischen Waffen gezeigt, die selbstverständlich auch jetzt ununterbrochen der Feind spürt.«

Die Russen verließen das Gefechtsfeld unbesiegt. Sie verzögerten den Angriff der schwedischen Flotte und verhinderten die Anlandung der Truppen, die die Festung Fredrikshamn einnehmen sollten.

Der Mai und Juni waren die angespanntesten Monate im Feldzug des Jahres 1790. Am 23. und 24. Mai fanden die beiden Krasnogorsker Schlachten statt, die weder der einen noch der anderen miteinander kämpfenden Seite wesentliche Erfolge brachten.

Das russische Geschwader bei Krasnaja Gorka befehligte Admiral A. I. Krus. Er war ein kühner und entschlossener Admiral. Sein unkonventionelles Auftreten und die unabhängige Meinungsäußerung des Admirals riefen den Unwillen der Zarin hervor, und dies hatte offensichtlich auch Auswirkungen auf seine Karriere. Das Erscheinen der schwedischen Flotte vor Kronstadt und Sankt Petersburg beunruhigte selbstverständlich auch die Einwohner dieser Städte. So schrieb z. B. Jekaterina II. an den Fürsten Potjomkin über die Seeschlachten bei Krasnaja Gorka: »Die ganzen drei Tage hörte man in der Stadt deutlich das Geschieße… Ich reiste am

29. Mai nach Petersburg und Kronstadt, dort war das Geschieße so laut zu hören, daß sogar die Fenster klirrten.«
Für die erfolgreiche Führung des Geschwaders in den Schlachten bei Krasnaja Gorka erhielt Admiral Krus den Alexander-Newski-Orden. Auf der Urkunde, die ihm dazu von der Zarin ausgehändigt wurde, standen die Worte geschrieben: »Mit Donner wehrte er den Donner ab, er rettete Peters Stadt und Haus.« Diese warmen und schmeichelnden Worte waren durchaus verdient. Die abziehende schwedische Flotte verkroch sich am 26. Mai in der Wyborger Bucht, und dazu war sie gezwungen. Es ist schwer zu sagen, was es der schwedischen Krone gekostet hätte, wenn nicht die Passivität des Befehlshabers der russischen Flotte, Admiral W. J. Tschitschagow, gewesen wäre. Die gesamte schwedische Flotte war ihrer Manövrierfähigkeit beraubt. Außerdem wehte für die Handlungen der Russen ein günstiger Wind. Es waren somit reale Möglichkeiten vorhanden, durch Brander die gesamte Flotte des Feindes zu vernichten und den Krieg in der Ostsee zu beenden. Die Lage erinnerte an 1770 – an das für die türkische Flotte kritische Jahr ihrer vollständigen Vernichtung bei der Festung Cesme. Diese Situation erkannte auch der schwedische Befehlshaber, der sich sofort bei günstigem Wind entschloß, ins offene Meer durchzubrechen, auch wenn er dafür mit großen Verlusten bezahlen sollte.
Es verging ungefähr ein Monat der russischen Passivität. Das friedliche »auf der Stelle treten« der Flotte verwunderte viele Offiziere. Die Handlungen, genauer gesagt die Untätigkeit des Befehlshabers Admiral W. J. Tschitschagow waren für sie unerklärlich und unverständlich. Möglicherweise wollte Admiral Tschitschagow nichts riskieren, denn ein Untergang der russischen Flotte hätte den Weg nach Sankt Petersburg für die Schweden geöffnet. Ungeachtet dessen hatte Graf Saltykow das weitere Schicksal der in der Bucht abgeriegelten schwedischen Flotte vorausgesagt: »Ihre Flotte wird bei günstigem Wind oder Nebel auslaufen, und die ganze Angelegenheit wird beendet sein.« Andererseits muß rnan auch den Befehlshaber der schwedischen Flotte würdigen, der entschlossen und kaltblütig handelte. Als am 22. Juni endlich der von den Schweden erwartete Ostwind wehte, befahl er auf den Schiffen einen Gottesdienst abzuhalten und mit Gottes Hilfe ins offene Meer durchzubrechen und dazu die nördliche Durchfahrt zwischen Krüserort und den Barken *Reppis* und *Passaloda* zu nutzen. Das Duell zwischen den russischen und schwedischen Schiffen dauerte von 6 Uhr bis 9 Uhr morgens. Die Bucht war vom Pulverdampf verhangen, der die Schweden deckte und die russischen Kanoniere am gezielten Schießen hinderte. Hinter den feindlichen Linienschiffen, im Schutz der Küste, bewegten sich eilig und ungeordnet die Galeeren und Transportschiffe mit den Truppen zum offenen Meer.
Bei diesem Durchbruch bot sich die reale Chance einer Vernichtung der schwedischen Galeeren-Flotte. Die aktiven Handlungen der Schiffsabteilung des Kapitäns 2. Ranges Crown zwangen einen Teil der Galeeren, die Flaggen zu streichen. Sie konnten aber ihrem Schicksal nochmals entgehen, als Crown von Admiral Tschitschagow den Befehl erhielt, ihm mit allen Fregatten zu folgen und an der Verfolgung der Segelschiffe des Gegners teilzunehmen.
So bewahrheitete sich in diesem Fall das russische Sprichwort »Wenn du zwei Hasen jagst, fängst du nicht einen«. Tschitschagow hatte also keinen Erfolg. Der schwedischen Flotte gelang es bei günstigem Wind, sich immer weiter in Richtung Sveaborg zu entfernen und dort einzulaufen. Kapitän 2. Ranges Crown konnte trotzdem noch einen Sieg erringen – mit Unterstützung des Linienschiffes *Isjaslaw* eroberte er am 26. Mai im Gefecht das schwedische Linienschiff *Retwisan.*
Insgesamt verlor Schweden beim Durchbruch und bei der Verfolgung 64 Schiffe: 7 Linienschiffe, 3 Fregatten, 6 Boote, 5 Galeeren, 21 Kanonenboote, l6 Transportschiffe und weitere Schiffe. Auch wenn es einem großen Teil der Kräfte gelang, aus der Falle herauszukommen, so waren doch die Verluste sehr hoch. In der Schlacht fielen ca. 5 000 Schweden und 117 russische Seeleute.
Am 28. Juni griff die russische Galeeren-Flotte mit 273 Schiffen unter dem Befehl des Prinzen zu Nassau-Siegen 295 schwedische Schiffe des Königs Gustav III. an. Es war dies ein völlig unvorbereiteter Angriff. Ausgangspunkt dafür waren die eigennützigen Überlegungen des Prinzen, der der Zarin aus Anlaß ihres Geburtstages am 28. Juni als Geschenk die Vernichtung der schwedischen Galeeren-Flotte melden wollte. Fast die ganze Nacht vor der Schlacht wurde dazu verwendet, die Schiffe zu überführen und für das Gefecht zu entfalten. Ohne die notwendige Erholung für die Ruderer mußten diese ununterbrochen rudern und waren demzufolge am Morgen völlig erschöpft. Nassau-Siegen spornte seine Untergebenen zur Eile an und gab ihnen am Morgen, ungeachtet des zunehmenden Windes und der Wellenhöhe, den Befehl zum Angriff auf den Gegner, der sich in einer günstigeren Position befand. Die russischen Schiffe gerieten in das konzentrierte Feuer des Gegners, das sehr bald die russische Gefechtsordnung durcheinander brachte. Die erschöpften Ruderer hatten keine Kraft mehr, um die notwendigen Manöver durchzuführen. Das Feuer der Schweden wurde noch vernichtender, als es ihnen gelang, mit einem Schiffsverband die russische Gefechtsordnung zu umgehen. Das Wetter verschlechterte sich weiter und es kam Sturm auf, und damit wurde die aussichtslose Lage der Russen immer offensichtlicher.
Mit einem Geschenk für die Zarin war es vorbei. Nach erbittertem Kampf erlitt die russische Galeeren-Flotte eine Niederlage. Die Verluste waren gewaltig. 52 Schiffe wurden von der Artillerie versenkt, liefen auf Grund oder waren erobert worden. Aus der Personalliste der russischen Flotte mußten 7 370 Mann, davon 269 Offiziere, gestrichen werden. Dies war ein unbestrittener Sieg der Schweden, den Gustav III. in seiner Bedeutung verglich mit den Siegen zu Lande bei Narwa und auf See bei Cesme. Nach der Schlacht schrieb der Prinz zu Nassau-Siegen einen Brief an Jekaterina II.: »Ich bin verzweifelt und kann nur beten, daß Eure Hoheit befiehlt, meine Handlungen im Kriegsrat beurteilen zu lassen und mir danach gestattet, wenn ich –

Eine Episode der Seeschlacht bei Athos am 19. Juni 1807 (Maler A. P. Bogoljubow; kopiert vom Maler L. D. Blindow 1885/ Öl auf Leinwand)

wovon ich überzeugt bin – nicht für schuldig befunden werde, meinen Dienst zu quittieren. Angesichts dieser Niederlage habe ich beschlossen, mein Handwerk aufzugeben, in dem mich mein Glück verlassen hat…«
Jekaterina II., und das war seltsam, zeigte sich großmütig zum Prinzen. Sie entließ ihn nicht nur aus ihrem Dienst, sondern versuchte auch in ihrem Antwortschreiben den Admiral zu beruhigen. Nach einem Jahr fuhr der Prinz ins Ausland.
Die Kräfte Rußlands und Schwedens waren zwar durch die Kriegshandlungen noch nicht völlig verbraucht, aber sowohl Jekaterina II. als auch Gustav III. begannen an einen Frieden zu denken. Am 3. August 1790 wurde in Finnland, in der Ortschaft Werel, ein Friedensvertrag zwischen den beiden verfeindeten Seiten geschlossen. Den Inhalt dieses Friedensvertrages kann man so zusammenfassen: »Die Trennungslinien und Grenzen zwischen beiden Seiten verbleiben so, wie sie vor dem Abbruch der Beziehungen oder zu Beginn des jetzigen Krieges waren.«

Denkmal für den Admiral A. J. Kasarski (eingeweiht im Dezember 1834)

# *Die Erstürmung von Korfu*

In Stambul (Konstantinopel) herrschte im August 1798 eine ungewöhnliche Erregung. Die Ursache dafür war die sich schnell verbreitende Nachricht, daß schon bald auf der Reede im Bosporus russische Segelschiffe erscheinen würden. Eine Menge Schaulustiger versammelte sich am Ufer und erwartete das Erscheinen des Kampfgeschwaders. Sie waren begierig, die russischen Seeleute zu sehen, die die zahlenmäßig überlegene türkische Flotte in den Schlachten bei Kertsch, Fidonisi, Tendra und Kaliakra geschlagen hatten. Der Name des ruhmreichen russischen Admirals F. F. Uschakow, unter dessen Befehl diese hervorragenden Siege errungen worden waren, hatte auch seinen Ruf unter den Seeleuten der türkischen Flotte. Jetzt, sieben Jahre nach der Beendigung des russisch-türkischen Krieges von 1787 bis 1791, sollte das Geschwader des schrecklichen Admirals Uschak-Pascha (so nannten die Türken Uschakow) in Stambul als Verbündeter der Türkei im Krieg gegen Frankreich begrüßt werden.
In den Jahren davor hatte sich die internationale Lage bedeutend verändert. Napoleon war es gelungen, große Teile Italiens (1796), Venedig und die Ionischen Inseln (1797) zu erobern und seinen Feldzug nach Ägypten (1798) durchzuführen. Der Einmarsch der Franzosen in Ägypten und ihre Absicht, nach Indien vorzustoßen, berührte nicht nur die Interessen Englands und seiner Kolonien, sondern auch Rußlands. Die Interessenlage der Russen ging davon aus, daß eine mögliche Präsenz Frankreichs in Ägypten und ein verstärkter Einfluß auf den Mittelmeerraum die Türkei beeinflussen könnte, sich mit Frankreich zu verbünden und damit alle Ergebnisse der zwei russisch-türkischen Kriege hinfällig werden könnten. Um den französischen Absichten zu begegnen, hatten England, Österreich, Rußland und die Türkei sich 1798 zu einem Bündnis gegen Frankreich zusammengeschlossen.
Es gab auch noch andere, weniger wichtige Gründe für Rußlands Unzufriedenheit mit der Politik Frankreichs. So ließ z. B. Napoleon den russischen Konsul auf den Ionischen Inseln verhaften und verbot der Bevölkerung der Inseln jeden Kontakt mit den Russen. Wie eine Herausforderung empfand der russische Zar Pawel I. (1754–1801), der 1796 als Sohn von Peter III. und Jekaterina II. den Thron bestiegen hatte, die Besetzung Maltas durch die Franzosen. Diese Insel stand unter dem besonderen Schutz des russischen Zaren als eines Großmeisters des Malteser Ordens. Hier muß eingefügt werden, daß Pawel I. anfänglich zwar gegen das revolutionäre Frankreich war, aber sich 1800 Frankreich näherte und in Folge seiner Innen- und Außenpolitik durch den eigenen Adel in einer Palastrevolte 1801 gestürzt und getötet wurde.
Frankreich unternahm auch aktive Kampfhandlungen gegen die Türkei. Der Sultan Selim III. wandte sich deshalb an Rußland mit der Bitte um Hilfe im Kampf gegen Bonaparte und mit dem Vorschlag zum Abschluß eines Bündnisses zwischen der Türkei, Rußland und England. Dies war auch der Grund dafür, daß dem Vizeadmiral Uschakow und seinem Geschwader befohlen worden war, unverzüglich in den Bosporus einzulaufen, um der Türkei die erbetene Hilfe zu erweisen. Am 13. August 1798 lief das Geschwader aus dem Hafen von Sewastopol aus und hatte die Anweisung, »im Falle des Eindringens französischer Geschwader in das Schwarze Meer sind diese sofort zu suchen und entscheidend zu schlagen«. Uschakows Geschwader bestand aus 6 Linienschiffen, 7 Fregatten und 3 Versorgungsschiffen. An Bord dieser Schiffe befanden sich 7400 Mann; und davon waren 1700 Seelandetruppen; 792 Geschütze waren bereit, jederzeit das Feuer zu eröffnen.
In den ersten Septembertagen vereinigten sich das russische und das türkische Geschwader in den Dardanellen. Das türkische Geschwader hatte in seinem Bestand 4 Linienschiffe, 6 Fregatten, 4 Korvetten und 14 Kanonenboote. Ein Teil des vereinten Geschwaders wurde sehr bald dem englischen Admiral Nelson für gemeinsame Handlungen gegen die Franzosen unterstellt.
Die ersten Kampfhandlungen des russisch-

türkischen Geschwaders waren erfolgreich. In kurzer Zeit, vom 28. September bis 5. November, waren die Franzosen von den Inseln Cerigo (Kythera), Zante (Zakynthos), Kephallenia (Kefallenia) und Santa Maura (Leukas) vertrieben. Jetzt richtete sich das Interesse Uschakows auf die Insel Korfu (Kerkyra).

Die Ionischen Inseln werden oft als »Brücke« oder »Tor« zur Balkan-Halbinsel bezeichnet, und der Schlüssel zu diesem Tor, zum Adriatischen Meer, war dann zweifellos die kleine, aber stark befestigte Insel Korfu (Kerkyra). Von der Bevölkerung, von der die strategische Lage der Insel auf den Handelswegen immer schon erkannt wurde, war sie stark befestigt worden, um sich vor Überfällen von See her zu schützen. Das war auch der Grund dafür, daß auf der Insel eine für die damalige Zeit sehr starke Festung und viele andere Befestigungsanlagen vorhanden waren. Mächtige Wände aus Granit, ein Doppelwall mit einem tiefen, trockenen Graben, ein weiterer Graben – so sah dieses furchterregende Bollwerk aus, das man als uneinnehmbar bezeichnete. Nach ihrer Besetzung durch die Franzosen war diese Festung noch stärker ausgebaut worden. Zum Zeitpunkt des Beginns ihrer Belagerung durch Uschakow befanden sich auf der Festung Korfu 3700 Mann, 650 Festungsgeschütze verschiedener Kaliber zur Abwehr von Seeangriffen sowie Verpflegung für ein halbes Jahr.

Diese Angaben über die Stärke der Festung waren natürlich auch dem Admiral Uschakow bekannt, der sich entschlossen hatte, die Insel einzunehmen. Sein detailliert ausgearbeiteter Plan brachte den Erfolg. Der Schiffsverband von Kapitän l. Ranges I. A. Seliwatschew traf Ende Oktober im Seegebiet von Korfu ein und begann die Blockade. Am 9. November kamen die anderen Schiffe des Geschwaders dazu. Die Franzosen konnten sehr gut erkennen, daß die russischen und türkischen Schiffe südlich der Festung vor Anker gingen.

Nach der Ankunft landete auf der Insel, während der Nacht, eine Abteilung, die sich mit zwei Batterien verschanzte. Den Franzosen gelang es, eine dieser Batterien zu erobern, die zweite konnte trotz vielfacher Versuche nicht erobert werden und blieb dort bis zur Übergabe der Festung.

Für die Russen war die Blockade der Festung nicht einfach, da die Türken ihren Verpflichtungen nicht nachkamen und das Geschwader nicht wie vereinbart versorgten. Auf den Schiffen gingen die Vorräte an Proviant und Munition schnell zur Neige. Die Matrosen und Offiziere erhielten

Admiral
M. P. Lasarew

lange Zeit kein Geld. Es kam zu schweren Erkrankungen.

Die Türken schickten sich auch nicht an, die vereinbarten Landetruppen zuzuführen. Während der Blockade wichen die türkischen Schiffe den Gefechtsberührungen mit dem Gegner aus und drückten sich vor der Erfüllung von Aufgaben des Befehlshabers und vor der Schlacht. Uschakow meldete dazu im Frühjahr 1799: »Wen ich auch aus dem türkischen Geschwader entsende, er kommt nach kaum einer Stunde zurück, wenn ich anweise, daß er irgendwo kreuzen soll, dann läuft er ab, bleibt irgendwo stehen und döst die ganze Zeit ohne zu beobachten.« So konnte man also mit türkischen Schiffen nicht besonders rechnen.

Unbeeindruckt von diesen ungünstigen Bedingungen rechnete Uschakow jedoch fest mit einem Sieg. Die russischen Matrosen und Soldaten bereiteten sich angestrengt auf die Erstürmung der Festung vor. Auch Uschakow traf weitere Vorbereitungen. Aufmerksam studierte er alle Zugänge zur Insel, führte Übungen durch und ließ Sturmleitern anfertigen und erproben. Uschakow schrieb dazu: »Ich habe schon alle meine Leute ununterbrochen gequält. Die fleißigsten unserer Untergebenen sind voller Feuereifer und möchten etwas tun, damit sie ihre Tapferkeit an den Batterien, in der Arbeit und bei allen Wachdiensten beweisen können; ob bei Regen, Nässe und im Matsch, vom Dreck beschmiert, geduldig halten alle aus, und mit großem Eifer bemühen sie sich um alles energisch und zielstrebig.«

Der Erstürmung von Korfu sollte ein Angriff gegen die Insel Fano (Othonoi) vorausgehen, die ein ernsthaftes Hindernis auf den Weg zur Festung Korfu war. Die Insel bestand aus einem hohen Berg und hatte starke Befestigungen. Zwischen den beiden Inseln lagen 9 französische Kriegsschiffe. Am 18. Februar begann der Beschuß von Fano, die Schiffe bekämpften die Küstenbatterien des Gegners mit ihrer Artillerie. Uschakow, der seine Flagge auf dem Linienschiff *Swjatoi Pawel* gesetzt hatte, überprüfte, ob die Schiffe die befohlenen Positionen eingenommen hatten und befahl danach dem Kommandanten der *Swjatoi Pawel,* so nahe wie möglich an die stärkste Batterie heranzulaufen. Die Artilleristen des Schiffes schossen hervorragend, und nach kurzer Zeit waren die meisten Geschütze der Batterie zerstört. So begann die

Schlacht, die von Uschakow geplant und im Kriegsrat mit allen Schiffskommandanten beraten worden war. Die beim Kriegsrat anwesenden türkischen Befehlshaber glaubten nicht an den Erfolg der Kampfhandlungen. Sie, die später nicht in der Lage waren, ihre Zweifel zu erklären, wiederholten nur ständig das türkische Sprichwort: »Einen Stein kann man mit Holz nicht durchschlagen.« Aber die russischen Matrosen bewiesen abermals, daß sich mit ihnen keiner auf See und an Land messen konnte. Nachdem das Feuer der gegnerischen Batterien schwächer geworden war, wurde auf dem Flaggschiff das Signal gesetzt: »Mit der Anlandung der Truppen beginnen«. Unterstützt durch das Feuer der Schiffsgeschütze landeten über 2000 Matrosen und Soldaten auf der Insel und nahmen Fano nach erbittertem Kampf ein.

Zur gleichen Zeit begann die Erstürmung von Korfu. Ein Beispiel an Mut und Tapferkeit gaben die auf der Insel befindlichen russischen Artilleristen, die, abgeschnitten von den Hauptkräften, die französischen Positionen intensiv beschossen.

Die angelandeten Truppen griffen unverzüglich an. In der Nähe der Festungsmauern kam es zum Nahkampf, und den Franzosen gelang es, den ersten Angriff abzuschlagen. Als Verstärkung eintraf, griffen die Russen abermals an, und es gelang ihnen, drei Vorwerke der Festung einzunehmen und die Franzosen hinter die Festungsmauern zurückzudrängen. Unterstützung erhielten die Angreifer von der Inselbevölkerung.

Das Gefecht dauerte bis in die Abendstunden des 18. Februar. Am frühen Morgen des nächsten Tages legte am Flaggschiff des russischen Geschwaders ein Boot mit dem Adjutanten des französischen Befehlshabers an.

Die Franzosen ersuchten um einen Waffenstillstand. Uschakow antwortete den Franzosen, daß es für sie nur die Möglichkeit gäbe, innerhalb der nächsten 24 Stunden die Festung zu übergeben, bei Ablehnung seines Vorschlages würde der Angriff fortgesetzt werden. Kurz danach wurde bekannt, daß General Chabo, der Befehlshaber der Garnison, die Bedingungen des Admirals Uschakow angenommen hatte. Am 20. Februar wurde auf dem russischen Flaggschiff *Swjatoi Pawel* der Akt der bedingungslosen Kapitulation unterschrieben. Die Garnison der Festung Korfu marschierte mit 2931 Mann aus der Festung und legte die Waffen nieder. Die Russen machten eine reiche Kriegsbeute, dazu gehörte: 1 Linienschiff, 1 Fregatte, 1 Versorgungsschiff, 1 Bombardenschiff, 2 Brigantinen, 6 Galeeren, 1 Kanonenboot, 3 Kauffahrteischiffe sowie 629 Geschütze, 137000 Kanonenkugeln, 132000 Patronen, 3060 Pud Schießpulver und große Mengen an Verpflegung und Ausrüstung.

Die Einnahme der Seefestung Korfu durch die russischen Seeleute war ein hervorragender Sieg. In diesem Sieg spiegelte sich die große Kunst des Flottenführers Uschakow wider sowie die Kühnheit und der Mut der einfachen Matrosen. Nach dieser Schlacht nannte man Uschakow den »Suworow der Marine«.

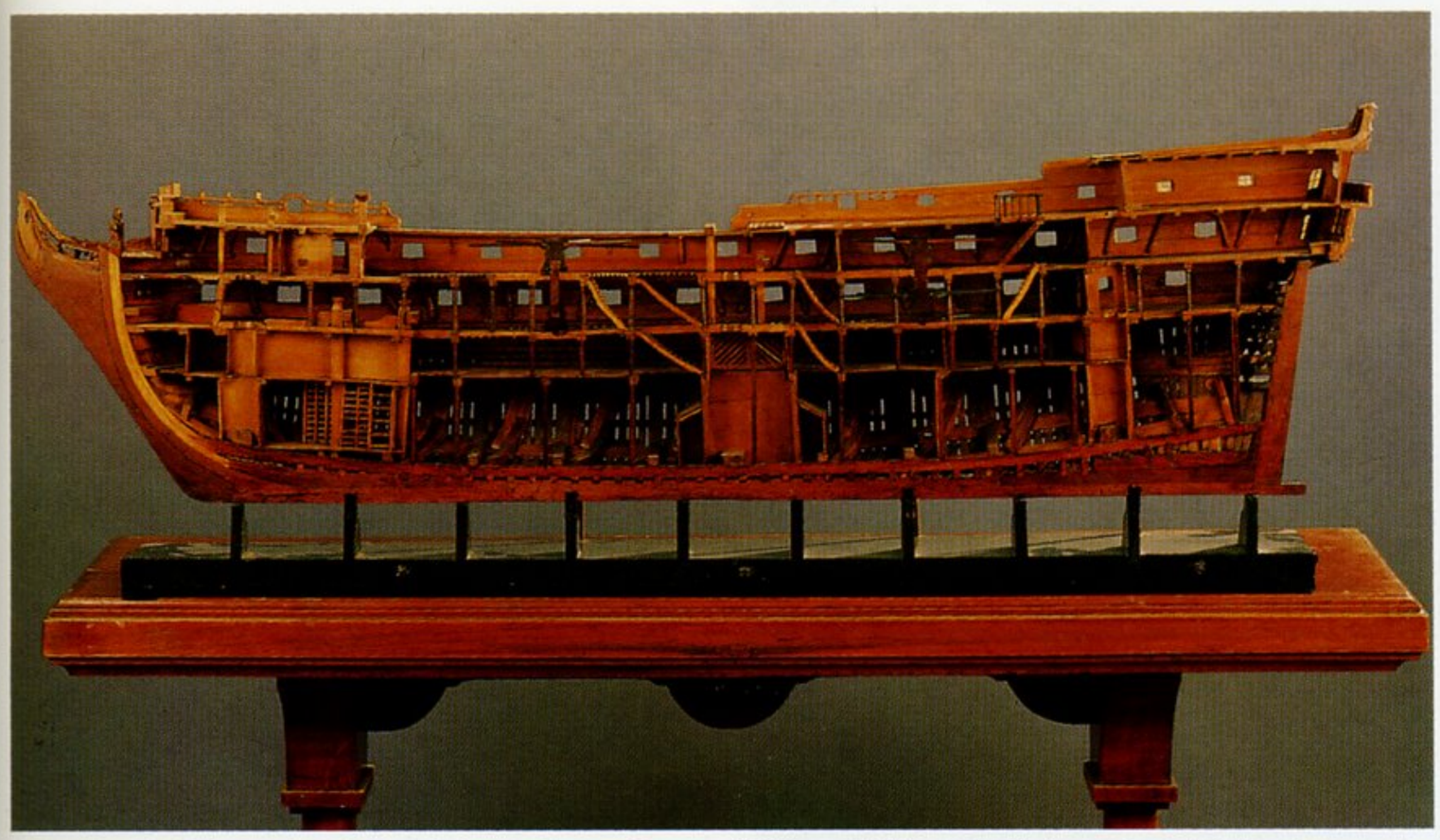
Von Suworow, der selbst sehr sparsam mit Lob umging, stammen folgende Worte, die er aussprach, als man ihm Mitteilung machte vom Sieg der russischen Flotte bei Korfu: »Unser Peter der Große lebt! Was er bei der Zerschlagung der schwedischen Flotte bei den Aland-Inseln sagte, und zwar: Die Natur schuf nur ein Rußland, es hat nicht seinesgleichen – das sehen wir auch jetzt. Ein Hurra der russischen Flotte!... Ich frage mich jetzt: Warum war ich nicht bei Korfu dabei, und sei es als Fähnrich?« An dieser Stelle muß gesagt werden, daß der Heerführer Suworow auch einen Marine-Dienstgrad hatte. Einer seiner Zeitgenossen berichtete darüber folgendes: »Während eines Aufenthaltes in Finnland war Suworow auf einem Kriegsschiff und ersuchte die Herren Offiziere ihn in ›Navigation‹ zu examinieren. Das Examen wurde bestanden und der Generalfeldmarschall Suworow erhielt die Ernennungsurkunde zum Fähnrich. Auf die Frage seines Adjutanten, warum er diese Ernennungsurkunde haben müsse, gab der Fürst zur Antwort: Wenn man aus dem General Ribas einen Admiral machte, dann möchte ich auch bei Neptun dienen!«

Derartige Tatsachen zeigen, wie sich Suworow zur Flotte verhielt und welche Rolle er ihr beim Kampf mit den Feinden seines Vaterlandes zuerkannte. Er hatte große Hochachtung vor dem Mut und der Tapferkeit der Seeleute.

Nach der Einnahme der Festung Korfu entsandte Uschakow einen Schiffsverband unter dem Befehl des Kapitäns 2. Ranges A. A. Sorokin zur Südküste Italiens. Eine Woche später stieß zum Verband die mit 32 Geschützen bewaffnete Fregatte *Stschastliwi* unter dem Kommando des Kapitänleutnants G. G. Belli.

Der Kommandant der *Stschastliwi* war ein tapferer und in der Flotte bekannter Offizier. Im betreffenden Jahr hatte er im Gefecht die mit 8 Geschützen bewaffnete französische Brigg *Alexander* als Prise aufgebracht, die mit wichtigen Dokumenten für Napoleon nach Algerien unterwegs gewesen war. Belli zeichnete sich später auch bei der Erstürmung von Neapel am 3. Juni 1799 aus. Unter seinem Befehl zwang eine Landeeinheit von 500 Mann gemeinsam mit Truppen Neapels die Garnison zur Übergabe der Stadt. Als der Zar, Pawel I., von Suworow die ungewöhnliche Heldentat des Marineoffiziers gemeldet bekam, sagte er. »Belli dachte, er kann mich überraschen – aber jetzt werde ich ihn überraschen.« Er überraschte tatsächlich den Kapitänleutnant Belli, indem er ihn mit dem für Generale gestifteten Orden der Heiligen Anna 1. Klasse auszeichnete. Er erwähnte den tapferen Offizier auch in einem Dankschreiben an Suworow, in dem er schrieb: »... das, was Belli in Neapel getan hat, zeigt, daß die russischen Menschen im Krieg alle anderen schlagen werden, und die mit uns sind, werden dies lernen.«

Nach der Befreiung der Ionischen Inseln entstand die Frage der Erarbeitung einer Verfassung für die hier entstandene Republik, die um den Schutz Rußlands ersucht hatte. In dieser Situation zeigten sich die diplomatischen Fähigkeiten Uschakows. Die von ihm vollständig niedergeschriebene Verfassung entsprach den Lebensinteressen der Inselbewohner. Als Rußland den Krieg mit Frankreich beendete, organisierten die Vertreter der unabhängigen Republik der Ionischen Inseln eine feierliche Verabschiedung der russischen Seeleute. Dem Admiral F. F. Uschakow wurden von den Einwohnern der »Republik der sieben Inseln« Erinnerungsgeschenke überreicht. So schenkten die Bewohner der Insel Ithake (Ithaka) dem verdienten Admiral eine goldene Medaille mit der Abbildung ihres heimischen Helden Odysseus. Die Bewohner von Zante überreichten einen Schild und Degen, von den Bewohnern der Insel Kephallenia erhielt er eine goldene Medaille mit seinem Porträt, und die Einwohner von Korfu überreichten dem Admiral einen goldenen Degen, dessen Griff mit Brillanten besetzt war und auf dessen Klinge die Worte eingraviert waren: »Von Korfu für seinen Befreier Uschakow...«



Schnittmodell des mit 66 Geschützen bewaffneten Linienschiffes *Rostislaw,* eines Teilnehmers der Seeschlacht bei Cesme

Der in der sowjetrussischen Flotte verliehene Uschakow-Orden

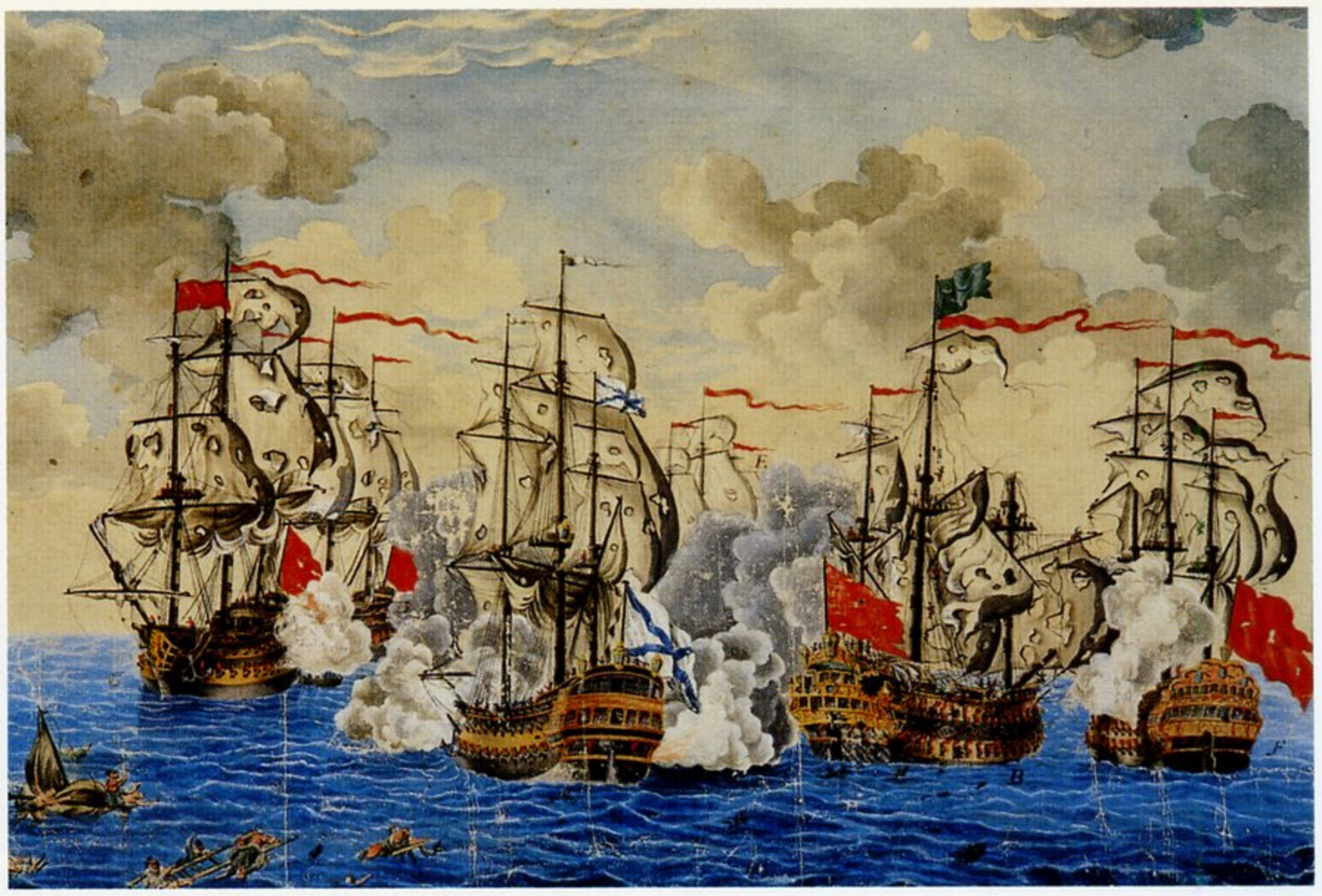
Spazierfahrt der Zarin Katarina II. in einem von einer adeligen Bootsbesatzung geruderten Boot (Maler A. Tron, 1985)

Modelle von Kanonenrohren (Maßstab 1 : 8), die gegen Ende des 18. Jh. in der russischen Marine Verwendung fanden. Von unten nach oben: »Einhorn« (197 mm) 1780; 18pfündige Kanone (137 mm) 1786; 24pfündige Kanone (150 mm) 1798

Admiral S. K. Greig (1736–1788)

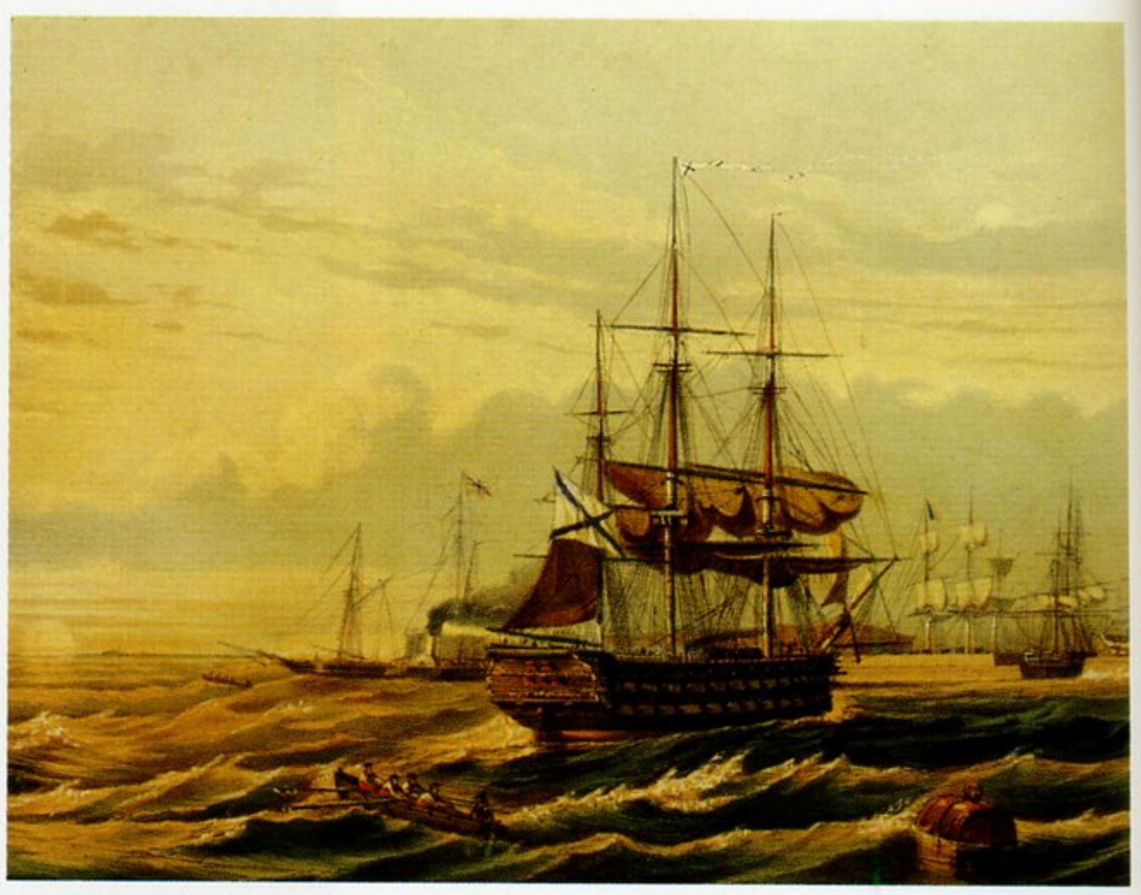
Der Kampf russischer Seeleute gegen eine türkische Übermacht am 20. Mai 1788 (Maler M. Gratschjow)

Die Seeschlacht
bei Kap Kaliakra am 31. Juli 1791
(Maler A. Depaldo, Aquarell)



Die Seeschlacht bei Reval
am 2. Mai 1790
(Maler A. P. Bogoljubow)

Die Erstürmung der Festung Korfu (Maler W. Petschatin)



Russische Schiffe auf der Reede vor Kronstadt

Der Angriff des russischen Torpedobootes *Schutka* auf einen türkischen Dampfer auf der Donau 1877 ( Maler A. P. Bogoljubow, 1882)

# *Unter der Flagge von Admiral Senjawin*

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts verschlechterte sich abermals das Verhältnis zwischen Rußland und Frankreich. Napoleon war unter Bruch des im Oktober 1801 abgeschlossenen russisch-französischen Vertrages und des Vertrages zwischen England und Frankreich vom März 1802 bestrebt, seine Herrschaft auszuweiten. Er unternahm Anstrengungen, Holland, die Schweiz und Italien unter seinen Einfluß zu bekommen und sperrte den französischen Markt für englische Waren, auch im Nahen Osten wurde er aktiv. Mit diesen Handlungen schuf er eine äußerst angespannte Lage. In der Absicht, seine Grenzen im Nordwesten zu sichern, schloß Rußland mit Schweden im Januar 1805 und mit England im März des gleichen Jahres entsprechende Verträge ab. Im Juli trat diesem antifranzösischen Vertrag Österreich bei. Zum Schutz der Ionischen Inseln und des wichtigen Stützpunktes der russischen Flotte im Mittelmeer – der Insel Korfu – wurden Kriegsschiffe entsandt. Am Jahresanfang 1806 stationierte Rußland im Adriatischen Meer ein Geschwader aus 10 Linienschiffen, 5 Fregatten, 6 Korvetten, 6 Briggs, 12 Kanonenbooten, 1 Lazarettschiff und 2 Transportschiffen. Die Schiffe waren mit insgesamt 1154 Geschützen bewaffnet und hatten alles in allem eine hohe Anzahl von 7908 Mann Besatzung. Das Geschwader wurde von Vizeadmiral D. N. Senjawin, einem Schüler und Verfechter der Ideen von F. F. Uschakow, befehligt. Er kämpfte härtnäckig für den Erhalt und die Anwendung der Kampftraditionen in der Flotte. Seit dem 13. Mai 1806 befehligte D. N. Senjawin alle See- und Landstreitkräfte im Mittelmeer. Der Name Senjawin war in der russischen Flotte schon lange bekannt. Seit Beginn der Bildung einer Kriegsflotte dienten die Senjawins treu und redlich ihrem russischen Vaterland. Das Schicksal, so schien es, bestimmte auch den Lebensweg des Dmitri Senjawin. Auf Befürwortung des Vetters seines Vaters wurde er in das Marine-Korps aufgenommen. In seinen Erinnerungen schreibt er dazu: »Mein Väterchen führte mich zum Korps, direkt zu Major G.; sie machten sich kurz miteinander bekannt und gingen ein wenig spazieren. Damals war es so üblich, daß ohne einen Umtrunk sich nichts bewegte. Nachdem sie sich verabschiedet hatten, setzte sich Väterchen in den Schlitten und ich küßte seine Hände; er bekreuzigte sich und sagte: ›Verzeih Mitja, das Schiff ist vom Stapel gelaufen und in Gottes Hände gelegt.‹ Dann rief er dem Kutscher ein ›Vorwärts‹ zu und verschwand augenblicklich aus meinen Augen.«

Zum Lernen hatte Dmitri keine Lust. Das Korps langweilte ihn, und sein einziger Gedanke war, so schnell wie möglich wieder zu verschwinden. Fast täglich bekam der zukünftige Admiral von den erbarmungslosen Navigations- und Mathematiklehrern die Rute zu spüren. Dann mischte sich sein Onkel ein, der auf Kronstadt als Kapitän 1. Ranges diente. Er führte mit Dmitri ein langes Gespräch über die Ehre und Stellung der Familie Senjawin und befahl, der Ordnung wegen, den Neffen auszupeitschen. Dies wurde sofort erledigt und nicht schlechter als im Korps. Nachdem Dmitri vom Besuch seines Onkels zurückgekehrt war, dachte er über sein weiteres Leben nach. Da er klug war und ein gutes Gedächtnis hatte und außerdem fleißig und ausdauernd sein konnte, veränderten sich sehr schnell seine Angelegenheiten, und er beendete 1777 seinen Ausbildungskurs erfolgreich. Danach begann der normale Marinedienst: Seeaufenthalt, Schiffsübungen und abermals Seeaufenthalt.

Den vielseitigen und energischen Offizier bemerkte auch Potjomkin, zu dem Senjawin oft als Ordonnanz abgeteilt wurde. Der Kommandant von Sewastopol und Befehlshaber der Schwarzmeer-Flotte, Graf M. I. Woinowitsch, wollte Senjawin sogar als Adjutanten haben. Senjawin war damit einverstanden, er blieb jedoch nicht lange auf diesem Dienstposten. In seiner weiteren Dienstlaufbahn kam er sehr schnell voran, jedoch hatte er nie ein Schiff befehligt. Nach dem Sieg bei Fidonisi wurde Senjawin von Admiral Woinowitsch mit der Siegesmeldung zu Potjomkin geschickt, der seinerseits die gute Mitteilung mit dem gleichen Offizier an die Zarin Jekaterina II. weiterleitete. Er erhielt dafür aus den Händen der Zarin eine goldene, mit Brillanten verzierte Tabakdose überreicht. Durch die Gunst des Fürsten Potjomkin wurde ihm der Dienstgrad eines Kapitäns 2. Ranges verliehen, und er wurde General-Adjutant des Oberbefehlshabers der russischen Streitkräfte.

Es schien so, als ob die Karriere Senjawins damit gelaufen sei. Er hatte seinen Rang, Ehre und Achtung – was wollte er noch mehr? Doch das entsprach alles nicht seinen Vorstellungen, er wollte seine Kraft und seine Fähigkeiten auf See erproben. Dafür fand sich bald eine Gelegenheit. Auf Befehl Potjomkins wurde Senjawin, der bis dahin noch kein Schiff befehligt hatte, als Befehlshaber eines Schiffsverbandes eingesetzt, der die türkische Flotte von Otschakow ablenken sollte. Senjawin erfüllte die Erwartungen Potjomkins zu dessen Zufriedenheit. Senjawin »befühlte die Küsten Anatoliens« erfolgreich, überstand mit seinen Schiffen einen Sturm und kehrte wohlbehalten nach Sewastopol zurück. Dafür erhielt er das Georgskreuz und das Recht, ein mit 60 Geschützen bewaffnetes Linienschiff zu kommandieren. Von diesem Augenblick an begann der Weg Senjawins als Flottenführer, auf dem er die besten Traditionen der Uschakowschen Schule weiterentwickelte. Der Gerechtigkeit halber muß gesagt werden, daß die Tätigkeit der beiden talentierten Flottenführer gekennzeichnet war durch eine scharfe, aber ehrliche Konkurrenz miteinander. Auch wenn Uschakow häufig im Kreise seiner Offiziere sagte: »Ich liebe Senjawin nicht besonders, aber er ist ein hervorragender Offizier und kann in Ehren mein Nachfolger bei der Gestaltung der Flotte werden«, so behinderte er nicht seinen widerspenstigen Untergebenen, freute sich über dessen Erfolge, sah in ihm die Zukunft der Flotte und deren neue Erfolge. Er irrte sich nicht. Die Flotte erfüllte unter der Führung Senjawins ehrenvoll die Aufgaben, die von der häufig sich ändernden Politik und der Zeit diktiert wurden. In den Kampfhandlungen gegen die französische Flotte hatten die russischen Matrosen oft ihren Mut und ihre Tapferkeit bewiesen. Ein Ruhmesblatt in der Geschichte der russischen Flotte ist die Heldentat der Besatzung der Brigg *Alexander* vom 17. Dezember 1806.

Die Brigg *Alexander,* bewaffnet mit nur sechzehn 4pfündigen Kanonen, war als Vorposten bei der von den Franzosen besetzten Insel Brazza (Brac) eingesetzt. Der Befehlshaber der französischen Besatzung – General Marmon – entsandte 5 Schiffe mit 26 Geschützen und einer größeren Abteilung Infanterie an Bord, um die russische Brigg zu entern und aufzubringen.

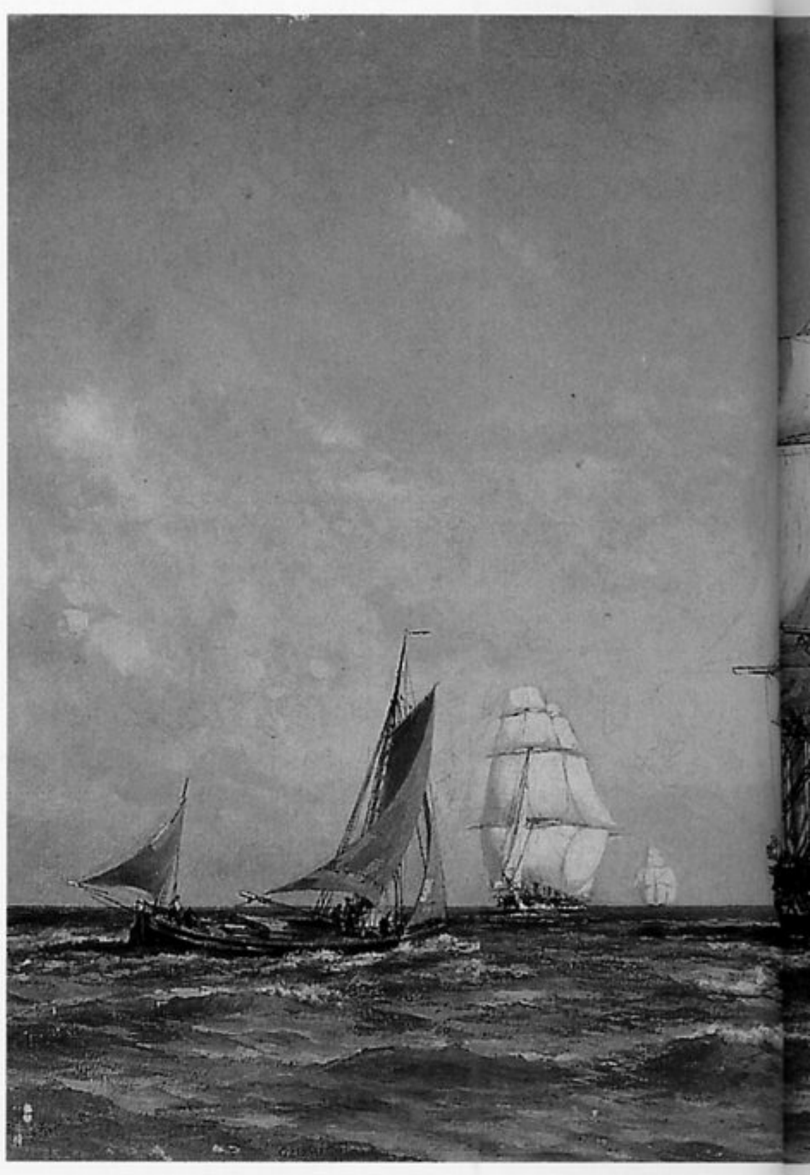
Das ungleiche Gefecht dauerte drei Stunden. Der Kommandant der Brigg, der Leutnant I. S. Skalowski, forderte seine Kampfgefährten auf, bis zum Letzten zu kämpfen und sagte vor dem Gefecht: »Wenn ich fallen sollte, ergebt Euch nicht, solange nicht alle ihren Kopf verloren haben.« Die Matrosen dachten jedoch nicht an den Tod. Sie bewiesen im Gefecht eine nie gekannte Selbstbeherrschung und Furchtlosigkeit. So kehrte der Matrose Ustin Fedotow trotz zwei Verwundungen auf seine Gefechts-

station zurück. Der verwundete Matrose Iwlei Afanasjew blieb an seinem Geschütz. Tapfer schlug sich auch der Schiffsjunge, dessen Namen man bis heute nicht feststellen konnte, er handelte im Geschoßhagel wie bei einer Übung. Die Franzosen versuchten dreimal, die *Alexander* zu entern, aber die Furchtlosigkeit der Besatzung und ihr erfolgreiches Geschützfeuer verhinderte dies und zwang sie zum Rückzug. Der Feind erlitt im Gefecht schwere Verluste. Durch die Brigg wurden 2 Kanonenboote versenkt und die anderen zum Abdrehen gezwungen. Die Franzosen hatten 217 Gefallene zu beklagen. Auf russischer Seite gab es 4 Gefallene und 7 Verwundete.

Am 1. Januar 1807 erhielt das Geschwader von Admiral Senjawin Verstärkung. Unter dem Befehl des Kapitän-Kommodore I. A. Ignatjew trafen 5 Linienschiffe, 2 Fregatten, 1 Sloop und 1 Boot auf Reede ein. Diese Verstärkung kam rechtzeitig, da bald schon in zwei Richtungen gekämpft werden sollte – gegen die Flotte Frankreichs und gegen die Türkei, die am 18. Dezember 1806 Rußland den Krieg erklärt hatte.
Am 25. Juni 1807 wurde zwischen Rußland und Frankreich der Tilsiter Frieden geschlossen. Rußland ging ein militär-politisches Bündnis mit Frankreich gegen England ein.
Die Türkei versuchte, unter Ausnutzung der Mißerfolge der russischen Truppen in Europa, die Rußland am Anfang des 19. Jahrhunderts zugesprochenen Gebiete in Transkaukasien zu besetzen.
In dieser Situation lief das Geschwader Senjawins von Korfu ab in Richtung Ägäisches Meer. Zum Geschwader gehörten 7 Linienschiffe mit je 74 Geschützen und 1 Linienschiff mit 64 Geschützen, 1 Fregatte mit 50 Geschützen, 1 Sloop mit 32 Geschützen und ein Seelandekorps bestehend aus 2 Infanteriebataillonen und 270 albanischen Schützen. Das Geschwader traf am 24. Februar 1807 vor den Dardanellen ein und traf sich mit dem englischen Geschwader des Vizeadmirals Dukworth, um gemeinsam Konstantinopel anzugreifen. Die Engländer weigerten sich jedoch, an dem Angriff teilzunehmen, da sie bereits einen Angriff auf die Stadt durchgeführt und dabei schwere Verluste an Personal erlitten hatten. Deshalb fand der gemeinsame Angriff nicht statt. Um etwas zu unternehmen, entschloß sich Uschakow, die Dardanellen zu blockieren und dazu die auf der Insel Tenedos (Bozcaada) befindliche Festung einzunehmen, um die türkische Flotte zu zwingen, in die Schlacht einzutreten. Diese Schlacht fand dann auch statt.

Im Ergebnis der gemeinsamen Handlungen der Geschwader und des Seelandekorps eroberten die Russen am 10. März die Festung Tenedos. Von der Garnison nahmen sie 1200 Mann gefangen und erbeuteten 79 Geschütze und 3 Mörser. Am 7. Mai versuchten die Türken, mit 8 Linienschiffen, 8 Fregatten und 55 kleinen Schiffen, unter dem Befehl des Kapudan-Pascha Said-Ali, die Festung und die Insel zurückzuerobern. Da ihnen dies nicht gelang, zogen sich die Türken zur Insel Mavro (Tavsan) zurück. Senjawin nutzte den günstigen Wind und griff am 10. Mai die feindliche Flotte an. Die türkischen Schiffe setzten die Segel und zogen sich, ohne in das Gefecht einzutreten, in die Dardanellen zurück und wurden von Uschakow verfolgt. Am Abend gegen 6 Uhr 30 Minuten waren die türkischen Schiffe eingeholt, und es begann das Gefecht. Das russische Geschwader war den Türken zwar zahlenmäßig unterlegen, konnte aber besser manövrieren. Auch ohne die Gefechtsordnung einzuhalten, durchliefen die russischen Schiffe die feindliche Linie und eröffneten das Feuer. Bis Mitternacht dauerte die Schlacht. Drei türkische Schiffe wurden schwer beschädigt und setzten sich auf Grund, um nicht unterzugehen. Den anderen türkischen Schiffen gelang es, sich in die Dardanellen zurückzuziehen. Ungeachtet dieses Mißerfolges verlangte die türkische Regierung von ihrer Flotte, die Blockade zu verhindern und die Insel Tenedos zurückzuerobern. Damit sollte den Russen dieser Stützpunkt weggenommen werden. Die Türken griffen an – und hatten wieder keinen Erfolg. Dieses Mal hatte jedoch Senjawin, der die türkischen Handlungen voraussah, seine Schiffe so gelegt, daß sie der türkischen Flotte den Rückweg in die Dardanellen abschneiden konnten. So kam die entscheidende Schlacht zwischen der russischen und türkischen Flotte zustande.
Der Gegner wurde am 19. Juni 1807 gesichtet, und Senjawin befahl das Signal zu geben: »Alle Segel setzen und ran an den Feind.« Bereits vordem hatten die Schiffskommandanten folgende Anweisung von Senjawin erhalten:
»Die Umstände zwingen uns zu einer Entscheidungsschlacht, deshalb muß man mit erbittertem Widerstand rechnen, solange nicht die feindlichen Flaggschiffe vernichtet sind, deshalb ist der Angriff in Abhängigkeit von der Anzahl der Admirale vorzutragen, und zwar so, daß ein jeder von zwei unserer Schiffe angegriffen wird, darum handelt *Rafail* mit *Silni, Selafail* mit *Uril* und *Mostschny* mit *Jaroslaw.* Auf das Signal Nr. 3 an der Gösch haben alle Schiffe unverzüglich die feindlichen Flaggschiffe mit größter Entschlossenheit und aus nächster Entfernung anzugreifen und sich nicht zu fürchten, damit der Feind gezwungen wird, sich selbst in Brand zu setzen. Die letzte Schlacht am 10. Mai zeigte, daß je näher man an ihn herankommt, desto weniger kann er anrichten, wenn also jemand die Möglichkeit hat und sich in die Abortage stürzt, dann kann man auf großen Erfolg hoffen. Ist man auf Distanz zum Kartätschen, dann ist mit dem Schießen zu beginnen. Läuft der Feind unter Segel, dann ist auf die Masten zu schießen, liegt er vor Anker, dann ist der Schiffskörper zu beschießen. Beide Schiffe greifen von einer Seite, aber nicht von beiden Bordseiten an, wenn dem anderen Schiff ausgewichen werden muß, hat man sich nicht weiter als auf Kartätschenschußdistanz zu entfernen. So wie wir die Schlacht beginnen, so wird sie auch enden – entweder mit der Versenkung oder Eroberung des feindlichen Schiffes.
Da sich die Vielzahl unvorhergesehener Ereignisse nicht voraussehen läßt, kann man dafür auch keine Verhaltensregeln geben, deshalb sage ich dazu nichts weiter. Ich hoffe, daß jeder Sohn des Vaterlandes es sich zur Ehre macht, seine Pflicht ruhmvoll zu erfüllen.
Linienschiff *Twerdy.* Dmitri Senjawin.«

Das Kräfteverhältnis belief sich auch dieses Mal nicht zugunsten der Russen. Während die Türken mit 10 Linienschiffen,



5 Fregatten, 3 Korvetten, 2 Hilfsschiffen und 1196 Geschützen in die Schlacht eintraten, hatte der russische Befehlshaber nur 10 Linienschiffe, 1 Fregatte, 1 Hilfsschiff und eine griechische Flottille kleiner bewaffneter Boote, insgesamt 754 Geschütze. Ungeachtet dessen, begann Senjawin mutig die Schlacht und setzte alle Hoffnungen auf die Tapferkeit seiner Untergebenen. Diese Hoffnungen wurden erfüllt.

Das russische Geschwader lief in zwei Kolonnen auf den Feind zu. An der Backbordseite liefen die 6 Linienschiffe, die für den Angriff auf die feindlichen Flaggschiffe bestimmt waren. Die Steuerbordkolonne wurde von Senjawin geführt und bestand aus 4 Linienschiffen, die direkt auf die Mitte der feindlichen Linie zuliefen.

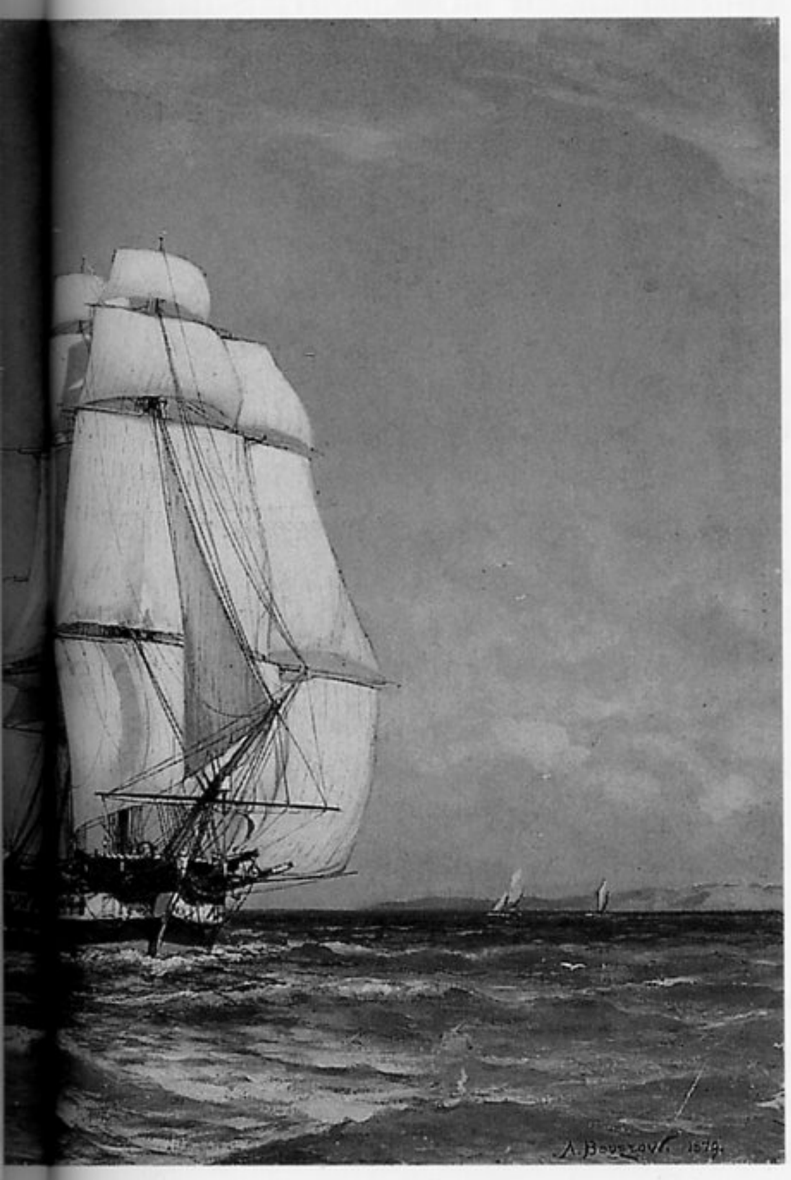
Wie aus dem Befehl Senjawins zu ersehen ist, war der Angriff vorrangig auf den Angriff der drei Flaggschiffe ausgerichtet. Jedes dieser Schiffe sollte an einer Bordseite von zwei russischen Schiffen beschossen werden und damit die Überlegenheit im Artillerieduell erreicht werden. Die anderen Schiffe sollten Unterstützung geben und verhindern, daß andere Schiffe den Flaggschiffen zu Hilfe eilen. Senjawin wußte, daß die Türken nur solange verbissen kämpfen würden, wie ihre Flaggschiffe schossen. Die russischen Schiffe begannen den Beschuß auf Kartätschenschußentfernung. Das Flaggschiff Senjawins, die *Twerdy,* konzentrierte ihre gesamte Artillerie auf die an der Spitze laufende türkische Fregatte und setzte sie nach kurzer Zeit außer Gefecht. Danach zwang er ein anderes feindliches Schiff, beizudrehen. Unter dem gezielten Feuer des Feindes führten die russischen Matrosen kaltblütig ihre Manöver aus, so wie sie es schon von Uschakow gelernt hatten. Der Schüler war seinem Lehrer ebenbürtig.

Die Formation der türkischen Schiffe fiel auseinander. Bereits gegen 10 Uhr verließen die beschädigten feindlichen Schiffe die Formation, liefen ungeordnet zur Halbinsel Athos (Hagion Oros). Senjawin befahl die Verfolgung des Feindes. Gegen ein Uhr nachmittags wurde es plötzlich windstill, und die Schlacht wurde unterbrochen. Viele türkische Schiffe waren so schwer beschädigt, daß sie sich kaum noch über Wasser halten konnten. Aber auch die russischen Schiffe *Rafail, Twerdy, Mostschny* und *Skory* waren durch das türkische Feuer in Mitleidenschaft gezogen worden.

Nach zwei Stunden kam ein leichter Westwind auf, der für die Türken günstig war. Sie nutzten den Wind und beeilten sich, das Gefechtsfeld zu verlassen, indem sie nach Norden abliefen. Das mit 90 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Sedel-Bachri* unter der Flagge des Admirals Bekir-Bey und seine Begleitschiffe blieben sichtbar hinter den anderen Schiffen zurück. Auf Befehl Senjawins überholten die *Uril* und die *Selafail* das türkische Flaggschiff und trennten die *Sedel-Bachri* von den anderen Schiffen des Geschwaders. Danach strich die *Sedel-Bachri* die Flagge und ergab sich ohne Gegenwehr. Die Begleitschiffe setzten sich auf Grund und wurden von ihren Besatzungen verbrannt. Später wurde bekannt, daß noch zwei andere Schiffe, die nicht mehr mit den restlichen türkischen Schiffen mitlaufen konnten, sich ebenfalls verbrannten. Kurz danach sanken bei der Insel Samothraki (Samothrake) noch zwei türkische Schiffe. So erlitt auch diesmal die türkische Flotte, trotz ihrer Übermacht, bei Athos eine ernstzunehmende Niederlage. Sie verlor 3 Linienschiffe, 4 Fregatten und 1 Korvette. Groß waren auch die personellen Verluste der Türken, allein auf der *Sedel-Bachri* waren 230 Mann gefallen und 160 Mann verwundet, 774 türkische Seeleute gerieten in Gefangenschaft. Insgesamt hatten die Türken über 1000 Gefallene zu beklagen. Die russischen Verluste waren geringer und betrugen 250 gefallene und verwundete Seeleute.

In der Seeschlacht bei Athos offenbarte sich, getragen vom Massenheroismus der russischen Seeleute, das Talent des Vizeadmirals D. N. Senjawin als ein Flottenführer, der hier völlig neue taktische Verfahren anwandte. Zu diesen neuen Verfahren gehörten z. B.: der Angriff in fünf Schiffsgruppen, der Angriff auf ein Schiff mit zwei Schiffen an einer Bordseite, der Angriff der Hauptkräfte auf die feindlichen Flaggschiffe mit gleichzeitiger Umfassung der Vorausabteilung sowie die Isolation der Nachhut.

Durch den Sieg der russischen Flotte in der Seeschlacht bei Athos wurde ihre Lage im Mittelmeer erleichtert und erlaubte jetzt die Blockade der Dardanellen. Die Vernichtung der türkischen Flotte und die Erfolge der russischen Armee an der Donau und im Kaukasus zwangen die Türkei, am 12. August 1807 einen Waffenstillstand mit Rußland zu vereinbaren. Die unter dem Oberbefehl der russischen Admirale F. F. Uschakow und D. N. Senjawin durchgeführten Aktionen im Mittelmeerraum waren von großer politischer und militärischer Bedeutung. Im Verlaufe dieser Kämpfe erwiesen die russischen Seeleute den Völkern eine große Hilfe in ihrem Befreiungskampf auf der Balkanhalbinsel und gegen das osmanische Joch. Die russischen Schiffe blockierten die feindlichen Küsten, störten die Seeverbindungen des Feindes und wirkten erfolgreich mit den Landstreitkräften zusammen. Bei der Bevölkerung genossen die russischen Seeleute wegen ihrer Unterstützung großes Ansehen und trugen so zur Festigung der Freundschaft zwischen dem russischen Volk und den Balkanvölkern bei.



Die Fregatte *Merkuri* 1879
(Maler A. K. Beggrow/Öl auf Leinwand)

# *Die Lehren von Navarino*

Unter den vielen Exponaten des Zentralen Museums der Seestreitkräfte wird wohlbehütet eine Georgsflagge aufbewahrt. Sie ist die für besondere Verdienste verliehene Heckflagge eines Kriegsschiffes mit den Abmessungen 14,5 x 9,5 m. Zum ersten Mal in der Geschichte der russischen Kriegsflotte wurde mit dieser Flagge und einem Georgswimpel das mit 74 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Asow* für den erfolgreichen Einsatz in der Seeschlacht bei Navarino (Pylos) ausgezeichnet. Auch heute erinnert uns diese Flagge noch immer an dieses bedeutende Ereignis, das schon über anderthalb Jahrhunderte zurückliegt.

Am 24. Juni 1827 war in London ein Vertrag zwischen Rußland, England und Frankreich abgeschlossen worden, der die Unterstützung der Griechen in ihrem Befreiungskampf gegen das türkische Joch vorsah. Kurze Zeit vor dieser Unterzeichnung war am 10. Juni ein Geschwader der Ostsee-Flotte von Kronstadt nach England ausgelaufen. Es stand unter dem Befehl des Admirals D. N. Senjawin und hatte in seinem Bestand 9 Linienschiffe, 7 Fregatten, 1 Korvette und 4 Hilfsschiffe. Dieses Geschwader teilte sich am 8. August in zwei Abteilungen: Eine Abteilung unter dem Befehl des Konteradmirals L. P. Heiden lief zum Mittelmeer, um gemeinsam mit den englischen und französischen Geschwadern im Seegebiet um Griechenland zu handeln. Die andere Abteilung lief zurück in die Ostsee.

Zum Geschwader des Konteradmirals Heiden gehörten 4 Linienschiffe, 4 Fregatten, 1 Korvette und 2 Briggs. Anfänglich hatten die Seeleute gutes Wetter auf der Überfahrt. Der Wind wehte von achtern, und die Schiffe waren bereits nach 5 Tagen in Gibraltar. Doch dann änderte sich alles. Windstille und Gegenwind hinderten das Geschwader an der Weiterfahrt und hielten es am Eingang des Mittelmeeres fest. Dann gab es auf der Überfahrt einen Vorfall, der Offiziere und Mannschaften erregte. In der Nähe von Palermo kamen die Schiffe am 9. September in einen Sturm. Heftige Windstöße und Regen peitschten die Segel, und es heulte in den zum Zerreißen gespannten Wanten. Alle Sicherheitsmaßnahmen für eine Sturmfahrt waren getroffen worden. Doch dann wurde durch eine Sturmböe ein Matrose, der sich auf einer Rahe befand, über Bord geworfen. Der Fähnrich A. A. Domaschenko, der sich in der Messe befand und ein Buch las, hörte plötzlich einen Schrei und sah in der Hecksee des Schiffes einen im Wasser wild um sich schlagenden Matrosen. Ohne lange nachzudenken, sprang er in die See und schwamm zu dem Ertrinkenden. Domaschenko konnte sehr gut schwimmen und wollte bis zum Eintreffen des Rettungsbootes den Matrosen über Wasser halten. Jedoch das Beiboot wurde zu spät ausgesetzt und beide – der Matrose und der Fähnrich – ertranken.

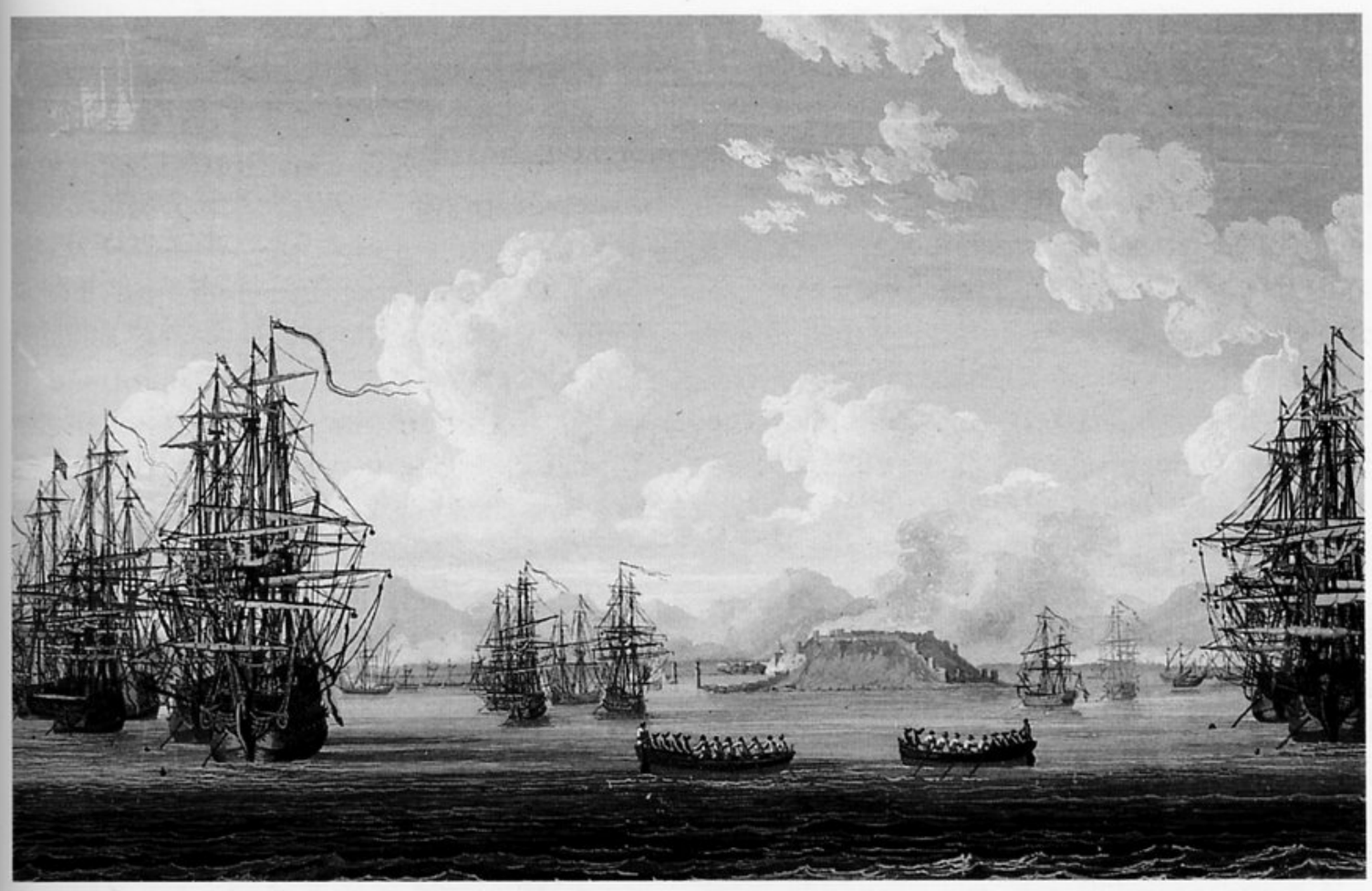
Ein Augenzeuge der aufopfernden Tat des Fähnrichs Domaschenko war damals P. S. Nachimow, der darüber an seinen Freund M. F. Reinecke schrieb: »O teurer Freund, was für eine hochherzige Tat! Was für eine Bereitschaft, sich selbst für einen Nahestehenden zu opfern! Schade, sehr schade, wenn diese Handlung keinen Platz in der Geschichte unserer Flotte bekommen würde…«

Die Heldentat des Fähnrichs wurde nicht vergessen. Im Jahre 1828 wurde in Kronstadt ein Denkmal für A. A. Domaschenko aufgestellt mit der Inschrift: »Von den Offizieren des Linienschiffes *Asow* für ihren teuren Kameraden, der sich vom Heck des Schiffes stürzte, um einen in den Wellen ertrinkenden Matrosen zu retten und für diese menschenfreundliche Tat mit dem eigenen Leben bezahlte.«

Die Bereitschaft des Offiziers zur Rettung seines Untergebenen ist eine bemerkenswerte Tradition in der russischen Flotte. Derselbe P. S. Nachimow vollzog später eine ähnliche Rettungstat, wie die von ihm erlebte. Er sprang in die See, um einen Matrosen, der vom vereisten Tauwerk abgeglitten und über Bord gefallen war, zu retten, und bestätigte so dieses ungeschriebene Gesetz. Diese Rettungstat geschah auf der Fregatte *Kreiser* bei ihrer Fahrt im südlichen Ozean. Es stürmte, und eisiger Wind pfiff in der Takelage. Nachimow hörte plötzlich den Ruf »Mann über Bord« und setzte sofort ein Beiboot mit sechs Matrosen aus. Um den Ertrinkenden zu retten, mußte das Boot von der Leeseite auf die Luvseite der Fregatte gerudert werden, was sehr schwer war. Es schien, daß die Rettung fast gelungen war, aber ein starker Windstoß trieb das Boot von dem im Wasser treibenden Matrosen fort, und die Bootsbesatzung konnte nichts mehr unternehmen. Von Wind und Wellen getrieben, entfernte sich das Beiboot immer weiter von der Fregatte, die selbst dem Untergang nahe war. Der Kommandant des Schiffes, M. P. Lasarew, hatte schon alle Hoffnung aufgegeben und rechnete schon nicht mehr mit der Rettung des Beibootes, aber es geschah ein Wunder. Am Abend, als schon alle Hoffnung aufgegeben war und Lasarew schon befohlen hatte, die Segel zu setzen und die Fahrt fortzusetzen, sah ein Unteroffizier, der auf einer Saling saß, das Beiboot und rief: »Ich sehe ein Boot!« Es war tatsächlich das Beiboot unter dem Kommando des mutigen jungen Offiziers. Die bis auf die Haut durchnäßte Bootsbesatzung wurde an Bord genommen, aber das Boot zerschlug an der Bordwand der Fregatte. P. S. Nachimow schwor seinem Retter, dem Unteroffizier, eine lebenslängliche Rente zu zahlen, und er hielt sein Wort auch.

Beispiele an wahrem Mut zeigten die russischen Seeleute auch in der am 8. Oktober 1827 stattgefundenen Schlacht. Nachdem sich im Mittelmeer das russische Geschwader mit dem englischen Geschwader unter dem Befehl des Vizeadmirals E. Kodrington und mit dem französischen Geschwader, das von Konteradmiral de Riny befehligt wurde, vereinigt hatte, liefen die Schiffe zur Bucht von Navarino. Dort sollte, so war ihnen gemeldet worden, die vereinigte türkisch-ägyptische Flotte unter dem Befehl von Muchar-Bey liegen. Deren Stärke war mit 66 Schiffen und 2200 Geschützen angegeben, zu ihrem Bestand sollten 3 Linienschiffe und 23 Fregatten gehören. Die beiden Befehlshaber des englischen und des französischen Geschwaders vermieden jede aktive Handlung. Sie hatten den Befehl erhalten, die türkisch-ägyptische Flotte nur zu blockieren und nicht zu vernichten, und diesen Befehl erfüllten sie gehorsam. Vizeadmiral L. P. Heiden, der Befehlshaber des russischen Geschwaders, war auf aktive Handlungen eingestellt, er wollte das Gefecht mit dem Feind und den Sieg.

Die türkischen Truppen vernichteten die griechischen Aufständischen und verwüsteten die fruchtbare Erde, sie trieben Frauen und Kinder in die Sklaverei. Oberbefehlshaber der türkisch-ägyptischen Armee und Flotte war der 38jährige Ibrahim Pascha, und er versuchte, der »östlichen Disziplinlosigkeit« eine strenge, militärische Disziplin entgegenzustellen, was in gewissem Maße auch seine ersten Erfolge bestimmte. Navarino (Pylos), im Südwesten Griechenlands gelegen, hatte Ibrahim Pascha als Hauptstützpunkt für seine Flotte ausgewählt. Für die Schiffe bot die tiefe und weite Bucht von Navarino beste Basierungsmöglichkeiten. Von der Küste aus deckten 165 Geschütze die Zufahrten, und an Land befanden sich reichlich Vorräte an



Die Seeschlacht bei Navarino

Verpflegung und Schiffsausrüstungen sowie Werkstätten.

Um auf die schon alle Grenzen überschreitenden Grausamkeiten Ibrahim Paschas zu reagieren, schickten die verbündeten Befehlshaber den Türken ein Ultimatum, das aber keine Wirkung zeigte. Danach wollte man seine Macht zeigen, jedoch noch ohne Waffeneinsatz. Mit diesem Ziel wurde den Geschwadern befohlen, am 8. Oktober 1827 die Anker zu lichten und in die Bucht von Navarino einzulaufen. Am Eingang zur Bucht wurden die Schiffe von Brandern abgefangen. Vom Flaggschiff wurde ein Boot mit einen Parlamentär zu Wasser gelassen, der die Brander auffordern sollte, in die Bucht zurückzulaufen und die Einfahrt für die Schiffe freizugeben. Jedoch dazu kam es nicht. Vom nächstgelegenen Brander erfolgte ein Schuß, der den Parlamentär tötete. Gleich darauf begann ein intensives Geschützfeuer der Küstenbatterien und von den an der Einfahrt liegenden Schiffen.

Die türkisch-ägyptische Flotte hatte günstige Positionen besetzt. Sie lag hier in zwei Linien auf einem Halbkreis, dessen Flanken sich an das Ufer anlehnten. Zwischen den Schiffen der ersten Linie war genügend Entfernung für den Waffeneinsatz der Schiffe der zweiten Linie. So konnte die gesamte Bucht konzentriert beschossen werden.

Die Gefechtsordnung sah vor, daß die englischen und französischen Schiffe in der Steuerbord-Kiellinie laufen und eine Position gegenüber den ägyptischen Schiffen einnehmen und diese auch bekämpfen sollten. Das russische Geschwader hatte eine schwierigere Aufgabe, es sollte in der Backbord-Kiellinie laufen und die türkischen Schiffe bekämpfen, deren Besatzungen weit besser ausgebildet waren als die ägyptischen. Schnell und genau führten die russischen Schiffe ihre Manöver aus und nahmen die Positionen ein. Abermals wurde ein Parlamentär zum Flaggschiff des Muchar-Bey entsandt, aber es kam keine Antwort. Der von der türkisch-ägyptischen Seite zu hörende Schuß war das Signal für den Beginn der Schlacht, deren Schwerpunkt bei den Russen lag.

Die Schlacht begann, noch bevor alle russischen Schiffe ihre Positionen eingenommen hatten. In Rauchwolken eingehüllt und unter dem Kugelhagel des Feindes gingen die Schiffe vor Anker und refften ihre Segel. Dann eröffneten sie das Antwortfeuer. Die russischen Matrosen schossen sorgfältig und schnell, verkrochen sich nicht vor den feindlichen Kugeln und hatten verstanden, daß von ihren Fertigkeiten das Schicksal der verbündeten Geschwader und der Schlacht abhing. Die Gefahren mißachtend, erfüllten sie ehrenvoll ihre Pflicht.

Das Linienschiff *Asow* unter dem Befehl des Kapitäns 1. Ranges M. P. Lasarew, das an der Spitze der Kiellinie lief, kam bis in die Mitte der Bucht und nahm sofort das Gefecht mit mehreren türkischen Schiffen auf. Diese Episode der Schlacht beschreibt P. S. Nachimow folgendermaßen: »Um 3 Uhr warfen wir die Anker auf der befohlenen Position und drehten uns mit Hilfe der Spring mit der Breitseite zu einem feindlichen Linienschiff und zu einer zweideckigen Fregatte mit einer türkischen Admiralsflagge sowie zu noch einer Fregatte. Wir eröffneten das Feuer mit der Steuerbordseite… Die *Gangut* hatte im Rauch die Kiellinie etwas auseinandergezogen, und danach trat eine Windstille ein und sie nahm ihre Position mit einer Stunde Verspätung ein. In dieser Zeit mußten wir das Feuer von sechs Schiffen aushalten, und zwar der Schiffe, mit denen sich sonst unsere anderen Schiffe beschäftigt hätten... Es schien, als ob die ganze Hölle vor uns wäre! Es gab keinen Platz, an dem nicht Ketten, Kugeln, Kanonenkugeln und Kartätschen herunterfielen. Wenn die Türken mehr in die Takelage geschossen hätten und nicht nur in die Bordwand, dann, so möchte ich kühn behaupten, wäre von uns nicht die Hälfte der Besatzung übriggeblieben. Man mußte sich schon wahrhaftig mit besonderem Mut schlagen, um all das Feuer auszuhalten und den Feind dennoch zu besiegen…«

Die russischen Seeleute vollbrachten tatsächlich Wunder. Schon allein die *Asow* versenkte 2 große Fregatten, 1 Korvette, zwang ein mit 80 Geschützen bewaffnetes Linienschiff, sich auf Grund zu setzen, und sprengte es danach in die Luft. Die *Asow* erwies auch den Verbündeten Hilfe. So griff sie rechtzeitig ein mit 80 Geschützen bewaffnetes türkisches Linienschiff an, das dem englischen Flaggschiff hart zusetzte, und vernichtete es.

Die Türken hatten aber auch der *Asow* tüchtig »eingeheizt«. Das Schiff hatte über 153 Einschüsse im Schiffskörper, alle Masten waren zerschossen, aber es hielt sich wie durch ein Wunder über Wasser.

An der Vernichtung der Hauptkräfte des Feindes hatte das russische Geschwader einen großen Anteil. Der Feind verlor in dieser Schlacht ungefähr 60 Schiffe und 7 000 Mann. Die Seeschlacht bei Navarino wurde zum Musterbeispiel für den Mut und das Heldentum der russischen Seeleute. Ihre Handlungen wurden zutreffend von Vizeadmiral L. P. Heiden gewürdigt: »Die Kapitäne und anderen Offiziere des russischen Geschwaders erfüllten ihre Pflicht mit höchstem Eifer, mit Tapferkeit und unter Mißachtung aller Gefahren; die unteren Dienstgrade zeichneten sich durch Kühnheit und Gehorsam aus, was nachahmenswert ist.«

Die Vernichtung der türkisch-ägyptischen Flotte schwächte die türkischen Seestreitkräfte in bedeutendem Maße, förderte die nationale griechische Befreiungsbewegung und beschleunigte den Sieg Rußlands im russisch-türkischen Krieg von 1828–1829.

# *Die Heldentat der Brigg »Merkuri«*

In der Geschichte der russischen Flotte, die reich ist an Ereignissen, nimmt das Gefecht, das die Brigg *Merkuri* im russisch-türkischen Krieg von 1828–l829 mit zwei türkischen Schiffen führte, einen besonderen Platz ein. Im Ablauf dieses Gefechts findet man die ganze Vielfalt der Neuerungen in der Taktik der russischen Segelschiffs-Flotte, aber auch Beispiele des Mutes der einfachen Matrosen und des Könnens des Kommandanten, der dieses ungleiche Gefecht annahm und seine Flagge vor dem Feind nicht strich.

Dieses kleine, zweimastige Kriegsschiff war vorrangig zur Erkundung, zum Vorpostendienst und für Kurierfahrten gedacht und war mit 18 Geschützen bewaffnet. Es nahm am 14. Mai 1829 das Gefecht mit zwei mächtigen türkischen Linienschiffen auf, die mit 184 Geschützen verschiedener Kaliber bewaffnet waren. Obwohl sie in der Bewaffnung weit unterlegen waren, gingen die russischen Seeleute als Sieger aus dieser Auseinandersetzung hervor.

Der Weg zur Kommandobrücke eines Kriegsschiffes war für Alexander Iwanowitsch Kasarski dornenreich. Nach Abschluß der Steuermannsschule in Nikolajew wurde er zur weiteren Dienstausübung auf dem Transportschiff *Sopernik* eingesetzt. Mit Kummer beobachtete der Offizier, wie seine Kameraden den Feind mit ihren Kriegsschiffen schlugen. Er jedoch mußte ihnen immer etwas bringen und transportieren – aber Dienst ist Dienst. Nach kurzer Zeit wurde die *Sopernik* in ein Bombardenschiff umgebaut, das ungeachtet seiner Gebrechlichkeit noch im erforderlichen Zustand erhalten wurde.

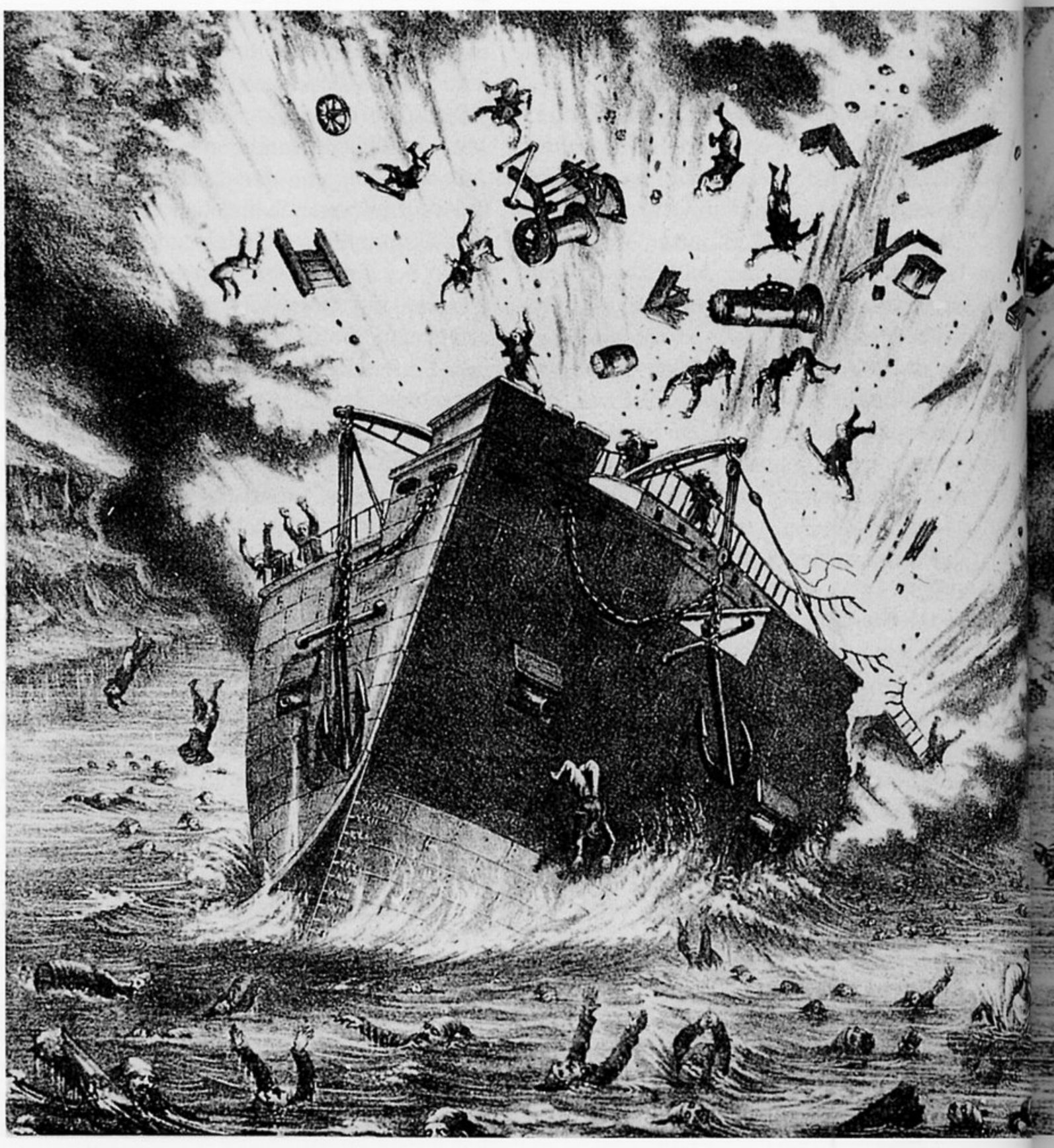
Seine Feuertaufe erhielt Kasarski bei der Einnahme der Festung Anapa. Er wurde danach vorzeitig zum Kapitänleutnant befördert. Auch bei der Belagerung der Festung Warna zeichnete er sich aus. Für Mut und Tapferkeit wurde er mit einer goldenen Waffe ausgezeichnet. Jedoch das Wichtigste war, daß die Vorgesetzten auf den furchtlosen und strebsamen Offizier aufmerksam wurden. Kasarski wurde Kommandant eines Kriegsschiffes –- der Brigg *Merkuri.* Nachdem er wieder einmal planmäßig zur Erkundung ausgelaufen war, um den Feind zu suchen, ahnte der junge Offizier nicht, daß ihm und seiner Besatzung bevorstand, ein neues Ruhmesblatt in der Geschichte der russischen Flotte zu schreiben.

Alles begann damit, daß die Fregatte *Standart* sowie die Briggs *Orfej* und *Merkuri* die Anker lichteten und mit Kurs Süd ausliefen. Die Überfahrt zum Bosporus war nichts Außergewöhnliches. Die Sonne schien, die Wanten surrten monoton vom Wind, und die Masten knarrten ein wenig. Früh am Morgen des 14. Mai 1829 sah der Matrose Anasim Arechow von seinem Ausguck im Mars, den er wegen seiner scharfen Augen zu besetzen hatte, am Horizont weiße Wolken, die rasch größer wurden. Bald konnte man die Segel eines Schiffes, danach eines weiteren, eines dritten, insgesamt von zehn Schiffen erkennen. Ein türkisches Geschwader wollte seine ausgedehnte Liegezeit unterbrechen und war in See gestochen.

Mit Verwunderung beobachteten die Türken, daß drei nicht sehr große russische Schiffe, die auf ihrem Kurs liefen, keine Anstalten machten, um zu entkommen, sondern sich weiter annäherten. Der Kapudan-Pascha, der das Geschwader befehligte, versprach sich einen leichten Sieg, der ihm, wenn auch nur ein wenig, sein verlorenes Selbstvertrauen an die eigene Kraft wiedergeben sollte.

Die russischen Schiffe hatten sich dem Feind genähert, dessen Bestand erkundet und gewendet. Am Mast der *Standart* wehte das Signal »Ablaufen nach Sisopol (Sozopol)«.

Nach kurzer Zeit liefen die *Standart* und die *Orfej* hart am Wind mit Kurs Nordwest ab und erhöhten merklich ihre Geschwindigkeit. Die *Merkuri* änderte ihren Kurs von hart am Wind nach Steuerbord und lief mit halbem Wind ab. Somit mußten sich die Türken entscheiden, wen sie weiter verfolgten. Ohne lange zu überlegen, befahl der Kapudan-Pascha seinem Geschwader, mit halbem Wind weiterzulaufen. Die *Merkuri* stand jetzt den feindlichen Schiffen allein gegenüber. Ihr Schicksal war einzig und allein vom Wind abhängig. Bei günstigem Wind konnte sie leicht eine verhältnis-



mäßig hohe Geschwindigkeit entwickeln, aber wenn der Wind nachließ, wurde die Brigg schwerfällig und schlecht steuerbar. Diesmal hatte der Gegner das Wetter auf seiner Seite. Der Wind wurde schwächer, und gegen Mittag hingen die Segel schlaff an den Rahen. Es halfen auch keine Ruderer. Kasarski und seine Besatzung sahen, wie sich vom türkischen Geschwader die beiden Linienschiffe *Selimije* und *Real-Bey* entfernten und mit der Verfolgung begannen. Die Entfernung zu ihnen wurde immer kürzer. Um diese Zeit traf der Wind auf die Strömung des erwärmten Wassers und wurde nach oben gelenkt. Die Folge davon ist, daß Schiffe mit kurzen Masten langsamer werden, aber die großen Linienschiffe ihre Fahrt fortsetzen können, indem sie die Windkraft durch die Bramsegel ausnutzen. Dem Gefecht konnte man nicht mehr ausweichen, das wurde immer klarer. Kasarski beriet sich mit seinen Offizieren. Alle brannten darauf, sich mit dem Feind zu schlagen und das Gefecht bis zum letzten Mann zu führen – getreu der Forderung Peter I. im See-Reglement: »Alle russischen Kriegsschiffe dürfen niemals und vor niemandem die Flagge streichen...« Die Meinung der ganzen Besatzung brachte der jüngste Offizier, der Steuermann Fähnrich I. Prokofjew, zum Ausdruck: »Wir müssen uns bis zur letzten Möglichkeit schlagen, und wenn keine Chance mehr besteht, zünden wir das Pulver an und sprengen die Brigg.« Dann legte er seine geladene Pistole auf das Spill – der letzte am Leben gebliebene Offizier sollte mit einem Pistolenschuß die Pulverkammer zur Detonation bringen.

Ein türkisches Panzerschiff explodiert
(Lithographie von A. P. Bogoljubow)

Das Gefecht begann. Die Artilleristen eröffneten das Feuer aus den Heckgeschützen. Der Donner der Kanonade übertönte das Dröhnen der türkischen Trommeln. Durch Kursänderungen und Manöver wich die Brigg dem Kugelhagel aus. Alles war jetzt abhängig von der Führungskunst Kasarskis und von den Fertigkeiten der Besatzung. Vier Stunden spien die Geschütze ihre Kugeln, und vier Stunden dauerte das ungleiche Gefecht, in dem die russischen Seeleute nicht nur dem ununterbrochenen Beschuß standhielten, sondern auch zwei der stärksten Schiffe des Feindes außer Gefecht setzten. Die Kanoniere zerschossen mit einer gezielten Salve die Bramstenge am Großmast eines der Schiffe. Wie mit einem Messer zerschnitten sie die Wasserstage, und der Bugspriet schnellte in die Höhe, wie Laken flatterten die jetzt nicht mehr notwendigen Klüversegel im Wind. Das Linienschiff hatte seine Manövrierfähigkeit und Geschwindigkeit verloren. Schwere Beschädigungen der Takelage erhielt auch das zweite Linienschiff des Feindes. Beide Linienschiffe waren gefechtsunfähig. Die beschädigte Brigg *Merkuri* ließ den Feind hinter sich zurück und lief ab zu den eigenen Schiffen. Wie sich später herausstellte, hatte die Brigg 22 Einschüsse in der Bordwand sowie 297 verschiedene Beschädigungen in der Takelage, im Mastwerk und in den Segeln.

Die Heldentat der *Merkuri* versetzte nicht nur die eigenen Leute in Erstaunen, sondern auch den Gegner.

Ein Teilnehmer dieses Gefechts, der Steuermann des türkischen Linienschiffes *Real-Bey,* schrieb in einem Brief vom 27. Mai 1829: »Als wir uns am Dienstag bei Sonnenaufgang dem Bosporus näherten, sahen wir drei russische Schiffe: eine Fregatte und zwei Briggs, wir verfolgten sie, aber konnten nur eine Brigg gegen drei Uhr nachmittags einholen. Das Linienschiff des Kapudan-Pascha und auch unser Schiff begannen mit heftigem Artilleriefeuer. Es war unwahrscheinlich und nicht zu glauben. Wir konnten sie nicht zwingen, die Flagge zu streichen. Sie schlug sich, wich aus und manövrierte mit dem Geschick eines erfahrenen Kapitäns. Das ging soweit, es ist beschämend, dies zu sagen, daß wir das Gefecht abbrachen und sie ihre Fahrt fortsetzte. Man hätte annehmen müssen, daß diese Brigg die Hälfte ihrer Besatzung verloren hat, besonders deshalb, weil sie einmal bis auf Pistolenschußweite an uns herangekommen war. Sie hätte wahrscheinlich noch mehr Beschädigungen erhalten, wenn der Kapudan-Pascha nicht schon eine Stunde vorher das Feuer eingestellt hätte. Wenn man in den großen Taten der Vergangenheit und Gegenwart Heldentaten und Tapferkeit findet, dann sollte ihre Tat alle anderen überdecken, und der Name des Helden verdient es, mit goldenen Buchstaben in den Tempel des Ruhmes eingeschrieben zu werden – er lautet Kapitänleutnant Kasarski, und die Brigg ist die *Merkuri*...«

In Würdigung der militärischen Meisterschaft und der hervorragenden Führung des Schiffes wurde der Kapitänleutnant A. I. Kasarski zum Kapitän 2. Ranges ernannt und mit dem Orden des Heiligen Georg 4. Klasse ausgezeichnet. Alle anderen Teilnehmer des Gefechts wurden ebenfalls mit Orden und Medaillen ausgezeichnet. In feierlicher Form wurde am Heck des Schiffes die Georgsflagge gehißt. Damit war die *Merkuri* nach der *Asow* das zweite Schiff in der russischen Flotte, dem diese hohe Auszeichnung für Verdienste im Kriege verliehen wurde.

Zur Erinnerung an die Heldentat der *Merkuri* wurde auf Initiative der Seeleute in Sewastopol ein Denkmal errichtet, das die Inschrift trägt: »A. I. Kasarski. Den Nachkommen zum Vorbild«.

# *Im Krieg gegen die Türkei*

Die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts waren für Rußland Jahre neuer Prüfungen auf dem Lande und zur See. Die Russen waren die ersten, die den slawischen Völkern, den Serben, Montenegrinern, Bulgaren, die Hand reichten zur brüderlichen Hilfe im Kampf gegen das osmanische Joch. Sie fühlten und verstanden die Tragödie des bulgarischen Volkes, das fünf Jahrhunderte unter türkischer Unterdrückung schmachtete. Fünfhundert Jahre hatten sich bulgarische Messerklingen mit türkischen Krummsäbeln gekreuzt, wuchs der Haß gegen die Sklavenhalter, die Liebe zur Heimat und die Zuversicht auf einen Sieg. Der Aufstand des bulgarischen Volkes im April 1876 endete tragisch. Über 30 000 Bewohner dieses kleinen Landes starben durch die Hände der Sklavenhalter. Die grausame Abrechnung mit den Aufständischen rief in vielen Staaten der Erde Abscheu und Empörung hervor. Am 12. April 1877 erklärte Rußland der Türkei den Krieg und begann mit Kampfhandlungen.

Nach der Niederlage im Krimkrieg war es Rußland, entsprechend den Bedingungen des Pariser Friedensvertrages von 1856, nicht gestattet, eine ausreichende Anzahl von Kriegsschiffen auf dem Schwarzen Meer zu unterhalten.

Zum Kampfkern dieser ehemals mächtigen Flotte, die sich in den Seeschlachten bewährt hatte, gehörten jetzt 2 Küstenpanzerschiffe (sogenannte Popowki), 4 alte Schraubenkorvetten, 7 bewaffnete Dampfschiffe, 13 Schraubenschoner und einige kleine Schiffe. Die Türken hatten dagegen zu Beginn der Kampfhandlungen 15 Panzerschiffe, 18 Schraubenfregatten und Korvetten, 8 Monitore, 7 Kanonenboote und eine große Anzahl an kleineren Schiffen. Der Gegner hatte offensichtlich das Kräfteübergewicht.

Die im russischen Marineministerium eingesandten Vorschläge hervorragender russischer Offiziere zu Verstärkung der Kampfkraft der Schwarzmeer-Flotte wurden in der Regel trotz der schwierigen Lage nicht sonderlich beachtet.

So geschah es auch mit den Vorschlägen des Leutnants S. O. Makarow. Erst nach längeren Streitereien mit den Beamten des Ministeriums gelang es dem jungen Offizier, die Wichtigkeit seines Vorschlages zu beweisen. Der Sinn dieses Vorschlages bestand darin, daß für die Küstenverteidigung und für den Kreuzerdienst schnelle Dampfschiffe der Handelsflotte genutzt werden sollten. Diese Schiffe könnten Minenboote an Bord nehmen, die in der Nähe der türkischen Stützpunkte ausgesetzt würden. Die Boote könnten mit an Spieren befestigten Minen (Spierentorpedos) oder mit geschleppten Minen ausgerüstet sein, in der Dunkelheit feindliche Schiffe sprengen und wieder zu ihren Mutterschiffen zurücklaufen. Danach sollten die Boote wieder an Deck der Dampfer genommen werden, die dann schnell vom Einsatzort ablaufen.

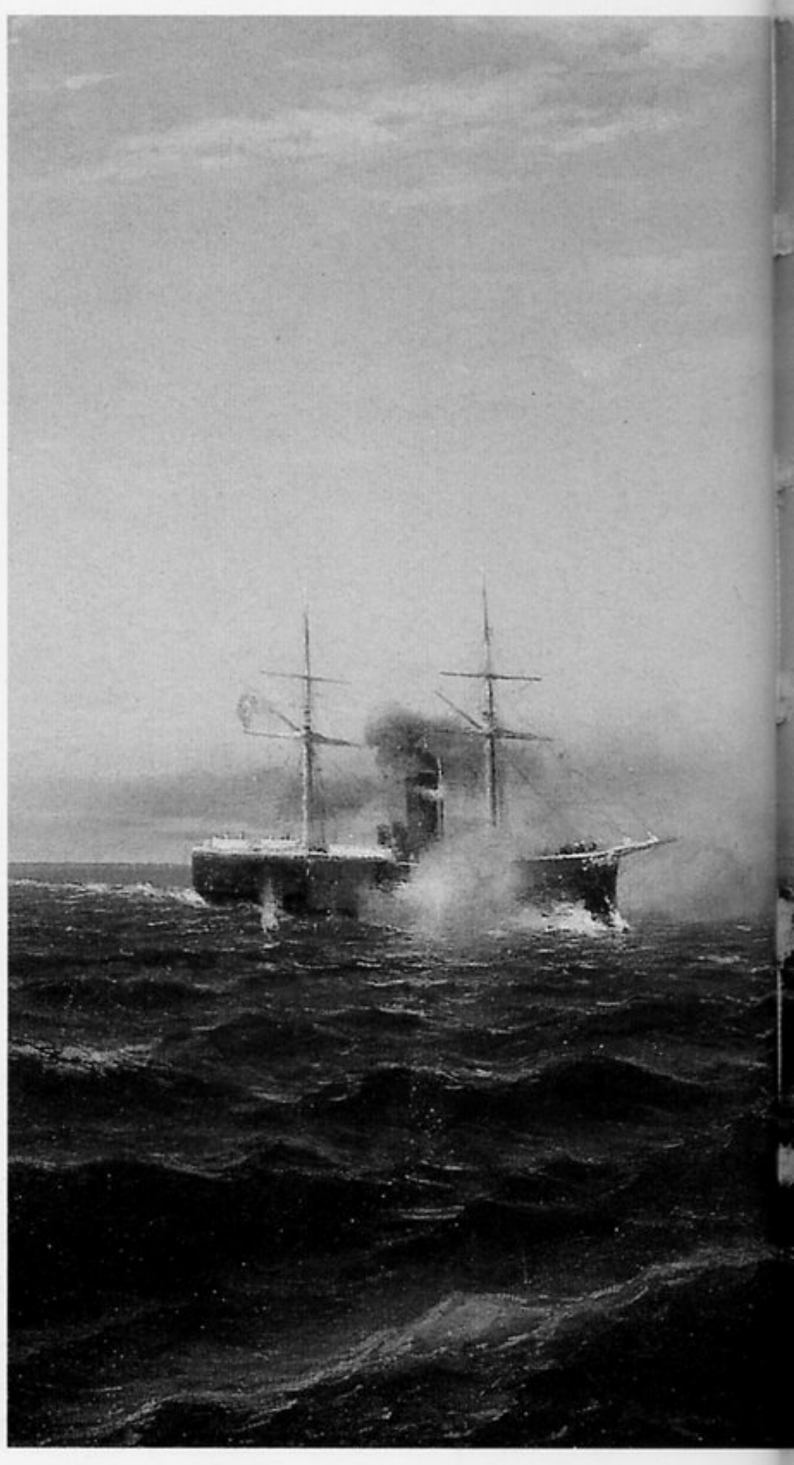
Für die erfolgreiche Durchführung derartiger Kampfhandlungen brauchte man vor allem mutige und gut ausgebildete Seeleute, die ausgezeichnete Kenntnisse über das Minenwesen besaßen. Es war wirklich viel Mut erforderlich, um sich unter dem feindlichen Feuer dem feindlichen Schiff zu nähern, mit einer scharfen Wendung die Mine unter das Schiff zu bringen und sie zu zünden. Der einzige Schutz der Bootsbesatzung vor feindlichem Gewehrfeuer war eine zerlegbare eiserne Panzerung an den Bordwänden.

Die Minenboote waren kleine Dampfboote, die auf der Donau mit der Strömung 6 Knoten und gegen die Strömung 2–3 Knoten Fahrt machten. Nur zwei von ihnen – *Schutka* und *Mina* – entwickelten eine Fahrtgeschwindigkeit von 14 Knoten. Auf jedem Boot waren zwei Paar Spierenminen, ein Paar für den Bug und ein Paar für das Heck.

Von den Heckspieren trennte man sich jedoch bald. Die Minenboote *Schutka* und *Mina* waren außerdem noch mit sogenannten Flügel-Schleppminen ausgerüstet.

Ihre Feuertaufe erhielten die Minenboote im April 1877. Kurz zuvor, im Dezember 1876, war Makarow als Kommandant des Dampfers *Weliki Knjas Konstantin* eingesetzt worden. Dieses Schiff gehörte vorher der russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft. Das Schiff war kurzfristig von Makarow mit Artillerie bewaffnet worden, bekam 4 Minenboote und Minen. Am 18. April erhielt es die Auslaufgenehmigung. Bei ihren Kreuzfahrten entdeckten die Russen am 30. April türkische Schiffe, die auf der Reede von Batumi lagen. Makarow entschloß sich, diese Schiffe mit den Minenbooten anzugreifen. In der Nacht wurden alle Minenboote ausgesetzt. Unter dem Schutz der Dunkelheit näherte sich das Minenboot *Tschesma* unter dem Befehl von Leutnant I. M. Sazarjonny einer auf Vorposten liegenden türkischen Dampffregatte. Die Türken hatten einen solchen Angriff nicht erwartet, und die Mine konnte unter dem Schiff angebracht werden. Aber der gelungene Angriff brachte keinen Erfolg, und nur durch ein Wunder entging das russische Boot dem Untergang. Die Mine detonierte nicht, und das vom Gegner ausgemachte Boot wurde heftig beschossen. Dadurch konnten auch die anderen Minenboote ihre Aufgaben nicht erfüllen und wurden wieder an Bord des russischen Dampfers genommen. Ungeachtet des gescheiterten Angriffs verfolgte Makarow seine Idee weiter.

In einem Brief an den Befehlshaber der Schwarzmeer-Flotte schrieb er: »Der unternommene Vorstoß gibt mir die Gewißheit, daß nachts ein Überfall mit den Booten möglich ist, und mit Leuten, die schon unter Beschuß lagen, bin ich jetzt zuversichtlicher als je zuvor, daß ein Vorstoß erfolgreich sein wird. Ich bitte… mir nochmals das Auslaufen zu gestatten… damit ich dort, wo es möglich ist, noch einmal einen neuen Überfall durchführe.« Es zeigte sich, daß Makarow recht hatte. Der neuerliche Angriff hatte Erfolg. In der Donaumündung wurde am 29. Mai ein türkisches Schiff beschädigt. Erfolgreich verlief auch der Angriff der Minenboote auf das türkische Panzerschiff *Assari-Schewket* in der



Nacht zum 12. August. Durch die Detonation von drei Minen wurde das Panzerschiff schwer beschädigt und setzte sich auf Grund, und nur mit großen Schwierigkeiten konnten die Türken das Schiff nach Batumi schleppen.

Die Kampfhandlungen der Minenboote waren so erfolgreich und unerwartet für die Türken, daß sie schon nicht mehr wagten, nachts in der Nähe der russischen Küste zu handeln. In Anerkennung seiner Leistungen bei der Führung seiner Besatzung, für seine Initiative und seinen Mut wurde Makarow im September 1877 zum Kapitänleutnant ernannt und nach drei Monaten bereits zum Kapitän 2. Ranges.

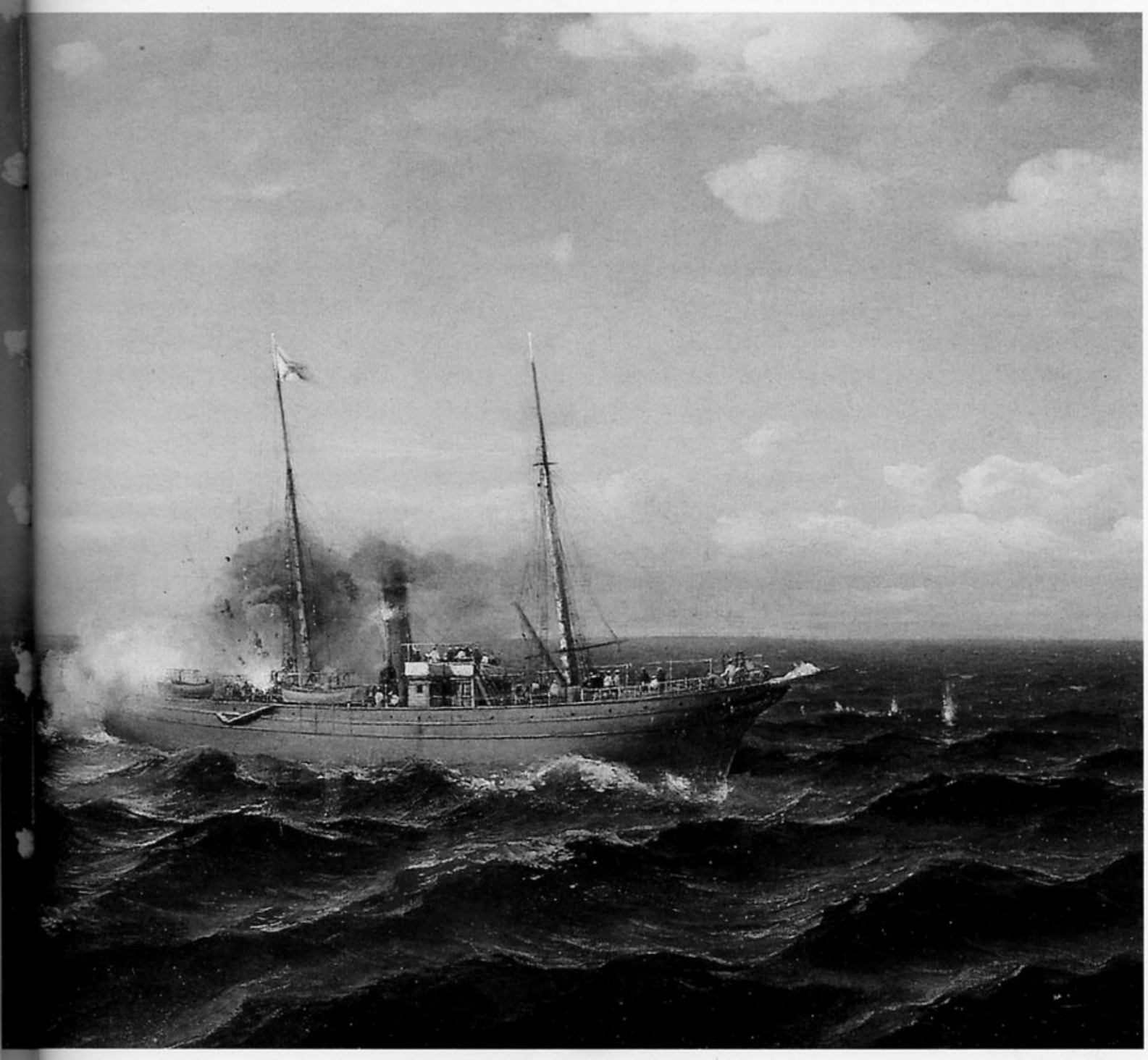
Zu dieser Zeit erfolgte der erste Einsatz der von dem Engländer R. Whitehead konstruierten Mine, die später als Torpedo bezeichnet wurde. Für derartige Torpedos bezahlte die russische Regierung gewaltige Summen. Die russischen Beamten hofierten zwar alles Ausländische, gaben jedoch den eigenen Erfindern keine materiell-technische Unterstützung. So erging es auch dem bekannten russischen Erfinder I. F. Alexandrowski, der die erste russische Konstruktion eines selbstlaufenden Minentorpedos schuf. Dieser war zwar primitiv gefertigt, aber in seinen taktischen Eigenschaften besser als der Torpedo Whiteheads.

Die Projektunterlagen des von ihm konstruierten Minentorpedos reichte I. F. Alexandrowski 1865 im Marineministerium ein. Der Entwurf wurde als »zu frühzeitig« abgelehnt, obwohl er den Engländern R. Whitehead und M. Luppins um ein Jahr zuvorkam. Die Erprobung des russischen Torpedos ergab, daß er zwei Knoten schneller lief als der englische. Auch in der Steuerung und Tiefe war er nicht schlechter als der Torpedo Whiteheads. Trotzdem wurden die Schiffe mit dem englischen Torpedo ausgerüstet. Der russische Erfinder, der sein ganzes Leben der Flotte gewidmet hatte, wurde von seiner Arbeit entbunden und aus dem Dienst entlassen. I. F. Alexandrowski, der seine gesamten Geldmittel für seine Erfindungen (darunter auch U-Boote) verausgabt hatte, verstarb in Armut. Viele Jahre mußten vergehen, bis die Priorität des russischen Erfinders bei der Konstruktion einer eigenbeweglichen Unterwassermine bewiesen wurde.

Die Einführung des Torpedos in die militärische Praxis ist der Verdienst von S. O. Makarow. Die Schiffe hatten anfänglich keine speziellen Vorrichtungen für den Ausstoß der eigenbeweglichen Minen. Makarow schlug vor, als Torpedoausstoßrohre hölzerne, rohrähnliche Behälter zu nutzen. In der Nacht zum 16. Dezember 1877 lief der Dampfer *Weliki Knjas Konstantin* nach Batumi, da sich auf der dortigen Reede ein türkisches Geschwader befinden sollte. Nach seiner Ankunft ließ der Dampfer zwei Minenboote, die *Tscherma* und *Sinop,* zu Wasser. Die Boote sollten das Panzerschiff *Machmudije* mit Torpedos angreifen. Jedoch war der erste Kampfeinsatz des Torpedos nicht vom Erfolg gekrönt. Trotz des hervorragenden Angriffs, der unter feindlichem Feuer durchgeführt wurde, erreichten die Whitehead-Torpedos nicht ihr Ziel. Nach einem knappen Monat wiederholten die *Tscherma* und *Sinop* in der Nacht zum 14. Januar 1878 ihren Überfall und griffen mit Torpedos ein auf der Reede vor Batumi liegendes türkisches Schiff an. Beide Torpedos, die auf 30–40 m Entfernung ausgestoßen wurden, trafen das Dampf-Kriegsschiff *Intibach,* das schwer beschädigt wurde und sank. Nach kurzer Zeit wurde der Torpedo auch von anderen Flotten eingesetzt.

Im russisch-türkischen Krieg fanden die Minenboote besonders auf der Donau breite Anwendung. Sie wurden eingesetzt zur Aufklärung der Nebenarme, zum Minenlegen, zur Sicherung der Übergänge für die Truppen und zum Angriff auf feindliche Schiffe.

Am 14. Mai liefen die Minenboote *Zarewitsch, Ksjenija* (Leutnant A. Schestakow), *Dshigit* (Fähnrich Persin) und *Zarewna* (Fähnrich W. A. Ball) zur Aufklärung des Maciner Nebenarms der Donau aus, um die Lage der türkischen Schiffe zu erkunden. Das Wetter begünstigte den Einsatz. Eine niedrige Wolkendecke und schlechte Sicht erlaubten es den Booten, unbemerkt in die Einmündung des Nebenarms einzulaufen und den Feind zu beobachten. In der Ferne tauchten die Umrisse von drei Schiffen auf. Nachdem sie näher gekommen waren, erkannte man auf den Minenbooten den Raddampfer *Kilidsh Ali,* das Panzerkanonenboot *Fetchi-Ul-Islam* und den Monitor *Seifi.* Der Angriff sollte auf *Seifi* erfolgen. *Zarewitsch,* unterstützt von *Ksjenija,* lief auf das Ziel zu und wurden dabei von *Dshigit* unterstützt. Das Minenboot *Zarewna* verblieb in der Reserve. Als die Entfernung zwischen den Booten und dem Monitor nur noch eine halbe Kabellänge betrug, gaben



Das Gefecht des Dampfers *Westa* mit dem türkischen Panzerschiff *Fetchi Bulend* am 11. Juli 1877 (Maler R. G. Sudkowski 1881/ Öl auf Leinwand)

Die Galeere *Twer,* mit der Katarina II. eine Seefahrt unternahm (Maler A. K. Beggrow 1879)

die Boote volle Fahrt. *Zarewitsch* griff als erstes an; es näherte sich der Backbordseite der *Seifi* und stieß den Steuerbord-Spierentorpedo auf den Monitor. Die alarmierten Türken eröffneten ein wildes Gewehrfeuer – aber es war schon zu spät. Eine gewaltige Detonation erschütterte den Schiffskörper. Tausende von Splittern flogen durch die Luft und hagelten auf das Minenboot nieder. Mit Rückwärtsfahrt zog sich *Zarewitsch* zurück und überließ das Ziel der *Ksjenija.* Die Türken wollten den erneuten Angriff verhindern. Das Turmgeschütz des Monitors schoß ununterbrochen auf das angreifende Boot. Die Granaten detonierten um das Boot herum und warfen Wassersäulen empor. Die zweite russische Mine detonierte unter dem schießenden Geschützturm. Vor den Augen der mutigen Bootsbesatzung legte sich der Monitor *Seifi* auf die Backbordseite und sank. Alle russischen Boote blieben trotz des rasenden Abwehrfeuers der Türken unbeschädigt. Ohne Verluste kehrten sie in ihren Stützpunkt zurück.

Die Erfindung und Anwendung der Minen in den Kampfhandlungen des russisch-türkischen Krieges 1877–1879 war ein wertvoller Beitrag zur Geschichte der Seekriegskunst und hatte nicht nur Bedeutung für die Verteidigung, sondern auch für den Angriff. Unter den vielen Ereignissen dieses Krieges, die sich auf den vielen Kriegsschauplätzen zutrugen, verdient die Heldentat der Besatzung des Postdampfers *Westa* besondere Aufmerksamkeit. Dieses Schiff nimmt zu Recht einen Ehrenplatz in der Geschichte der Flotte ein.

Am ll. Juli 1877 kreuzte der Dampfer *Westa* unter dem Befehl von Kapitänleutnant N. M. Baranow 35 Seemeilen vor Konstanza. Auf dieser Position kam es zum Zusammentreffen mit dem türkischen Panzerschiff *Fetchi-Bulend.* Ein hölzerner Postdampfer gegen ein Panzerschiff. Es schien so, als ob das Schicksal den Türken eine Chance geben wollte, sich auszuzeichnen. Der Unterschied in der Bewaffnung war bemerkenswert. Die *Westa* war mit 5 gezogenen 6-Duim-Mörsern und 2 neunpfündigen Kanonen bewaffnet. An Bord der *Fetchi-Bulend* befanden sich 4 gezogene 8-Duim-Geschütze, eine l0-Duim-Kanone sowie einige kleinere 4- und 9pfündige leichte Kanonen. Das Artillerieduell zwischen den Schiffen dauerte ungefähr fünf Stunden. Der Sieg im Duell war zum großen Teil abhängig vom richtigen taktischen Manövrieren des Kommandanten, vom Ausbildungsstand der Besatzung und effektiven Einsatz der Geschütze. Die Schiffe näherten sich bis auf Büchsenschußweite und entfernten sich wieder, die Distanz zwischen ihnen änderte sich ständig. Wenn die Schiffe sich einander näherten, eröffneten die Matrosen ein intensives Gewehrfeuer. Der Kapitänleutnant Baranow, selbst ein guter Schütze, nahm häufig ein Gewehr aus den Händen der Matrosen und schoß auf den Feind, was ihn aber nicht daran hinderte, die Besatzung im Gefecht zu führen.

Zu Beginn des Gefechtes hatten die türkischen Artilleristen Erfolg. Zwei feindliche Geschosse schlugen in die Bordwand der *Westa* ein, und zwei Geschütze wurden außer Gefecht gesetzt. Durch die Detonation eines Geschosses entstand ein Brand in der Pulverkammer, der glücklicherweise schnell gelöscht werden konnte. Ungeachtet der kritischen Situation wurde das Gefecht von den Seeleuten der *Westa* fortgesetzt.

Ein 6-Duim-Geschoß schlug auf das Oberdeck des Panzerschiffes und setzte eines seiner Geschütze außer Gefecht. Die Erfolgsaussichten der Türken sanken. Das Panzerschiff wurde langsamer und schied bald darauf aus dem Gefecht aus. Augenzeugen berichteten, daß aus dem Schiffskörper eine Rauch- oder Dampffontäne aufstieg. Offensichtlich hatte eines der russischen Geschosse die Maschinenanlage der *Fetchi-Bulend* getroffen oder einen Brand ausgelöst.

In diesem Gefecht kämpften die russischen Seeleute mit großer Selbstaufopferung. So blieb der Kapitänleutnant A. S. Krotkow trotz seiner l7 Verwundungen durch Granatsplitter und Verbrennungen, die er bei der Detonation feindlicher Bombengeschosse erhalten hatte, auf seinem Gefechtsposten. Er richtete das Geschütz manuell, da dessen Leitsystem beschädigt worden war. Diese Feuerleitgeräte waren eine Erfindung von A. P. Dawydow und trugen wesentlich zum treffsicheren Schießen der russischen Artilleristen bei.

In seiner Gefechtsmeldung schrieb der Kapitänleutnant Baranow: »Als ehrlicher Mensch kann ich eins sagen, daß außer mir, der ich nur meine Pflicht erfüllt habe, alle anderen erstaunlichen Heldenmut bewiesen, den man nicht hoch genug einschätzen kann und wobei sie ein Beispiel gaben für Kühnheit und Tapferkeit.«

Keine geringere Wertung erhielt die Ruhmestat der Besatzung des Dampfers *Westa* auch von den oberen Kommandobehörden. So schrieb z. B. der Befehlshaber der Schwarzmeer-Flotte in seinem Rapport an den Marineminister: »Die Ehre Rußlands und seiner Flotte wurde im vollen Umfang gewahrt. Der Feind, der eine Panzerung und starke Artillerie besaß sowie in der Geschwindigkeit überlegen war, mußte schmählich vor einem schwachen Dampfer die Flucht ergreifen, der nur mit 6-Duim-Geschützen bewaffnet war, aber dessen Stärke im Heldenmut des Kommandanten, der Offiziere und der Besatzung bestand.«

Im Verlauf des Krieges mit der Türkei 1877–l878 wurde deutlich, daß Rußland sich auf dem Schwarzen Meer eine starke Flotte schaffen mußte, die in der Lage war, Kampfaufgaben selbständig und im Zusammenwirken mit den Landstreitkräften zu erfüllen. Während des Krieges machte sich das Fehlen einer solchen Flotte bei der Durchführung der Feldzüge bemerkbar.

Das Leben eines jeden von uns
gehört dem Vaterland, und nicht ungestüme Kühnheit, sondern
wahre Tapferkeit bringt ihm Nutzen.

Admiral P. S. Nachimow

# *Die Flotte im Krimkrieg von 1853 bis 1855*

## *Die »Perwas-Bachri« streicht die Flagge*

Es war der Morgen des 5. November 1853 – eine leichte warme Brise vertrieb den Frühnebel, der sich bis zum Horizont erstreckte. Der Kapitänleutnant G. I. Butakow, der aus alter Gewohnheit schon lange vor Sonnenaufgang aufgestanden war und bereits seinen Schiffsrundgang beendet hatte, betrachtete kritisch seinen komplizierten Verantwortungsbereich. Die Dampffregatte *Wladimir,* die er seit Dezember 1852 befehligte, war im März 1848 vom Stapel gelaufen. Das Schiff hatte eine Wasserverdrängung von 1713 t, war 61 m lang und 11 m breit. Bei einer Leistung der Dampfmaschine von 294,4 kW entwickelte es eine Fahrtgeschwindigkeit von 12 Knoten. Fast vier Jahre war das Schiff schon im Dienst und hatte sich den Ruf erworben, eine der besten Dampffregatten der Schwarzmeer-Flotte zu sein.

Zu Beginn des Krimkrieges besaß die russische Flotte 16 Dampffregatten. Diese Schiffe hatten sich nur schwer ihren Weg in der Marine gebahnt – die Traditionen der Segelschiffs-Flotte waren noch zu stark. Zu den Dampffregatten verhielt man sich noch mißtrauisch. Sie erweckten den Eindruck von plumpen Zwergen im Vergleich zu den großartigen, schönen und schlanken Linienschiffen der Segelschiffs-Flotte. Man konnte auch schlecht vorhersagen, wie sich die Dampffregatten im Gefecht verhalten würden. Die gewaltigen Verkleidungen der Räder verhinderten die Aufstellung von Geschützen im mittleren Teil des Schiffes, und ein zufälliger Treffer im Rad könnte möglicherweise das Schiff in eine leichte Beute für den Gegner verwandeln. Jedoch sah Butakow, der seinen Dienst mit der Geburt der Dampfschiffe begann, in diesen momentan noch wenig seetüchtigen und schwach bewaffneten Schiffen die Zukunft der Kriegsflotte. Die von der Windkraft unabhängigen Dampffregatten unterstützten die an der Küste und an den Flußufern handelnden Truppen, führten die Aufklärung durch, schleppten die im Gefecht beschädigten Segelschiffe ab, erfüllten Aufgaben im Kurierdienst sowie zur materiellen Sicherstellung. An einem Gefecht hatten sie bisher noch nicht teilgenommen.

Am 4. November 1853 hatte der vor der anatolischen Küste kreuzende Dampfer *Bessarabija,* der mit 6 Geschützen bewaffnet war und sich unter dem Befehl von Kapitänleutnant P. F. Stschegolew befand, ohne einen Schuß den türkischen Dampfer *Medshari-Tedsharet* aufgebracht. Dieses Schiff mit einer Dampfmaschine von 147,7 kW wurde später unter dem neuen Namen *Turok* in den Bestand der russischen Flotte eingegliedert.

Die *Wladimir* war im südwestlichen Teil des Schwarzen Meeres zwischen der Donaumündung und dem Bosporus im Einsatz. Während des Marsches zum Treffpunkt mit dem Geschwader des Admirals P. S. Nachimow entschloß sich der Kommandant, näher an die Küste heranzulaufen. Er hoffte, möglicherweise dort das türkische Geschwader zu finden, das die russischen Schiffe schon lange suchten. Auf der *Wladimir* hatte auch der Chef des Stabes der Schwarzmeer-Flotte, Vizeadmiral W. A. Kornilow, seine Flagge gesetzt. Nachdem Butakow seinen Schiffsrundgang beendet hatte, ging er zur Kajüte des Vizeadmirals, um diesem seine weiteren Absichten vorzutragen. Er fand den Vizeadmiral jedoch nicht in der Kajüte, sondern auf der Brücke, wo er gemeinsam mit dem Flaggoffizier stand und auferksam die in der Ferne auftauchenden Mastspitzen einiger Schiffe beobachtete. Kornilow konnte nicht ahnen, daß an ihnen ein türkisches Geschwader mit 6 Schiffen vorbeilief, dessen Schicksal es war, nach wenigen Tagen in der Bucht von Sinope in die Luft zu fliegen. Etwas seitlicher von diesen Schiffen wurde noch eine Rauchwolke sichtbar. Kornilow, der davon ausging, daß es sich bei den zuerst gesichteten Schiffen um das Geschwader Nachimows handelte, nahm an, daß die Rauchwolke von der Dampffre-

P. S. Nachimow an Bord des Linienschiffes *Imperatriza Maria* im Gefecht bei Sinope (Zeichnung des Malers A. Kiwschenko)

gatte *Bessarabija* stammte, die mit Meldungen Nachimows zum Stützpunkt der Flotte unterwegs sei. Da Kornilow als Hausherr der Schwarzmeer-Flotte alle ihre Probleme kannte, wandte er sich an Butakow und sagte zu diesem: »Warum muß die *Bessarabija* unnötigerweise ihre Kohlen verbrauchen? Verehrter Grigori Iwanowitsch, befehlen Sie volle Fahrt und holen Sie das Schiff ein.« Darauf antwortete Butakow mit leichtem Zweifel: »Mir scheint, daß dies nicht die *Bessarabija* ist«, und Kornilow sagte darauf: »Um so besser! Ich würde es begrüßen! Versuchen wir näher heranzukommen, dann werden wir es sehen.«

Nach einer Stunde hatte sich die Distanz zwischen den Schiffen bedeutend verringert, und es waren schon die Masten und Aufbauten zu erkennen. Plötzlich drehte das verfolgte Schiff in Richtung zur Küste ab. Auf der *Wladimir* entschloß man sich, dem Schiff den Kurs abzuschneiden. In völliger Ungewißheit wurde die Verfolgung des unbekannten Dampfers, der schon nicht mehr entkommen konnte, fortgesetzt. Der Dampfer wendete und lief auf die *Wladimir* zu, und jetzt erkannten alle, das war nicht die *Bessarabija.* Jetzt war auch die auf dem Dampfer wehende Flagge mit dem Halbmond zu erkennen – es war die türkische, mit 10 Geschützen bewaffnete Dampffregatte *Perwas-Bachri* unter dem Befehl von Seid-Pascha, die dem russischen Schiff entgegenlief.

Seid-Pascha hatte erkannt, daß er nicht entkommen konnte, da das russische Schiff schneller war, er war gefechtsbereit. Genau um l0 Uhr ertönte auf der *Wladimir* der erste Kanonenschuß. Das Geschoß schlug vor dem Bug des türkischen Schiffes ein. Es bedeutete für das türkische Schiff zu stoppen und die Flagge zu streichen. Die Türken reagierten darauf mit einer Salve ihrer Steuerbord-Geschütze. So begann zum ersten Mal in der Geschichte der Kriegsflotten ein Gefecht zwischen zwei Dampfschiffen. In seiner Gefechtsmeldung schrieb W. A. Kornilow: »Um l0 Uhr, als wir bis auf Kanonenschußweite an ihn herangekommen waren, haben wir ihm die erste Kanonenkugel vor seinen Bug geschossen, und als wir sahen, daß er die Flagge nicht streicht, haben wir eine weitere hinterher geschossen, darauf antwortete er mit Schüssen aus den Geschützen der Steuerbordseite. Danach näherten wir uns und handelten mit allen Geschützen der Backbordseite. Mit dem dritten Schuß haben wir ihm die Flagge vom Flaggstock geschossen, er setzte sofort eine andere… und antwortete mit allen Geschützen der Steuerbordseite. Alle seine Geschosse flogen zu Beginn des Gefechtes über uns hinweg. Um 10¼ Uhr liefen wir in seiner Kiellinie und setzten abwechselnd die Steuerbord- und Bug-Bombenkanonen ein; als der Gegner eine Wendung machte, um mit seinen Steuerbord-Geschützen zu schießen, liefen wir parallel mit ihm und schossen mit Kugeln und Bomben, und wenn es die Entfernung gestattete, auch mit Kartätschen, mit der ganzen Backbordseite, zu der wir noch, außer den dort befindlichen Geschützen, vom Heck die Steuerbord-Bombenkanone dazuholten.«

Mit Sachkenntnis und Geschick führte der Kommandant der *Wladimir,* Kapitänleutnant Butakow, das Gefecht. Er hatte sofort erkannt, daß es auf dem türkischen Schiff keine Bug- und Heckgeschütze gab. Unter Ausnutzung der Überlegenheit der *Wladimir* an Bewaffnung und Geschwindigkeit, manövrierte er geschickt, um der *Perwas-Bachri* nicht die Breitseite zu zeigen und um ununterbrochen schießen zu können. Der Gegner versuchte sich von dem russischen Schiff zu lösen und dem mörderischen Feuer seiner Bombenkanonen, die mit Bombengranaten schossen und ernste Beschädigungen anrichteten, zu entgehen. Besonders genau trafen den Feind die 68pfündigen Buggeschütze des russischen Schiffes.

Ungeachtet der hervorragenden Leistungen Butakows und der guten Ergebnisse der Kanoniere der *Wladimir* zog sich das Gefecht in die Länge. Der Kommandant des türkischen Schiffes und seine Besatzung schlugen sich tapfer. In Erinnerung an die Einzelheiten des Gefechtes schrieb Komilow: »…Um 11 Uhr waren alle Beiboote des türkischen Dampfers zerschossen; die ganze Bordseite hatte Durchschüsse, das Mastwerk war zerfetzt und der Schornstein war an vielen Stellen durchschossen. Gegen 12 Uhr wurde der Kommandant des feindlichen Dampfers, der während der gesamten Zeit des Gefechts auf der Brücke stand, von einer Kugel getötet, und danach wurde die gesamte Brücke weggerissen.« Die *Wladimir* näherte sich jetzt der *Perwas-Bachri* auf l00 Meter, und die russischen Kanoniere eröffneten ein tödliches Feuer mit Kartätschen aus allen Bordgeschützen. Das genaue Feuer deckte das Schiff ein, und es dauerte nicht mehr lange, bis die Flagge mit dem Halbmond niedergeholt wurde und das Schiff und seine Besatzung sich ergaben. Dies geschah um l Uhr nachmittags, als auf der *Perwas-Bachri* die Flagge gestrichen wurde. Im ersten Gefecht zweier Dampfschiffe verloren die Türken 22 Mann. Von der Besatzung der *Wladimir* wurden 2 Mann getötet und 3 verwundet.

Durch feindliche Kartätschen wurde auch der Adjutant Kornilows, Leutnant Shelesnow, getötet. Er befand sich auf der Steuerbordseite des Oberdecks und korrigierte das Geschützfeuer. Nach den Worten Butakows wurde über den Tod des jungen Offiziers eine Legende geschrieben, die später auch Kornilow selbst betraf. So sollte sich Shelesnow während seines Aufenthaltes im

Kaukasus für wenig Geld einen sehr guten Säbel angekauft haben, und als Wladimir Alexejewitsch Kornilow darüber seine Verwunderung zum Ausdruck brachte, erhielt er zur Antwort, daß dieser Säbel einen unschönen Ruhm genieße und deshalb so billig gewesen sei. Demnach sollte jeder, der den Säbel in der Schlacht trägt, fallen. Leider erwies sich diese Überlieferung auch für Shelesnow schicksalbestimmend. Trotzdem man versucht hatte, Kornilow davon abzuraten, entschloß er sich, den Säbel zur Erinnerung an seinen beliebten Adjutanten zu behalten. Kornilow fiel am 5. Oktober 1854 in seiner ersten Schlacht, die auf das Gefecht des Dampfers *Wladimir* folgte. Auch der Säbel beendete seine Existenz, er war in zwei Stücke zerbrochen. Die Säbelteile wurden von der Witwe Kornilows aufbewahrt und später dem Museum in Sewastopol zur Aufbewahrung übergeben.

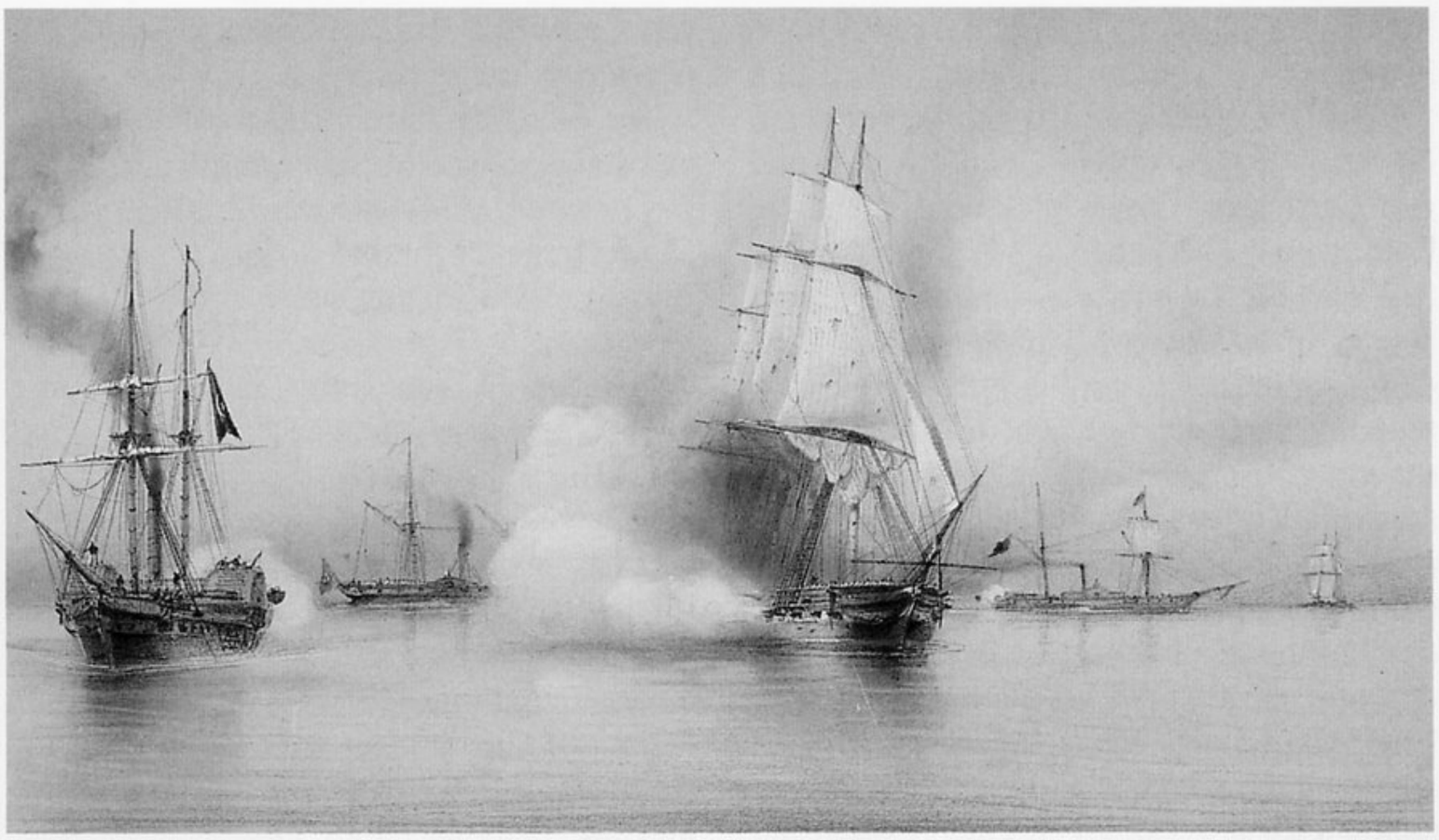
Nach einer gründlichen Instandsetzung in Sewastopol wurde der Dampfer *Perwas-Bachri* in *Kornilow* umbenannt und in den Bestand der russischen Schwarzmeer-Flotte eingegliedert.

In seiner Meldung an den Befehlshaber gab Vizeadmiral Kornilow den Handlungen der russischen Matrosen in dem ersten Gefecht zweier Dampfschiffe eine hohe Wertung:

»Der Kapitän, die Offiziere und die Besatzung des Dampfers *Wladimir* verhielten sich hervorragend. Kapitänleutnant Butakow gab seine Befehle wie im Manöver. Der Einsatz der Artillerie erfolgte schnell und genau, der Beweis dafür sind die Beschädigungen auf dem feindlichen Schiff.«

Nachdem der russische Zar die Meldung des Befehlshabers über das Gefecht zwischen den Dampfschiffen erhalten hatte, ordnete er an, daß der erbeutete Dampfer den Namen *Kornilow* tragen solle, der Kommandant mit dem Orden des Heiligen Georg 4. Klasse auszuzeichnen ist, alle Offiziere den nächsten Dienstgrad sowie die Unteroffiziere je l0, und die Matrosen je 5 Rubel erhalten sollen.

Für den hervorragenden und entschlossenen Einsatz im Gefecht, für Mut und Tapferkeit wurde G. I. Butakow zum Kapitän 2. Ranges ernannt. Eine hohe Wertung erhielten die Handlungen Butakows auch von dem Vizeadmiral P. S. Nachimow. Nicht zufällig gab er, als er die Auszeichnung Butakows mit dem Orden des Heiligen Georg vornahm, seinen Orden, den er nach der Schlacht von Navarino für seine Tapferkeit erhalten hatte. Später, bei der Verteidigung Sewastopols, ersuchte Butakow den Vizeadmiral um den Einsatz auf den gefährlichsten Verteidigungspositionen.



Die Fregatte *Flora* vor der Küste bei Pizunda 1853 (Lithographie/Maler A. P. Bogoljubow)

Daraufhin antwortete der verdiente Admiral: »Niemals – Sie werden noch für die zukünftige Flotte gebraucht«. Grigori Iwanowitsch Butakow rechtfertigte später das Vertrauen P. S. Nachimows. In Auswertung des ersten Gefechts zwischen Dampfschiffen; der vereitelten Handlungen der drei türkischen Dampfer *Taif, Feisi-Bachri* und *Saik-Ischade,* die 7 Stunden lang erfolglos die russische Segelfregatte *Flora* angegriffen hatten und das Gefecht aufgaben, sowie einer Reihe anderer Gefechte und Einsätze der Dampfschiffs-Flotte – verfaßte Butakow auch sein grundlegendes Werk »Neue Grundsätze der Taktik der Dampfschiffe«.

Das erste Gefecht der Dampfkriegsschiffe brachte neuen Ruhm für die russischen Waffen und zeigte die gewaltigen Möglichkeiten dieses neuen Schiffstyps. Sie waren ein wichtiger Schritt für die Entwicklung des Dampfschiffbaus in Rußland.

## *Die letzte Schlacht der Segelschiffs-Flotte*

Am 15. Oktober 1853 begann die Türkei den Krieg mit Rußland. Sie hoffte, die Krim und den Kaukasus zu erobern sowie die Herrschaft auf dem Schwarzen Meer festigen zu können. Diesen Schritt unternahm die Türkei auf Drängen Englands und Frankreichs. Diese Staaten sahen auf der einen Seite in Rußland einen gefährlichen Konkurrenten für ihre Einflußnahme auf den Nahen Osten und wollten auf der anderen Seite gleichzeitig die Türkei schwächen, die blind ihrem politischen Kurs folgen sollte. In England konnte man sich nicht damit abfinden, daß Rußland den Bosporus und die Dardanellen beherrschten sollte, ein solches Ergebnis würde der britischen Macht sowohl im Handel als auch auf politischem Gebiet einen schweren, wenn nicht sogar tödlichen Schlag versetzen.

Die russische Flotte spielte in den sich entwickelnden Kampfhandlungen eine wichtige Rolle. Zur Erkundung der türkischen Absichten zur See entsandte die Schwarzmeer-Flotte einige Schiffsverbände und Geschwader zu den türkischen Küsten, um die feindlichen Schiffsbewegungen zu beobachten. Die besondere Aufmerksamkeit wurde auf den Bosporus und die Verbindungen zu den kaukasischen Küsten gerichtet. Eines der Geschwader, das vor der kaukasischen Küste kreuzte, wurde von Vizeadmiral P. S. Nachimow befehligt.

P. S. Nachimow wurde 1802 in der Familie armer Smolensker Adliger geboren. Er trat 1815 in das Marine-Kadetten-Korps ein und diente vierzig Jahre auf Schiffen, wobei er einen großen Teil seines Lebens auf See verbrachte. Seine Feuertaufe erhielt er am 8. Oktober 1827 in der Seeschlacht bei Navarino. An der Schlacht nahm er auf dem Linienschiff *Asow* teil, das für seinen erfolgreichen Einsatz und »in Würdigung der hervorragenden Taten der Vorgesetzten, des Mutes und der Furchtlosigkeit der Offiziere und der Tapferkeit der unteren Dienstgrade« als erstes Schiff das Recht erhielt, am Heck die Georgsflagge zu führen.

Ein Matrose, der Pawel Stepanowitsch Nachimow kannte, schrieb über den zukünftigen Admiral: »In der Schlacht bei Navarino erhielt er das Georgs-Kreuz und den Dienstgrad Kapitänleutnant für seine Tapferkeit verliehen. Während der Schlacht hatten wir alle die *Asow* verehrt wegen ihrer klaren Manöver, als sie sich dem Gegner auf Pistolenschußweite näherte. Kurz nach der Schlacht traf ich Nachimow als Kommandant der Prisen-Korvette *Navarin,* die er in Malta mit allem möglichen seemännischen Komfort und Eleganz, zum Erstaunen der Engländer als Kenner des Marinewesens, hat ausrüsten lassen. In unseren Augen… war er ein unermüdlich Schaffender. Ich erinnere mich noch an die allgemeine Meinung, daß Pawel Stepanowitsch am Tag 24 Stunden Dienst tat. Seine Kameraden haben ihm niemals vorgeworfen, daß er liebedienert, sondern glaubten an seine Berufung und Ergebenheit für die Sache selbst. Seine Untergebenen sahen ständig, daß er mehr als sie arbeitete, und deshalb ertrugen sie den schweren Dienst ohne zu murren und mit der Zuversicht, daß alles, was notwendig ist oder getan werden muß, um Erleichterungen zu schaffen, vom Kommandanten getan und nicht vergessen wird.«

Gemeinsam mit den Admiralen M. P. Lasarew, W. A. Kornilow und W. I. Istomin hat er viel für die Erhöhung der Gefechtsbereitschaft in der Schwarzmeer-Flotte getan. Die russischen Matrosen wurden von Nachimow hoch geschätzt. So schrieb er: »Es ist an der Zeit, daß wir aufhören, uns wie Gutsbesitzer zu fühlen und die Matrosen wie Leibeigene zu betrachten, der Matrose ist die Haupttriebkraft auf einem Kriegsschiff… Was wir verbessern sollten, ist jetzt die Ausbildung, um bei ihnen Mut und Heldentum zu erwecken, wenn wir keine Egoisten erziehen wollen, sondern wirkliche Diener des Vaterlandes...«

Das Geschwader Nachimows kreuzte unter äußerst schwierigen Bedingungen im Schwarzen Meer. Stürmisches Wetter sowie der kalte Herbst und die Ferne zur heimatlichen Küste wurden zu einer harten Schule für die russischen Seeleute. Nachimow suchte die türkischen Schiffe und erstrebte eine Entscheidungsschlacht. Nachdem er das feindliche Geschwader in der Bucht von Sinope (Sinop) entdeckt hatte, wartete er nicht auf eine Genehmigung aus Sewastopol. Ungeachtet des tobenden Sturmes und der Schwächung seines Geschwaders durch die zur Instandsetzung abgelaufenen Schiffe, begann er die Blockade der Türken in Sinope. Später meldete Nachimow: »Ich habe mich entschlossen… diesen Hafen fest zu blockieren.« Der Gegner war spürbar überlegen. Drei russischen Schiffen mit 252 Geschützen standen auf türkischer Seite 7 Fregatten, 3 Korvetten, 2 Dampffregatten und 4 Transportschiffe mit insgesamt 472 Geschützen gegenüber. Trotzdem wich Nachimow nicht von seinem Entschluß ab. Er wußte, daß der Gegner, wenn seine Flotte aus Sinope herauskam, nicht an einem Angriff gegen den Kaukasus gehindert werden konnte und er somit seine wichtigste Aufgabe nicht erfüllen würde.

Zur Verstärkung des Geschwaders von Nachimow trafen weitere Schiffe unter dem Befehl des Konteradmirals F. M. Nowosilski ein. Jetzt hatten die Russen die Überlegenheit und verfügten über 6 Linienschiffe und 2 Fregatten mit 710 Geschützen, sie bereiteten sich auf die Schlacht vor. Nachdem sich Nachimow gründlich mit der Lage vertraut gemacht hatte, entschloß er sich, das türkische Geschwader anzugreifen und in der Bucht zu vernichten.

Admiral P. S. Nachimow (1854)

Die Türken, die sahen, daß ihre Flotte blockiert war, unternahmen nichts, um die Blockade zu durchbrechen oder die Verteidigung der Einfahrt zur Reede zu verstärken und die Gefechtsordnung ihrer Schiffe zu verbessern. Sie vertrauten auf die unüberwindliche Stärke ihrer stark befestigten Küstenbatterien mit ihren 38 Geschützen, und sie hofften auf die Unterstützung durch ihre Verbündeten – die vereinte englisch-französische Flotte. Sie nahmen an, daß diese Flotte ihnen zu Hilfe eilen würde.

Am 17. November bat Nachimow den zweiten Befehlshaber und die Schiffskommandanten zum Kriegsrat. Er erläuterte ihnen den Plan und die Gefechtsordnung für den Angriff. Noch am gleichen Tag wurde der Gefechtsbefehl erteilt, der genauestens die Idee des Gefechtes und die Aufgaben der Besatzungen enthielt. Die letzten Worte dieses Befehls lauteten: »Ich gestatte einem jeden, völlig unabhängig nach eigener Entscheidung zu handeln, aber unbedingt seine Pflicht zu erfüllen...«

Der Angriff auf die türkische Flotte war für den 18. November vorgesehen. Als der Tag der Schlacht anbrach, regnete es, und ein frischer Wind wehte aus einer für den Angriff günstigen Richtung.

Um 9 Uhr 30 wurde auf dem Flaggschiff Nachimows, der *Imperatriza Marija,* das Signal »Gefechtsklar machen und zur Reede von Sinope ablaufen« gesetzt. Die russischen Schiffe begannen sich in zwei Kolonnen dem Feind zu nähern. Der *Imperatriza Marija* folgten *Weliki Knjas Konstantin* und *Cesma.* Das Linienschiff *Paris,* unter der Flagge von Konteradmiral F. M. Nowosilski, lief an der Spitze der Backbordkolonne. Ihm folgten die Linienschiffe *Tri Swjatitelja* und *Rostislaw.* Den Abschluß der doppelten Kiellinie bildeten die Fregatten *Kagul* und *Kulewtschi.* Vor der Einfahrt zur Bucht unterbrachen sie ihre Fahrt und beobachteten die feindlichen Dampfschiffe.

Der erste Schuß fiel um 12 Uhr 28 – der türkische Admiral Osman-Pascha hatte die Nerven verloren. Verblüfft von der Entschlossenheit der russischen Seeleute beobachtete er mit Entsetzen die näherkommenden Schiffe, die sich schnell auf die Mitte der Sinoper Reede zubewegten. Nach dem ersten Schuß begannen die feindlichen Schiffe und Küstenbatterien, das russische

Geschwader zu beschießen. Dies war der wichtigste und entscheidendste Augenblick der Schlacht.

Das Linienschiff *Imperatriza Marija* wurde buchstäblich von Geschossen überschüttet. Das Mastwerk und die Takelage des Schiffes waren schon zum Teil zerschossen, und trotzdem lief es unbeirrt auf den Gegner zu. Entsprechend den taktischen Erfahrungen F. F. Uschakows beabsichtigte man, zuerst das feindliche Flaggschiff außer Gefecht zu setzen, um somit die zentralisierte Führung der türkischen Schiffe zu unterbrechen. Diese Absicht gelang. Durch das treffsichere Feuer der russischen Artilleristen wurde die Fregatte *Auni-Allach* in Brand geschossen.

Die Türken kappten überstürzt die Ankertaue und setzten die Fregatte auf Grund. Danach wurde das Feuer auf das zweite große Schiff, die *Fasli-Allach,* konzentriert, die ebenfalls in Brand geriet.

Das Linienschiff *Weliki Knjas Konstantin* beschoß die Küstenbatterien sowie die Fregatten *Nawek-Bachri* und *Nesimi-Sefer.* Auch hier erreichte das gutliegende Feuer der Bombenkanonen sein Ziel. Mit außergewöhnlichem Wagemut, mit Kaltblütigkeit und Ausdauer führten die russischen Seeleute das Gefecht. Sie hielten sich genau an die Anweisungen, die sie vor dem Gefecht von P. S. Nachimow erhalten hatten.

Auch das Linienschiff *Weliki Knjas Konstantin* kam sehr bald in eine schwierige Lage. Es wurde von türkischen Schiffen eingekreist, die das Feuer ihrer Artillerie auf das russische Schiff richteten. Doch die *Cesma* kam rechtzeitig zu Hilfe und richtete ihr Feuer auf die am aktivsten handelnde türkische Fregatte *Nawek-Bachri.* Durch diese Unterstützung wurde der Siegeswille der Artilleristen der *Konstantin* wieder gestärkt, und gemeinsam schossen sie die türkische Fregatte in Brand.

Es verging keine halbe Stunde, und schon befand sich auch das Linienschiff *Tri Swjatitelja* in der gleichen Lage. Sein Bugspriet war abgebrochen, und das hilflose Schiff wurde vom Wind immer dichter an die feindlichen Batterien herangetrieben, die jetzt ihr Feuer auf das beschädigte Schiff konzentrierten. Zu Hilfe eilte dieses Mal die *Rostislaw* trotz der eigenen schweren Beschädigungen und begann sofort das Duell mit der Küstenbatterie. Der Beschuß war erfolgreich, bald schwiegen die Geschütze der Batterie für immer.

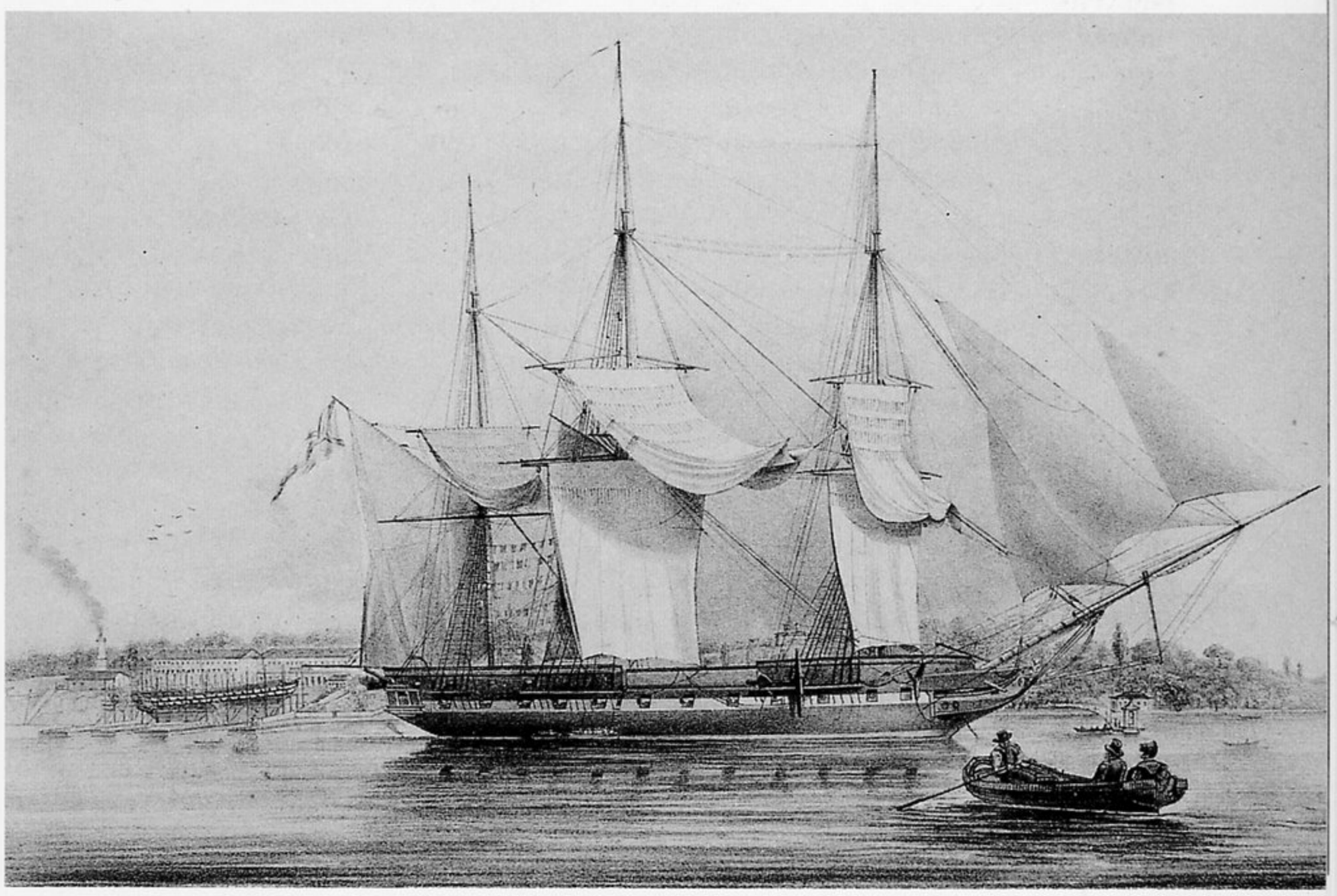
Gewaltige Feuersäulen schossen empor. Die Splitter der explodierenden türkischen Schiffe flogen nach allen Seiten. In der Stadt entflammten Brände. Die erhitzten Geschütze schossen ohne Pause Kugel auf Kugel. Das gutliegende Feuer der russischen Schiffe wurde von Offizieren geleitet, die auf Befehl Nachimows dafür ausgewählt worden waren und ihren Feuerleitposten im Großtopp der Schiffe hatten.

Im Verlaufe des Gefechts schlug ein Brandgeschoß eines türkischen Schiffes in eine der mittleren Geschützpforten des Linienschiffes *Rostislaw* ein und durchschlug das Deck sowie den Decksbalken. Es entstand ein Brand, der jedoch bald gelöscht worden war, aber brennende Teile der Takelage fielen in die Luke zur Pulverkammer. Mehrere Matrosen, die eine Explosion befürchteten, stürzten zum Eingang der Pulverkammer. Der sich in der Nähe befindliche Fähnrich Kolokolzew erkannte augenblicklich die Lage, er verschloß die Tür und beseitigte mit erstaunlicher Kaltblütigkeit den Brandherd. Seine Ruhe übertrug sich auf die Untergebenen, und so wurde das Schiff durch den Mut der Matrosen gerettet.

Es wird manchmal behauptet, daß P. S. Nachimow sich ausgesprochen »geringschätzig« zu den Dampfschiffen verhielt, die viele als die »häßlichen Entlein« betrachteten, die zufällig in den Schwarm der weißen Schwäne verschlagen wurden. Die Wahrheit ist, daß für P. S. Nachimow, der für die Romantik des Flottendienstes erzogen worden war, die Segelschiffe wahre Wunder und der Sinn seines ganzen Lebens waren. Er liebte die Sauberkeit auf den Schiffen, die vom Wind geblähten Segel – und ein Dampfer, das war Ruß und Rauch, der, so schien es, in alle Winkel kam und mit einer schwarzen Schicht die Segel, die Takelage und die Geschütze bedeckte. Nirgends war man vor diesem Rauch sicher. Sie putzten und säuberten die Dampfer vom frühen Morgen bis zum späten Abend – und das war alles. Es gab aber auch eine andere Seite, die Nachimow sah, das war der große Vorteil, den die Dampfschiffe gegenüber den Segelschiffen hatten, wie z. B. die Möglichkeit schneller Manöver und die Unabhängigkeit vom Wind. Am 11. November schrieb er an den Oberbefehlshaber der Land- und Seestreitkräfte auf der Krim – den Admiral A. S. Menschikow folgenden Brief: »In der heutigen Zeit sind für den Kreuzereinsatz Dampfschiffe nötig, ohne sie hat man keine Hände; sollten in Sewastopol welche frei sein, so habe ich die Ehre, gehorsamst Eure Exzellenz zu bitten, wenigstens zwei zu mir in den Verband zu entsenden.«

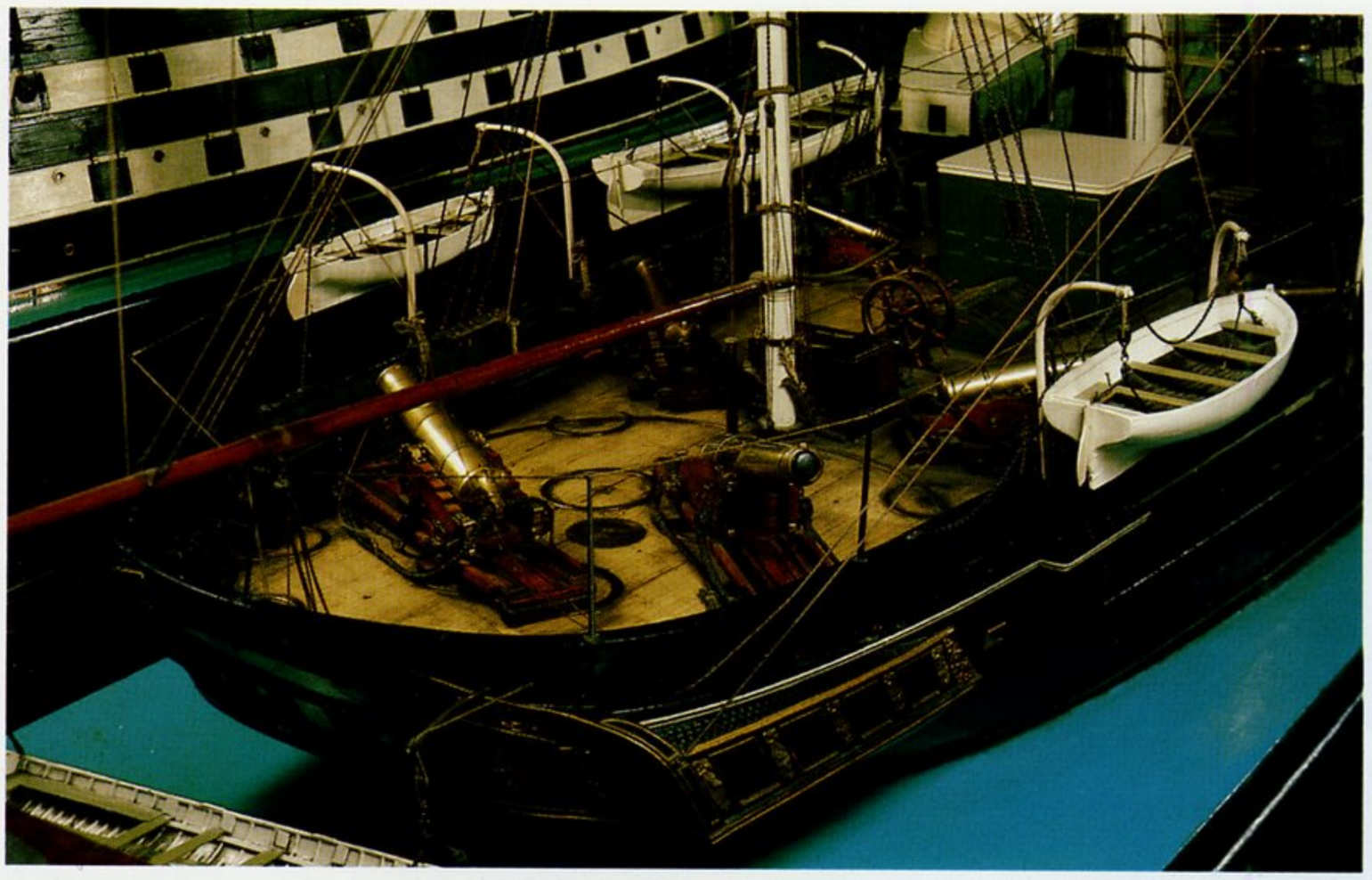
Nachdem Nachimow erfahren hatte, daß in der Bucht von Sinope sich zwischen den Schiffen auch Dampfschiffe befanden, die dem russischen Geschwader gefährlich werden konnten, befahl er den Kommandanten der Fregatten *Karul* und *Kulewtschi,* in das Gefecht mit den Schiffen nicht einzutreten, sich ständig unter Segel bereitzuhalten und die Handlungen dieser Dampfer

Die Fregatte *Flora* vor Anker in Nikolajew



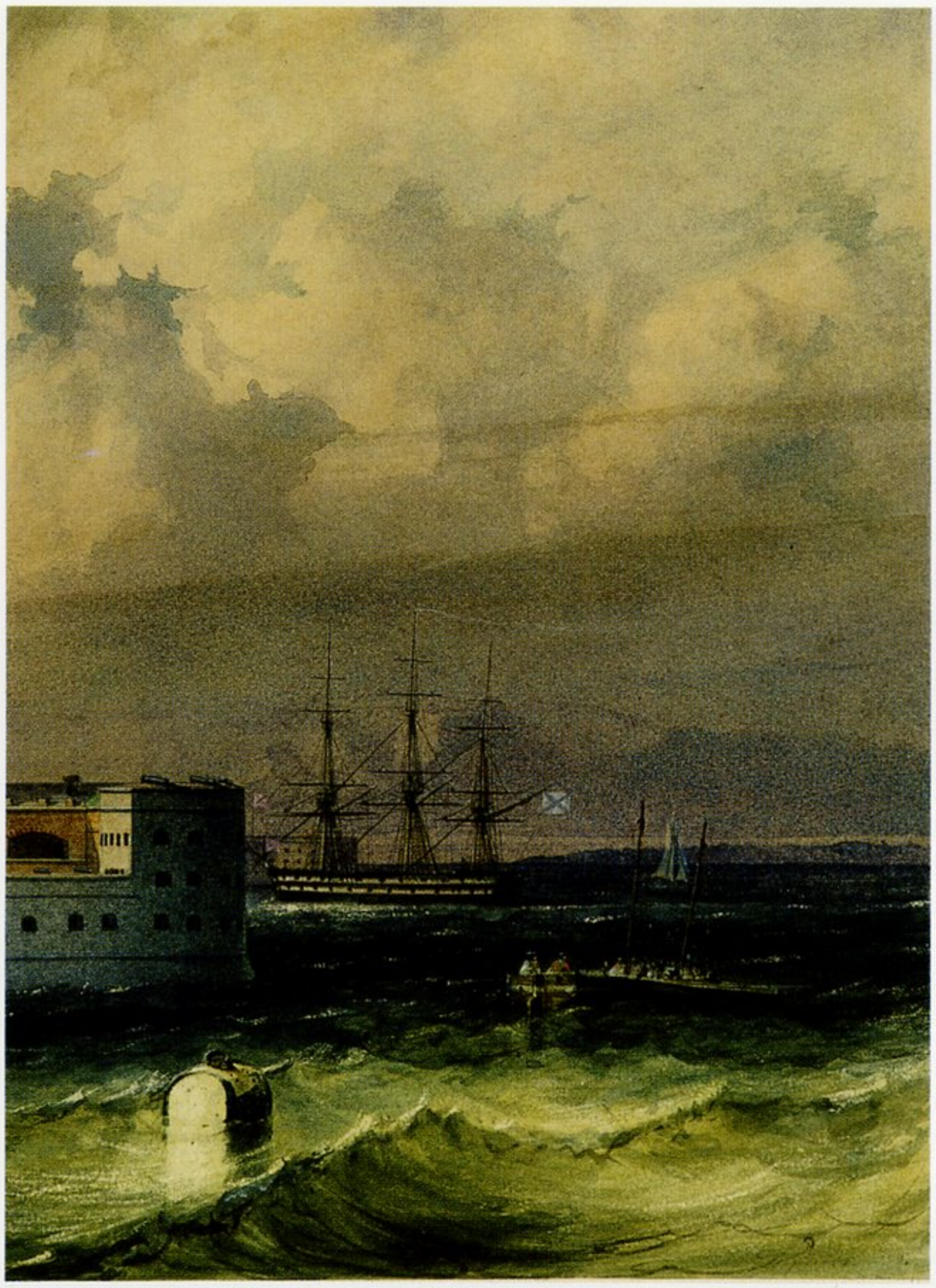
ununterbrochen zu beobachten, um jederzeit ihre Absichten zu verhindern.
Die Befürchtungen Nachimows bestätigten sich jedoch nicht. Die türkischen Dampfschiffe versuchten nicht den Verlauf der Schlacht zu beeinflussen, und ein Schiff, die *Taif,* nutzte sogar eine günstige Gelegenheit, um das Gefechtsfeld zu verlassen. Die Seeschlacht bei Sinope endete mit einem vollen Erfolg der russischen Flotte. Die Türken verloren 15 Kriegsschiffe, von den 4500 Mann an Besatzungen waren 3000 gefallen oder verwundet, viele wurden gefangengenommen. Unter den Gefangenen waren auch Osman-Pascha, der Befehlshaber des Geschwaders, und zwei Kommandanten der Fregatten.
In seinem Rapport an A. S. Menschikow schrieb Nachimow: »Die feindlichen Schiffe, die auf den Strand geworfen worden waren, hatten ein so jämmerliches Aussehen, daß ich anwies, das Feuer auf sie einzustellen, auch wenn sie ihre Flagge nicht gestrichen hatten, was auf die panische Angst zurückzuführen war, die ihre Besatzungen ergriffen hatte…«
Das russische Geschwader verlor nicht ein Schiff. Beschädigungen erhielten dagegen mehrere Schiffe. So zählte man auf dem russischen Flaggschiff 60 Einschüsse und 11 andere Beschädigungen. Das Linienschiff *Tri Swjatitelja* erhielt 48 Einschüsse. Die personellen Verluste waren unbedeutend und betrugen 37 Gefallene und 235 Verwundete.
In seinem Befehl vom 23. November 1853 über die Auswertung des Gefechts schrieb P. S. Nachimow: »Die Vernichtung der türkischen Flotte durch das unter meinem Befehl stehende Geschwader in Sinope wird als ein Ruhmesblatt in die Geschicht der Schwarzmeer-Flotte eingehen. Ich spreche dem zweiten Befehlshaber (Konteradmiral F. M. Nowosilski) als meinem wichtigsten Gehilfen meine herzlichste Dankbarkeit aus, der an der Spitze seiner Kolonne diese furchtlos in das Gefecht führte. Ebenfalls den Herren Kommandanten der Linienschiffe und Fregatten für die Kaltblütigkeit und die genaue Aufstellung ihrer Schiffe entsprechend der gegebenen Gefechtsordnung während des starken feindlichen Feuers, genauso für ihre unbeugsame Tapferkeit im Verlaufe dieser Angelegenheit. Ich wende mich mit meiner Dankbarkeit an die Offiziere, die furchtlos und voll Mut ihre Pflicht erfüllten, ich danke den Besatzungen, die sich wie die Löwen schlugen.«
Die Nachricht über den Sieg löste überall in Rußland Begeisterung aus.
»Eine ruhmvolle Schlacht, wichtiger als Cesme und Navarino! Hurra, Nachimow! Michail Petrowitsch Lasarew ist stolz auf seinen Schüler«, so schrieb der Admiral Kornilow.
Der so Gefeierte teilte jedoch nicht die allgemeine Begeisterung über den Sieg. Natürlich verstand Nachimow als Flottenführer die Bedeutung des errungenen Sieges, wofür er nicht ein einziges Schiff verloren hatte. Denn ungeachtet der schweren Beschädigungen kehrten alle Schiffe über das stürmische Schwarze Meer zurück nach Sewastopol, und Nachimow war mit den Handlungen seiner Untergebenen zufrieden. Auch der Zar war großzügig und zeichnete den Helden von Sinope mit einer selten verliehenen Auszeichnung – dem Orden des Heiligen Georg 2. Klasse – aus. Da der Admiral Nachimow ein nüchtern denkender Mensch war, begriff er, daß sehr bald Frankreich und England die Ergebnisse der Seeschlacht bei Sinope für ihre Ziele benutzen würden – und er irrte sich nicht.
Schon am 4. Dezember schrieb der englische Botschafter in der Türkei nach London: »Zu meinem Bedauern, es ist offensichtlich, daß der Friede in Europa aufs äußerste gefährdet ist, und ich kann nicht erkennen, wie wir mit Ehre und Vernunft, im weitesten und wahrsten Sinne des Wortes, uns weiterhin vom Einlaufen in das Schwarze Meer mit unseren Kräften zurückhalten, ganz gleich wie das Risiko auch sein würde...«
Zwei Wochen später, am 17. Dezember 1853, fand zwischen dem englischen Botschafter am französischen Hofe und dem Imperator Napoleon III. (1808–1873) ein Gespräch statt. Nach diesem Gespräch meldete der englische Botschafter seinem Außenminister: »Die französische Regierung ist der Meinung, daß die Sinoper Angelegenheit und nicht der Übergang über die Donau das Signal sein sollte für die Handlungen unserer Flotten.« Frankreichs Meinung zu den Ereignissen des 18. November 1853 spiegelt sich deutlich in einem Brief wider, den Napoleon III. am 29. Januar 1854 an den russischen Zaren Nikolai I. schrieb: »Bis jetzt waren wir einfach interessierte Beobachter des Kampfes, aber die Sinoper Ereignisse zwangen uns zu einer klareren Position. Frankreich und England hatten es nicht für erforderlich gehalten, Landetruppen zur Unterstützung der Türkei zu entsenden. Ihre Flaggen wurden durch die Konflikte, die bislang an Land ausgetragen wurden, nicht berührt, aber auf See ist dies etwas anderes. Am Eingang zum Bosporus befanden sich dreitausend Geschütze, deren Anwesenheit laut und deutlich der Türkei zeigte, daß die zwei ersten Seemächte es nicht gestatten würden, wenn man sie auf dem Meer überfällt. Die Sinoper Ereignisse waren für uns gleichermaßen beleidigend und unerwartet. Dabei ist es unwichtig, ob die Türken militärische Ausrüstungen auf russisches Territorium bringen wollten. In Wirklichkeit überfielen russische Schiffe die türkischen Schiffe in türkischen Gewässern, als diese friedlich in einem türkischen Hafen vor Anker lagen. Sie wurden vernichtet, ungeachtet der Versicherung, daß es keinen Angriffskrieg geben würde und ungeachtet der Nachbarschaft unserer Geschwader. Hier hat nicht nur unsere Außenpolitik einen Schlag erhalten, sondern auch unsere militärische Ehre. Die Kanonenschüsse von Sinope drangen schmerzhaft in die Herzen all derer ein, die in England und Frankreich ein lebendiges Gefühl für nationale Würde haben. Es ertönte der gemeinsame Ruf: Überall, wo unsere Kanonen hinreichen, hat man unsere Verbündeten zu achten.«
Was soll man dazu sagen, die Erklärung des französischen Imperators war für jeden verständlich. Im Staub des Kampfes um die Ehre der Uniform übersah er die realen Gründe, die den russischen Admiral dazu zwangen, den Überfall auf die türkische Flotte durchzuführen und sie zu vernichten.
In seinem Antwortschreiben vom 9. Februar 1854 versuchte der russische Imperator Klarheit in das Geschehene zu bringen: »Von dem Augenblick an, wo der türkischen Flotte die Freiheit gestattet wurde, Truppen, Waffen und Munition zu unseren Küsten zu überführen, konnte man da noch annehmen, daß wir geduldig die Ergebnisse derartiger Handlungen abwarten würden? Sollte man nicht annehmen müssen, daß wir alles tun würden, um dies zu verhindern? Hieraus entstanden die Sinoper Ereignisse: Sie waren die unausbleibliche Folge der Haltung, die beide Mächte einnahmen, und schließlich sollten diese Ereignisse für Sie nicht unerwartet erscheinen.«
Die Geschichte lehrt uns, wenn die Diplomatie keine Wirkung zeigt, dann müssen die Kanonen sprechen. So geschah es auch in diesem Falle. Nachdem die Noten zwischen den Imperatoren ausgetauscht worden waren, verließen die Botschafter Englands, Frankreichs und Rußlands ihre Residenzen und kehrten in ihre Heimatländer zurück, und in die Gewässer des Schwarzen Meeres lief das vereinte englisch-französische Geschwader ein.

Die mit 9 Geschützen bewaffnete Dampffregatte *Wladimir* (Modell, Holz/Metall, Maßstab 1:12), Bugansicht



Heckteil, die Anordnung der Geschütze ist deutlich zu erkennen

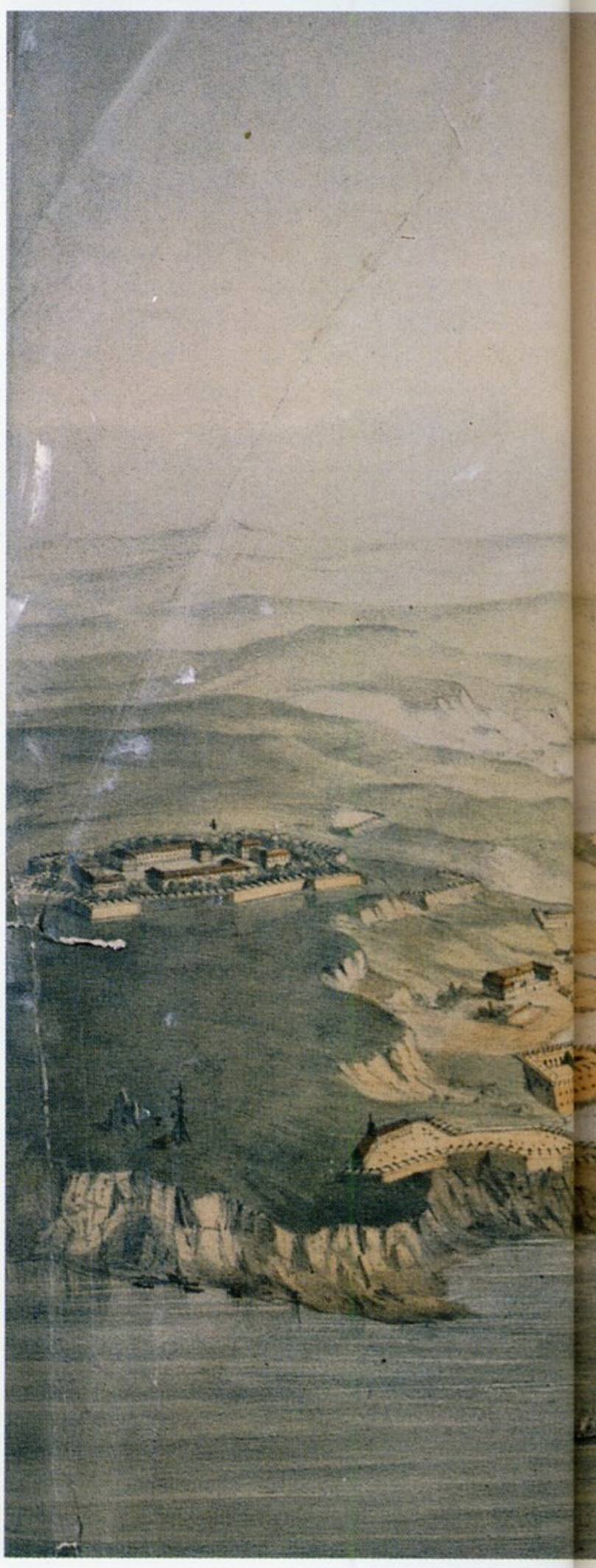
Szene aus dem Krimkrieg 1853 – 1855. Der Dampfer *Kolchida* (Lithographie)



Das Fort »Risbank« (»Pawel I.«) der Kronstädter Festung. Blick von Gorka

Modelle von Schiffsgeschützen aus der Zeit des Krimkrieges

Die Kronstadter Festung. Blick aus der Vogelperspektive (Lithographie)



Parade der Schwarzmeer-Flotte (Maler I. K. Aiwasowski)

Admiral W. A. Kornilow
(1806 – 1854)

Admiral G. J. Bumakow
(1820 – 1882)

Blick auf den Sewastopoler Hafen und die Uferbefestigungen
Mitte des 19. Jahrhunderts

Der Kriegshafen von Kronstadt im Winter 1851

# *Die Verteidigung Sewastopols*

Sewastopol – in der Übersetzung aus dem Griechischen bedeutet dies die »majestätische Stadt«, die »Stadt des Ruhmes«. Derjenige, der zuerst diesen Namen vorschlug, war sicherlich ein Hellseher. Dieser Stadt, die im Südwesten der Krim emporgewachsen war, an den Küsten mehrerer Buchten des Schwarzen Meeres gelegen, fiel ein heldenhaftes Schicksal zu. Hier war die Schwarzmeer-Flotte geboren worden, von hier liefen auch die Schiffe unter der Andreas-Flagge zu fernen Reisen aus.

Eine Seite ihrer Geschichte füllt die heldenhafte Verteidigung der Stadt im Krimkrieg. Im Verlaufe von elf Monaten führten die russischen Soldaten und Matrosen einen ungleichen Kampf mit den überlegenen Kräften der englischen, französischen und türkischen Truppen.

Die vereinte Flotte Englands und Frankreichs bestand aus 89 Kriegsschiffen und 300 Transportschiffen. Im Verlaufe der ersten Septemberwoche des Jahres 1854 war im Gebiet von Eupatoria (Jewpatorija) ein Landekorps in Stärke von 62 000 Mann angelandet worden. Da der Feind auf keine Gegenwehr traf, besetzte er Eupatoria, das danach Hauptbasis der englisch-französischen Flotte wurde. Dann begann der Feind sich auf die Stadt Sewastopol zuzubewegen. Die weiteren Ereignisse verliefen bei weitem nicht so, wie sie vom Oberbefehlshaber der Krim-Armee und Flotte, dem Fürsten A. S. Menschikow und dem Kriegsminister Fürst Dolgorukow geplant worden waren. Mit der Absicht, den Vormarsch des Feindes aufzuhalten, gab Menschikow den Befehl, am Flußufer der Alma ca. 33 600 Mann Truppen zu konzentrieren. Für dieses Vorhaben reichten diese Truppen jedoch nicht aus, sie wurden überrannt. Gedeckt durch starkes Artilleriefeuer überwanden die feindlichen Truppen die Alma. Im Bestand der russischen Truppen kämpfte auch ein Bataillon Matrosen der Schwarzmeer-Flotte, aber es half auch nicht ihre Tapferkeit – die Kräfte waren zu ungleich. Die Schlacht hatte am Morgen des 8. September begonnen und endete mit einer Niederlage der russischen Truppen. A. S. Menschikow, der 5700 Mann verloren hatte und keine Reserven mehr besaß, um die Schlacht fortzusetzen, gab den Befehl, sich auf Sewastopol zurückzuziehen.

Am 13. September 1854 begann der Kampf um die Stadt. Dazu muß gesagt werden, daß Sewastopol landseitig schlecht befestigt war. Im Unterschied zur Küstenverteidigung an der Südseite, wo 13 Küstenbatterien standen, war die nördliche Verteidigungslinie nur durch ein Fort gesichert, das um 1818 gebaut worden war. Durch Soldaten, Matrosen und Einwohner wurde Tag und Nacht, beim Schein von Fackeln und Laternen, versucht, beschleunigt neue Verteidigungsstellungen zu bauen.

Am 9. und 10. September war die russische Armee in Sewastopol, und dann marschierte sie nach Bachtschissarai. Die Verteidigung Sewastopols wurde jetzt von Vizeadmiral W. A. Kornilow befehligt. Wladimir Alexejewitsch Kornilow (1806–1854) war ein hervorragender Flottenführer und Schüler von M. P. Lasarew, unter dessen Befehl er als junger Offizier seinen Dienst begann und noch als Befehlshaber eines Geschwaders diente. Er besaß eine allseitige Bildung und bemerkenswerte organisatorische Fähigkeiten. Aus seiner Feder stammen eine Reihe von Dienstvorschriften und Anleitungen, außerdem führte er die Bombenkanone in die Schiffsbewaffnung ein. 1849 wurde er Chef des Stabes der Schwarzmeer-Flotte. Er setzte seine ganze Kraft für die Verteidigung Sewastopols ein und wurde am 5. Oktober 1854 auf dem Malachow Kurgan tödlich verwundet – seine letzten Worte waren: »Haltet Sewastopol!« Stellvertreter Kornilows war der Vizeadmiral Nachimow, der nach dessen Tod die Verteidigung Sewastopols leitete. Beide Admirale gingen mit der ihnen eigenen Energie und Entschlossenheit an ihre neue Aufgabe, für die es keine Vorschriften gab. Insbesondere beunruhigte sie das Schicksal der Flotte. Was sollte mit den Schiffen geschehen? Dazu hatte Menschikow beim Verlassen Sewastopols die Empfehlung gegeben: »Die Einfahrt zur Bucht versperren, die Schiffe anbohren und zur Versenkung vorbereiten, die Schiffsgeschütze abbauen und die Matrosen zur Verteidigung Sewastopols einsetzen.«

Diese Entscheidung rief bei Kornilow großen inneren Protest hervor. Er berief einen Kriegsrat ein und machte den Vorschlag, mit den Schiffen auszulaufen und den Gegner zur Schlacht zu zwingen. Diesen Vorschlag lehnte der Kriegsrat ab und faßte mit der Mehrheit der Stimmen den Beschluß, einen Teil der alten Schiffe im Fahrwasser zur Sewastopoler Bucht zu versenken. Dazu heißt es in einem Befehl Nachimows vom 14. September 1854: »Der Feind nähert sich der Stadt, die nur eine sehr kleine Garnison hat; ich bin gezwungen, die Schiffe des mir anvertrauten Geschwaders zu versenken und die auf ihnen noch verbliebenen Besatzungen mit den Schiffsgeschützen in die Garnison einzugliedern. Ich vertraue den Kommandanten, Offizieren und Besatzungen, daß jeder von ihnen sich wie ein Held schlagen wird…« Es gehört schon viel eigener Mut dazu, einen solchen Befehl zu erteilen, und

Das mit 120 Geschützen bewaffnete Linienschiff *Paris* (Maler E. Wald – 1854)

Das Panorama von Sewastopol (zeitgenössische Lithographie)

noch mehr Mut ist erforderlich für seine Erfüllung.

Im Wachbuch des Linienschiffes *Rostislaw* findet man folgende Eintragung: »…Zu Beginn der 9. Stunde wurde vom Flaggschiff *Dwenadzat Apostolow* die Anweisung übermittelt, daß, wenn auf diesem Schiff an der Groß-Marsstange der zweite Hilfsstander gesetzt wird, alle Schiffe zu versenken sind, wenn aber der vierte Stander gesetzt wird, sind sie in Brand zu setzen und haben vorher das Pulver zu versenken. Zur Hälfte der 9. Stunde haben wir auf Anweisung des Befehlshabers die Löcher geöffnet, die ins Schiff gebohrt worden waren, und begannen, das Gepäck sowie die Verpflegung ans Ufer zu transportieren, danach haben wir auf Befehl von Vizeadmiral Kornilow die Löcher abermals geschlossen…« Es war tatsächlich so – im letzten Augenblick hatte Kornilow den Befehl Nachimows widerrufen. Er versuchte einen anderen Ausweg zu finden, um die für die Flotte so wertvollen Schiffe noch zu retten. Aber es gab keinen anderen Ausweg, und so wurden die Schiffe am Morgen des 11. September versenkt. Den Eingang zur Bucht versperrten jetzt fünf Linienschiffe und zwei Fregatten. Im Wachbuch des Linienschiffes *Tri Swjatitelja* ist dazu folgende Eintragung zu lesen: »Der Wind ist ruhig, es ist klar. Um fünf Uhr hat uns der Dampfer *Gromonosez* in Schlepp genommen und zur Hafenausfahrt geschleppt; zwischen der Konstantin- und der Alexander-Batterie löste der Dampfer die Schleppverbindung auf der vorgesehenen und durch eine Boje gekennzeichneten Position, das Schiff ging vor Anker und lag an der Spring. Gegen 7 Uhr waren die zur Versenkung im Fahrwasser vorgesehenen Schiffe von Dampfern zu ihren, mit Bojen gekennzeichneten Positionen gebracht worden und lägen an der Spring. Die Schiffe, die zur Versenkung im Fahrwasser bereits vorbestimmt waren, sind folgende: die Linienschiffe *Tri Swjatifelja, Warna, Uril, Selafail, Silistrija,* die Fregatten *Flora* und *Sisopol*…

11. September 1854 – Ereignisse ab Mitternacht: leichter Wind, wolkig… Um 3 Uhr läuft der Dampfer *Gromonosez* die zur Versenkung im Fahrwasser vorgesehenen Schiffe an… Gegen 6 Uhr waren die Linienschiffe *Warna, Silistrija, Uril, Selafail,* die Fregatten *Flora* und *Sisopol* versenkt… Gegen ein Uhr gab, auf Anweisung von Konteradmiral Wukotitsch, der Dampfer *Gromonosez* auf das Linienschiff 27 Schüsse ab… Um 1 Uhr sank das Linienschiff *Tri Swijatitelja* mit den Geschützen, der Takelage, dem Pulver und dem Seeproviant auf den Meeresgrund…«

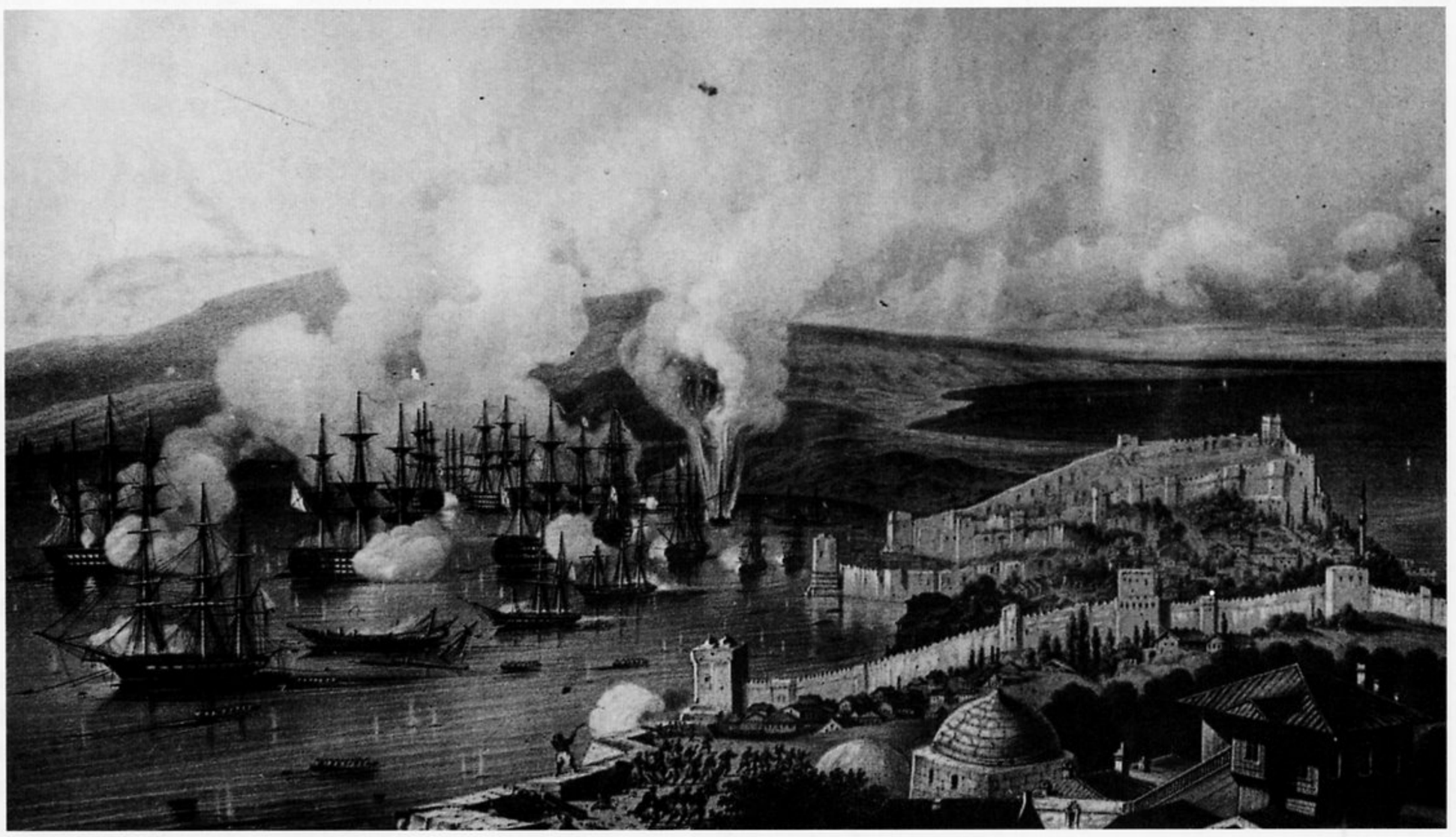
Aus den von den Schiffen heruntergenommenen Besatzungen wurden, unter dem Befehl ihrer Kommandanten, Bataillone formiert. Die Verteidigung der Stadt übernahm der Chef des Stabes der Schwarzmeer-Flotte Vizeadmiral W. A. Kornilow. Sein engster Gehilfe wurde P. S. Nachimow.

Gleich zu Beginn der Verteidigung erließ W. A. Kornilow einen Befehl, in dem gesagt wurde: »…Wir werden bis zum Letzten kämpfen. Zurückgehen können wir nicht – hinter uns liegt das Meer. Allen Kommandeuren verbiete ich das Signal ›Gefecht beendet‹ trommeln zu lassen; die Trommler haben dieses Signal zu vergessen. Wenn einer der Kommandeure befiehlt ›Gefecht beendet‹ zu trommeln, so erstecht diesen Kommandeur; erstecht den Trommler, der sich erkühnt, dieses schmähliche Signal zu trommeln. Kameraden, wenn ich einmal befehlen sollte ›Gefecht beendet‹ zu trommeln, so zögert nicht – und der ist ein Schuft, der mich nicht tötet…«

Bis zum 5. Oktober erfolgte nur ein geringer Schußwechsel zwischen der russischen sowie der englischen und französischen Artillerie. In dieser Zeit errichteten Arbeiter, oft unter feindlichem Beschuß, Verteidigungsanlagen. Eine dieser Batterien wurde von Frauenhänden errichtet und erhielt später die Bezeichnung »Mädchen-Batterie«. Die Arbeiten wurden auch nachts beim Schein der Laternen und Fackeln fortgesetzt. Die Gesamtleitung der Befestigungsarbeiten lag in den Händen des Generals der Pioniere Éduard Iwanowitsch Totleben (1818–1884), der seit 1851 in der Garde als Pionier diente und einen großen Beitrag zur Theorie und Praxis der Fortifikation leistete.

In diesen Tagen schrieb L. N. Tolstoi aus Sewastopol an seinen Bruder: »…Die Stadt ist von einer Seite belagert, von der südlichen Seite, an der keinerlei Befestigungen waren, als der Feind anrückte. Jetzt haben wir dort an dieser Seite über 500 Geschütze mit gewaltigem Kaliber und einige Linien mit Erdbefestigungen, gewiß uneinnehmbar. Ich verlebte eine Woche in der Festung, und bis zum letzten Tag irrte ich wie in einemWald zwischen diesem Labyrinth von Batterien umher. Der Feind ist schon seit über drei Wochen an einer Stelle bis auf 80 Sashen herangekommen, bei der kleinsten Vorwärtsbewegung wird er mit einem Geschoßhagel eingedeckt. Die Truppenmoral ist höher, als sie zu beschreiben ist. Kornilow sagte, als er die Truppen besuchte, statt ›Gesundheit Burschen!‹ dieses Mal: ›Es ist notwendig, zu sterben, Burschen, werdet ihr sterben?‹ – und die Truppen antworteten: ›Wir werden sterben, Eure Exzellenz, Hurra!‹ Dies war nicht nur ein Effekt, auf jedem Gesicht war zu lesen, daß es kein Scherz, sondern Wirklichkeit war – schon 22 000 hatten dieses Versprechen eingelöst. Selbst im alten Griechenland gab es nicht so viel Heldentum.« Wahrhaftige Wunder an Tapferkeit vollbrachten die Verteidiger Sewastopols. Am 5. Oktober ertrug die Garnison der Stadt das erste schwere Bombardement. Der Feind beschoß mit 1340 Schiffsgeschützen acht Stunden ununterbrochen die 115 russischen Geschütze. Ungeachtet seiner zehnfachen Überlegenheit an Artillerie konnte

der Feind keine Erfolge erzielen. Der Sturm, auf den die Eroberer ihre Hoffnung setzten, fand nicht statt. Die feindlichen Truppen begannen eine langanhaltende Blockade Sewastopols. »Man kann sie nicht genug bewundern, unsere Matrosen, Soldaten und auch Offiziere, eine solche Selbstaufopferung und heldenhaften Widerstand kann man bei anderen Nationen mit der Kerze suchen… Das Bombardement begann früh um 6 Uhr und endete abends um 7 Uhr, und im Verlaufe dieser Zeit hat kein einziger gesunder Matrose sich von den Jägern ablösen lassen, die mit Tränen in den Augen ununterbrochen darum baten, sie an die Kanonen zu lassen.«
Diese Worte schrieb einer der bemerkenswerten Organisatoren der Verteidigung, Konteradmiral W. I. Istomin, an seinen Bruder. Wladimir Iwanowitsch Istomin (1809–1855) war ein Schüler des Admirals M. P. Lasarew und Teilnehmer der Schlacht bei Navarino und diente seit 1835 in der Schwarzmeer-Flotte, zeichnete sich 1853 als Kommandant des Linienschiffes *Paris* in der Schlacht bei Sinope aus. Er befehligte, nachdem Kornilow und Nachimow gefallen waren, die Verteidigung Sewastopols und fiel am 7. März 1855 auf dem Malachow Kurgan.
Am 20. Januar 1855 wurde durch eine Matrosenabteilung unter dem Befehl des Leutnents A. Biriljew ein nächtlicher Überfall auf die französischen Gräben durchgeführt. Nachdem im Nahkampf die Franzosen aus den Gräben verdrängt worden waren, eröffneten sie das Gewehrfeuer. Der Matrose Ignati Schewtschenko sah, wie die feindlichen Schützen auf den russischen Offizier zielten und deckte mit seinem Körper den Vorgesetzten vor den feindlichen Kugeln um den Preis des eigenen Lebens.
Die Heldentat des Matrosen I. Schewtschenko wurde von den Verteidigern der Stadt mit tiefer Bewegung aufgenommen. Später war von Offizieren, die Teilnehmer der Schlacht waren, Geld gespendet und dem Matrosen ein Denkmal in der ruhmreichen Seestadt errichtet worden.
Die ganze Stadt Sewastopol kannte den Matrosen P. M. Koschka, dessen tollkühne und verwegene Handlungen selbst unter den Verteidigern Erstaunen hervorriefen.
In seinen berühmten »Sewastopoler Briefen« schrieb der hervorragende russische Chirurg N. I. Pirogow: »…Im Hospital auf dem Verbandsplatz liegt ein Matrose, er nennt sich Koschka und wurde zu einer bekannten Persönlichkeit, die auch von Großfürsten besucht wurde. Dieser Koschka nahm an allen Überfällen teil und vollbrachte nicht nur in der Nacht, sondern auch am Tage unter Beschuß seine Wunder. So fanden die Engländer in ihrem Graben zwei unserer Gefallenen, und banden sie an, um uns zu täuschen, sie dachten, daß wir sie für Wachposten halten würden. Am Tage schlich sich Koschka kriechend zu dem Graben, fand dort englische Tragen, legte die Toten auf diese Tragen aus Segeltuch, schnitt in sie Löcher, durch die er seine Arme bis zur Schulter steckte, nahm die Tragen mit den Toten auf den Rücken und kroch danach zu den Seinen wieder zurück; ein Kugelhagel ging auf ihn nieder, sechs Kugeln trafen die Toten, aber er kam wohlbehalten angekrochen. Jetzt liegt er im Hospital, bei einem Überfall hatte man ihm ein Bajonett in den Bauch gestoßen, aber zum Glück hat das Bajonett die Därme nicht beschädigt. Er ist jetzt schon wieder geheilt…«
Das heldenhafte Sewastopol gedenkt der Namen der ersten russischen Krankenschwester Dascha von Sewastopol (D. Alexandrowa), der jungen Verteidiger der Stadt – den Söhnen der Matrosen, Bootsleute, Kanoniere – Kolja Nitschenko, Maksim Rybaltschenko, Kusma Gorbatow, Pjetr Ananin und Stepan Budenko, Wasili Jefremow, Tausender anderer tapferer Söhne ihrer Heimat. Ihren Heldentaten hat der große russische Schriftsteller Lew Nikolajewitsch Tolstoi seine berühmten »Sewastopoler Erzählungen« gewidmet, er selbst nahm als Oberleutnant der 3. Batterie der 11. Artillerie-Brigade vom November 1854 bis August 1855 an der Verteidigung Sewastopols teil. »…Eine Kompanie Matrosen hätte fast gemeutert, als man sie von der Batterie ablösen wollte, auf der sie schon 30 Tage unter den Bomben aushielten«, schrieb L. N. Tolstoi, »Soldaten reißen die Zünder aus den Bomben, Frauen tragen für die Soldaten Wasser auf die Bastionen. Viele sind gefallen und verwundet… In einer Brigade waren 16 Mann mit Verwundungen, die nicht von der Front fort wollten. Eine ungewöhnliche Zeit…«
Die erbitterten Gefechte dauerten den ganzen Winter über an. Auch die russi-



Die Seeschlacht bei Sinope (Lithographie, Maler A. P. Bogoljubow)

schen Überfälle auf die feindlichen Positionen zur Zerstörung der in Bau befindlichen Befestigungen und zur Einbringung von Gefangenen wurden fortgesetzt. Diese am Tage und in der Nacht durchgeführten Überfälle störten die geplanten Belagerungsarbeiten des Feindes.

Unter den Mauern von Sewastopol entwickelte sich auch ein unterirdischer Minenkrieg. Nach den Vorschlägen des Chefs der Pioniere der Garnison, Totleben, griffen die russischen Mineure unter der Erde erfolgreich die Belagerungstruppen des Feindes an, sprengten seine Stollen und warfen ihn zurück. Durch ihren Einsatz wurden im Verlaufe der Blockade ca. 7000 Meter unterirdische Gänge und Stollen angelegt und 120 Sprengungen durchgeführt. Eine große Rolle spielte bei der Belagerung die englisch-französische Flotte. Die Schiffe verkehrten ständig zwischen England, Frankreich und ihrer neuen Basis an der Küste des Schwarzen Meeres. Sie versorgten die Belagerer ständig mit Verpflegung, Bekleidung, Geschützen und Munition, Personal, und füllten schnell die Verluste der anglo-französischen Armee auf. »Die Flotte fühlte ständig die ihr übertragene Verantwortung, und ihre wichtigste Verpflichtung bestand in der Unterstützung der Armee, die vor Sewastopol starb« – so beschrieb der französische Vizeadmiral Julian de la Graver die Tätigkeit der französischen Flotte.

Die Lage der miteinander kämpfenden Armeen war äußerst angespannt. Beide Seiten erlitten gewaltige Verluste. Die langandauernde Blockade wirkte bedrückend auf die Menschen.

Julian de la Graver beschrieb dies so: »Es kam der März… Den Russen gelang es, zur Offensive überzugehen; sie hörten nicht auf, unsere Arbeiten zu stören, die noch lange nicht abgeschlossen waren, die Masse der Truppen, mit denen sie diese Überfälle machten, verwandelten diese in richtige Schlachten. Bei uns verbreitete sich allmählich Mutlosigkeit. Unsere EIitetruppen, die wir dafür opfern mußten, damit wir vorankamen, wo nicht so tapfere Truppen gezwungen waren zurückzuweichen, schmolzen mit außerordentlicher Schnelligkeit zusammen. Wenn man sie auf die vortrefflichen Schiffe auferksam machte, die in der Kamysch Bucht (Kamyschowaja Buchta) lagen, und die verpflichtet waren, als Sieger ins Vaterland zurückzukehren, dann zuckten selbst die Kühnsten unter ihnen mit den Schultern und sagten: ›Schiffe! Ich bitte Sie, ein Boot wird ausreichend sein!‹.« Bis zum 29. März erhöhten die Engländer ihre Truppen auf 22000 Mann, und die französische Armee zählte bereits schon 102000 Mann. Ende Mai waren die feindlichen Truppen schon auf 200000 Mann angewachsen. Zu dieser Zeit verteidigte Sewastopol eine 40000 Mann starke russische Armee, ungefähr 70000 Mann befanden sich außerhalb der Stadt. Für die Verteidiger begann eine außerordentlich schwierige Lage.

Am 5. Juni 1855 erfolgte die vierte mächtige Bombardierung der Stadt und am darauffolgenden Tag – ein neuer Sturmangriff auf die Festung und die Stadt. Während der Bombardierung und des Sturmes verschoß der Feind ca. 72000 Geschosse, die Russen nur 19000. Die Russen verloren 4800 Mann. Der Feind hatte 7000 Soldaten und Offiziere an Gefallenen zu beklagen. Dieser teure Preis mußte für den gescheiterten Sturm bezahlt werden. Am 28. Juni erlitten die Verteidiger der Stadt einen unwiederbringlichen Verlust. Auf dem Malachow Kurgan (Hügel) war Admiral Nachimow tödlich verwundet worden.

In dem, anläßlich des Todes von P. S. Nachimow, erlassenen Befehl für die Garnison Sewastopol heißt es: »…Nicht wir allein beweinen den Verlust eines tapferen Kameraden, eines verdienten Befehlshabers, eines Ritters ohne Furcht und Tadel – ganz Rußland vergießt gemeinsam mit uns Tränen aufrichtiger Trauer über das Ableben des Helden von Sinope.«

Der Tod des Admirals wurde im wahrsten Sinne zum Beginn des Endes von Sewastopol. Das war für jeden, der den Krieg im Süden Rußlands verfolgte, verständlich, und besonders aber für diejenigen, welche unmittelbar an diesem Kampf teilnahmen. Am 27. August begann der nächste und letzte Sturm auf Sewastopol. Der Gegner konnte den Malachow Kurgan einnehmen. Die russischen Truppen, die den Ansturm an den anderen Abschnitten abgewehrt hatten, rechneten mit der Zurückeroberung des Kurgans, aber der Oberkommandierende der Truppen auf der Krim, General der Artillerie M. D. Gortschakow, gab den Befehl, sich aus dem südlichen Teil der Stadt zurückzuziehen.

Der General Michail Dmitrijewitsch Gortschakow (1793–186l) war ein Teilnehmer des Vaterländischen Krieges von 1812 und hatte sich in den Schlachten von Borodino, Dresden, Leipzig u. a. ausgezeichnet und war am 24. Februar 1855 zum Oberkommandierenden der Truppen auf der Krim ernannt worden.

Die ganze Nacht über zogen sich die Truppen über eine Schwimmbrücke zurück. Gleichzeitig wurden die Reste der russischen Flotte in der Bucht versenkt. Beim Verlassen ihrer Befestigungen hatten die Besatzungen in den Pulverkammern Sprengzünder unterschiedlicher Brenndauer eingebaut. Es erfolgte eine Detonation nach der anderen, die ganze Südseite war nur noch eine Masse aus Feuer und Rauch. Dem Feind verblieb nur noch ein großer Haufen Steine und Asche.

So endete die heldenhafte Verteidigung Sewastopols, sie dauerte 349 Tage.

Anfang 1856 begannen die Friedensverhandlungen, und am 30. März wurde in Paris der Friedensvertrag unterschrieben.

## *Die Festung auf der Ostsee*

Kronstadt wuchs auf der kleinen, nur 15 Quadratkilometer großen Insel Kotlin empor und entwickelte sich in einer verhältnismäßig kurzen Zeit zu einer uneinnehmbaren Festung. Sie wurde Rußlands Vorposten auf der Ostsee. Der Ruhm Kronstadts, das sind der siegreiche Kanonendonner, die stolz wehenden Flaggen der russischen Kriegsschiffe, die von hier aus die ersten Weltreisen antraten, das sind der Genius talentierter Wissenschaftler und Ingenieure.

Vom Beginn seiner Erbauung an besaß Kronstadt eine große strategische Bedeutung. In seiner Arbeit »Die Kronstadter Festung« schrieb F. Engels: »Kronstadt ist bei jedem Angriff auf Rußland von See her der Schlüssel für den Erfolg im Ostseeraum. Nimmt man Kronstadt ein, dann liegt Sankt Petersburg schutzlos da, die russische Flotte gibt ihre Existenz auf, und Rußland wird in einen Zustand zurückgeworfen, den es vor Peter dem Großen eingenommen hatte… Wenn wir aber die entscheidende Bedeutung Kronstadts verstehen, dann haben wir auch die Russen verstanden, die auch auf entsprechende Weise gehandelt haben.«

Der Kronstadter Festung war im ausgebrochenen russisch-türkischen Krieg eine wichtige Aufgabe übertragen worden – sie sollte dem anglo-französischen Geschwader den Weg nach Sankt Petersburg versperren.

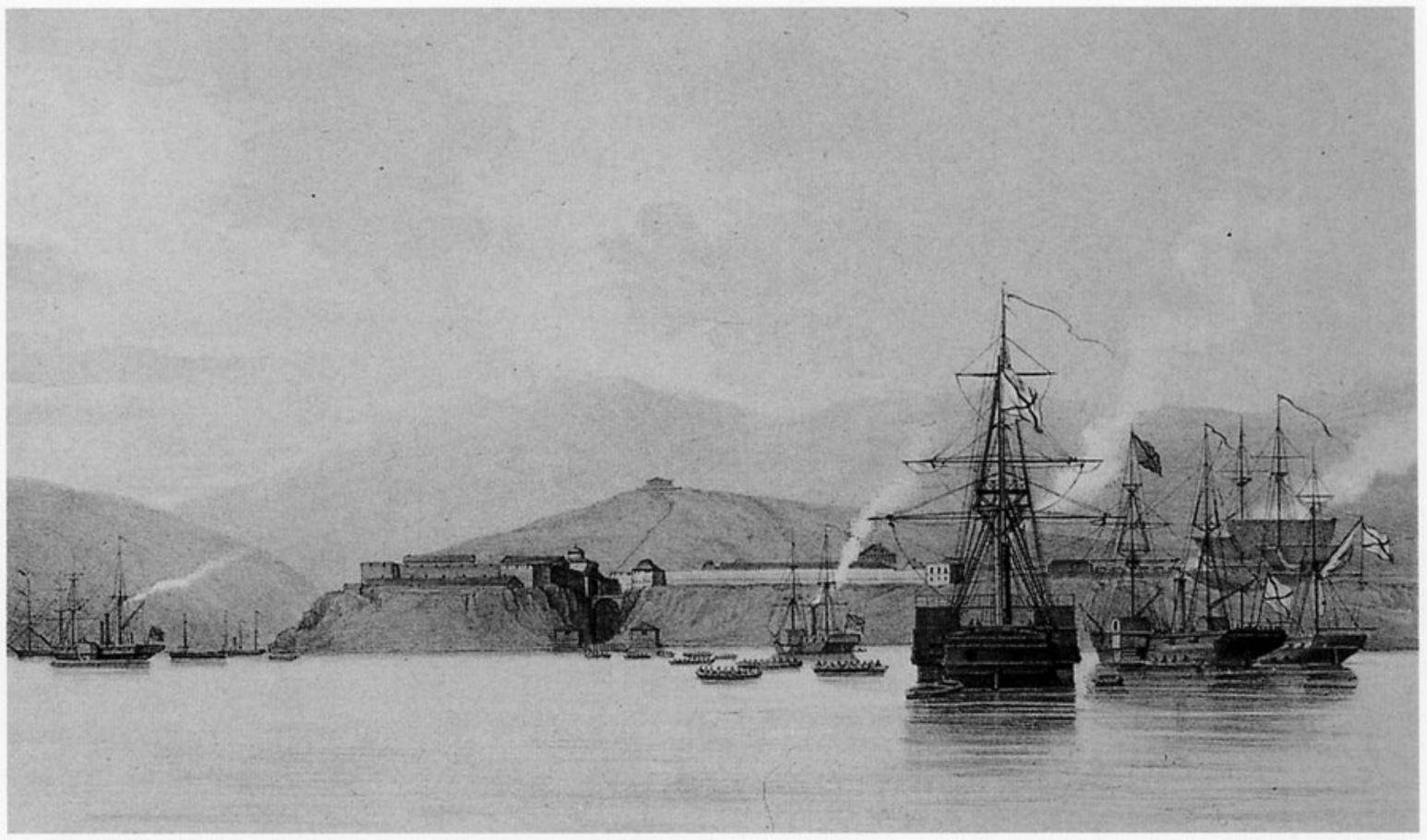
In Erwartung eines feindlichen Überfalls hatte Nikolai I. am 25. Februar 1854 in Begleitung seiner Suite die Festung besucht. Zu dieser Reise hatte der Zar den Flügel-Adjutanten des preußischen Königs, den Grafen Münter, eingeladen und hoffte dabei, daß dieser durch seine Meldung über die mächtige Festung den König in der Außenpolitik Preußens gegenüber Rußland günstig beeinflussen würde.

Gouverneur von Kronstadt war der Admiral Fjedor Petrowitsch Litke (1797–1882), ein bekannter Seefahrer, Geograph, Arktisforscher und Präsident der Petersburger Akademie der Wissenschaften. Er war auch einer der Organisatoren der Russischen Geographischen Gesellschaft und ihr Vizevorsitzender, seit 1846 war er Vorsitzender des wissenschaftlichen Komitees der Marine. Der Admiral Litke trug Nikolai I. seinen Rapport über den Zustand der Festung, die Stärke der Garnison, den Bestand der Flotte und ihre Bewaffnung vor. Danach erfolgte eine Besichtigung der wichtigsten Forts. Auf der Batterie »Fürst Menschikow« wurden im Beisein des Zaren die ersten Probeschüsse abgefeuert. Das Feuer wurde durch Einzelschüsse und in Salven auf Schiffsscheiben geführt, die auf der Großen Reede aufgestellt worden waren. Das treffsichere Schießen der mächtigen Bombenkanonen erhielt von allen Anwesenden eine hohe Wertung. Nach dem Schießen erfolgte eine genaue Besichtigung der Kasematten und die Meldung an Nikolai I., daß keine Risse und Beschädigungen an den Bauten der Batterien festgestellt worden waren.

Nach dem Besuch von Kronstadt erfolgte ein Erlaß des Zaren über die Einführung des Dienstpostens eines Kronstadter Militär-Generalgouverneurs, dem alle See- und Landstreitkräfte der Festung unterstellt wurden.

Auf diesen Posten wurde der General der Pioniere I. I. Den eingesetzt, der sich schon 30 Jahre lang dem Bau der Festungen an der Westgrenze Rußlands gewidmet hatte und ab 1848 das Pionierwesen leitete.

Diese Umbildungen wurden sofort nach dem Eintreffen der Meldung über die Formierung eines Geschwaders in England für Handlungen in der Ostsee durchgeführt. Am 13. Februar 1854 übernahm den Befehl über dieses Geschwader der erfahrene Admiral Sir Charles Napier, dessen voller Titel lautete Graf Ponso San Vincente, weitere Namen der von ihm eroberten Festungen und gewonnenen Seeschlachten waren dem angefügt. Zum Bestand des Geschwaders gehörten 13 Schrauben- und 6 Segel-Linienschiffe sowie 23 Dampffregatten, und dazu kamen dann noch 20 französische Kriegs-



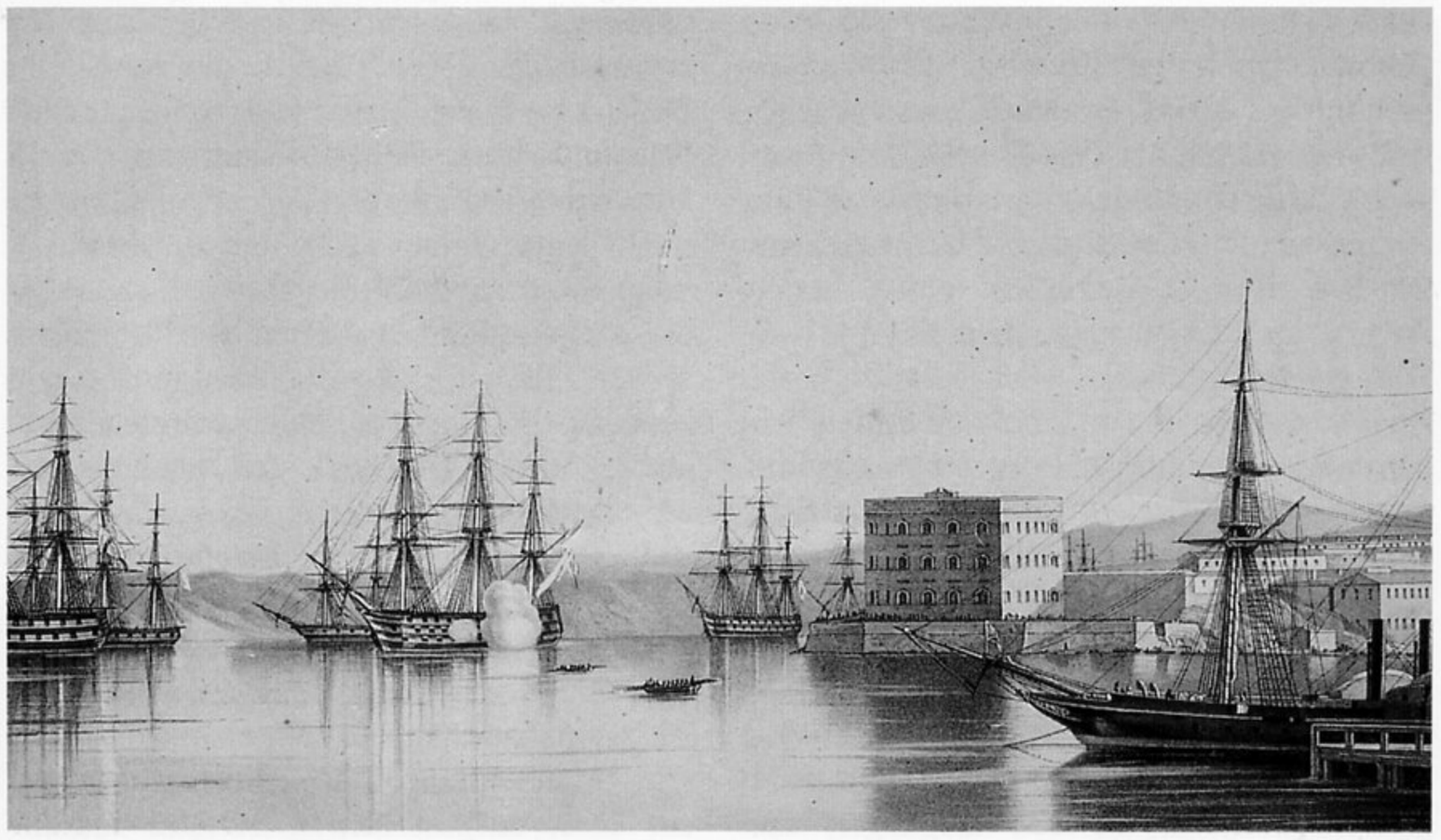
Der Hafen von Sotschi (Lithographie)

schiffe, von denen 6 Dampfschiffe waren. Ende Februar wurde in einem der vornehmsten Klubs in London zur Verabschiedung des Admirals ein Bankett gegeben, zu dem die Lords der Admiralität, Minister und andere englische Würdenträger geladen worden waren. Von den auf dem Bankett Anwesenden wurde die Hoffnung geäußert, daß Sir Charles, mit Gottes Hilfe, in drei Wochen Petersburg eingenommen hat. Admiral Napier selbst erklärte prahlerisch, daß er »in Kronstadt frühstücken und in Petersburg zu Mittag speisen werde!« Aller Wahrscheinlichkeit nach hatten diese Erklärungen das Ziel, die russische Regierung zu desinformieren. In den Zeitungen erschienen Meldungen über Pläne zur Anlandung von Truppen, Bombardierung und Einnahme Sankt Petersburgs. Einige Tage danach lief das Geschwader aus in See.

In der vorher genannten Arbeit »Die Kronstadter Festung« schrieb F. Engels: »… Von dem Augenblick an, wo Sir Charles Napier in die Ostsee auslief und vom Ersten Seelord die ›eindeutige Genehmigung den Krieg zu erklären‹ erhalten hatte, hoffte der optimistisch gestimmte Teil der englischen Öffentlichkeit ständig auf das Eintreffen der Meldung über die Bombardierung Kronstadts, über die Einnahme des Zugangs nach Sankt Petersburg und möglicherweise (wer weiß) über das Hissen der britischen Staatsflagge auf der glänzenden Turmspitze der Admiralität…«

Seinen Standpunkt über den möglichen Ausgang der Schlacht zwischen der

Sewastopol. Die Pawlow-Batterie (Lithographie nach einem Bild von I. K. Aiwasowski)

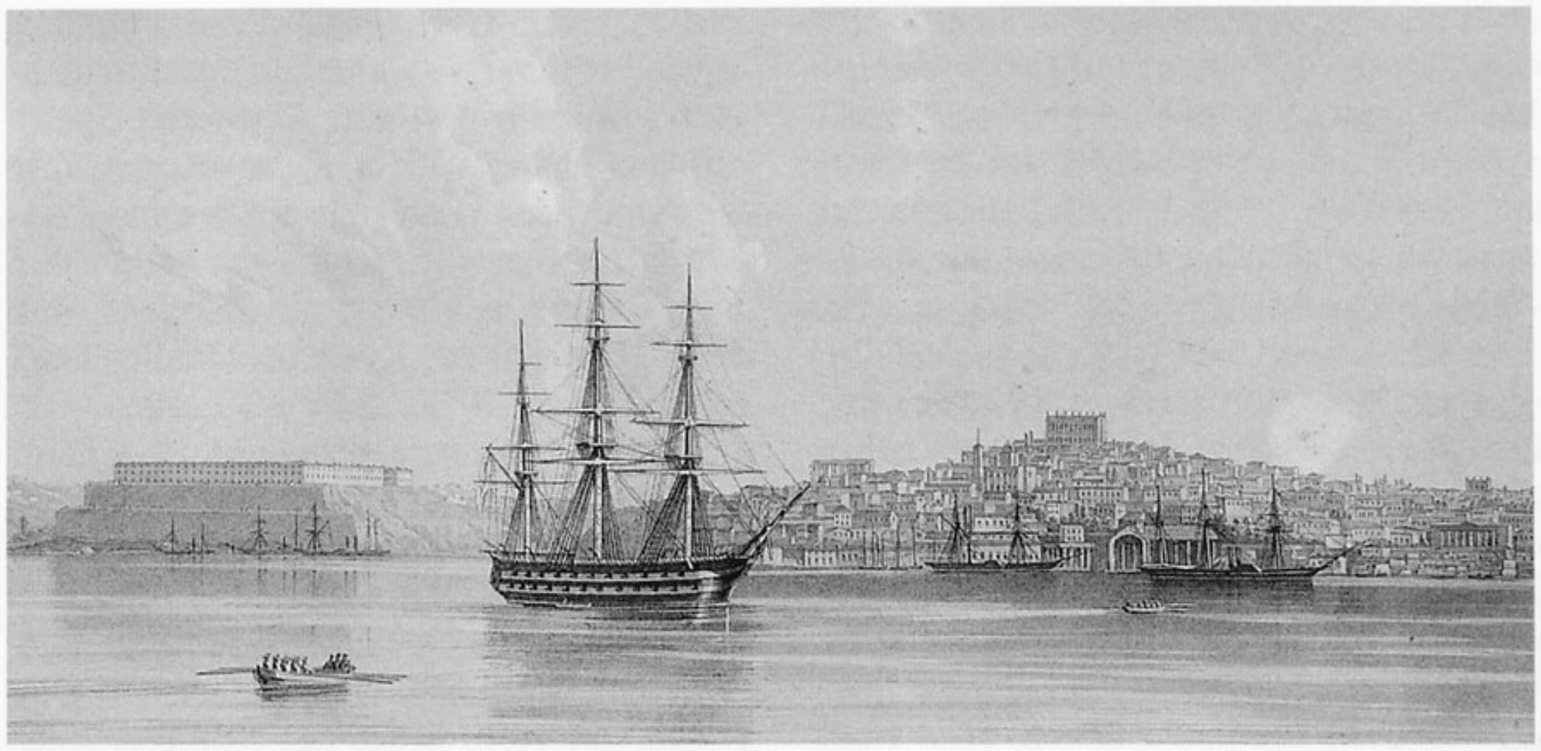


Der Gebäudekomplex des Sewastopoler Marine-Hospitals

schwimmenden stählernen Armada und der Festung formulierte Engels folgendermaßen: »Hier haben wir den Fall, wo der Vorteil der Schraubenlinienschiffe zu Ergebnissen führen kann, die für Segelschiffe oder Raddampfer unerreichbar wären…«
Vor dem verbündeten Geschwader stand eine schwierige Aufgabe. Es sollte die russische Hauptstadt in ständiger Unruhe halten und gleichzeitig die Entsendung von Verstärkungen zur Donau und Krim verhindern, es sollte versuchen, die Neutralität Schwedens zu verletzen und es in den Krieg mit Rußland hineinziehen, des weiteren sollte es die Ostsee blockieren und Schiffe aufbringen sowie Befestigungen an der Küste beschießen. Bald jedoch erkannte man in London die Undurchführbarkeit der Pläne für eine Einnahme Kronstadts, was aus einem Schreiben des Ersten Seelords Graham Napier ersichtlich ist: »Es wäre unvernünftig und würde den Interessen Rußlands entsprechen, wenn wir mit dem Kopf gegen seine (Kronstadts) granitenen Wände rennen würden, dabei unsere Überlegenheit zur See riskieren mit allen seinen fatalen Folgen, in einem ungleichen Kampf von Holz gegen Stein.«
Zwischen dem 17. und 21. März erhielt Napier von der Admiralität neue, wichtige und im bekannten Sinne warnende Mitteilungen. Im einzelnen ging es darum, daß sich in Kronstadt zwei Batterieschiffe befänden, auf denen je vier der schwersten Mörser stehen sollten, über die England noch nicht verfügte. Auf den Forts sollten sich 128 Geschütze befinden, davon 64 mit sehr großem Kaliber, an den Zugängen zur Bucht sollten Minen ausgelegt worden sein. Diese, nicht ganz richtigen Agenturangaben warnten den berühmten Admiral und hielten ihm von einem Überfall auf Kronstadt ab.
Verlassen wir jedoch den unentschlossenen Admiral und sein Geschwader und blättern wir in den wichtigsten Geschichtsseiten dieser mächtigsten russischen Seefestung auf der Ostsee, einer Festung, deren Territorium noch nie vom Fuß eines Feindes betreten wurde.
Rußlands Zugang zur Ostsee und seine Flottenentwicklung riefen die Notwendigkeit hervor, eine stark befestigte Festung im Meerbusen zu schaffen, die imstande war, einem Feind den Weg zur Hauptstadt zu versperren. Dazu war es erforderlich, einen geeigneten Platz für den Bau einer Festung zu finden. In den ersten Oktobertagen des Jahres 1703 erhielt Peter I. die Nachricht: Das schwedische Geschwader, welches die Newamündung bewacht hatte, ist zum Überwintern nach Wyborg abgelaufen. Er nahm sofort seine Yacht und lief in Richtung Kotlin aus. Bereits früher hatte Peter diese kleine Insel betrachtet, die so günstig in der Mitte des Meerbusens lag und den seeseitigen Zugang zur Hauptstadt versperrte. Um dieses Geschenk der Natur zu nutzen, benötigte man nicht wenig Kraft. Zuerst war die Wassertiefe um die Insel auszuloten, dann mußte man die möglichen Angriffsrichtungen eines Feindes bestimmen und die erforderlichen Maßnahmen zur Befestigung der Insel einleiten.
Die Untersuchungen ergaben, daß die auf der Insel aufgestellten Geschütze feindlichen Schiffen keinen großen Schaden zufügen würden. Das bedeutete ihre Stationierung auf dem Meer. Wie sollte man diese Aufgabe lösen? Abermals holt Peter mit froststarren Händen die vereiste, vom Frost fast steife Lotleine ein und lotet immer wieder die Wassertiefe. Schließlich hat er eine Sandbank gefunden.
Nach kurzer Zeit begann ungefähr eine Werst von der Südküste Kotlins entfernt, auf einer künstlichen Insel, die erste russische Befestigungsanlage zu wachsen. Die Arbeiten wurden im Winter durchgeführt, als das Eis fest auf dem Wasser lag. Unter der Leitung A. D. Menschikows begannen die Soldaten der Regimenter von F. S. Tolbuchin und P. I. Ostrowski mit dem Bau des Forts, dessen Modell Peter I. aus Woronesh erhielt. Bei eisigem Wind, unausgeschlafen und hungrig, schleppten die Soldaten Holz, zimmerten daraus gewaltige Kästen, füllten sie mit Steinen und versenkten sie in die ins Eis geschlagenen Löcher.
Ungeachtet der Schwierigkeiten war die Festung im Frühjahr 1704 fertig. Für den besseren Schutz des Fahrwassers wurden auf dieser Insel schon 60 Geschütze aufgestellt. Die Festung wurde nun Kronschlot – »Kronenburg« – genannt. Zur Erinnerung an ihre Erbauung wurde eine Münze geprägt.
Unter Beachtung der Aufgabe, die der Festung zugedacht war, erhielt ihr Kommandant eine Instruktion ausgehändigt. Sie beinhaltete Sicherheitsmaßnahmen für den Empfang der von See heimkehrenden Schiffe, Anweisungen für die Bekämpfung feindlicher Schiffe und den strengen Befehl: »Diese Zitadelle mit Gottes Hilfe zu halten, wenn es sein muß, bis zum letzten Mann«.
Was stellte nun dieses hölzerne Bauwerk. dar? Als Fundamente dienten die mit Steinen gefüllten und aus Bohlen zusammengezimmerten Senkkästen, die in einer Wassertiefe von 3,5 m versenkt wurden. Diese Art Vorbereitung von Fundamenten war schon seit den Zeiten der Rus bekannt, als man über viel Holz und gute Zimmerleute verfügte. In einer Höhe von l,37 m befand sich eine Bühne, auf der sich ein hölzerner Bau erhob, dessen Basis ein Zehneck bildete. Der aus Lehm gebaute Turm war von einem Holzgerüst umgeben und hatte drei Ränge. Die Höhe des Turmes betrug von

der Normalwasserlinie bis zur Spitze des Flaggstocks 36,57 m.
Peter I. besuchte Kronschlot am 7. Mai 1704. Gemeinsam mit dem Metropoliten und seinem Gefolge überquerte er auf Schiffen den Ostteil des Meerbusens und erreichte wohlbehalten das Fort. An diesem Tag erfolgte die Einweihung des Forts. Peter I. schrieb dazu in sein Tagebuch: »Als wir der Festung den Namen Kronschlot gaben, was Kronenburg bedeutet, dauerten die Feiern drei Tage.«
So wie es Peter vorausgesehen hatte, mußte der Kommandant von Kronschlot schon sehr bald seine Instruktion in der Praxis anwenden. Bereits Anfang Juni desselben Jahres zeigten sich die Segel schwedischer Kriegsschiffe am Horizont. Das Geschwader des Vizeadmirals Deprou, bestehend aus l Linienschiff, 5 Fregatten und 5 Brandern, erschien. Zu seinen Aufgaben gehörte die seeseitige Unterstützung des 8000 Mann starken Korps von Maidel, der Sankt Petersburg von Land her angreifen sollte. Der Versuch der Schweden, den verlorenen Ruhm wiederzuerlangen, war vergeblich. Maidel hatte an Land kein Glück und Deprou hatte keines zur See. Ein verzweifelter Versuch der schwedischen Schiffe, durch das Feuer der Geschütze von Kronschlot und der Batterien der Insel durchzubrechen, scheiterte. Nachdem die Schweden vergeblich versucht hatten, an Kronschlot vorbeizukommen, entschieden sie sich, das Fort durch Landetruppen einzunehmen. Zwei Tage beschossen sie das Fort, »aber nicht eine einzige Bombe fiel auf Kronschlot, da die Insel klein war und die schwedischen Schiffe zu weit entfernt lagen, und sie es in keiner Weise schafften, die Bomben vom Schiff ins Ziel zu bringen«.

Im Sommer 1705 standen auf Kronschlot fünf Batterien: im Nordwesten die Alexander-Batterie, im Westen die Tolbuchin-Batterie, im Südwesten die Ostrowski- und nordwestlich von Kotlin die Iwanow- und die Iwan-Kruis-Batterie. Diese Batterien waren mit Geschützen verstärkt worden, die man von den Schiffen genommen hatte. Mehrmals versucht der Feind in die Newamündung einzudringen – aber stets vergeblich. Als eine uneinnehmbare Bastion stand auf seinem Weg die Festung – das Fort Kronschlot. Später wurde es durch die mächtigen Festungsanlagen auf der Insel Kotlin verstärkt.
Peter I. kümmerte sich selbst um die Bebauung und richtige Nutzung der Insel Kotlin. So wurden neue Batterien, Docks und ein für die Schiffe günstiger Hafen gebaut. Jedoch war die Befestigung der Insel noch



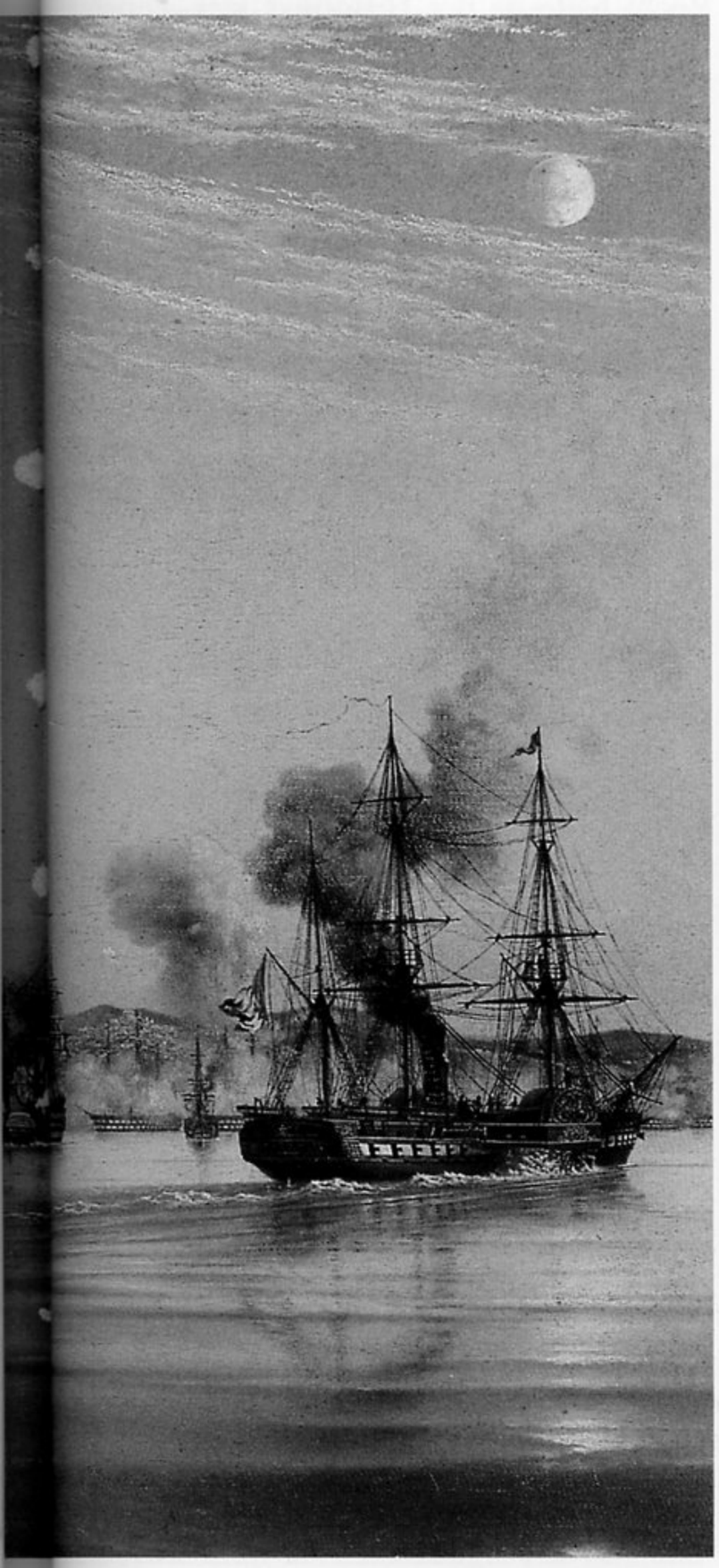
Sewastopol. Die neue Marinekaserne/der Innenhafen
(Lithographie nach einem Bild von I. K. Aiwasowski)

lange nicht abgeschlossen. Peter I. entschied, eine zentrale Festung zu bauen. Am 2. Oktober 1723 fuhr er mit einem großen Gefolge zur Insel Kotlin und arbeitete zwei Tage an den Zeichnungen für die Festung.
Die Ereignisse dieser Tage beschrieb der Historiker F. F. Weselago folgendermaßen: »Peter, der selbst die Zeichnung der Festung anfertigte, bestimmte den Verlauf der Befestigungslinie durch kleine Gräben und beabsichtigte am 6. die feierliche Grundsteinlegung durchzuführen. An diesem Tag wurde die Zeremonie durch stürmischen Seewind gestört, der das Wasser so ansteigen ließ, daß es den Ort der zukünftigen Festung bedeckte. Aus diesem Grunde fand die Grundsteinlegung am nächsten Tag, d. h. am 7. Oktober, um 2 Uhr am Nachmittag statt, und ein starker Regen begrüßte die neue Festung, die den Namen Kronstadt erhielt.«
Die Stadt wuchs erstaunlich schnell. Immer öfter liefen ausländische Schiffe den neuen Hafen an. Im Jahre 1719 waren es fast hundert. Die Flotte, die 1724 in Kronstadt stationiert war, bestand aus 32 Linienschiffen, 16 Fregatten, 8 Pinaßschiffen und 85 Galeeren. In den Häfen und Kanälen lagen viele kleinere Schiffe.
Kronstadt erwarb sich den Ruf einer Seestadt. Bald stellte sich die Frage einer Instandsetzungsbasis für die Schiffe. Zur Lösung dieser Frage wurde entschieden, Trockendocks zu bauen. Das erste Trockendock wurde 1751 gebaut. Es war für die Instandsetzung von Schiffen mit einer Länge bis 60 m geeignet. Am 27. Juli 1752 fand die Einweihung des Kanals statt. Er erhielt den Namen »Peter der Große«. Die Länge des Kanals von der Einmündung bis zum Bassin betrug 2240 m. Die Länge des neuen Docks betrug 300 m und seine Breite 20 m. Die Maße des gigantischen Docks versetzten die Ingenieure und Konstrukteure der ganzen Welt in Erstaunen. Im Unterschied zu den ausländischen Docks war es einfach zu benutzen. Während die ausländischen Docks ausschließlich unter Verwendung von Ebbe und Flut genutzt wurden, was die Instandsetzung der Schiffe erschwerte, so konnte man das Kotliner Dock leicht und einfach trockenlegen. Unmittelbar neben dem Dock war ein Bassin ausgehoben worden, das mit dem Dock durch Schleusen verbunden war. Nachdem die Schiffe in das Dock eingelaufen waren (es konnten bis zu 10 Schiffe sein), wurde das aus dem Meer eingelaufene Wasser durch die Schleusen in das Bassin abgelassen und das Dock trockengesetzt. Ungefähr zwei Monate lang – und diese Zeit war für die Instandsetzung völlig ausreichend – wurden durch Windmühlen angetriebene Pumpen zum Ausschöpfen des Wassers eingesetzt. (Nach umfangreichen Modernisierungen ist das Peter-Dock auch heute noch in der Nutzung). Nach der Eröffnung des Kanals verwandelte sich Kronstadt mit seinen Docks in eine erstklassige Werft, in der man die größten Schiffe der damaligen Zeit bauen und instand setzen konnte.

Da die Newamündung und der östliche Teil des Finnischen Meerbusens sehr viele Untiefen und Barrieren hatte, mußten alle in Sankt Petersburg gebauten Schiffe mit Hilfe von »Kamelen« (zweiteiligen Hebepontons) zur Insel Kotlin gebracht werden, wo sie ihr Mastwerk und die Artilleriebewaffnung erhielten. Dies wurde noch bis zur Eröffnung des Seekanals (zwischen Petersburg und Kotlin) im Jahre l885 praktiziert. Außerdem erfolgte in Kronstadt die Kielholung der Schiffe vor jeder Schiffahrtsperiode.

Kehren wir jedoch zu jener Zeit zurück, als die mächtigen Anlagen auf der Ostsee gebaut wurden, die uneinnehmbare Befestigungen für den Feind werden sollten.
Im Jahre 1720 führte Peter I. eine Besichtigung der Kronstadter Batterien und der Festung durch. Zu dieser Zeit wurde das Fort Kronschlot umgebaut und mit zusätzlichen Stützpfeilern sowie mit einem Hafen versehen. Aus Lehm und Erde, die auf Steinen aufgeschüttet wurden, schuf man vier Bastionen und Verbindungswälle, auf deren Wallgängen 150 Geschütze aufgestellt wurden. Auf den Schutzwällen des Kauffahrerhafens, des mittleren und des Kriegshafens errichtete man zehn Bastionen, zwei Halbbastionen und Kurtinen. Die dort aufgestellten 300 Geschütze konnten das Fahrwasser vom Norden aus beschießen. Um die Feuerzone für den Beschuß feindlicher Schiffe auf 4 km zu verbreitern, wurde westlich des Kauffahrerhafens das Fort Zitadelle errichtet.
Fast ein Jahrhundert nach dem Tode von Peter I. wurden die Forts, wegen des Fehlens eines ernsthaften Gegners in der Ostsee, nicht weiter verstärkt. Erst 1799, als man im Krieg mit Frankreich (1798–1800) Handlungen der französischen Flotte erwartete, baute man auf Senkkästen das Fort Risbank westlich von Kronschlot und setzte zwei Batterien auf Pfahlbauten am nördlichen Fahrwasser.
Im Jahre 1807 brach Rußland seine diplomatischen Beziehungen zu England ab und schloß sich der Kontinentalsperre an. Ein englisches Geschwader lief in die Ostsee ein und zwang die alten russischen Schiffe Schutz zu suchen unter den Festungsgeschützen. Es trafen Meldungen ein über eine drohende Anlandung feindlicher Truppen in Petersburg, wozu Galeeren im nördlichen Fahrwasser und große Kriegsschiffe gegen die offen aufgestellten russischen Batterien eingesetzt werden sollten.
Um diesem Angriff zuvorzukommen, beschloß man, beschleunigt die Festung zu verstärken. Zwischen der Ostküste der Insel Kotlin und Lissy Nos wurden im Sommer 1808, im Fahrwasser und an anderen tiefen Stellen, 25 alte, mit Steinen gefüllte Schiffe versenkt, und im Winter fing man an, eine Pfahlsperre zu errichten.
Die Pfähle wurden mit Hand-Pfahlragen durch die in das Eis geschlagenen Löcher gerammt. An den Stellen, wo die Wassertiefe größer als 5 m war, rammte man 5 gebündelte, und bei Wassertiefe von 3–5 m rammte man 3 gebündelte Pfähle ein, die durch Eisenbänder zusammengehalten wurden. Bei geringen Wassertiefen wurden einzelne Pfähle eingerammt. Die Pfähle wurden in zwei Reihen, schachbrettartig, mit einem Abstand von ca. 3 m, gerammt. In zwei Wintern wurde eine 4 km lange Sperre errichtet. Das südliche Fahrwasser wurde durch eine schwimmende Balkensperre sowie durch zwei auf Pfahlbauten befindliche Batterien mit 43 Geschützen gesichert. Von der Risbank bis zur Küste bei Oranienbaum begann man eine Pfahlsperre zu bauen.
Zwei Kilometer von der Zitadelle enfernt entstand eine zweirangige, aus Holz gebaute Batterie mit 49 Geschützen. Dies war ein ungewöhnliches Bauwerk. Große Senkkästen bildeten die Fundamente für diese Batterie, die eine Länge von 150 m und eine Breite von 14 m hatte. Die Senkkästen lagen 2 m tief im Wasser und ragten ca. 3 m aus dem Wasser. Auf einer Plattform befand sich eine Brüstung mit Schießscharten für die Geschütze und eine Galerie. Über der Brüstung war ein Wallgang für die Geschütze des zweiten Ranges.
Durch den Vaterländischen Krieg von 1812 und den 1814 mit England abgeschlossenen Friedensvertrag wurde praktisch der weitere Ausbau der Festung unterbrochen. Erst 1816 ging man wieder an den Umbau der Zitadelle. In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde das Fort mit der Insel durch einen Damm verbunden.
Durch die große Überschwemmung vom 7. November 1824 erlitten die Anlagen bedeutende Beschädigungen. So wurden auf Kronschlot die beiden nördlichen Batterien von ihren Pfählen gerissen und fortgeschwemmt. Schwere Beschädigungen erlitten auch die Schutzwälle und die Bastionen in den Häfen.
Für die Instandsetzungsarbeiten wurden Soldaten und Schiffsbesatzungen herangezogen. Alle Materialreserven wurden dafür eingesetzt, und die fehlenden 30 000 Baumstämme im Winter aus Petersburg herangeschafft. Zum Füllen der Senkkästen gestattete man, die Pflastersteine der Straßen von Kronstadt zu nutzen.
Die 1826 wiederhergestellte Kronstadter Festung stellte eine gewaltige Kraft dar.

Kronschlot hatte 147 Geschütze; auf den zwei Bastionen und den Kurtinen von Risbank standen nochmals 128 Geschütze; in den Türmen, Halbtürmen und auf den Kurtinen der Zitadelle konzentrierten sich 77 Geschütze. Weitere 92 Geschütze befanden sich auf der südlichen Doppelbatterie sowie auf den hinter Risbank und der Zitadelle gelegenen Batterien, die zum Beschuß des südlichen Fahrwassers bestimmt waren. Alle diese Kanonen wirkten mit den 312 Geschützen zusammen, die auf den Schutzwällen der Häfen standen. Das nördliche Fahrwasser verteidigten vier Doppelbatterien mit 108 Geschützen. Zur landseitigen Verteidigung der Stadt Kronstadt und zur Landesabwehr der Insel standen weitere 281 Geschütze zur Verfügung. Die Stärke der Garnison betrug mehr als 15 000 Mann.
Rußlands Erfolge im Krieg mit der Türkei, die Einnahme der Festung Kokand und der Aufbau der Schwarzmeer-Flotte rief in einigen europäischen Staaten Befürchtungen bezüglich ihrer eigenen Rolle als Weltmacht hervor. Damit verbunden änderte sich auch ihr Verhältnis und ihre Politik gegenüber Rußland. Dadurch waren die Russen gezwungen, eine Reihe von Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen. So wurde entschieden, die Festung Kronstadt durch Befestigungsanlagen aus Stein zu verstärken. So wurde zwischen der südlichen Doppelbatterie und der Zitadelle 1839 der Grundstein für das vierrangige, kasemattierte Fort Alexander I. gelegt. Die Errichtung einer Anlage von dieser Größe mitten im Meerbusen erforderte die Durchführung ingenieurtechnischer Untersuchungen. Diese Aufgabe wurde durch Bohrungen im Meeresboden und Einrammen von Probepfählen gelöst. Am 27. Juni 1845 wurde auf dem Fort die Flagge gehißt. Bis zur Einführung weitreichender Geschütze war dieses Fort eines der wichtigsten in der Kronstadter Festung. Später erhielt das Fort die Bezeichnung Tschumny(Pest)-Fort.
Im Jahre 1853 rammte man Pfähle unter die Nikolai-Batterie auf Kronschlot und trug die zweitrangige südliche Konstantin-Batterie ab. Im August wurde mit der Errichtung weiterer fünf Marinebatterien im Meerbusen begonnen. Diese Arbeiten leitete der talentierte Militär-Ingenieur und einer der Verteidiger Sewastopols – der Generalmajor der Pioniere E. I. Totleben.
Die geringe Schußweite der Geschütze und das Fehlen eines zuverlässigen Verteidigungssystems am nördlichen Fahrwasser zwang die Verteidiger der Festung, Maßnahmen zu dessen Stärkung einzuleiten, ohne viel Arbeit und Kraft zu investieren. In Verbindung damit richtete sich ihre Aufmerksamkeit auf die Untersuchungen zur Konstruktion einer Unterwassermine. Das Marineministerium beauftragte am 27. Januar 1854 das Akademiemitglied B. S. Jakobi, eine galvanische Mine anzufertigen. Für die »Vernichtung und Versenkung großer feindlicher Schiffe« wurde am 6. April des gleichen Jahres ebenfalls ein Vertrag mit dem Industriellen Emmanuel Nobel (180l–1872) über die Anfertigung von 400 Berührungsminen seiner Konstruktion abgeschlossen.
Gegen Ende April 1854 wurden zwischen Fort Alexander I. und Fort Pawel I. 105 galvanische Minen des Typs Jakobi ausgelegt.



Die Beschießung Sewastopols durch die englisch-französische Flotte
(Maler N. P. Krasowski, Öl auf Leinwand)

Kurz danach wurden weitere 60 dieser Minen zur Verteidigung des Seegebietes zwischen Fort Peter I. und Fort Kronschlot eingesetzt. Beide Minensperren wurden durch das Artilleriefeuer der Forts gedeckt. Somit war die im Mai l854 im südlichen Fahrwasser geschaffene Minen/Artillerie-Sperre die erste in der Militärgeschichte. Die Gesamtlänge der Minensperren betrug 555 m. Später wurde auch das nördliche Fahrwasser durch Minen gesperrt. Insgesamt wurden 1854 bei der Insel Kotlin fünf Minensperren aus 609 Minen eingerichtet. Dies war in der Welt der erste massierte Mineneinsatz zur Verteidigung einer Seefestung.
Die Minen/Artillerie-Sperre wurde der Schlüssel, der zuverlässig alle Zugänge zur Hauptstadt Sankt Petersburg verschloß. Auch die Kriegsschiffe des Admirals Napier haben es nicht riskiert, diese Positionen zu überwinden. Die Aufklärungsergebnisse über den Zustand der Verteidigung der Kronstadter Festung gaben Napier die Begründung für die Übermittlung einer Meldung an die englische Admiralität, in der er auf den starken Schutz der Zugänge durch die »Höllenmaschinen«, so nannte man damals die Unterwasserminen, hinwies.
Auch das neue Jahr 1855 brachte dem vereinten Geschwader keinen Erfolg. Die Russen setzten die Verstärkung der Festung fort und legten doppelt so viele Minen aus wie im Vorjahr. Das feindliche Geschwader wurde aber nicht nur durch die eindrucksvollen Minensperren begrüßt, als es im Mai 1855 vor Kronstadt aufkreuzte. Es waren auch Pfahlsperren mit einer Gesamtlänge von 15 km eingerammt worden. Auch die Artilleriebewaffnung hatte sich von 814 Geschützen im Jahre 1854 auf 893 erhöht.
Veränderungen gab es auch in der vereinten Flotte. Der Admiral Napier, der für den mißlungenen Feldzug des vergangenen Jahres verantwortlich gemacht worden war, wurde durch den englischen Vizeadmiral Richard Dondas abgelöst, der einen guten Ruf in der Flotte hatte und jetzt das Geschwader befehligte.
In seinem Werk »Der Krimkrieg« schrieb das Akademiemitglied J. W. Tarle: »…Napoleon (der III.) forderte, daß dieses Mal die Angelegenheit nicht wieder mit einer nutzlosen Spazierfahrt im Finnischen und Bottnischen Meerbusen endet. Die englische Presse, allen voran die ›Times‹, versuchte mit allen Mitteln Dondas zu ermuntern und ihm einzureden, wie notwendig jetzt energisches Handeln sei…« Als er sich gerade anschickte, in die Ostsee auszulaufen, schrieb die »Times« in ihrer Ausgabe vom 3. April: »Der neue Befehlshaber Admiral Dondas… weiß, egal wie auch immer

seine Instruktionen lauten, daß er mehr tun muß als der Admiral Napier. Wenn er nicht mehr erreichen sollte, dann wird er im November den Befehl erhalten, seine Flagge einzuholen und wird wenig Hoffnung haben, sie nochmals irgendwann zu setzen… Man muß versuchen, mehr zu tun, mehr zu riskieren, man muß weitergehen und sich mehr annähern (an den Feind), weniger über die Verluste an Schiffen und Personal – aber vielmehr über die Schädigung und Vernichtung des Feindes nachdenken. Mit anderen Worten gesagt: Nimm Kronstadt, egal, was es auch kostet«. Die vereinte Flotte wurde auf 70 Wimpel vergrößert.

Jedoch auch Dondas erfüllte nicht die Erwartungen seiner Landsleute. Die Schiffe der Verbündeten liefen bis Kronstadt, führten Erkundungen durch und wagten sich nicht weiter – als sie auf die Unterwasserminen der vorderen Sperren stießen. Vier feindliche Schiffe explodierten auf den Minen.

Über diesen Vorfall sind die Erinnerungen des französischen Militärschriftstellers Bazancour erhalten geblieben. Im Mai 1855 lief die englische Dampffregatte *Merlin* in Begleitung der Dampfkorvette *Dassa,* sowie der englischen Dampfschiffe *Driver* und *Firefly,* zur Erkundung in das Seegebiet von Kronstadt. An Bord der *Merlin* befanden sich der Befehlshaber des französischen Geschwaders, Admiral Peneot, sowie einige Kommandanten von französischen und englischen Schiffen. In 2,5 Seemeilen Entfernung von der Festung lief die *Merlin* auf eine Minensperre auf. »Die Erschütterung war so stark« – schrieb Bazancour –, »daß man befürchten mußte, das Schiff sei leckgeschlagen. Zum Glück war dies nicht passiert; Kapitän Sullivan legte einen weiter von der Küste entfernten Kurs fest und setzte die Fahrt fort… Kaum waren einige Minuten verstrichen, als es abermals eine Detonation am Bug des Schiffes gab, danach folgte eine Erschütterung, die dieses Mal noch stärker war als beim ersten Mal… Es war offensichtlich, daß der Feind in diesen küstennahen Gewässern eine große Anzahl ›Höllenmaschinen‹ ausgelegt hatte; deshalb beeilten wir uns, aus diesen Gewässern herauszukommen, leiteten alle Vorsichtsmaßnahmen ein und loteten ständig die Wassertiefe.«

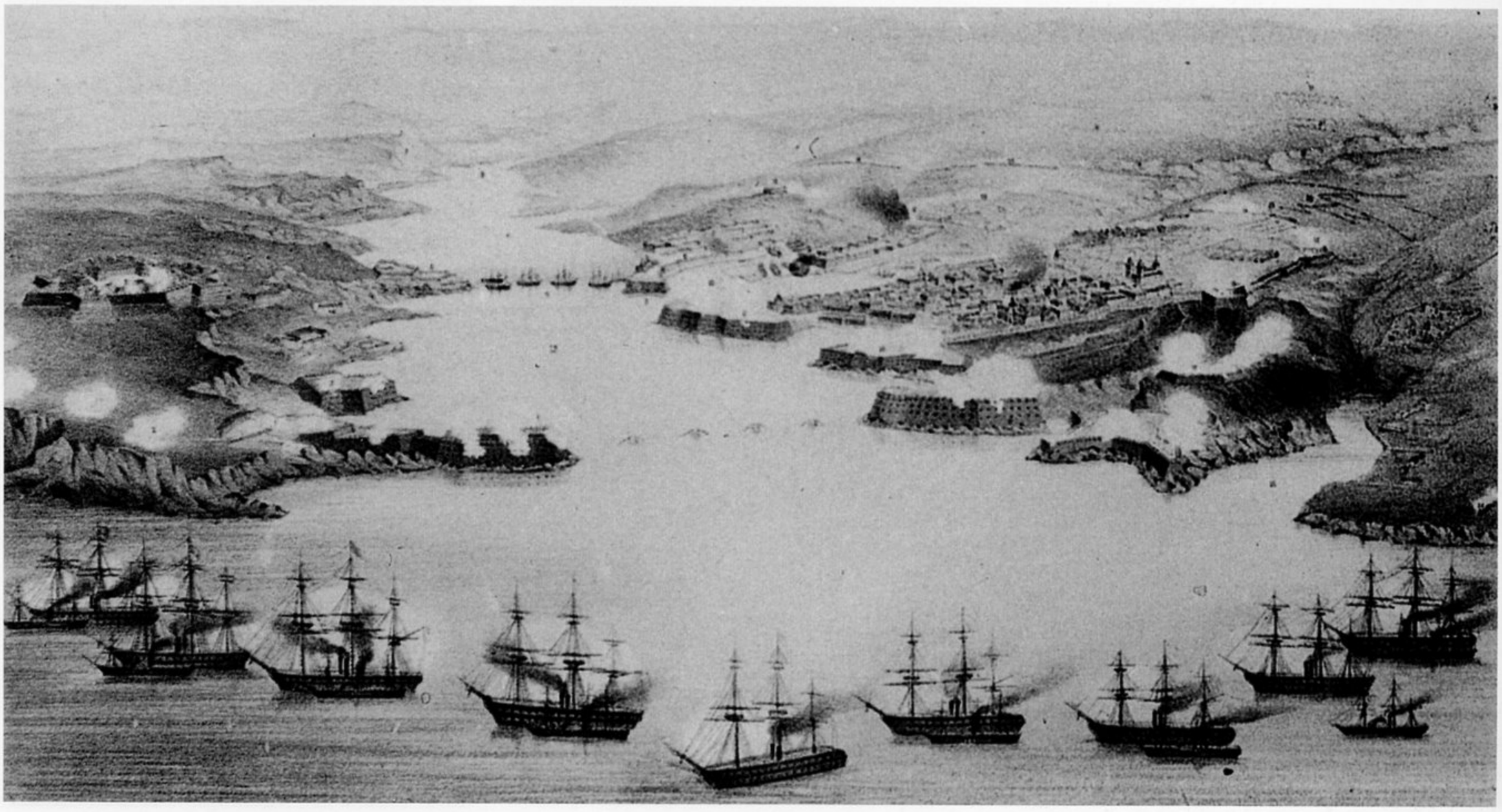
Danach lief der Dampfer *Firefly* auf die russischen Minen auf. Dazu heißt es bei Bazancour, daß »…an seinem Vorsteven ebenfalls eine Detonation erfolgte, die solche Wellen erzeugte, daß man auf der *Merlin,* die von der *Firefly* über eine Kabellänge entfernt war, die Auswirkungen dieser Detonation spürte. Aller Augen waren mit Unruhe auf den Dampfer gerichtet. Aber ebenso wie die *Merlin* konnte auch die *Firefly* wohlbehalten ablaufen… «

Diese Vorfälle, die Bazancour beschrieben hatte, ereigneten sich auf einer Sperre aus 200 Berührungsminen, die 1854 gelegt worden waren. Wegen der geringen Sprengladung sank nicht eines der aufgelaufenen Schiffe. Die Begründung dafür ist die, daß der Industrielle E. Nobel, nach der Erprobung der Minen im April 1854, die Genehmigung des Kriegsministeriums für die Herstellung von Minen mit einer 5-Pfund-Sprengladung erreichte. Für den Industriellen war dies von Vorteil, da er, gemäß dem Vertrag, alle durch Minen versenkten Schiffe mit ihrer Ausrüstung als sein Eigentum erhielt. Leider hatten sich seine Berechnungen und Hoffnungen auf den Erwerb der Trophäen nicht bestätigt – die Schiffe waren nicht gesunken.

Im November kehrte Admiral Dondas nach England zurück, so wie es in einem russischen Sprichwort heißt, »mit getäuschter Hoffnung«.

Recht hatte da der Historiker, der schrieb: »Eine Seefestung, die während des ganzen Krieges keinen einzigen Schuß abgeben mußte, weil der Feind es für sich als ungünstig erkannte, mit ihr in Berührung zu kommen, hat ihre Aufgabe am besten erfüllt.«

Die Beschießung Sewastopols (Lithographie)



# *Das Gefecht bei Petropawlowsk*

An einem Tag des Jahres 1740 hatten zwei russische Schiffe, die *Swjatoi Peter* und die *Swjatoi Pawel,* den stürmischen Stillen Ozean achteraus gelassen und ihre Anker in einer Bucht an der Nordostküste Kamtschatkas geworfen. Lange hatten die Seefahrer einen Ort gesucht, an dem sie überwintern und die von den Stürrnen erlittenen Beschädigungen der Schiffe instand setzen konnten sowie die Kranken pflegen und die Vorräte auffüllen konnten. Im Frühjahr wollten sie ihre nicht ungefährliche Reise dann fortsetzen. Endlich war ihre Suche vom Erfolg gekrönt. In Dankbarkeit für ihr Schicksal und gegenüber Gott, der ihre Gebete und Bitten erhört hatte, betrachteten die Seefahrer die Bucht, die sich ihren Blicken darbot. Vom stürmischen Ozean trennte sie eine felsige Halbinsel, und von der anderen Seite schützten sie hohe Berge. Vor einem dieser Berge zog sich in nordwestlicher Richtung eine Landzunge aus Sand und Geröll hin. Sie teilte die Bucht in zwei gut geeignete Häfen: einen äußeren und einen inneren Hafen. Eine schmale, aber ausreichend tiefe Einfahrt verband diese Häfen.

Bald wurden die ersten Bäume gefällt. Sie bildeten die Grundlage für eine neue russische Siedlung, die zu Ehren der beiden Schiffe, die zuerst zu diesen Küsten vorgestoßen waren, den Namen Petropawlowsk erhielt. Dieser Ort wurde nach der Schlacht, die hier vom l. bis 5. September 1854 stattfand, in der ganzen Welt bekannt.

Über hundert Jahre waren seit der Besiedlung dieses Ortes vergangen, aber wenig hatte sich verändert. Petropawlowsk blieb vergessen und abgelegen. Zu Beginn des Krimkrieges zählte der Ort nur 156 Holzhütten und ca. 1600 Einwohner. Auf einem dementsprechenden Niveau befand sich auch die Verteidigung von Petropawlowsk. Zehn veraltete Geschütze mit kleinem Kaliber konnten bei der Verteidigung des Hafens von der Awatschinsker Landzunge her keine ernsthafte Rolle spielen.

Sehr viel tat für die Verteidigung der Grenzen Kamtschatkas und von Petropawlowsk einer der fortschrittlichsten Verwaltungsbeamten im damaligen Rußland – der Generalgouverneur von Ostsibirien N. N. Murawjow. Nachdem er 1849 Kamtschatka besucht hatte, schrieb er an den Minister L. A. Perowski, der die fernöstlichen Pläne Murawjows unterstützte, folgendes: »Ich sah in Europa viele Häfen, aber ich sah keinen wie die Awatschinsker Landzunge: Für England ist sein Besitz der Abbruch der Beziehungen mit Rußland wert, um darum zu feilschen, aber die Awatschinsker Landzunge gibt es nicht, auch wenn es dafür eine Million Pfund zahlen würde, weil es in kürzester Zeit diese Million aus dem Walfang im Ochotskischen Meer und in der Beringsee zurückgewinnen würde; England ließe selbstverständlich niemanden in diese Meere ohne Gebühr.«

Die Erklärung des Generalgouverneurs löste Reaktionen aus. Ein im Jahre 1849 verfaßter Erlaß des Zaren schrieb die Durchführung einiger administrativer Maßnahmen vor, die auf eine Festigung der wirtschaftlichen und militärischen Lage dieses vom Zentrum Rußlands weit entfernten Gebietes ausgerichtet waren. So enthielt dieser Erlaß folgendes:

»1. Aus den Teilen, die zum Zuständigkeitsbereich der Verwaltung des Kamtschatka-Küstengebietes gehören, und dem Gishiginsker Bezirk, der zum Zuständigkeitsbereich der Verwaltung des Ochotsker Küstengebietes gehört, ist ein besonderes Gebiet zu bilden, das als Kamtschatka-Gebiet zu bezeichnen ist.

2. Die Verwaltung dieses Gebietes ist in allen allgemeinen Angelegenheiten einem Militärgouverneur zu übertragen, der aus den Diensträngen der Marinebehörden zu benennen ist und unmittelbar dem Generalgouverneur von Ostsibirien unterstellt wird.

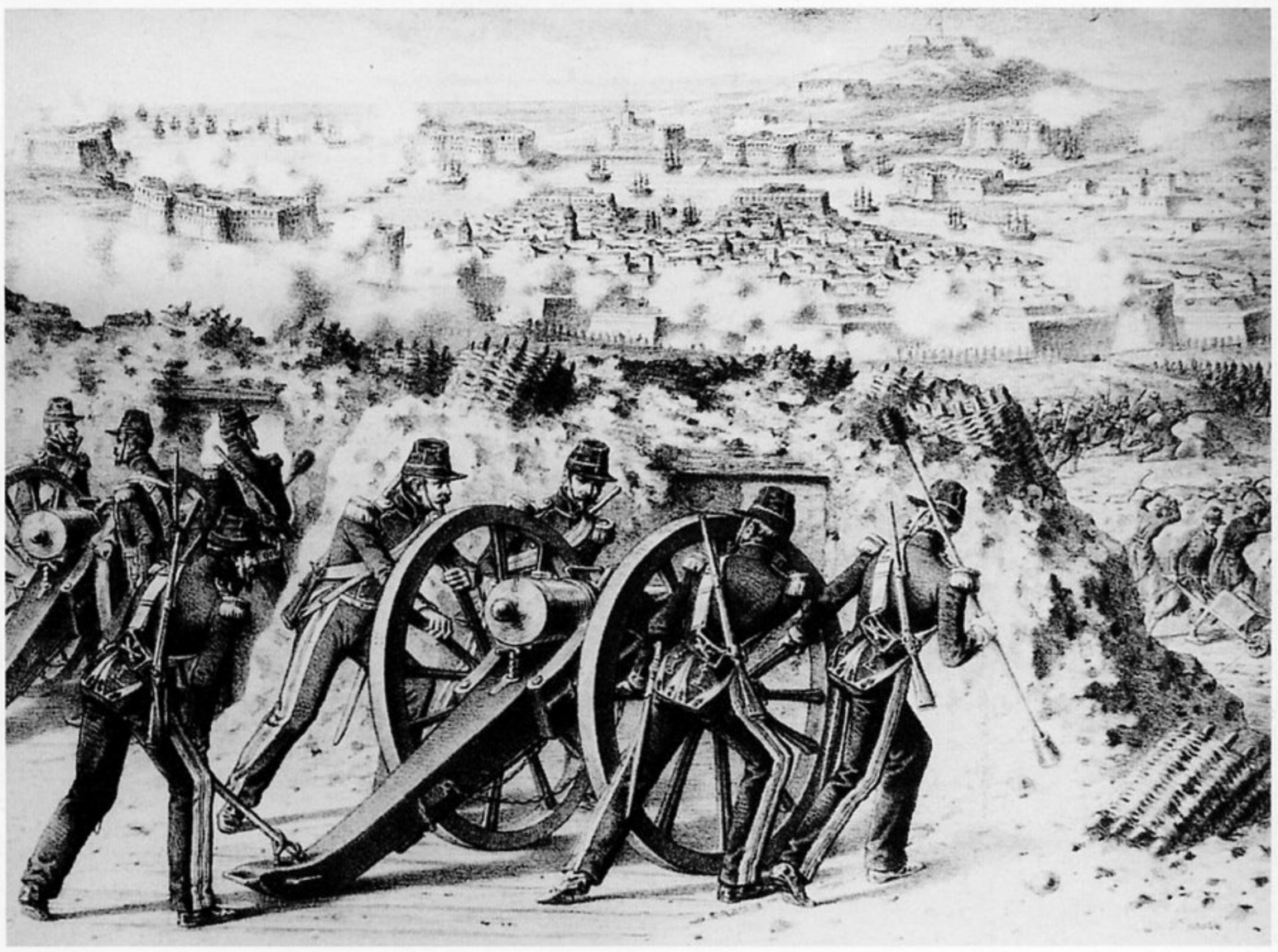
3. Der Hafen Ochotsk ist wegen seiner Unzweckmäßigkeit, ebenso wie die Zollverwaltung des Küstengebietes, aufzulösen, dieser Bezirk ist als ein besonderer Bezirk in das Jakutsker Gebiet einzugliedern; das sich in Ochotsk befindliche Bezirksgericht ist nach Kamtschatka zu überführen.«

Entsprechend dieses Erlasses wurde als erster Militärgouverneur von Kamtschatka und Kommandant des Petropawlowsker Kriegshafens der russische Marineoffizier W. S. Sawoiko eingesetzt. Wasili Stepanowitsch Sawoiko (1810–1898) war ein Schüler des Admirals M. P. Lasarew und Teilnehmer an der Schlacht von Navarino, unternahm zwei Reisen nach Kamtschatka und Alaska, wurde 1840 Leiter der Ochotsker Faktorei und 1846 Hafenkommandant von Ajan. Für seine Verdienste wurde er 1874 zum Admiral ernannt.

Der neue Militärgouverneur ging energisch ans Werk. Durch seine Bemühungen entstanden neue Kasernen, Wohngebäude, ein Krankenhaus, Anlegestellen und andere Einrichtungen. Nach kurzer Zeit wurden ihm auch Küstenbatterien unterstellt.

Ende Februar 1854 erhielt er mit der Winterpost auch die Nachricht über den Abbruch der Beziehungen Rußlands mit England und Frankreich. Diese Meldung wurde auch durch den Kommandanten der mit 44 Geschützen bewaffneten Fregatte *Awrora,* Kapitänleutnant I. N. Isylmetjew, bestätigt.

Artilleristen der Belagerer von Sewastopol richten ihre Geschütze



Die Fregatte war auf ihrer Fahrt nach Petropawlowsk in den peruanischen Hafen Callao am Stillen Ozean eingelaufen, in dem sich auch englische und französische Kriegsschiffe befanden. Zum Glück war den Besatzungen dieser Schiffe noch nicht bekannt, daß Napoleon III. und die Königin Viktoria Rußland den Krieg erklärt hatten, und als sie davon erfuhren, war die *Awrora* schon weit im Ozean. Die zu ihrer Suche ausgelaufenen französischen und englischen Kriegsschiffe mußten ohne Erfolg in ihre Häfen zurücklaufen.

»Am 18. Juni sahen wir dann endlich... die langersehnte Küste – erinnerte sich einer der Offiziere der *Awrora* – am 19. gingen wir in der weiten Bucht an der Awatschinsker Landzunge vor Anker. Wir waren somit, ohne in einen Hafen eingelaufen zu sein, 66 Tage auf See und legten dabei ca. 9000 Seemeilen zurück! «

Außer der *Awrora* lag noch das mit 12 Geschützen bewaffnete Transportschiff *Dwina* in Petropawlowsk. Dieses Schiff hatte die Nachricht vom Kriegsausbruch mitgebracht sowie 300 Soldaten zur Verstärkung der Garnison an Bord.

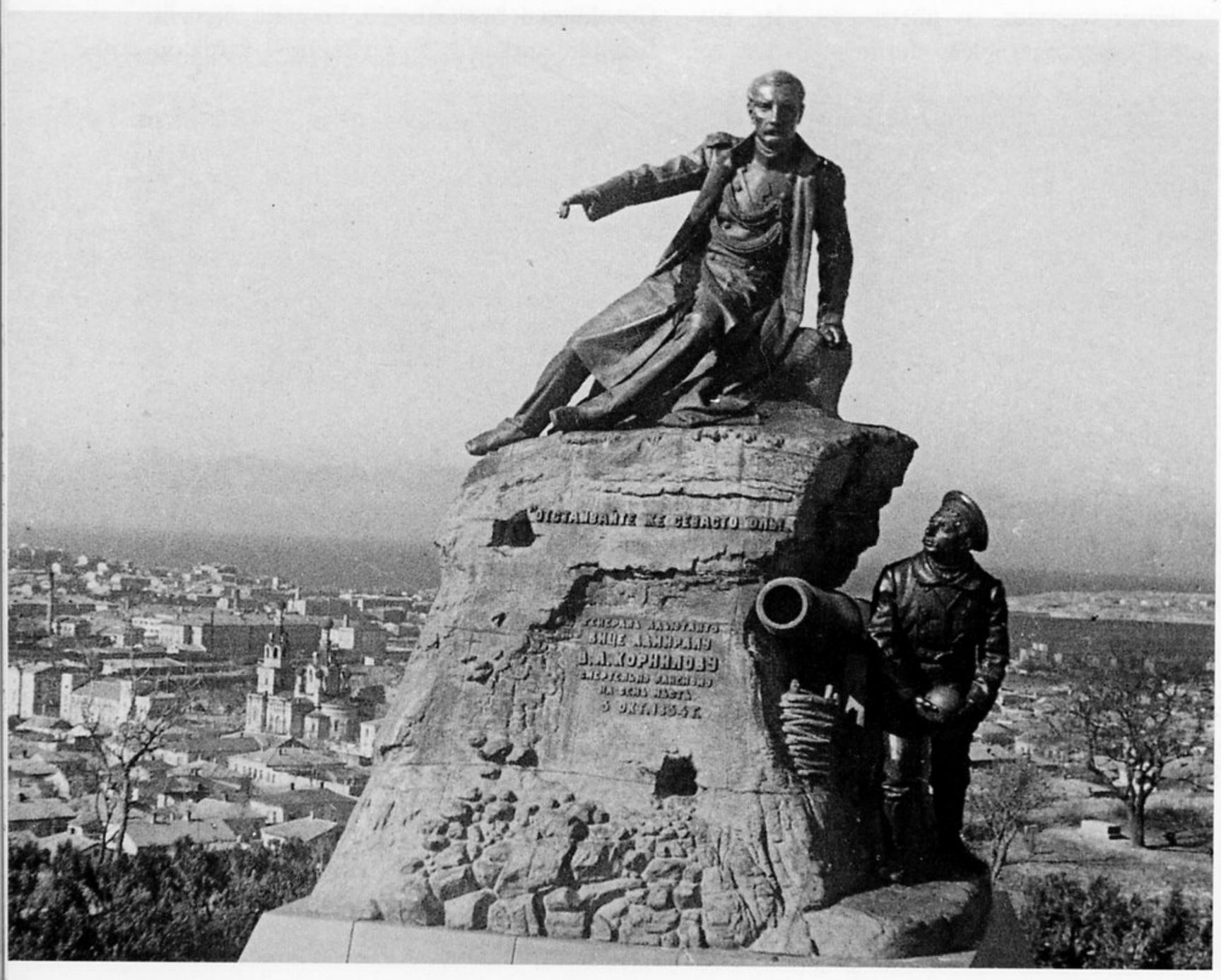
Die beiden Schiffe waren so in der Tiefe der Bucht vor Anker gegangen, daß ihre Backbordseite dem Gegner zugewandt war. Die Geschütze an der Steuerbordseite waren auf Befehl Sawoikos heruntergenommen und an der Küste zur landseitigen Verteidigung aufgestellt worden.

Für eine aktive Verteidigung reichten diese Truppen jedoch nicht aus. Deshalb mußte die örtliche Bevölkerung mobilisiert werden. W. S. Sawoiko wandte sich mit einem Aufruf an die Bevölkerung, in dem es hieß: »Der Krieg kann auch in diese Gegenden kommen, da sich die russischen Häfen im östlichen Ozean in einem Belagerungszustand befinden. Der Hafen von Petropawlowsk muß ständig bereit sein, den Feind zu empfangen. Ich hoffe, daß die Einwohner im Falle eines feindlichen Überfalls nicht feiernde Zuschauer des Gefechts werden, sondern mit Energie und das eigene Leben nicht schonend dem Feind entgegentreten und ihm möglichst schaden. Ich verbleibe in der festen Entschlossenheit, egal wie stark der Feind auch sein sollte, alles für die Verteidigung des Hafens und der Ehre der russischen Waffen zu tun, was in meinen Kräften liegt und menschenmöglich ist und bis zum letzten Blutstropfen zu kämpfen; ich bin überzeugt, daß die Flagge des Petropawlowsker Hafens auf jeden Fall Zeuge wird von Heldentaten der Ehre und der russischen Tapferkeit.«

Einer der ersten, die den Aufruf des Gouverneurs unterstützten, war der Kommandant dor Fregatte *Awrora,* Kapitänleutnant Isylmetjew. Beim Erscheinen des feindlichen Geschwaders kam bei dem einen und anderen Zweifel auf über den Erfolg einer Verteidigung, aber Isylmetjew war voller fester Entschlossenheit und Siegeszuversicht. Er verwarf jeden Gedanken an eine Übergabe der Stadt oder der Schiffe und erklärte, daß er auf jeden Fall das Gefecht mit dem Feind aufnimmt und im Falle der Niederlage seine Fregatte sprengen wird, aber keinen Feind an Deck läßt. Diese Erklärung Isyletjews aktivierte die Handlungen und mobilisierte die Garnison zur Verteidigung. Die Einwohner von Petropawlowsk unterstützten geschlossen den Aufruf des Gouverneurs. Ihrer angestrengten Arbeit war es zu verdanken, daß sieben Batteriestellungen ausgebaut wurden, die die Zugänge zum Hafen absicherten.

Am Abend des 16. August kam von den entlegenen Leuchttürmen das Signal: »Sehe auf See unbekanntes Geschwader mit sechs Schiffen«. Im Bestand des Geschwaders befanden sich von der englischen Flotte die mit 52 Geschützen bewaffnete Fregatte *Präsident* unter der Flagge von Konteradmiral Price, die mit 44 Geschützen bewaffnete Fregatte *Pike* und der mit 6 Geschützen bewaffnete Dampfer *Virafo* sowie die mit 60 Geschützen bewaffnete französische Fregatte *Lafort* unter dem Befehl von Konteradmiral Febvis-Despoint mit zwei weiteren französischen Schiffen, die mit 32 Geschützen bewaffnete Korvette *Eurydike* und die mit 18 Geschützen bewaffnete Brigg *Obligado.* Insgesamt hatten diese Schiffe 214 Geschütze, während die Verteidiger von Petropawlowsk nur über 67 Geschütze verfügten. Schon am nächsten Tag näherte sich das Geschwader dem Hafen und begann mit dem Beschuß, und von den russischen Batterien kamen die Antwortsalven. Der Gegner verhielt sich jedoch sehr passiv, und zur Verwunderung der Einwohner von Petropawlowsk, die jeden Augenblick die Anlandung von Truppen erwartet hatten, hörte der Beschuß schnell wieder auf. Später wurden auch die Gründe für dieses seltsame Verhalten der Verbündeten bekannt.

Vor dem Artilleriebeschuß lief ein großer dreimastiger Dampfer unter amerikanischer Flagge in die Bucht ein, der einige Seemeilen vom Signalkap entfernt ankerte und mit Vermessungsarbeiten begann. Als sich ein russisches Boot näherte, um die üblichen



Sewastopol. Denkmal für die Verteidiger des Malachow Kurgan unter Führung von Admiral W. A. Kormilow

Kontrollen durchzuführen, befahl der Kapitän des Dampfers aus der Bucht abzulaufen und Kurs auf das Geschwader zu nehmen. Ein Teilnehmer der Petropawlowsker Ereignisse – der spätere französische Admiral Edmond de Ahiy schrieb, daß sich an Bord des Dampfers der Befehlshaber des verbündeten Geschwaders Konteradmiral David Price befand, der selbst die Zufahrten zum Hafen erkunden wollte, um ihn mit den geringsten Verlusten einnehmen zu können. Was der Admiral Price jedoch sah, verdroß ihn sehr. Er erkannte, daß die Russen verteidigungsbereit waren und ernsthaften Widerstand leisten würden.

Am Abend tagte der Kriegsrat unter Vorsitz von Admiral Price. Der Rat plante das bevorstehende Gefecht. Am nächsten Tag ereignete sich jedoch ein Vorfall, der eine deprimierende Wirkung auf die Verbündeten hinterließ. Aus nicht bekannten Gründen ging der Admiral Price am frühen Morgen in seine Kajüte, nahm eine Pistole aus dem Schubfach, setzte sie an sein Herz und schoß. Der Schuß war tödlich. Der französische Admiral Despoint, der den Befehl über das Geschwader übernommen hatte, befahl, die russischen Positionen anzugreifen.

Genau um 9 Uhr vormittags begann die Schlacht. Die Geschütze der Fregatten *Präsident, Pike* und *Lafort* begannen den Beschuß der Küstenbatterie Nr. 1 auf dem Signalkap, die die Zufahrt zum Außenhafen von der Westseite schützte, und beschossen die Batterie Nr. 4, die auf einem Plateau des Krasny Jar (Petrowski Berge) stand und die Ostseite des Hafens deckte. Die Kräfte waren sehr ungleich. Der Generalmajor Sawoiko, der sich mit dem Verteidigungsstab auf dem Signalkap befand, führte ungeachtet des tödlichen feindlichen Beschusses kaltblütig das Gefecht. Weder er noch einer der Kanoniere verließ die Batterie, bis nicht alle Geschütze außer Gefecht gesetzt waren. Die am Leben gebliebenen Kanoniere füllten auf Befehl des Kommandanten der Garnison die Reihen der Verteidiger in der Batterie Nr. 4 auf.

In der Batterie Nr. 4 entwickelte sich die Lage genauso angespannt. Hier versuchte eine feindliche Landeabteilung in Stärke von 600 Mann aus der Bewegung die Befestigungsanlagen einzunehmen. Jedoch wurden sie durch das gutliegende Feuer der *Awrora* und *Diana* daran gehindert, und die von Petropawlowsk herbeigeeilten Soldaten und Matrosen zwangen den gelandeten Feind, sich schnell vom Landeabschnitt zurückzuziehen.

Wegen der starken Verluste und zerstörten Geschütze wurde auch die Stellung der Batterie Nr. 4 geräumt. Nachdem die anglo-französischen Truppen die beiden russischen Batterien außer Gefecht gesetzt hatten, verstärkten sie ihre Angriffe auf die Batterie Nr. 2, deren Geschütze am Anfang der Landzunge, unmittelbar am Festland, standen. Die Geschütze dieser Batterie standen hinter starken Schutzwällen.

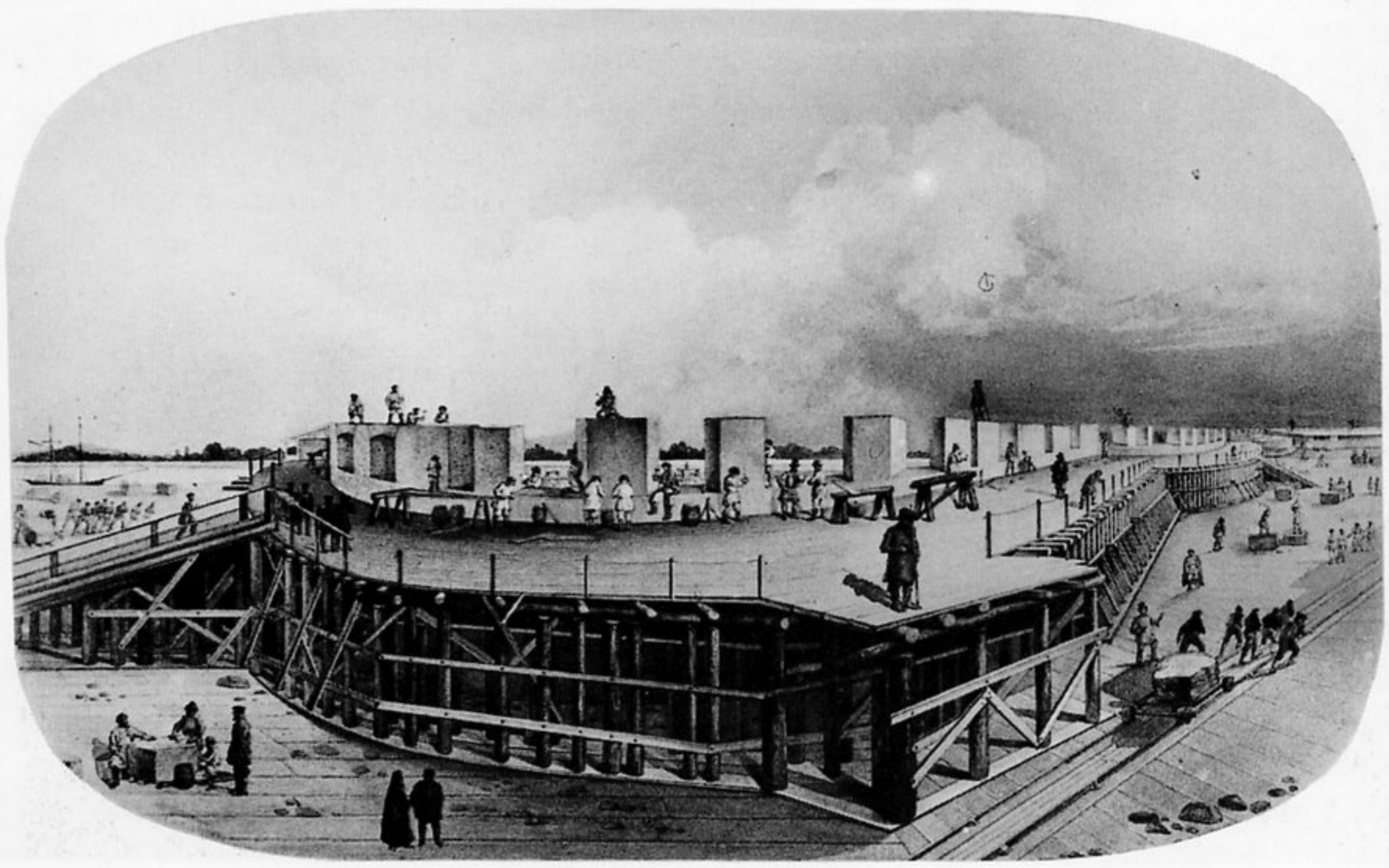
Acht Stunden lang beschoß der Feind diese Batterie, aber vernichten konnte er sie nicht. Erfolglos blieb auch der Versuch der Korvette *Eurydike* und der Brigg *Obligado,* die Batterie Nr. 3 zu erobern. Diese Batterie befand sich auf der Landenge der Signalhalbinsel zwischen dem Signal- und dem Nikolski-Berg. Die hier gebauten Befestigungen boten wenig Schutz, ein Teilnehmer der Schlacht bemerkte dazu, »bei den Bedienungen waren nur die Fersen geschützt«. Doch ungeachtet dessen zwang die Batterie Nr. 3 die französischen Schiffe zum Abdrehen. Gegen Ende des Tages waren die Verbündeten gezwungen, sich auf sichere Entfernung zurückzuziehen.

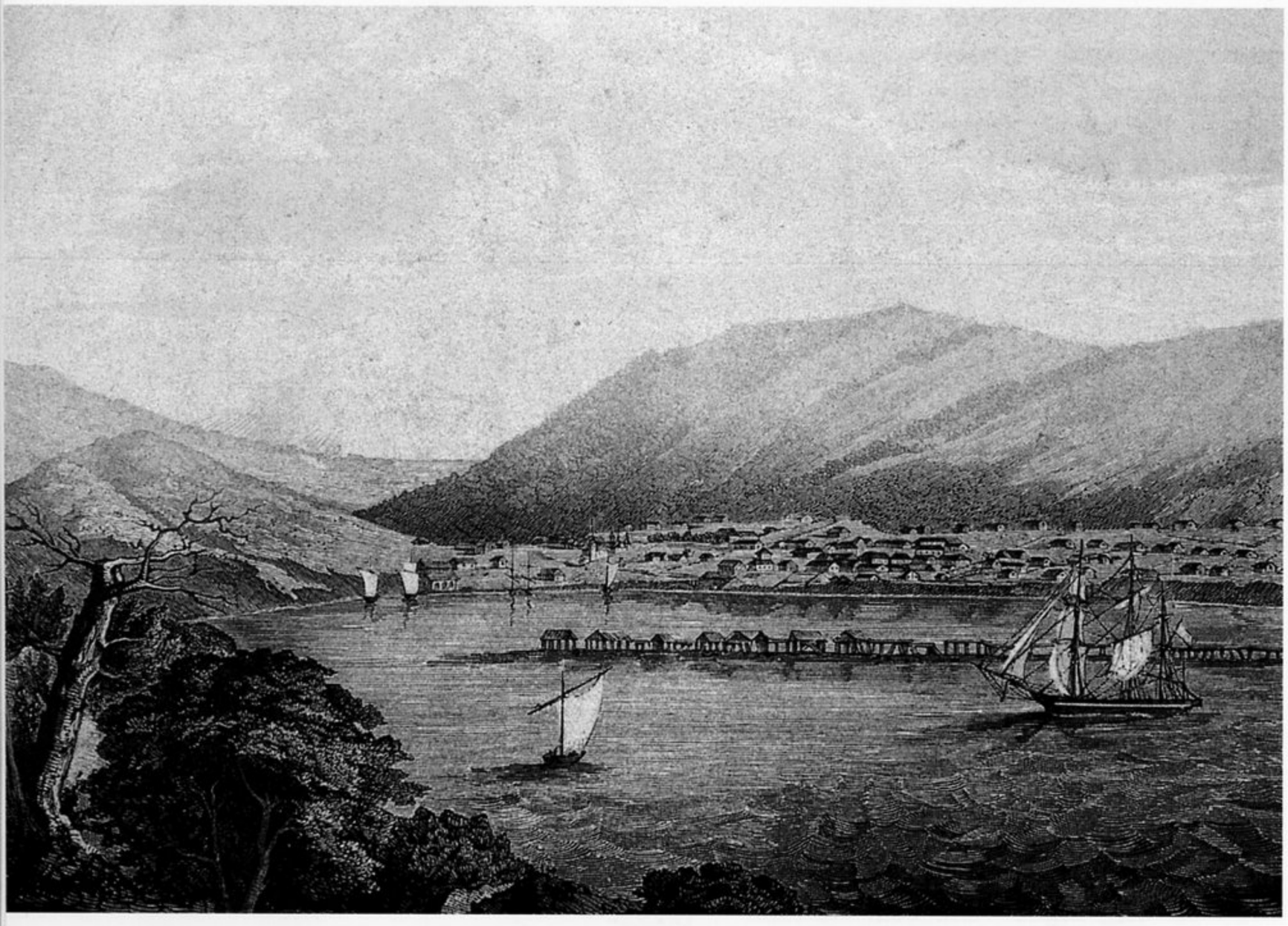
Die ganze Nacht lang beseitigten die Verteidiger von Petropawlowsk nun die Beschädigungen an den Befestigungen. Am Morgen des 21. August waren sie bereit, den Kampf mit dem Feind fortzusetzen. Aber das anglo-französische Geschwader lag ohne Bewegung auf Reede. So blieb es am 21. und auch am 22. und 23. August. Erst mit Sonnenaufgang des 24. setzten die Schiffe wieder ihre Segel.

Der Dampfer *Virago* nahm die beiden Schiffe *Präsident* und *Lafort* in Schlepp und brachte sie auf das Gefechtsfeld. Die

Medaille »Für die Erbauung der Kronstadter Docks«

Das Fort »Risbank« (»Pawel I.«) der Festung Kronstadt. Bau der Mauern





Blick auf den Petropawlowsker Hafen von See (Gravüre auf Holz)

*Lafort* konzentrierte ihr Feuer auf die Batterie Nr. 3, und die Fregatte *Präsident* begann das Feuergefecht mit der Batterie Nr. 7. Diese Batterie hatte ihre Stellung in der flachen Landenge zwischen der Awatschinsker Landzunge und dem Kultutschni See. Die Batterie bestand aus fünf 24pfündigen Kanonen, die von der Fregatte *Awrora* heruntergenommen worden waren. Ihre Bedienungen bestanden aus 49 Mann.

Die Verteidiger der Batterie Nr. 3 kämpften mit außergewöhnlicher Kaltblütigkeit. Mit ihren ersten Schüssen wurde auf der vorbeilaufenden Fregatte *Präsident* die Heckflagge abgeschossen, und im weiteren Verlauf des Gefechts fügten sie dem Dampfer *Virago* ernsthafte Beschädigungen zu. Jedoch war das Übergewicht der feindlichen Kräfte gewaltig. Der Feind setzte 30 Geschütze gegen die 5 der Batterie Nr. 3 ein, um sie zum Schweigen zu bringen, und überschüttete die Stellungen mit einem Feuerhagel. Die russischen Geschütze antworteten mit wenigen Salven, um die Kugeln zu sparen, die bei weitem nicht ausreichten. Die Verteidiger fielen einer nach dem anderen, sie kämpften bis zum letzten Mann. Dieser letzte Mann war der Batteriechef Leutnant Alexander Maksutow, der zwischen den detonierenden Geschossen stehend, allein das einzige noch intakte Geschütz bediente und solange schoß, bis auch er tödlich verwundet wurde. Die Kanoniere des Dampfers *Virago* hatten 869 Schuß abgefeuert.

Die Verteidiger der Batterie Nr. 7 hielten sich ein wenig länger. Nachdem sie keine Möglichkeit mehr hatten, das Gefecht fortzusetzen, verließen die überlebenden Soldaten die zerstörte Stellung und vereinigten sich mit dem Rest der Garnison.

Erst nachdem er diese zwei Batterien zum Schweigen gebracht hatte, wagte der Feind Truppen anzulanden. Diese Truppen teilten sich in drei Abteilungen und begannen die Stadt anzugreifen. Jetzt traf das ein, was der Generalmajor Sawoiko vorausgesehen hatte, die am Ufer des Kultutschni Sees in Stellung gegangene Batterie Nr. 6 wurde zum Haupthindernis für den durchgebrochenen Angreifer. Diese Batterie bestand aus den 4 kurzen, von der *Dwina* abgerüsteten 18pfündigen Kanonen und sechs 6pfündigen Geschützen. Beim Angriff des Gegners sollte ihn die Batterie mit Kartätschenfeuer bekämpfen. Die Hauptkräfte der feindlichen Landetruppen gerieten unter Beschuß der Batterie, konnten den russischen Widerstand nicht überwinden, mußten sich zurückziehen und vereinigten sich mit den anderen zwei Abteilungen. Dem Feind gelang es jedoch, eine beherrschende Höhe, den Nikolski-Berg, einzunehmen.

»Es war eine wahrhaft kritische Situation!«, erinnerte sich der Leutnant Fjesun. – »Die roten Uniformen der englischen Marine-Soldaten tauchten über der auf der Landenge stehenden Batterie auf, und die Gewehrkugeln fielen schon wie Hagel auf die *Awrora* nieder. Wenn wir eine Sekunde Zeit verloren hätten, die Verbündeten wieder zur Besinnung gekommen wären und Kräfte gesammelt hätten – dann wäre alles zu Ende gewesen; aber wir haben diese Sekunde nicht gezögert!«

Die Schützenabteilungen der Garnison nahmen den Berg im Sturm. Unter dichtem Gewehrfeuer und sich an das Gesträuch klammernd, kletterten sie mutig den steilen Hang empor. Bald hörte man auf der Bergspitze das russische »Urra!«, und es begann ein blutiger Nahkampf. Schon bald begannen die englischen Soldaten zurückzuweichen und stürzten, von den Russen verfolgt, in Panik den Berg hinab.

Schenken wir unsere Aufmerksamkeit nochmals dem Bericht des Leutnants Fjesun: »Stellen Sie sich einen herrlichen Sommertag vor, klarer Himmel und eine ruhige See. Der gewaltige Nikolski-Berg ist voller Menschen, durch das Grün der Büsche schimmern nur die roten Uniformen der Engländer, die blauen und roten Blusen der französischen und russischen Matrosen; von allen Seiten und überall hört man häufig Gewehrsalven, ab und zu ertönen Kanonenschüsse; der Lärm, die Lauferei und das Durcheinander waren erstaunlich, die Trommeln schlagen zum Angriff, die Hörner wiederholen dies mit unterschiedlichen Signalen, das ›Urra‹ vermischt sich mit Flüchen wie dem englischen ›God damn‹, dem französischen ›En avant‹, mit Beifügung der verschiedensten Flüche! Es gibt hier keine feste Ordnung, wie Angriff und Rückzug; es gibt keine Kolonnen, keine Züge; dafür war keine Zeit, kein Platz, keine Möglichkeit.

Zeigen sich zum Beispiel fünf oder sechs unserer Leute, werfen sich die gleiche Zahl Engländer auf sie; augenblicklich wird in diesem Haufen das Feuer unterbrochen und es beginnt ein minutenlanges Durcheinander. Einige wilde Schreie, schwaches Stöhnen der Verwundeten, irgendein erleichtertes Röcheln, und abermals läuft alles auseinander, und aufs neue ertönt Gewehrfeuer und irgendwo dort, am anderen Ende des Berges, beginnt ein neues und noch blutigeres Handgemenge!«

So ging für die Verbündeten das Gefecht vom 24. August 1854 erfolglos zu Ende.

Edmond de Ahiy schrieb über die Ergebnisse der verlorenen Schlacht zur Einnahme

Der Palast von A. D. Menschikow in Kronstadt

von Petropawlowsk: »Im Angesicht des Feindes, am unmittelbaren Beginn der Angelegenheit, hatten erneut Unschlüssigkeiten die Schlacht gerade in dem Augenblick zum Stehen gebracht, als der Sieg schon sicher schien; wir gerieten in einen ausweglosen Engpaß – ein verhängnisvolles und unglückliches Ende unserer Unentschlossenheit. Die Russen hätten normalerweise alles verlieren müssen, aber das ist es, was man menschliche Tätigkeit nennt! Was für ein hervorragendes Können ist es, die Zeit zu nutzen! Aus Kronstadt nach Kamtschatka zu segeln und dabei zwei Ozeane zu überqueren, nur wenige Tage zur Erholung der abgezehrten Besatzung, von der die Hälfte an Skorbut erkrankt ist, zu haben. Auf See konnte die *Awrora* nicht darauf hoffen, uns abzuwehren. Also begannen die Arbeiten zur Verteidigung des Hafens, in dem sie sich verstecken konnte, Arbeiten, die in den langen Friedensjahren ganz und gar vergessen wurden.«

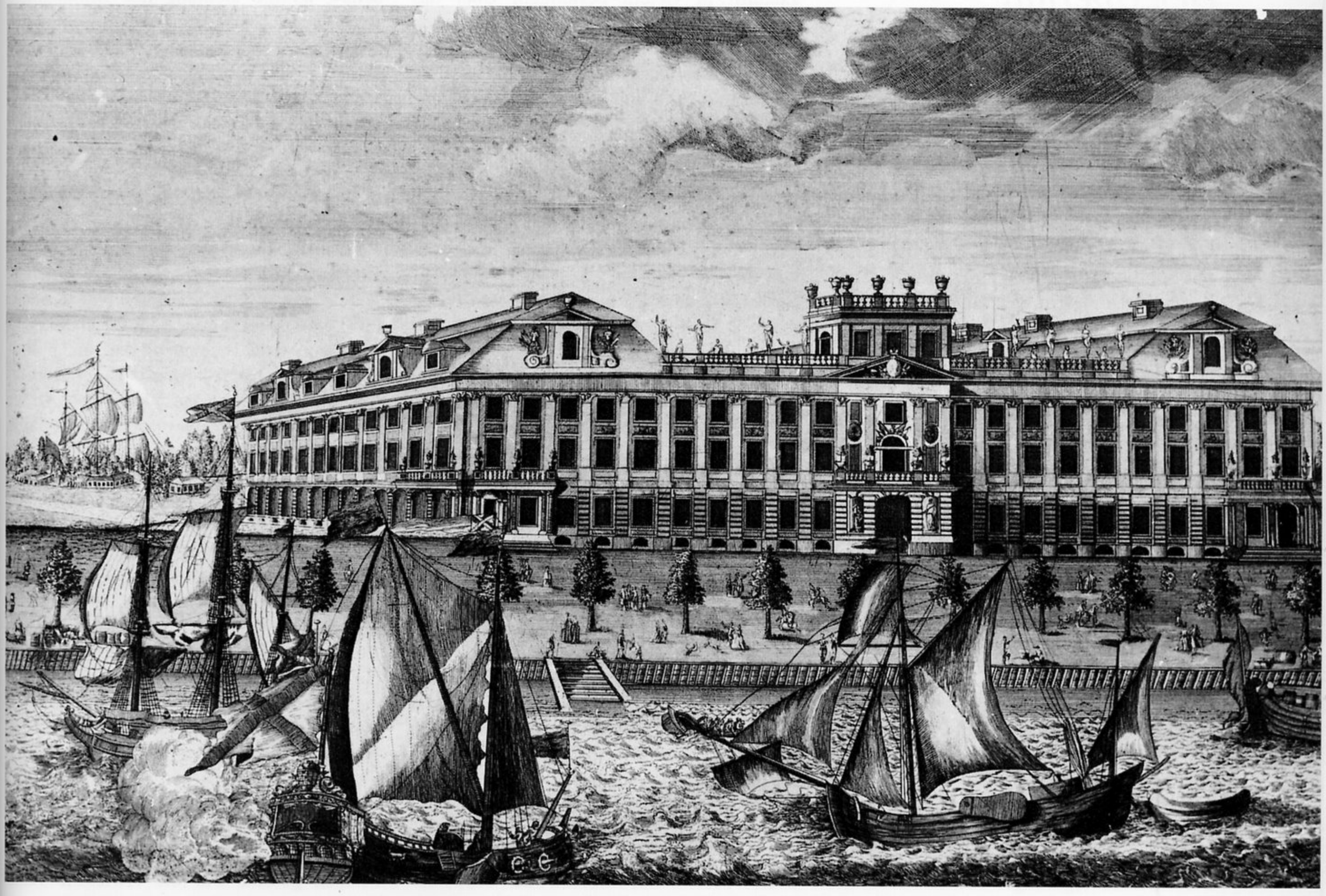
Nachdem er die Verdienste von Generalmajor Sawoiko und Kapitänleutnant Isyletjew bei der Verteidigung der Stadt gewürdigt hatte, schreibt er weiter: »Indem sie das verbündete Geschwader an den entferntesten Grenzen Sibiriens erwarteten und seinen Angriffen an einer Küste Widerstand leisteten, an der noch nie europäische Kanonen donnerten, haben diese zwei Offiziere… bewiesen, daß es die russischen Besatzungen verstehen, sich zu schlagen und erfolgreich zu kämpfen. Sie haben das Recht zu erwarten, daß ihre Namen in die Chronik ihrer Flotte eingehen.«

Für die meisterhafte Führung der Garnison und die dabei gezeigte Tapferkeit wurde W. S. Sawoiko zum Konteradmiral ernannt und mit dem Orden des Heiligen Georg 3. Klasse ausgezeichnet.

Am 26. August verließ das englisch-französische Geschwader die Reede von Petropawlowsk. Die Einwohner und die Verteidiger der Garnison erhielten eine Kampfpause, aber wie lange sie dauern würde, wußte niemand. In der Annahme, daß der über seine Niederlage verbitterte Feind seine Kräfte auffüllen und abermals zu den Küsten Kamtschatkas zurückkehren würde, gingen sie sofort an die Reparatur der beschädigten Batterien, an den Bau von Pulverkammern und von neuen Kasernen.

Am 3. März 1855 erhielt der Konteradmiral W. S. Sawoiko die geheime Anweisung, den Hafen von Petropawlowsk in die De-Castri-Bucht zu evakuieren, die sich an der Küste des Tatarensundes, ca. 100 Seemeilen südlich der Mündung des Amur, befand. Diese Aufgabe erfüllte er genauso hervorragend wie die Verteidigung von Petropawlowsk.

Zum Schluß noch die Worte des Akademiemitglieds J. W. Tarle: »…In der englischen, deutschen und französischen Geschichtsliteratur gab es nie Unstimmigkeit in den Fragen des Überfalls der Verbündeten auf Petropawlowsk im Jahre 1854 und, beginnend mit dem ersten Sachbuch (Ravenstein) über die Russen am Amur, betrachtet man es als eine anerkannte Tatsache, daß alle Chancen auf einen Erfolg auf seiten der Verbündeten waren, aber den Sieg die Russen errangen.«



Mein Prinzip ist:
Wenn euch ein schwächeres Schiff begegnet – angreifen,
wenn es dem eigenen gleich ist – angreifen,
und wenn es stärker ist – auch angreifen.

Admiral S.O. Makarow

# *Die Ereignisse auf dem Stillen Ozean Der russisch-japanische Krieg 1904–1905*

## *Der Überfall*

Im November 1895 fand in Petersburg eine außerordentliche Sitzung der russischen Regierung statt. Die Beratung zog folgende Schlußfolgerungen:

1. Japan beschleunigt den Abschluß seines Schiffbauprogramms bis zum Abschlußjahr des Baus der sibirischen Eisenbahnlinie, was auf die Möglichkeit eines militärischen Zusammenstoßes in den Jahren 1903–1906 hinweist.

2. Das wachsende Interesse Japans an Korea spricht dafür, daß bei einem zukünftigen Zusammenstoß Japan mit allen Kräften bemüht sein wird, seine Armee auf das Festland zu überführen, und deshalb wird der Flotte eine erstrangige Bedeutung auf dem Kriegsschauplatz zukommen.

3. Japan hat die Bedeutung der Flotte sehr gut erkannt und wird nicht aufhören, sie auch weiterhin zu verstärken. Wenn nicht von Rußland kategorisch darauf hingewiesen wird, dann wird es vor keinen Opfern zurückschrecken, um sich vor Angriffen von der See her zu sichern.

4. Für Rußland ist es erforderlich, unverzüglich, ohne einen Moment zu zögern, ein Schiffbauprogramm für den Fernen Osten auszuarbeiten, mit dem Ergebnis, daß bei Abschluß des japanischen Schiffbauprogramms unsere Flotte im Fernen Osten die japanische bedeutend übertrifft.

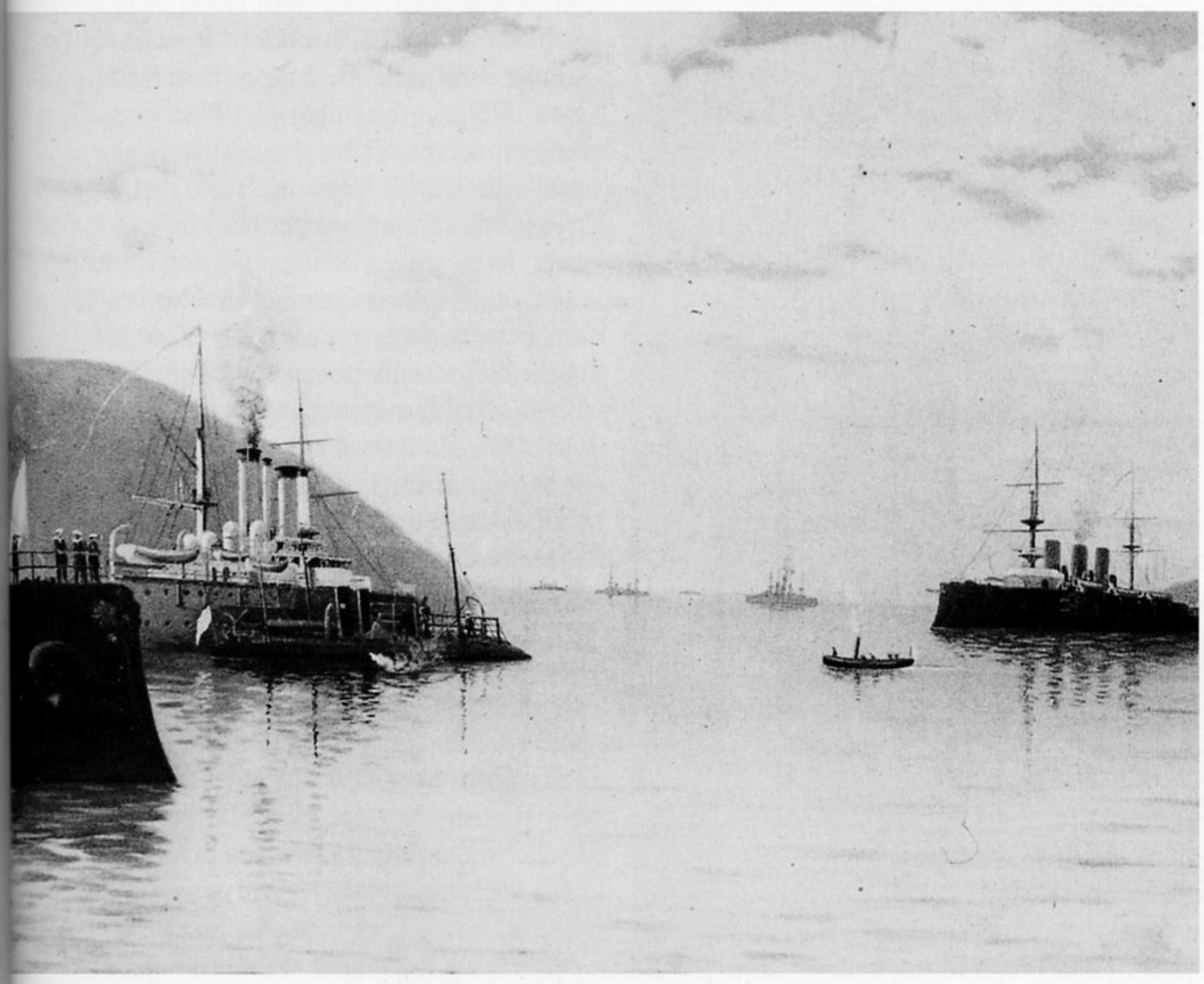
Diese Schlußfolgerungen sollten sich in der Zukunft in vielem bestätigen. Über das Vorhandensein eines starken militärischen Gegners im Osten sprachen viele Tatsachen. Leider wurden sie in Rußland nicht immer und nicht von jedem erkannt.

Der früher wirtschaftlich zurückgebliebene Inselstaat Japan machte in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts einen gewaltigen Sprung in seiner Entwicklung. Schnell wuchs sein Einfluß auf die anderen Länder Ostasiens. Dieser »Sprung« blieb in Europa nicht unbeachtet.

Kaiser Wilhelm II., ein »erfahrener Steuermann«, wie man ihn in Deutschland nannte, wurde als einer der ersten auf den verstärkten Einfluß aufmerksam, den das Land der aufgehenden Sonne auf die Nachbarstaaten ausübte, und sah auch die Gefahr einer möglichen Zurückdrängung der Europäer aus dem Osten. Nach seinem Entwurf wurde ein Bild gemalt, das die Bezeichnung trug: »Völker Europas, hütet Eure heiligen Schätze!« Dieses Bild wurde schnell in Europa bekannt. Auf dem Bild war »...dargestellt der Erzengel Michael, der den europäischen Mächten (symbolisiert durch Frauengestalten) den aus Osten auf sie zukommenden fürchterlichen Feuersturm zeigt, über dessen Rauchwolken in der Luft ein sitzender Buddha mit dem ewigen Lächeln der Sphinx auf den Lippen thront. Die europäischen Völker schauen furchtsam in die Richtung des ausgestreckten Armes des Erzengels. Dem Himmelsbewohner am nächsten ist Frankreich, danach Deutschland; Rußland steht etwas abseits«, so die Deutung des Bildinhaltes. In Voraussicht dessen, daß sich möglicherweise die Beziehungen zu Japan verschlechtern könnten, nahm der deutsche Kaiser an, daß dabei in erster Linie die Interessen Frankreichs und seines Landes berührt würden. Er konnte auch nicht annehmen, daß auf Japans Weg bei der Verwirklichung seiner Absichten zuerst Rußland liegen würde.

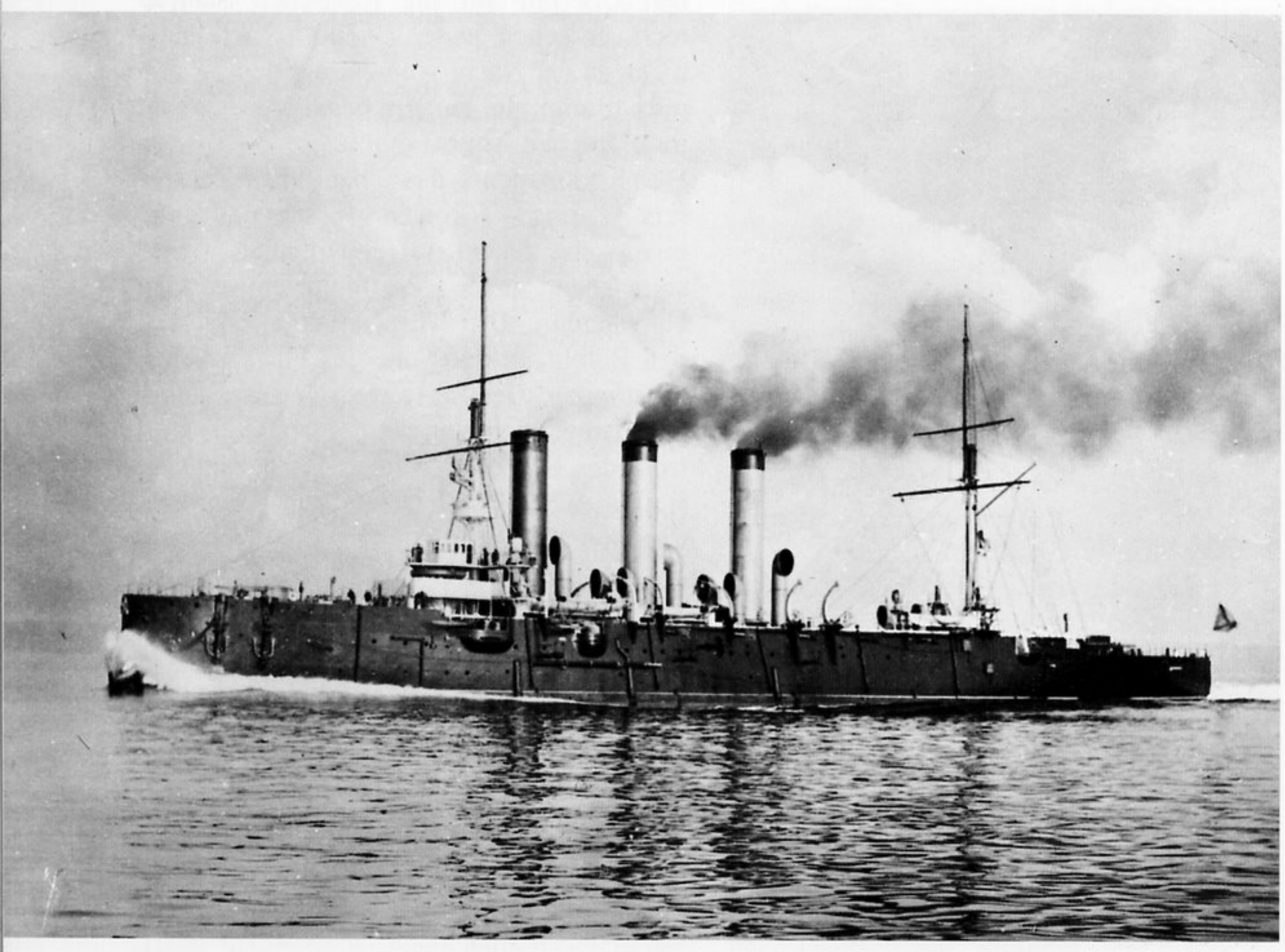
Wie entwickelten sich nun tatsächlich die Ereignisse im Fernen Osten? Im Ergebnis des japanisch-chinesischen Krieges (1894–1895) forderte die japanische Regierung von dem besiegten Land außer umfangreichen Kontributionen die Halbinsel Kwantung mit der Marinebasis Port Arthur (Lüshun – wurde nach dem Kommandaten des ersten englischen Schiffes, das die Bucht anlief, als Port Arthur benannt). Rußland konnte sich mit den japanischen Forderungen nicht einverstanden erklären und entschloß sich, die Bedingungen des Friedensvertrages zu ändern. Dabei setzte es auf seine eigene Stärke und rechnete mit der Unterstützung Frankreichs und Deutschlands – und hatte Erfolg. Die drei europäischen Staaten zwangen Japan, aus der Rechnung der erhöhten Kontributionen den südlichen Teil der Mandschurei – die Halbinsel Liaodong mit Port Arthur – an China zurückzugeben. Zur Unterstreichung dieser Forderung wurde als ein »gewichtiges Argument« ein vereintes Kriegsschiffsgeschwader nach dem Fernen Osten in Marsch gesetzt. Für die erwiesene Hilfe

verlangten die europäischen Staaten von China einige Zugeständnisse.
Deutschland bekam die Jiaozhoubucht mit dem Hafen Tsingtao (Quingdao), Frankreich erhielt eine Reihe wichtiger Konzessionen. Rußland schloß den Vertrag über den Bau der ostchinesischen Eisenbahnlinie ab und pachtete wenig später, für die Dauer von 25 Jahren, die Halbinsel Liaodong mit den Häfen Port Arthur und Dalni (Dalian). In diesen eisfreien Häfen begann Rußland seine wichtigste Marinebasis und seinen bedeutendsten Handelshafen einzurichten. Verständlicherweise war diese Entwicklung für Japan, das die Halbinsel als seine Kriegstrophäe betrachtete, nicht befriedigend.
Mit der Unterstützung Englands und der USA begann Japan sich auf einen Krieg mit Rußland vorzubereiten. Die Lage wurde immer ernster, und die Beziehungen zwischen den beiden Staaten wurden immer gespannter. Es reifte ein militärischer Konflikt heran, an den man in Rußland nicht glaubte und sich deshalb auch nicht besonders darauf vorbereitete. Natürlich waren in Port Arthur schon Sicherheitsmaßnahmen ergriffen worden. So wurde in einer geheimen Instruktion für die Bewachung der militärischen Sicherheitszone um Port Arthur und der Hafenreede festgelegt: »…Infolge des Auslaufens aller Schiffe des Geschwaders auf die Außenreede und zur zuverlässigeren Beobachtung der Zufahrten zur Reede… wird die Bereitschaft von je zwei Schiffen des Geschwaders angewiesen… Für die unmittelbare Beobachtung des Seeraumes, der der Reede vorgelagert ist, und für das Absuchen dieses Gebietes ist der Patrouillendienst mit täglich je zwei Torpedobooten aufzunehmen… Die Hauptaufgabe der wachhabenden Torpedoboote ist die Überwachung des Seeraumes bis zu einer Entfernung von 20 Seemeilen…« Auf der Grundlage dieser Instruktion erhielt der Chef der 1. Zerstörer-Abteilung vom Befehlshaber des Stillen-Ozean-Geschwaders den streng geheimen Befehl Nr. 42, datiert vom 18. Januar 1904, in dem es hieß »… Der Wachdienst der Torpedoboote beginnt morgen, am 19. Januar, mit Sonnenuntergang… Bis zum Erlaß genauerer Instruktionen bestehen die Hauptaufgaben des wachhabenden Torpedobootes im folgenden:
1. Überwachung des Seeraums auf einer Entfernung von 30 bis 40 Seemeilen vor der Reede…
2. Patrouillieren mit ökonomischer Fahrtstufe und Rückkehr zur Reede bei der Meldung von Beobachtungsergebnissen mit Höchstfahrt, entsprechend den in Betrieb befindlichen Dampfkesseln.
3. Bei Annäherung an die Reede Abgabe des Erkennungssignals unter genauer Einhaltung aller festgelegten Regeln…«
Diese Dokumente bestätigen uns erstens, daß der Überfall auf Port Arthur nicht so ganz überraschend kam, wie es in einigen historischen Quellen bestätigt wird. Zweitens: Der freche Überfall der japanischen Torpedoboote hätte bei der im Geschwader bestehenden schlechten Dienstorganisation, Sorglosigkeit und Verantwortungslosigkeit der Führung auch zu noch tragischeren Ergebnissen führen können.
Wenden wir uns jedoch wieder den Ereignissen Ende Januar 1904 zu. Am Beginn der Kampfhandlungen war die russische Flotte im Fernen Osten nicht stark genug, um dem Gegner eine ernsthafte und entscheidende Abfuhr zu erteilen. Es fehlten günstige und ausgerüstete Stützpunkte, und die Schiffe waren in verschiedenen Häfen stationiert. In Wladiwostok lagen die vier Kreuzer *Rossija, Rjurik, Gromoboi und Bogatyr,* der Kreuzer *Warjag* und das Kanonenboot *Mantschshur* waren in Shanghai, und das Kanonenboot *Siwutsch* befand sich in Yingkou. Wohin diese Verteilung der Kräfte führte, ist bekannt: Fast alle Schiffe, die vom Krieg in diesen Häfen überrascht worden waren, gingen verloren oder wurden abgerüstet.
Die Schiffe, die in Port Arthur lagen, wurden herausverlegt auf eine ungeschützte und nicht eingerichtete Außenreede und wurden so zu idealen Schießscheiben für die japanische Flotte. Als der Befehlshaber der Kronstadter Basis – Vizeadmiral Makarow – erfahren hatte, daß ein ganzes Geschwader auf Außenreede lag, warnte er in einem Schreiben den Verantwortlichen im Marineministerium: Die Japaner werden sich solch eine günstige Gelegenheit für einen Überfall auf die russischen Schiffe nicht entgehen lassen – und er irrte sich nicht. In der Nacht vom 26. auf den 27. Januar führten die japanischen Torpedoboote ihren frechen Angriff durch.
Der Kommandant des japanischen Zerstörers *Akazuki* – Nirutaka – beschreibt diese historische Nacht folgendermaßen: »Gestern abend ankerte die Flotte unweit von Haiyangdao. Die Torpedoboote erhielten den Befehl, in der Nähe des Flaggschiffes zu stoppen. Der Zerstörer nahm die anderen Torpedoboote an die Schleppleine, was trotz des Seegangs gelang. Dann kam der Befehl: alle Flottillenchefs und Kommandanten der Torpedoboote unverzüglich zum Flaggschiff. Es war, als ob uns der Blitz getroffen hätte. Uns wurde klar, daß wir als erste die Waffe einsetzen sollten, auf die wir so stolz waren. Ich dachte daran, daß diese Russen mit keinem Gedanken daran dachten, daß wir beginnen würden. In Sasebo hörte ich schon, daß wir den Krieg nicht vorher erklären würden, weil dies

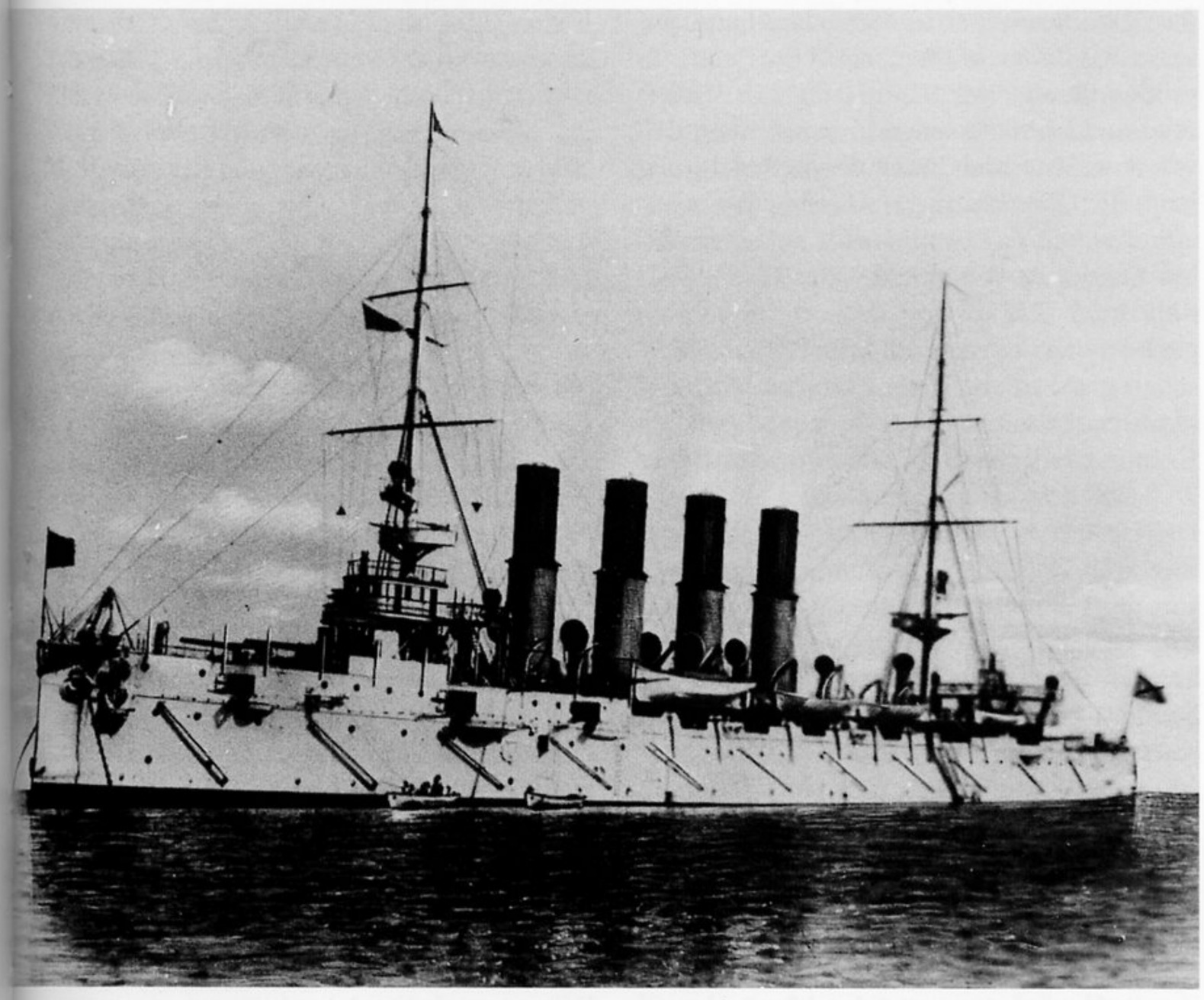


Schiffe des russischen Fernost-Geschwaders

völlig unverständlich und eine dumme europäische Angewohnheit sei.
Der Flottillenchef hatte angewiesen, uns mitzuteilen, daß wir uns nicht umziehen sollten, da der Admiral uns so sehen wollte, wie wir angezogen waren. Er brauchte dies nicht zweimal zu sagen, und eine Minute später hatten wir schon unsere Notizbücher in der Hand und saßen in seinem Boot. Die Offiziere des Flaggschiffes begrüßten uns am Oberdeck und beglückwünschten uns dazu, daß wir das Glück hatten, als erste den Feind anzugreifen. Danach begaben wir uns in die Kajüte des Admirals. Dort sahen wir den alten Togo mit seinem europäischen Gesicht, das wir ihm jetzt verziehen. Vor dem Admiral lag eine Karte des Gelben Meeres und eine besondere Karte von Port Arthur. Wir setzten uns alle um den Tisch, und ein Stabsoffizier gab jedem von uns einen Plan des Hafens und der Reede von Port Arthur, auf dem genau die Lage des russischen Geschwaders und aller seiner Schiffe aufgezeichnet war. Der Admiral sagte uns in seiner ihm eigenen trockenen Art ungefähr folgendes: ›Meine Herren! Sie sollen heute abend oder gleich nach Mitternacht – die genaue Zeit gestatte ich den Flottillenchefs zu bestimmen, nachdem sie sich orientiert haben – das russische Geschwader in Port Arthur und Dalni überfallen. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden sich alle Schiffe, sogar die Linienschiffe, auf der Reede von Port Arthur befinden, aber einige auch in Dalni, deshalb schicke ich die zweite Flottille dorthin.
Auf dem Plan der Reede von Port Arthur, den jeder von Ihnen gerade erhalten hat, ist genau die Ankerposition jedes russischen Schiffes eingetragen. Dieser Plan wurde von einem unserer Stabsoffiziere angefertigt, der verkleidet in Port Arthur war. Nach seiner Meinung ist der Gegner nicht auf die Abwehr unseres Überfalls vorbereitet, da er eine Kriegserklärung von unserer Seite erwartet… Ich übertrage die detaillierte Ausführung des Planes den Herren Flottillenchefs, ihren Kenntnissen und Erfahrungen, ich bitte Sie meinerseits, folgendes gut zu verstehen: Greifen Sie jedes Panzerschiff und jeden großen Kreuzer an und weichen Sie den kleinen aus, treten Sie mit denen nur in das Gefecht ein, wenn Ihre Anwesenheit durch die Scheinwerfer entdeckt worden ist. Ich brauche Ihnen nicht zu wiederholen, daß die erste Voraussetzung für die Annäherung an den Gegner auf Schußentfernung ist – die vollständige und absolute Dunkelheit. Alle Lichter sind überall zu verdunkeln, und dort wo sie erforderlich sind, muß man sie von außen abblenden… Ich wiederhole noch einmal, der Überfall ist in jedem Falle durchzuführen. Verstehen Sie, meine Herren, im Krieg gewinnt derjenige, der kühn angreift… Ich hoffe‹ – hier stand der Admiral auf und auch alle Anwesende hatten sich erhoben –, ›daß wir uns nach der Erfüllung Ihres Auftrages hier wieder sehen werden. Aber denen, die fallen sollten, wird die höchste Auszeichnung auf Erden erwiesen – für die Größe Japans zu sterben und als unsterblicher Held in die Geschichtsblätter einzugehen‹.« So waren diese Ausführungen seinerzeit in der Zeitschrift »Nowy shurnal literatury«, Nr. 1 und 2, 1905 wiedergegeben worden.
Die Japaner bereiteten sich sehr gründlich auf den Angriff vor. Die Schiffe fuhren abgeblendet, und nicht ein Lichtstrahl drang nach außen. Die Heizer befolgten den Rat des Admirals Togo und bliesen sorgfältig die Kessel an, bis der höchstmögliche Dampfdruck erreicht war. Die japanischen Torpedoboote waren zum Sprung bereit.
»Wir waren nur noch fünf Seemeilen von der Außenreede entfernt« – schrieb Nirutaka, »jetzt mußten wir vorsichtig und aufmerksam weiterlaufen. Es kam das Signal ›Ausschwärmen‹. Die Boote liefen nach Backbord und Steuerbord ab… Als sich der Rauch des vor uns laufenden Bootes verzogen hatte, sah ich, daß wir schon die Reede von Port Arthur erreicht hatten. Hell blinkte das Feuer des Leuchtturms, der sich seitlich der Durchfahrt von der einen zur anderen Reede befand. Die ganze Stadt war ebenfalls hell erleuchtet, und Leuchtpunkte wiesen auf die Anwesenheit des Geschwaders hin, trotzdem ich es noch nicht durch das Fernrohr erkennen konnte. Wirklich, diese einfältigen Russen hatten keinerlei Argwohn und schliefen ihren friedlichen Schlaf, sie hatten ihre Gebete zu Ende gesungen und sich wie immer dem Schutz ihres Gottes anvertraut. Plötzlich verlangsamte das Führerboot seine Fahrt und gab mir mit leisem Pfeifton das Signal, näherzukommen. Augenblicklich war ich querab an seiner Seite, und der Flottillenchef sagte mir, daß es nach seiner Meinung am besten sei, wenn wir die *Zesarewitsch* und *Pallada* angreifen würden. Für alle Fälle schaltete er ein rotes und ein weißes Licht ein – dies war das uns bekannte russische Signal für die Schiffe, die in Port Arthur einlaufen wollten.«
Was geschah zu dieser Zeit im russischen Geschwader? Warum erlaubten es die wachhabenden Kreuzer und Zerstörer der Russen den japanischen Schiffen, sich ungehindert der Reede zu nähern?
Entsprechend der Planung stand dem Geschwader die Durchführung einer Übung bevor – die Abwehr eines Torpedoangriffs. Dazu hatten die russischen Torpedoboote



Der Kreuzer 1. Ranges *Pallada*



Kreuzer *Warjak*

Port Arthur verlassen und befanden sich auf See. Auch die anderen Schiffe sollten am nächsten Tag in See stechen. In Vorbereitung auf die Abwehr des Torpedoangriffs waren die Schnellfeuergeschütze schon geladen. Die zur Sicherung eingesetzten Torpedoboote *Rastoropny* und *Besstraschny* waren 20 Seemeilen seewärts abgelaufen und wollten gegen Mitternacht zum wachhabenden Kreuzer *Pallada* zurückkehren. Sie liefen mit allen vorgeschriebenen Fahrtlaternen. Nach japanischen Angaben geschah das Zusammentreffen mit den japanischen Schiffen auf eine solche Entfernung, daß die russischen Seeleute den in der Nacht anschleichenden Feind nicht sehen konnten. In der Bucht lief der zur Friedenszeit übliche Dienst ab. Um acht Uhr abends, nachdem sie gebetet hatten, beschäftigten sich die Matrosen mit ihren Angelegenheiten. Um elf Uhr war Ruhe auf den Schiffen des Geschwaders. Ungeachtet der Warnung über den bevorstehenden Angriff durchdrangen selten Scheinwerfer die Nacht und strichen über die Wasseroberfläche. Erstaunlich ist auch die Tatsache, daß russischerseits niemand in den vorbeilaufenden Schiffen den Feind vermutete. Noch mehr verwundert es, daß die Japaner auf die Anfrage, ob die Durchfahrt gestattet sei, eine bejahende Antwort erhielten. Als auf einem der russischen Schiffe der Posten die vorbeilaufenden japanischen Torpedoboote bemerkte und anrief: »Wer da?«, erhielt er in russischer Sprache zur Antwort: Grosowoi. Die *Grosowoi* befand sich aber zu dieser Zeit auf See.

Nachdem sich die Japaner den Schiffen des Geschwaders genähert hatten und ihnen die Positionen der *Petropawlowsk, Pollawa* und der anderen Panzerschiffe bekannt waren, jagten sie plötzlich mit Volldampf voraus. Erst, nachdem die japanischen Torpedoboote schon auf 15–16 Kabellängen an die russischen Schiffe herangekommen waren, wurde auf ihnen Alarm geschlagen. Es leuchteten die Strahlen der Gefechtsscheinwerfer, und es begann ein wildes Geschieße. Jedoch hatte ein Teil der feindlichen Torpedoboote schon seine Torpedos ausgestoßen und befand sich bereits außerhalb der Feuerzone. Es ertönte eine Detonation. Das Panzerschiff *Zesarewitsch* erhielt ein Leck im Bereich der Ruderanlage. Noch eine Detonation. Auf der *Retwisan* war ein Leck in der Abteilung der Bugtorpedorohre. Eine dritte Detonation – auf der *Pallada* war an der Bordseite in Höhe des Maschinenraumes ein Leck. Die Panzerschiffe konnten dadurch gerettet werden, daß sie sich in der Nähe der Hafeneinfahrt auf Grund setzten.

Nachdem die erste Verwirrung überwunden war, wurde das Feuer der russischen Schiffe genauer. Nach erhaltenen Treffern sank das Torpedoboot *Asaschio,* und auch andere feindliche Schiffe erhielten Beschädigungen. Die nachfolgenden Angriffe der Japaner wurden abgewehrt. Die Kreuzer *Askold* und *Nowik* sowie Torpedoboote wurden zur Verfolgung eingesetzt. Lange noch dröhnten in der Ferne Schüsse.

So begann im Fernen Osten der Krieg. Bereits am nächsten Tag, dem 27. Januar, kam am frühen Morgen die Meldung von den Signalstellen über das sich nähernde japanische Geschwader.

Um 10 Uhr 30 Minuten zeigten sich am Horizont l6 feindliche Schiffe, davon waren 6 die Panzerschiffe *Mikasa, Asahi, Chazuse, Yashima, Schikischima* und *Fuji,* weitere 4 waren die Panzerkreuzer *Yakumo, Iwate, Azuma* und *Izumo,* die anderen 6 waren die Geschützten Kreuzer *Tschitose, Kasagi, Tagasago, Ioshino, Itsukuschima* und *Tatsuta.* Nach einer Stunde ertönte der erste Schuß.

Der gepanzerten japanischen Armada liefen die russischen Panzerschiffe *Petropawlowsk, Sewastopol, Poltawa, Pereswet* und *Pobeda,* die Kreuzer l. Ranges *Bajan, Diana* und *Askold,* die Kreuzer 2. Ranges *Bojarin* und *Nowik* sowie 15 Zerstörer entgegen. Es begann das Duell der beiden Geschwader, das ungefähr 30 bis 45 Minuten dauerte. In dieser Schlacht bewährte sich die Besatzung des Kreuzers *Nowik* unter dem Befehl von Kapitän 2. Ranges N. O. von Essen. Durch kluge taktische Handlungen des Schiffskommandanten gelang es dem Kreuzer, einige gelungene Angriffe auf das japanische Flaggschiff *Mikasa* durchzuführen. Mit voller Fahrt lief der Kreuzer auf den Gegner zu, nahm so den feindlichen Artilleristen die Möglichkeit, sich einzuschießen, feuerte mit den Buggeschützen und machte dann eine plötzliche Schwenkung und setzte beim Ablaufen in voller Fahrt das Feuer mit den Heckgeschützen fort. Einmal gelang es von Essen sogar, den Kreuzer durch ein Manöver zwischen die japanischen Schiffe zu bringen, die nicht auf ihn feuern konnten, ohne ihre eigenen Schiffe zu gefährden. Hier muß man sich an die Brigg *Merkuri* und den Kapitänleutnant Kasarski erinnern, der das Gefecht mit zwei türkischen Linienschiffen gewann. Seine Taktik wiederholte 75 Jahre später der Kommandant des Kreuzers *Nowik* zum Erstaunen seiner Feinde.

Man kann heute schlecht beurteilen, wie diese Schlacht geendet hätte, wenn das russische Geschwader energischer gehandelt und nicht auf die Verfolgung des Gegners verzichtet hätte. Niemand konnte damals die Folgen dieser Schlacht – und schon gar nicht des ganzen Krieges voraussehen.

# *»Warjak« und »Rjurik«*

Im Schicksal der beiden ruhmreichen Kreuzer der russischen Flotte *Warjak* und *Rjurik* gibt es viel gemeinsames. Beide Schiffe zeichneten sich im russisch-japanischen Krieg aus. Ihre Besatzungen haben standhaft bis zum Ende sich mit dem Feind geschlagen und zogen den Untergang der Gefangenschaft vor. Allerdings war der Ruhm der *Warjak* im ganzen Land bekannt, während die Heldentat der *Rjurik* nur den Fachleuten bekannt war. Dem Kreuzer *Warjak* wurden viele Bücher und Hunderte von Artikeln gewidmet. Die Bibliographie der Schriften des Kreuzers *Rjurik* zählt dagegen nur etwa zehn seriöse Publikationen und Monographien. Was sind die Gründe dafür?

Der Kreuzer *Warjak* vollbrachte seine Heldentat gleich zu Beginn des russisch-japanischen Krieges, als im Lande die patriotische Begeisterung noch auf dem Höhepunkt war. Die Besatzung der *Warjak* wurde wie Nationalhelden gefeiert. Anders geschah es mit der Besatzung der *Rjurik.* Sie kehrte aus japanischer Gefangenschaft in ihre Heimat zurück, die durch die erste russische Revolution erschüttert war und in der noch nicht der bittere Beigeschmack einer noch nie dagewesenen und nicht erwarteten Niederlage der Flotte vergessen war. Es konnte deshalb auch keine Rede von einem triumphalen Empfang der Helden der *Rjurik* sein. Auch die Auszeichnung der Besatzungen für ihre Heldentaten fiel unterschiedlich aus. Ungerechterweise verglich man die Ruhmestaten der beiden heldenhaften Schiffe miteinander, man vergaß aber dabei, daß die russischen Seeleute ihre Pflicht für das Vaterland erfüllten, ohne über Ehrungen und Auszeichnungen nachzudenken, und so kämpften und starben. Dieser Vergleich ist deshalb unmoralisch.

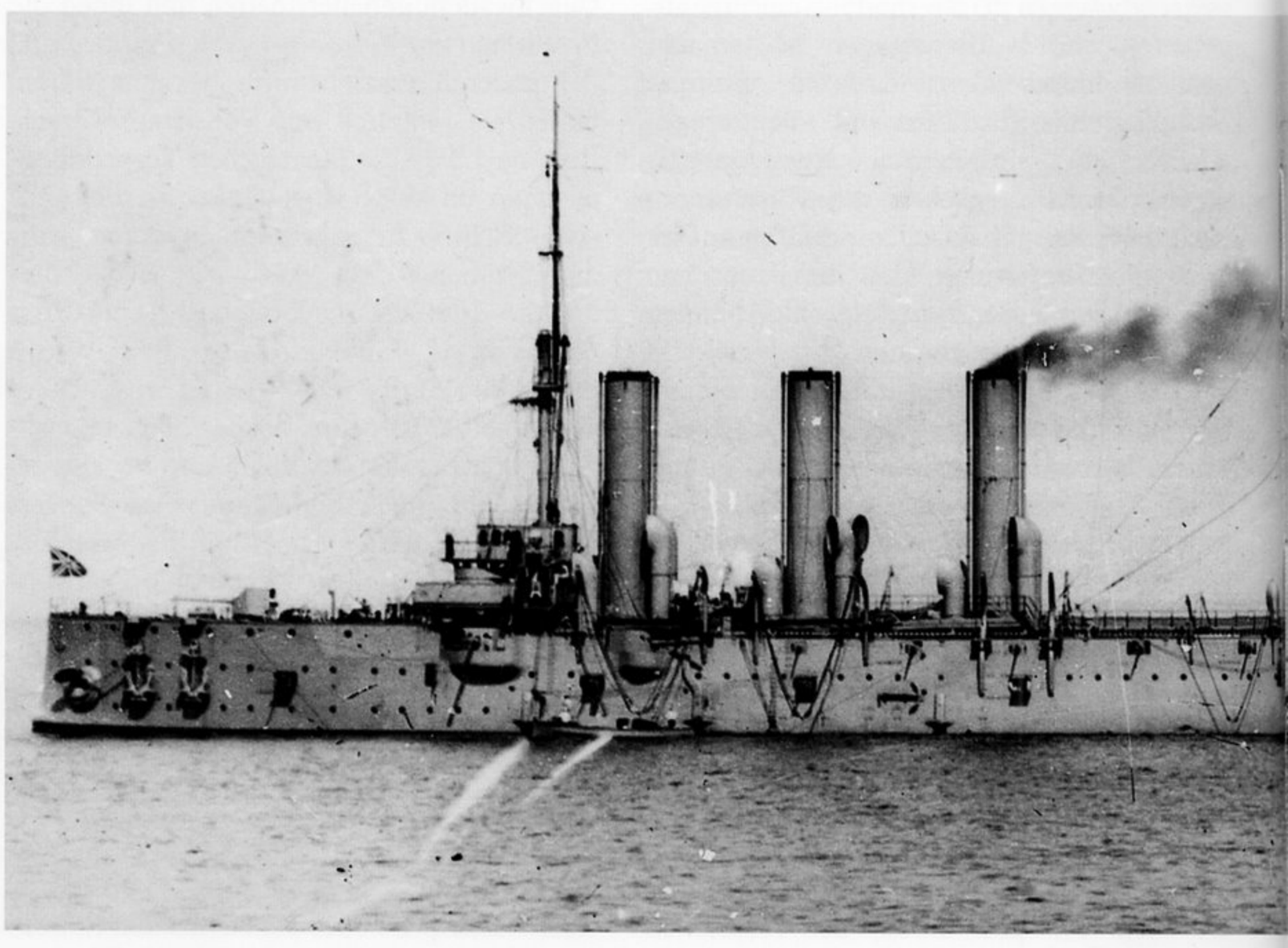
Nun folgt die Geschichte der *Warjak.* In Philadelphia lief am 19. Oktober 1899 ein Leichter Kreuzer mit einer Wasserverdrängung von 6465 t vom Stapel, der im Auftrag der russischen Regierung gebaut worden war. Dampfmaschinen mit einer Leistung von 11 720 kWgestatteten dem Schiff eine Geschwindigkeit von 21 Knoten. Die Bewaffnung des Schiffes bestand aus zwölf 152-mm-, zwölf 75-mm-, zwei 64-mm-, acht 47-mm- und zwei 37-mm-Geschützen sowie aus sechs Torpedorohren in Einzelaufstellung.

Die erste Erprobung für den Kreuzer war die Überfahrt von Philadelphia zur Ostsee. Nachdem der Kreuzer ohne Zwischenfälle die 5000 Seemeilen zurückgelegt hatte, ankerte die *Warjak* am 3. Mai 1901 auf der großen Reede vor Kronstadt. Das Schiff blieb jedoch nicht lange in heimischen Gewässern. Es erhielt einen neuen Befehl und hatte die Überfahrt in den Fernen Osten anzutreten, um das Geschwader auf dem Stillen Ozean zu verstärken. Am 25. Februar 1902 kam die *Warjak* in Port Arthur an, nachdem sie zuvor den Atlantischen, Indischen und Stillen Ozean sowie einige Meere überquert hatte.

Kommandant des Kreuzers wurde im März 1903 der Kapitän 1. Ranges W. F. Rudnew. Die Einsetzung Rudnews als Kommandant war kein Zufall. Wsewolod Fjedorowitsch war der Sohn eines Berufsoffiziers der Marine und hatte einen bedeutenden Teil seines Lebens auf See zugebracht und in der Seefahrt reiche Erfahrungen gesammelt. Er hatte das Glück gehabt, an der Weltumsegelung des Kreuzers *Afrika* von 1880–1883 teilnehmen zu können. Seine Erfahrungen hatte er sich als Schiffskommandant der *Kotlin, Wyborg, Skat, Gremjastschi, Admiral Greig* und *Tscharodeika* angeeignet. Es gab wenige, die sich mit Rudnew in der Kunst des Anlegens und des Manövrierens des Schiffes, in der Überwindung schwieriger Situationen und in der selbständigen Entschlußfassung messen konnten. Rudnew war für Ordnung auf seinem Schiff und betrachtete den Dienst als seine Lebensaufgabe, bei der Besatzung hatte er Autorität. Vor dem neuen Kommandanten stand die nicht leichte Aufgabe, einige Unzulänglichkeiten an den Kesseln zu beseitigen, die noch auf die Projektierung des Schiffes zurückzuführen waren. Gleichzeitig mußte als zweite Aufgabe die Herstellung einer hohen Gefechtsbereitschaft des Schiffes gelöst werden, was nicht weniger schwierig war.

Der Kreuzer *Warjak* lief am 16. Dezember aus. Der Steuermann koppelte den Kurs zum koreanischen Hafen Tshemulpo (Inchon). Der Kommandant des Kreuzers, Rudnew, hatte den Auftrag, eine zuverlässige Nachrichtenverbindung zwischen Port Arthur und Soul zu gewährleisten und die Absichten Japans aufzuklären, das sich auf die Besetzung Koreas vorbereitete. Nach Erfüllung ihrer Aufgabe kehrte die *Warjak* am 24. Dezember nach Port Arthur zurück und lief am 28. abermals nach Tshemulpo aus. Diesmal hatte sie folgende Aufträge erhalten: Erfüllung der Aufgaben des Stationschefs, für den Gesandten verfügungsbereit sein, die Bewachung der Mission zu gewährleisten, entsprechend der Lage zu handeln und nicht ohne entsprechende Anweisung aus Tshemulpo abzulaufen.

Im Hafen von Tshemulpo lagen viele Kriegs- und Handelsschiffe, es war eng. Auf Reede und im Hafen hatten geankert: Der russische Kreuzer *Bojarin* und das Kanonenboot *Giljak,* der italienische Kreuzer *Elba,* die englischen Kreuzer *Cressy* und *Talbot,* der japanische Kreuzer *Tschiyoda,* der deutsche Kreuzer *Hansa,* die französischen Kreuzer *Admiral de Gueydon* und *Pascal* und andere Schiffe.



Über der Stadt und dem Hafen lag eine gespannte Stille, die nur durch die Schüsse des Begrüßungssaluts unterbrochen wurde. Bald lief das Kanonenboot *Giljak* nach Port Arthur aus, und an seiner Stelle traf das Kanonenboot *Korejez* am 5. Dezember in Tshemulpo ein.

Von Tag zu Tag wurde die Lage gespannter. Überall entstanden japanische Lager, wurden Waffen eingelagert. Die Japaner kauften in aller Offenheit Verpflegung, Kohlen und Sprengpulver auf. In der Stadt trafen japanische Offiziere und Soldaten in Zivilkleidung ein. Im Hafen wurden Hilfsschiffe für den Truppentransport vorbereitet. W. F. Rudnew spürte den Krieg nahen und sorgte sich um den unsicheren Liegeplatz für die russischen Schiffe in Tshemulpo. Er schickte eine Warnmeldung nach der anderen nach Port Arthur, aber sie fanden nicht die notwendige Beachtung. Entgegen aller Logik dachte der Statthalter nicht daran, die Schiffe aus der Gefahrenzone abzuziehen.

Der Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Rußland und Japan wurde am 24. Januar 1904 bekannt. Zwei Tage später begann der russisch-japanische Krieg, der offiziell am 28. Januar erklärt wurde.

Für den 26. Januar war die Überfahrt des Kanonenbootes *Korejez* nach Port Arthur geplant worden, es sollte die Lage melden und die angehäufte Post übergeben. Auf See wurde das Kanonenboot jedoch von 6 japanischen Kreuzern und 3 Transportern behindert und angegriffen. Da der Kommandant des Kanonenbootes *Korejez* – Kapitän 2. Ranges G. P. Beljajew – nicht über den Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Rußland und Japan informiert war, betrachtete er dies als eine Provokation und trat nicht in das Gefecht ein. Da er erkannte, daß ein Durchbruch unmöglich war, entschloß er sich zur Rückkehr in den Hafen. Bedeutend später wurde bekannt, daß die Japaner keine Zeugen ihrer Invasion in den koreanischen Gewässern aus dem Hafen lassen wollten.

Über die Geschehnisse berichtete Beljajew ausführlich dem Kommandanten der *Warjak.* Rudnew erteilte den Befehl, sich zum Gefecht vorzubereiten. In Verfolgung der *Korejez* erschien am Nachmittag gegen 4 Uhr 30 das japanische Geschwader auf der Reede. Zum Geschwader gehörten das Flaggschiff des Admirals Uriu – der Panzerkreuzer *Asama* – sowie die Kreuzer *Tschiyoda, Naniwa, Takatschio, Akaschi* und *Niitaka* sowie 8 Torpedoboote. Die Schiffe ankerten in der Nähe der *Warjak* und des Kanonenbootes *Korejez,* dabei lagen je 2 Torpedoboote vor ihnen.

Kurz darauf erschienen unter der Deckung der Kriegsschiffe japanische Transportschiffe auf der Reede und begannen unverzüglich Landetruppen auszuschiffen. Im Verlaufe der Nacht wurden über 3000 Mann angelandet, die in Richtung Soul marschierten, um die Hauptstadt Koreas zu besetzen. Die Spannungen hatten ihren Höhepunkt erreicht. Die Torpedorohre der japanischen Torpedoboote waren auf die russischen Schiffe gerichtet. Die russischen Matrosen blieben die ganze Nacht an den geladenen Geschützen.

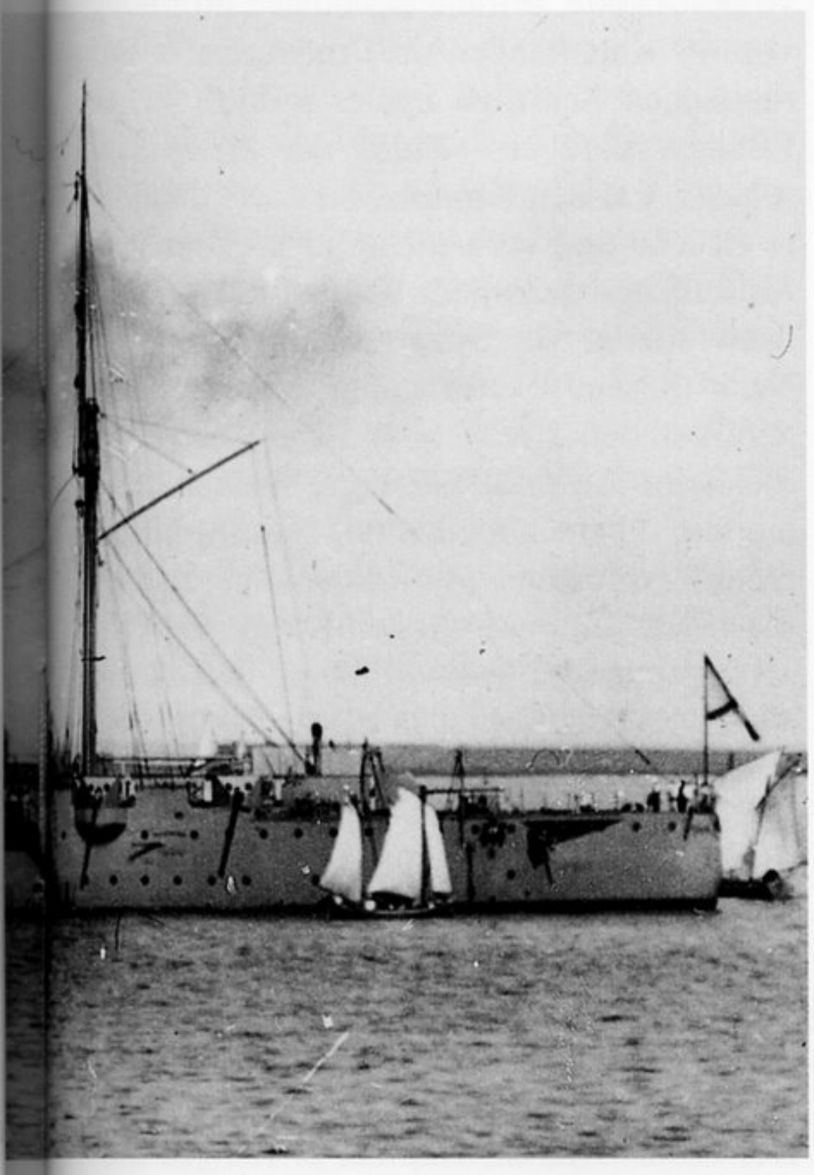
Der Kommandant des Kreuzers *Warjak,* Rudnew, begab sich auf den englischen Kreuzer *Talbot,* der Reedeältester war, um von dessen Kommandanten die Absichten der Japaner zu erfahren. Daraufhin setzte der Kommandant der *Talbot* auf das japanische Flaggschiff über und erklärte im Namen der Kommandanten aller ausländischen Schiffe, daß im Falle des japanischen Angriffs auf die auf Reede liegenden russischen Schiffe, alle ausländischen Schiffe das Feuer erwidern würden. Die folgende Nacht blieb ruhig, alle Schiffe bereiteten sich auf die Abwehr eines zu erwartenden Angriffs vor.

Am folgenden Tag, dem 27. Januar, erhielt der Kommandant der *Warjak* über den russischen Konsul vom japanischen Geschwaderchef Uriu ein Schreiben mit folgendem Inhalt: »Infolge der beginnenden Feindseligkeiten zwischen Japan und Rußland bitte ich Sie ehrerbietigst, den Hafen Tshemulpo mit allen Kräften, die sich unter Ihrem Befehl befinden, zu verlassen… andererseits werde ich gezwungen sein, Sie im Hafen anzugreifen.« Gleichzeitig erhielten die Kommandanten der anderen ausländischen Schiffe eine Anweisung von Uriu, sich vom zukünftigen Schlachtfeld zu entfernen und sich so weit wie möglich davon aufzuhalten, um Unannehmlichkeiten zu vermeiden. Wenn die Russen den Hafen nicht verlassen, so teilte der Admiral mit, werde er sie um 4 Uhr nachmittags auf Reede angreifen. Die Frechheit und grobe Verletzung des Völkerrechts seitens des japanischen Admirals fand nicht die gebührende Ablehnung von seiten der Schiffskommandanten der anderen Staaten.

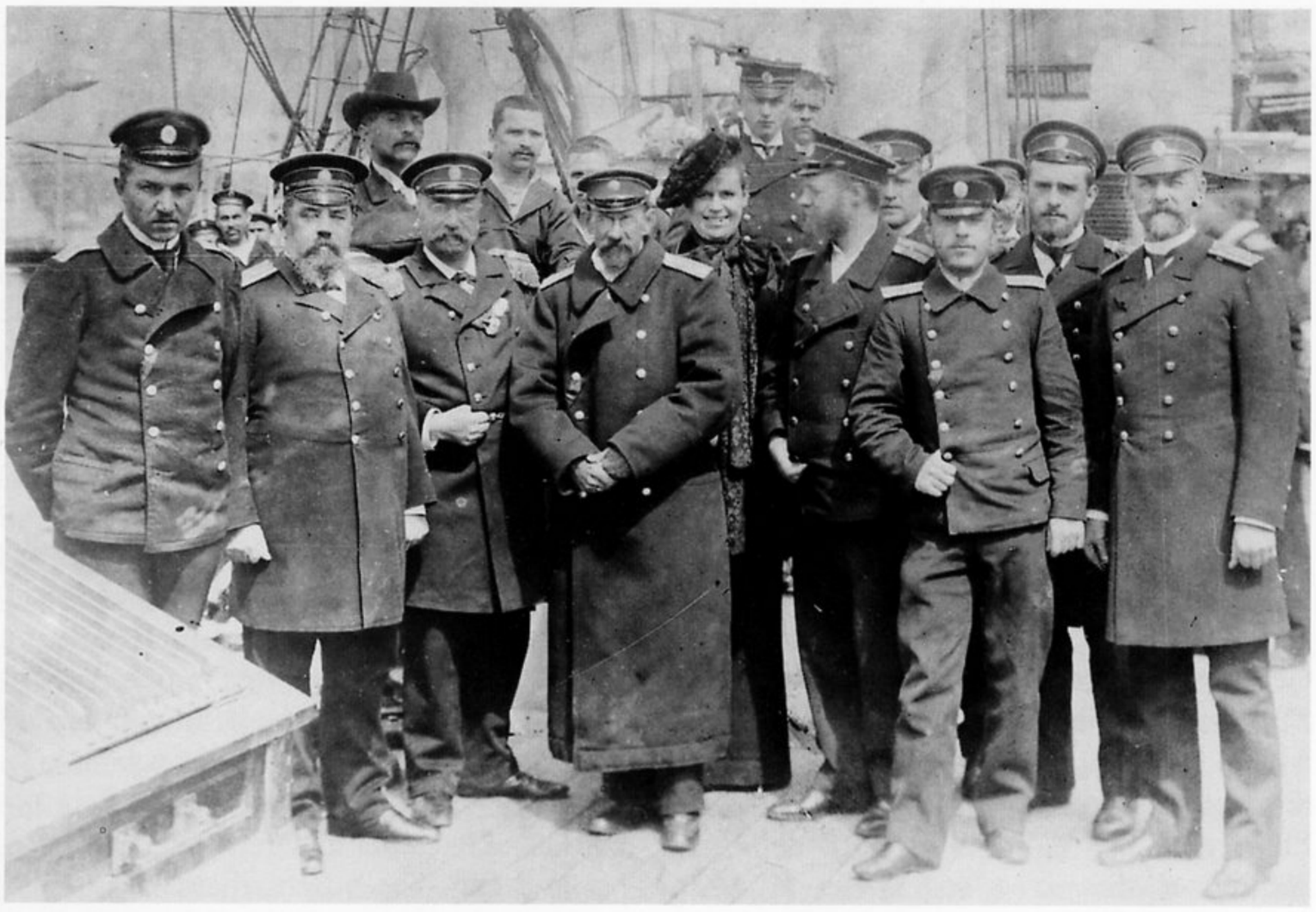
Nach Erhalt dieses Schreibens begab sich Rudnew abermals auf den Kreuzer *Talbot,* wo er auch die Kommandanten der anderen Schiffe antraf. Sie hatten gerade beschlossen, um 2 Uhr von der Reede abzulaufen, wenn die Russen den Hafen nicht verlassen sollten. Andererseits hielten sie es für möglich, auf der Reede liegen zu bleiben, und den Russen Gelegenheit zu geben, nach eigenem Ermessen zu handeln. Sie teilten zwar Uriu ihren Protest mit, indem sie den Befehlshaber des japanischen Geschwaders auf die Unzulässigkeit seiner Handlungen hinwiesen, unternahmen aber selbst keine energischen Handlungen. Unter dem Vorwand, ihre Neutralität nicht verletzen zu können, lehnten die Ausländer die Bitte Rudnews ab, die *Warjak* und *Korejez* beim Auslaufen aus dem Hafen von Tshemulpo zu begleiten.

Erst nach dem Gefecht erhielten die Kommandanten der ausländischen Kriegsschiffe eine Antwort auf ihren Protest. Sie war kurz und lautete: »Angesichts der Entscheidung, die der tapfere russische Kommandant getroffen hatte, sind weitere Gespräche überflüssig. Uriu.«

Die Japaner, die ein bedeutendes Übergewicht an Kräften hatten, rechneten damit, daß es die Russen nicht wagen würden, das Gefecht mit ihnen aufzunehmen und kapitulieren würden. Auch Uriu sah schon die japanische Flagge auf den russischen Schiffen wehen – aber er hatte in seinen Überlegungen die große moralische Stärke der russischen Seeleute vergessen, die in den Traditionen der vaterländischen Flotte erzogen worden waren. Von Generation zu Generation wird ein heiliges Gebot übergeben, das schon Peter I. im ersten See-Reglement geschrieben hatte: »Alle russi-

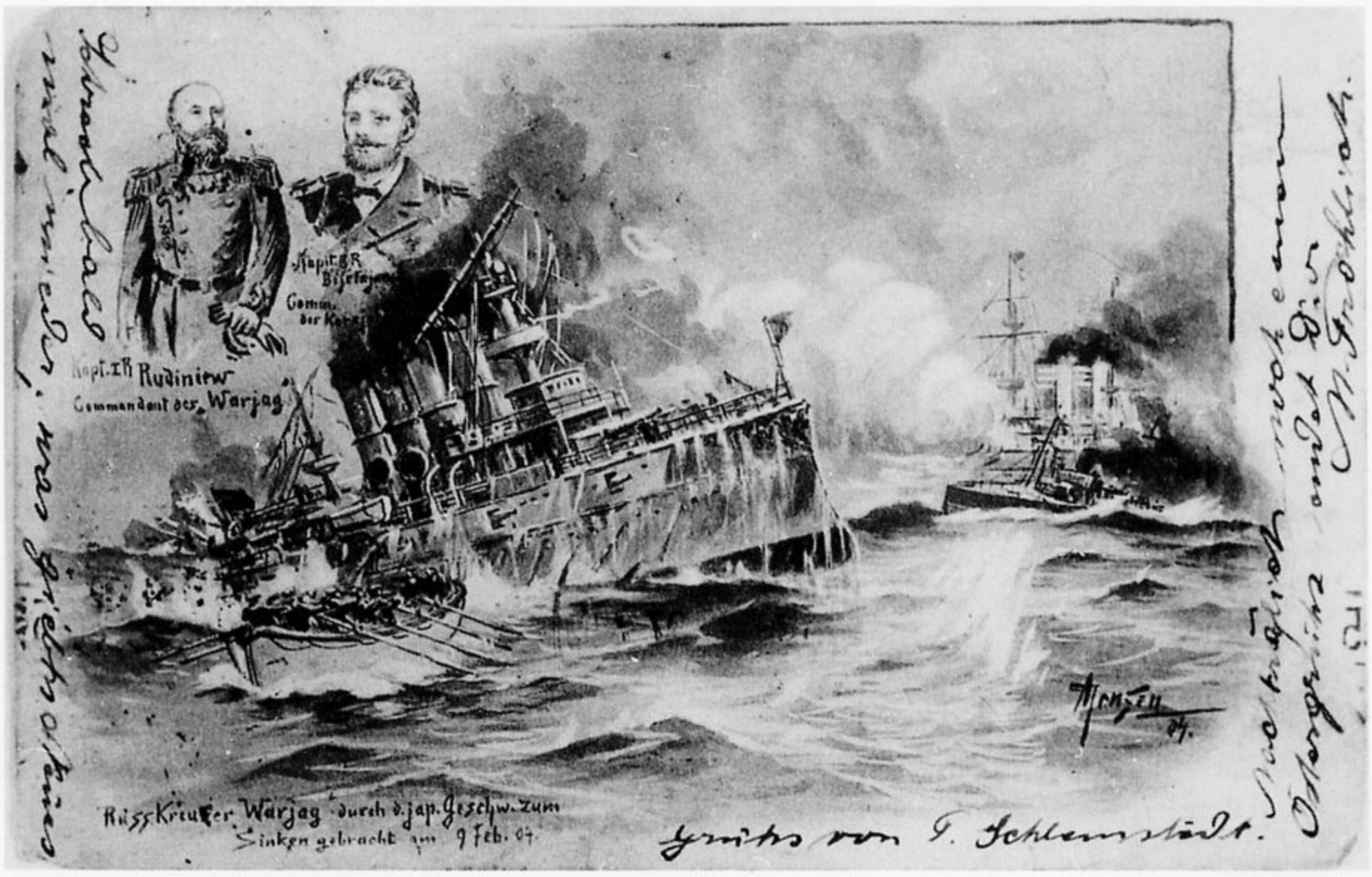


Der Kreuzer 1. Ranges *Diana*



Eine Gruppe von Offizieren des Kreuzers *Warjak* und des Kanonenbootes *Saporoshez*

schen Kriegsschiffe dürfen niemals und vor niemandem die Flaggen streichen…«
Der Kommandant der *Warjak,* W. F. Rudnew, faßte den Entschluß, das Gefecht aufzunehmen und zu versuchen, die gepanzerte Formation des japanischen Geschwaders zu durchbrechen, oder im Falle des Mißlingens das Schiff zu sprengen. Verantwortlich für die Sprengung war der Zahlmeister des Kreuzers, der Fähnrich N. I. Tschernilowski-Sokol.
Nachdem Rudnew den Komandanten des Kreuzers *Talbot,* den Reedeältesten, über sein Vorhaben informiert hatte, befahl er seiner Besatzung anzutreten. Die Seeleute der *Warjak* zogen, wie es vor einem Gefecht üblich war, saubere Uniformen an. Der Kommandant schritt langsam die Front ab und schaute aufmerksam in die Gesichter seiner Untergebenen. Er sah keine Anzeichen von Angst, nur Entschlossenheit und Härte war auf den Gesichtern. Der Kommandant informierte seine Besatzung über das japanische Ultimatum und sagte dann: »Es gibt keinen Zweifel, wir machen einen Durchbruch und werden das Gefecht mit dem Geschwader, egal wie stark es ist, aufnehmen. Keinerlei Frage, eine Übergabe gibt es nicht. Wir übergeben weder den Kreuzer, noch ergeben wir uns, und wir werden bis zur letzten Möglichkeit und bis zum letzten Blutstropfen kämpfen. Erfüllen Sie alle ihre Pflichten gewissenhaft, ruhig und ohne Hast, besonders die Kanoniere müssen wissen, daß jeder Schuß dem Feind Schaden zufügen muß. Wenn Feuer im Schiff ausbrechen sollte, dann löscht es mit allen Mitteln und meldet es mir.« Die Antwort war ein donnerndes »Hurra!«, das über den Hafen hallte. Selbst die Kranken wollten nicht an Land und sich von ihrem Schiff und den Kameraden trennen.
Um ll Uhr l0 befahl Rudnew, das Signal zu geben: »Alle Mann an Deck, die Anker lichten!« Der Kreuzer erzitterte ein wenig und begann langsam Fahrt aufzunehmen. Auf den ausländischen Schiffen waren die Besatzungen, an den Flügeln die Offiziere, auf dem Oberdeck angetreten, die Wachen erwiesen die Ehrenbezeigung. Mit lautem »Hurra« und Zurufen sowie unter den Klängen der russischen Nationalhymne verabschiedeten die ausländischen Seeleute die Schiffe, die einem Gegner entgegenliefen, der ihnen fast zehnfach überlegen war. Sogar in dieser dramatischen Situation wahrten die russischen Seeleute das festgelegte seemännische Ritual: Auf der *Warjak* spielte das Orchester die Nationalhymne des Landes, an dessen Schiff der russische Kreuzer gerade vorbeilief. Dies war eine Parade der Tapferkeit und des beispiellosen Mutes. »Wir salutierten diesen Helden, die so stolz in den sicheren Tod marschierten«, schrieb der Kommandant des französischen Kreuzers *Pascal* seinem Befehlshaber.
Die *Warjak* und *Korejez* liefen aus auf See, dort, wo 14 japanische Schiffe – 1 Panzerkreuzer, 5 Leichte Kreuzer und 8 Torpedoboote – bereitlagen, um anzugreifen. 182 Geschütze unterschiedlichen Kalibers, die in einer Minute und nur an einer Bordseite 6 960 Kilogramm ihrer todbringenden Last herausschleudern konnten, sowie 43 Torpedorohre waren gegen die 60 Geschütze und 7 Torpedorohre der russischen Schiffe gerichtet. Sie erweckten bei den Japanern die Erwartung, daß die *Warja*k und *Korejez* ohne Kampf kapitulieren würden. Schon der Panzerkreuzer *Asama* allein, gepanzert bis zur Wasserlinie mit einem Panzergürtel, der an manchen Stellen bis zu l78 mm stark war und ihn fast unempfindlich machte gegen die Geschosse der *Warjak,* übertraf in der Feuerkraft einer Breitseite den russischen Kreuzer um das Dreifache. Außerdem mußten die russischen Schiffe, um nicht auf Grund zu laufen, im engen Fahrwasser bleiben und hatten keine Möglichkeit zum freien Manövrieren. Auch in der Geschwindigkeit gab es erhebliche Begrenzungen. Während die *Warjak* die Fahrtgeschwindigkeit bis auf 23 Knoten erhöhen konnte, lag die Höchstgeschwindigkeit der *Korejez* bei l2 Knoten. Schon bald erkannten der Befehlshaber des japanischen Geschwaders und seine Offiziere, daß es kein leichtes Gefecht geben würde. Eingeengt in der Manövrierfähigkeit und in der ersten Etappe des Gefechts nur fähig, mit den 3 bis 4 Buggeschützen auf die Salven des gesamten Geschwaders zu antworten, lief die *Warjak* furchtlos mit Fahrt voraus.
Der erste Schuß des Panzerkreuzers *Asama* dröhnte um l l Uhr 45 auf einer Entfernung von 600 m. Danach eröffnete das gesamte japanische Geschwader das Feuer. Noch schwiegen die Kanonen der *Warjak.* Erst sieben Minuten später, nach der dritten Salve der *Asama,* ertönte bei einer Entfernung von 45 Kabellängen die Antwortsalve des russischen Schiffes. Später schrieb W. F. Rudnew darüber: »Eines der ersten Geschosse traf den Kreuzer, zerstörte die obere Brücke und verursachte einen Brand im Kartenhaus, außerdem wurden die Wanten des vorderen Mastes zerrissen…
Nach diesem Treffer trafen die Geschosse häufiger den Kreuzer, und die Nahtreffer, die beim Aufprall auf dem Wasser detonierten, überschütteten uns mit Splittern, die die Aufbauten und Beiboote beschädigten… Ein Geschoß großen Kalibers durchschlug unter der Wasserlinie die Bordwand an der Backbordseite, in die gewaltige Öffnung strömte das Wasser ein, und der dritte Kesselraum füllte sich schnell mit Wasser… Die Unteroffiziere Shigarew und Shurawlew schlossen die Verschlüsse zum Kohlenbunker und verhinderten so den Wassereinbruch in den Kesselraum; diese Handlung führten sie mit bemerkenswerter Opferbereitschaft und Kaltblütigkeit aus. Der Erste Offizier, Kapitän 2. Ranges Ste-




Das Gefecht des Kreuzers *Warjak* mit dem japanischen Geschwader.
Zeichnung auf einer deutschen Postkarte

panow, und der Oberbootsmann Charkowski brachten im Splitterhagel das Lecksegel aus…«

Die *Korejez* lief bis zum Beginn des Gefechts vor der *Warjak* und hielt sich später während des Gefechts hinter dem Kreuzer auf.

In diesem ungleichen Kampf war jeder ein Held. Aber besonders gewissenhaft und eingeübt handelten die Kanoniere. Zwischen den tobenden Flammen und im Splitterhagel, völlig ungeschützt, trugen sie ihre gefallenen Kameraden zur Seite und unterbrachen keinen Augenblick das Feuer.

Durch das gut liegende Feuer der Kanoniere war der achtere Geschützturm auf der *Asama* in Brand geraten und die Kommandobrücke zerschossen worden. Ernsthafte Beschädigungen erhielten zwei weitere japanische Kreuzer. Jedoch auch auf der *Warjak* detonierten immer häufiger feindliche Granaten. Das Rudergestänge war durchschossen. Ein Teil der Geschütze und das Entfernungsmeßgerät waren außer Gefecht gesetzt. Brände waren entstanden. Stolz wehten jedoch noch die Flaggen im Topp. Plötzlich sahen die Signalgasten I. Medwedjew und I. Kasarzew die Heckflagge herabfallen, die Flaggleine war zerschossen worden und wurde unverzüglich durch die Signalgasten ausgewechselt. Der Posten an der Flagge – der Bootsmannsmaat P. Olenin – der auch im Splitterhagel im »Stillgestanden« neben der Flagge stand, hißte die Flagge des Schiffes. Durch Splitter war der Kommandant des Kreuzers verwundet worden, und die Nachricht darüber verbreitete sich mit Windeseile über das Schiff. Rudnew, der seinen Schmerz überwand, erschien blaß vom Blutverlust auf der Brücke. Als die Matrosen ihren Kommandanten sahen, setzten sie mit frischer Kraft das Gefecht fort.

Dies ist die Eintragung im Wachbuch des Kreuzers vom 27. Januar 1904: »Querab von der Insel Jongjudo wurde auf dem Kreuzer das Rohr durchschlagen, in dem sich die Rudergestänge befinden, gleichzeitig wurden durch Splitter eines anderen Geschosses, das am Fockmast detonierte und dessen Splitter durch die Sehschlitze des Kommandoturms flogen, der Kommandant des Kreuzers am Kopf verwundet, auf der Stelle getötet wurden der Stabshornist und der Trommler, die an seiner Seite standen, schwer verwundet am Rücken wurde der am Ruder stehende Steuermannsmaat Snegirew, und leicht verwundet am Arm wurde die Ordonanz des Kommandanten, Tschibusow.«

In dieser prekären Lage entschloß sich Rudnew, in den Hafen von Tshemulpo zurückzulaufen, die Beschädigungen auszubessern und abermals den Durchbruch zu versuchen. Die überall beschädigte, aber nicht besiegte *Warjak* machte eine Schwenkung. Die *Korejez,* die sich genauso wacker geschlagen hatte, zog jetzt das Feuer auf sich und gab so dem Kreuzer die Möglichkeit, sein Manöver zu vollenden. Wenig später ging die *Warjak* mit zerschossenen Schornsteinen und Masten sowie durchlöcherten Bordwänden wieder dort vor Anker, von wo sie abgelaufen war. Während des Gefechts hatte der Kreuzer 1105 Granaten auf den Feind verschossen, von denen viele ihr Ziel getroffen hatten. Eine Besichtigung ergab, daß der Kreuzer ein zweites derartiges Duell nicht mehr durchstehen würde. Erschüttert von dem Gesehenen und voller Mitgefühl für die russischen Seeleute, eilten die ausländischen Matrosen in Beibooten unter der Flagge des Roten Kreuzes zum Kreuzer, um den Verwundeten Hilfe zu erweisen. Ein furchtbares Bild bot sich den Blicken der Ärzte. Auf dem verunstalteten Deck lagen die verbrannten, von Splittern zerfetzten, blutüberströmten Körper…

Der auf dem Oberdeck zusammengetretene Kriegsrat beschloß, den Kreuzer wegen der Undurchführbarkeit einer Instandsetzung, der großen personellen Verluste und der Unbrauchbarkeit eines großen Teils der Geschütze zu versenken. Das gleiche sollte auch mit der *Korejez* geschehen. Nachdem die Seeleute von den ausländischen Schiffen übernommen worden waren, hörte man im Hafen eine gewaltige Explosion – die *Korejez* sank, in mehrere Teile zerbrochen, auf den Meeresboden. Auf Bitten der Ausländer, die eine Beschädigung ihrer eigenen Schiffe befürchteten und deshalb den Kommandanten baten, die *Warjak* nicht zu sprengen, befahl Rudnew die Flutventile und alle Verschlüsse zu öffnen. Nachdem er sich überzeugt hatte, daß seine Anweisungen erfüllt worden waren, verließ er als letzter den Kreuzer. Schon schlugen die Wellen über dem Schiff zusammen – die *Warjak* blieb unbesiegt.

Für Mut, Tapferkeit und hervorragenden Einsatz im Gefecht mit überlegenen gegnerischen Kräften wurde der Kapitän 1. Ranges W. F. Rudnew mit dem Orden des Heiligen Georg 4. Klasse ausgezeichnet und zum Flügeladjutanten ernannt. Der gesamte Offiziersbestand und das medizinische Personal der *Warjak* erhielten ebenfalls den Orden des Heiligen Georgs 4. Klasse. Die unteren Dienstgrade wurden ebenfalls in Anerkennung ihrer Verdienste ausgezeichnet. In seiner Heimatstadt Tula wurde dem tapferen Kommandanten ein Denkmal errichtet. Auch die japanische Regierung, die stark beeindruckt war von der Heldentat der Besatzung des *Warjak,* schlug W. F. Rudnew für die höchste militärische Auszeichnung vor.

Von der Besatzung der *Korejez* erhielt nur der Kommandant Kapitän 2. Ranges G. P. Beljajew den Orden des Heiligen Georg 4. Klasse. Den Offizieren wurden die nachfolgenden Orden mit Schwertern überreicht.

Erst später wurden auch sie mit dem Orden des Heiligen Georg 4. Klasse ausgezeichnet. Die Japaner hoben 1905 den Kreuzer, beseitigten die Beschädigungen und gaben ihm den Namen *Soya.* Über zehn Jahre gehörte das Schiff zum Bestand der Seestreitkräfte Japans. Am 22. März 1916 kaufte die russische Regierung den Kreuzer zurück. Bewegt ging die neue Besatzung an Bord des ruhmreichen Schiffes, sie sollte den Ruhm ihrer Vorgänger vergrößern. Nach sieben Monaten traf die *Warjak* am 17. November 1916 in der Hafenstadt Alexandrowsk (Poljamy) im fernen Norden Rußlands ein und wurde in den Bestand der Eismeer-Flottille eingegliedert. Für das Schiff war eine Generalinstandsetzung vorgesehen, und dazu lief das Schiff am 25. Februar 1917 aus und nahm Kurs nach England. Die *Warjak* befand sich in Liverpool, als die Besatzung die Nachricht erhielt, daß in Rußland die Oktoberrevolution stattgefunden hatte. Die Besatzung des Kreuzers hißte die rote Flagge, aber das Schiff wurde von den Engländern besetzt. Lange Zeit war das Schicksal der *Warjak* unbekannt, und es kursierten die verschiedensten Gerüchte. Man behauptete, das Schiff wäre auf eine Mine gelaufen, danach hörte man die Version, daß das Schiff torpediert worden sei.

In Wirklichkeit war das Schiff an eine Schrottfirma verkauft worden. Bei der Überführung des Kreuzers zu den Werkstätten dieser Firma wurde es 1918 in der Irischen See, in der Nähe der Küste, auf die Felsen geworfen und sank in 500 m Entfernung vom Ufer auf der angenäherten Position 55° N, 5° W.

Im Zentralen Museum der Seestreitkräfte wird eine Tafel aufbewahrt, die an die Kiellegung des Panzerkreuzers *Rjurik* erinnert. Auf ihr ist die Silhouette des Schiffes dargestellt, und sie trägt folgende Beschriftung: »20-Kanonen-Panzerkreuzer *Rjurik.* Auf Stapel gelegt in Sankt Petersburg auf der Baltischen Werft am 19. Mai 1890 in Anwesenheit Ihrer Kaiserlichen Hoheiten, Seiner Majestät des Kaisers, und Ihrer Majestät der Kaiserin, Ihrer Hoheit der Königin der Hellenen und Seiner Kaiserlichen Hoheit des Generaladmirals Alexei Alexandrowitsch.« Der Umstand, daß die Kiellegung im »Allerhöchsten Beisein« erfolgte, beschleunigte den Bauablauf. Interessant ist, daß die Kiellegung des Kreuzers zusammenfiel mit dem Stapellauf der kaiserlichen Yacht *Poljarnaja Swesda,* der, ebenso wie der *Rjurik,* bevorstand, eine wichtige Rolle in der Geschichte der Flotte zu spielen.

Beim Bau des Schiffes entstanden einige Schwierigkeiten. An ihrer Beseitigung hatte Admiral S. O. Makarow aktiven Anteil, der zu dieser Zeit Hauptinspekteur der Schiffsartillerie, d. h. Vorsitzender der artilleristischen Abteilung im Marinetechnischen Komitee war.

Am 22. Oktober 1892 fand unter den Salutschüssen der Dampfyachten des Marineministeriums, *Marewo* und *Strela,* der Dampfer *Newa* und *Onega* sowie der kaiserlichen Yacht *Alexandrija* der Stapellauf der *Rjurik* statt. Sie war die erste aus »einer Baureihe von Kreuzern mit außerordentlich großen Abmessungen«.

Nach seiner Fertigstellung und kurzen Erprobung wurde dem Schiff die Möglichkeit gegeben, eine Reise nach Deutschland zu unternehmen und an der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals teilzunehmen. Die Vorbereitungen erfolgten in Kronstadt und waren im wesentlichen am 12. Mai 1895 abgeschlossen. Kurz danach lief das Geschwader der russischen Schiffe, zu dem auch der Kreuzer *Rjurik* gehörte, zur Teilnahme an den Feierlichkeiten aus.

Programmgemäß sammelten sich die Schiffe im Hamburger Hafen. Am 7. Juni 1895 begann sich der feierliche Zug, angeführt von der kaiserlichen Yacht *Hohenzollern* unter der Standarte des deutschen Kaisers, in Bewegung zu setzen. Höhepunkt der Feierlichkeiten wurde die Parade der Kriegsschiffe, die aus 15 Staaten der Erde zu Gast waren. Die Parade nahm der deutsche Kaiser Wilhelm II. ab. Nach Meinung von Teilnehmern der Parade stand die *Rjurik* im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit der Fachleute und der Zivilisten. Mit Recht wurde sie als die »Perle des Kieler Geschwaders« bezeichnet. Der Triumph des Schiffes wurde zum Triumph des heimischen Schiffbaus.

Dem Kreuzer standen jedoch noch harte Prüfungen bevor. Im Mittsommer des Jahres 1904 ergab sich eine äußerst schwierige Lage für die in Port Arthur von den Japanern blockierten Schiffe. Den Japanern gelang es, die beherrschenden Höhen der Woltschi-Berge zu besetzen, auf ihnen ihre Geschütze aufzustellen und die im Hafen liegenden Schiffe zu beschießen. Die erste Beschießung der Stadt und der Schiffe erfolgte am 25. Juli. Dem Geschwader blieb nur noch ein Ausweg – zum Meer auszubrechen und die Schlacht mit der japanischen Flotte aufzunehmen.

Am 28. Juli 1904 erteilte der Oberbefehlshaber den entsprechenden Befehl. Zur Ablenkung der japanischen Flotte erhielt die Wladiwostoker Kreuzer-Abteilung im Bestand der Kreuzer *Rjurik, Rossija* und *Gromoboi* den Befehl, ebenfalls in See zu stechen und sich nach dem Gefecht mit dem Port-Arthur-Geschwader zu vereinen.

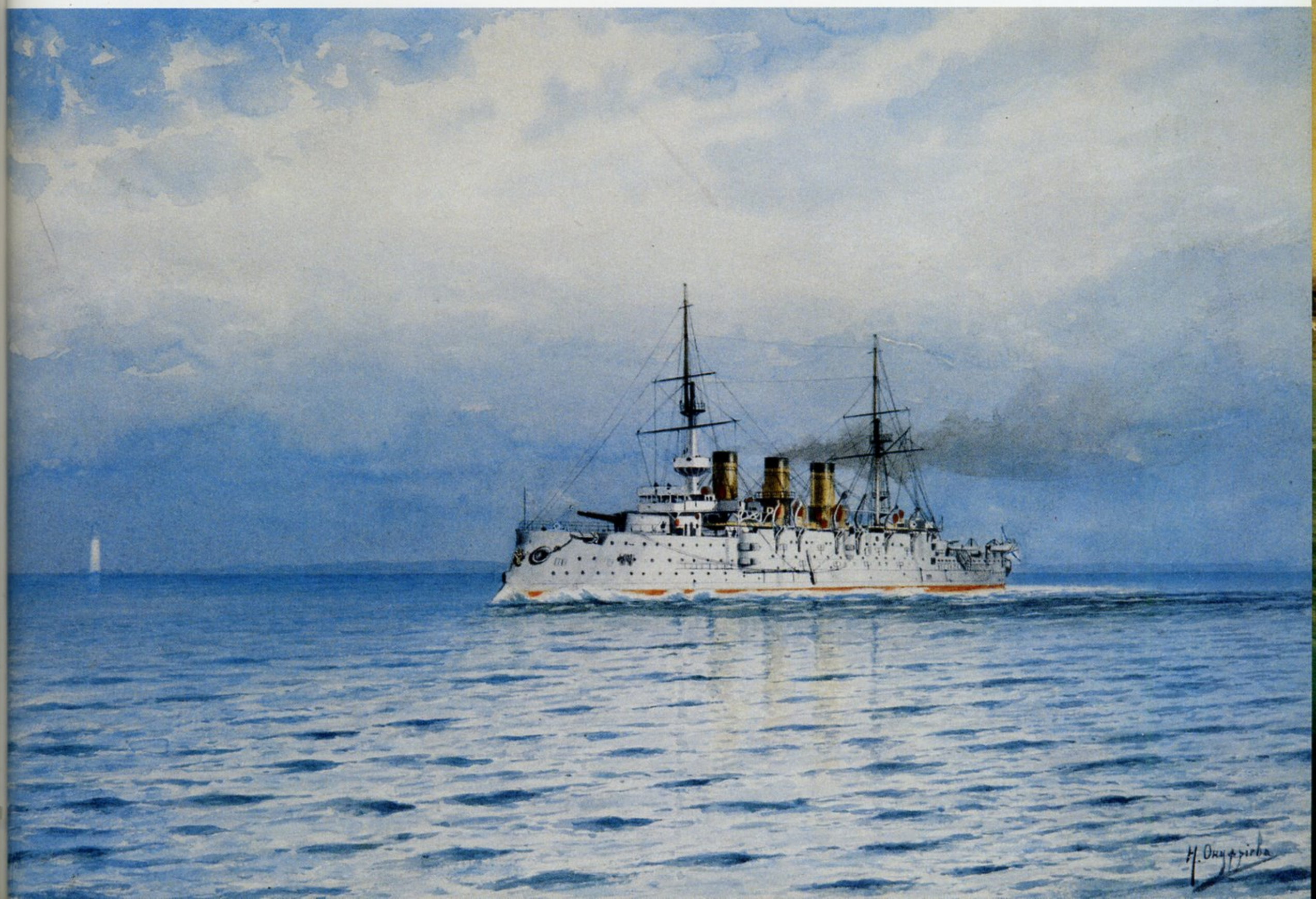
In der Koreastraße kam es am 1. August in Höhe von Fusan (Pusan) zum Gefecht zwischen der russischen Kreuzer-Abteilung und den Schiffen des Geschwaders von Vizeadmiral Kamimura. Es war das härteste und blutigste aller Gefechte der Panzerschiffsflotte.

Drei russische Kreuzer unter dem Befehl von Konteradmiral K. P. Jessen begannen die Schlacht mit 4 Panzerkreuzern und 2 Geschützten Kreuzern. Gegen 66 großkalibrige Geschütze der russischen Schiffe, die in der Salve 193 Pud (3161 kg) verschossen, setzten die Japaner 88 großkalibrige Geschütze ein, die in einer Salve 310 Pud (5077,8 kg) verschossen. Die zweifache Überlegenheit an Schiffen und die klare artilleristische Überlegenheit der Japaner gestaltete dieses Gefecht ungleich.

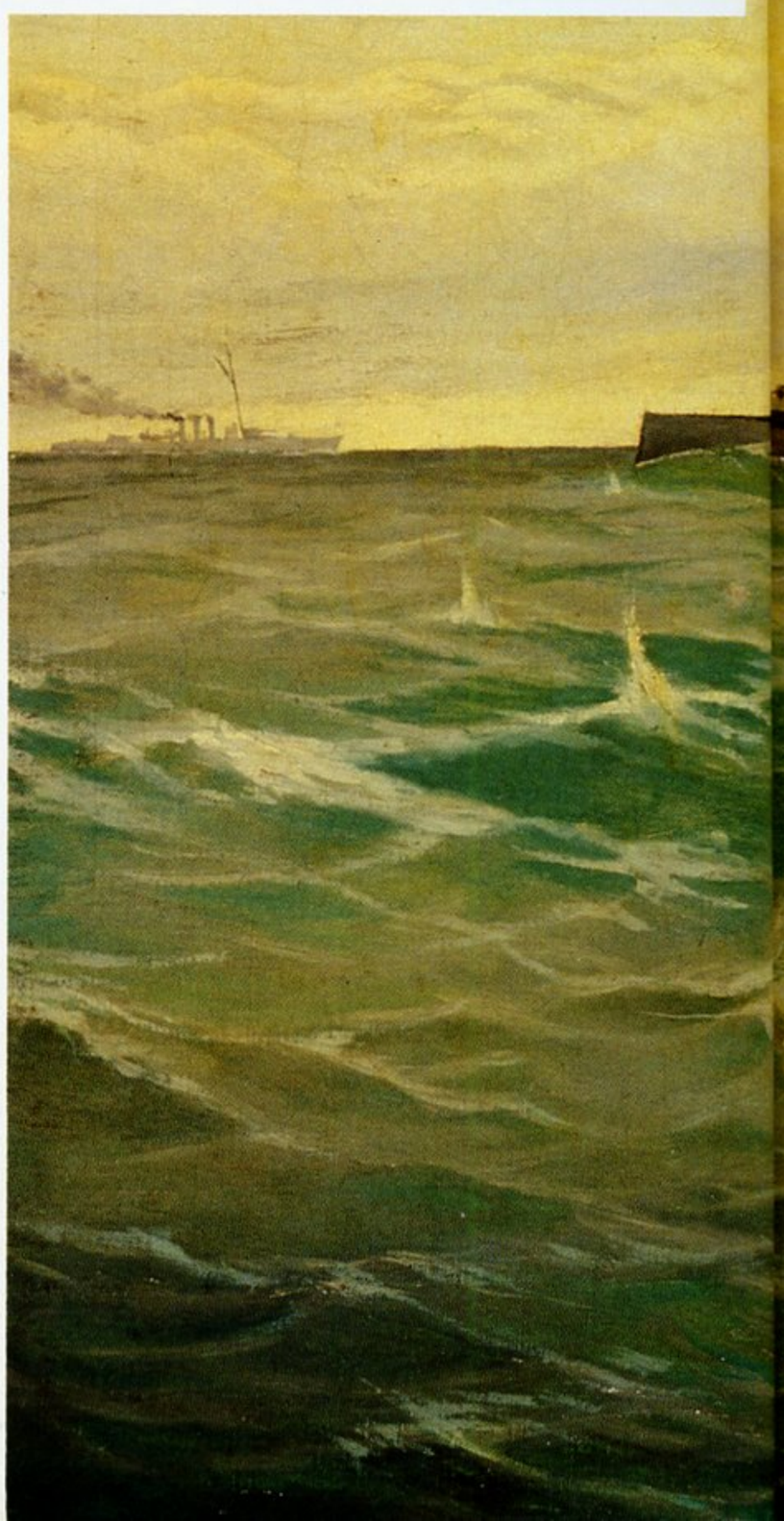
Das Gefecht begann um 5 Uhr 10 am Morgen mit der Annäherung beider Geschwader bis auf Schußweite. Im Ergebnis des Schlagabtausches gab es auf den Schiffen beider Seiten Beschädigungen. Gleich zu Beginn des Gefechts wurde auf dem Kreuzer *Rjurik* das Signal gesetzt: »Ruder ausgefallen«. Er erhielt den Befehl: »Mit den Maschinen steuern«. Das russische Geschwader brach das Feuer ab und setzte seine Fahrt fort, wobei es versuchte, das offene Meer zu erreichen. Da die *Rjurik* zurückblieb, versuchten die *Gromoboi* und *Rossija* so zu manövrieren, daß sie sie vor den Geschossen schützen konnten, und nahmen das Feuer auf sich. Jedoch verschlechterte sich die Lage der *Rjurik* weiter. Nach kurzer Zeit setzte sie das Signal: »Bin manövrierunfähig«. Das schlecht manövrierende Schiff nahm Kurs auf die koreanische Küste, aber schon nach zwei Seemeilen erhielt es den Befehl: »Nach Wladiwostok ablaufen«. Der Kommandant der *Rjurik,* Kapitän 1. Ranges J. A. Trusow, befahl das erhaltene Signal zu wiederholen, um damit zu bestätigen, daß die Besatzung bereit ist, den Befehl auszuführen. Jetzt gingen die *Gromoboi* und *Rossija* endgültig auf Nordost-Kurs und feuerten ohne Pause auf die mit parallelem Kurs laufenden japanischen Schiffe, wobei sie versuchten, nach Wladiwostok durchzubrechen. Sie rechneten damit, daß die *Rjurik* die Angriffe der Japaner abschlagen würde und sich allein zum Bestimmungshafen durchschlagen würde. Die Ereignisse entwickelten sich jedoch anders, als es der Befehlshaber des russischen Geschwaders – Admiral Jessen – angenommen hatte. Zweieinhalb Stunden nach Gefechtsbeginn

Ein Geschwaderpanzerschiff (Linienschiff)

Das Panzerschiff *Pobeda* (Maler N. Onufrijew)

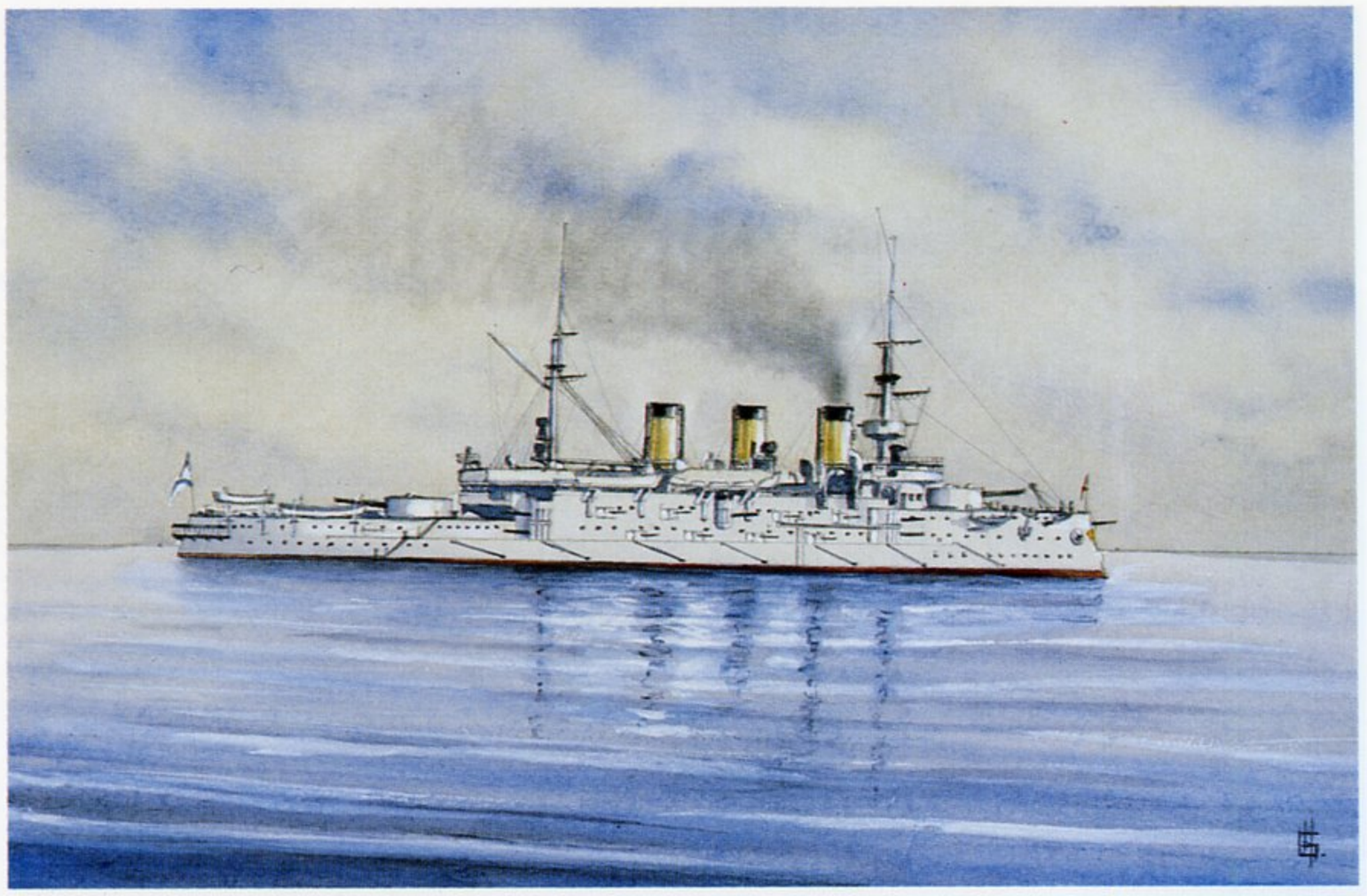


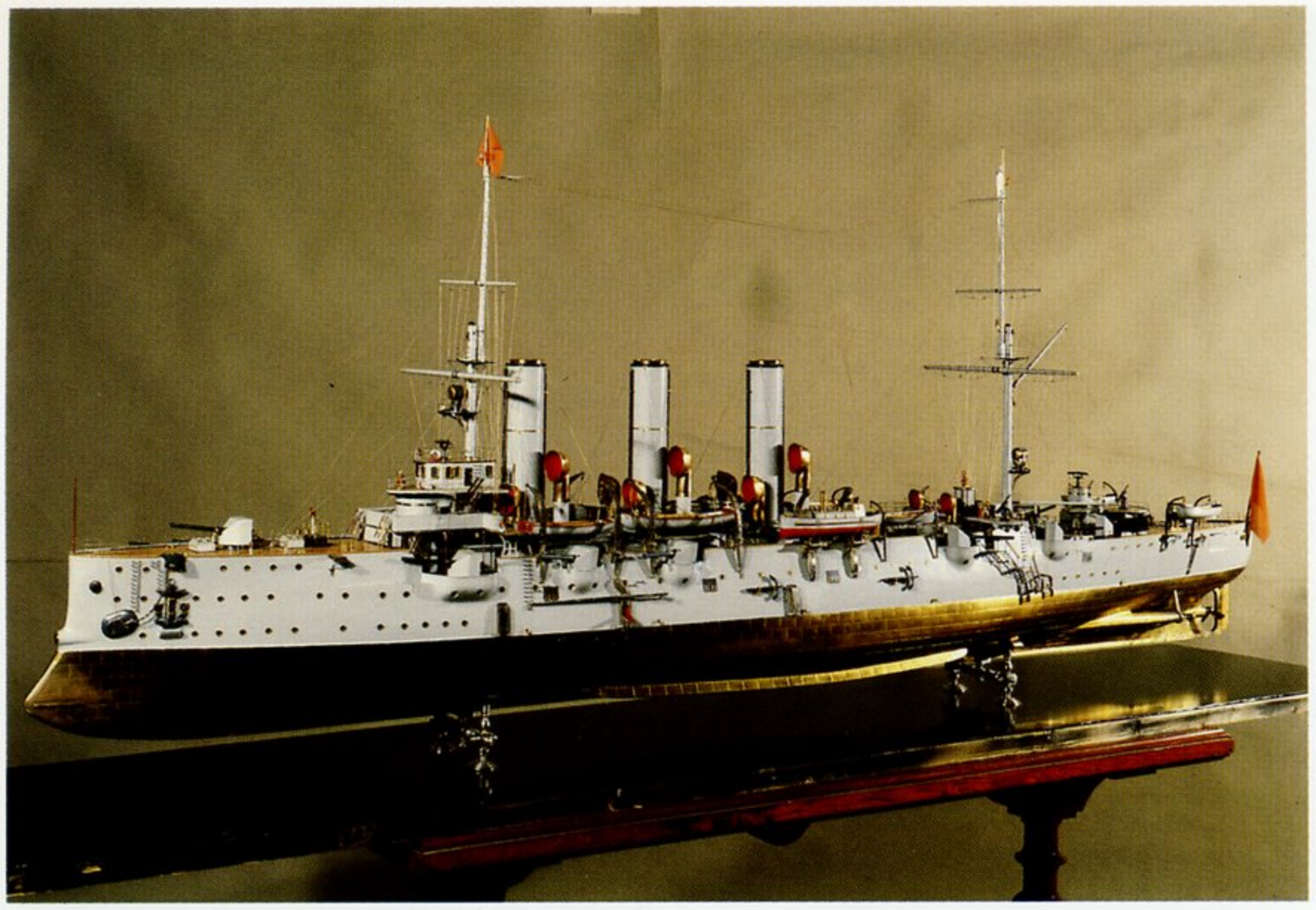
Das Geschwaderpanzerschiff (Linienschiff) *Zesarewitsch*



Gefecht des Torpedobootes *Steregustschi* mit japanischen Kriegsschiffen am 26. Februar 1904 (Maler G. Filipowitsch)

Das Geschwaderpanzerschiff *Osljabja*





Der Kreuzer *Awrora*
(Modell, Holz und Metall, Maßstab 1:50)

Das Geschwaderpanzerschiff *Sisoi Weliki*

begann die *Rjurik* merklich zurückzubleiben und machte plötzlich eine Wendung auf zwei japanische Kreuzer zu, mit denen sie ein erbittertes Gefecht führte. Darüber, was im weiteren mit dem Kreuzer geschah, erfuhr man erstmals aus einem Brief, den der Leutnant Iwanow 13. geschrieben hatte und den der Priester Vater Alexei Okoneschnikow (der frühere Schiffsgeistliche der *Rjurik)* nach Rußland gebracht hatte.

Der Vater Alexei war nach dem Gefecht aus dem Wasser gezogen und an Bord des Kreuzers *Azuma* gebracht worden. Der Kommandant des Kreuzers schenkte ihm nach japanischer Sitte eine Packung dünnes Papier. Nachdem bekannt geworden war, daß Vater Alexei, als Geistlicher, in die Heimat entlassen wird, entschloß sich Leutnant Iwanow 13., der zuletzt das Schiff befehligt hatte, ihm eine Meldung mitzugeben. Das Papier, auf dem die Meldung stand, wickelten sie in Watte ein und banden es an das Bein des Geistlichen. Auf diese Weise gelang es, die Meldung nach Rußland zu bringen.

Der Inhalt der Meldung wurde durch den Bericht des Vaters Alexei ergänzt, der hier in Kürze wiedergegeben werden soll.

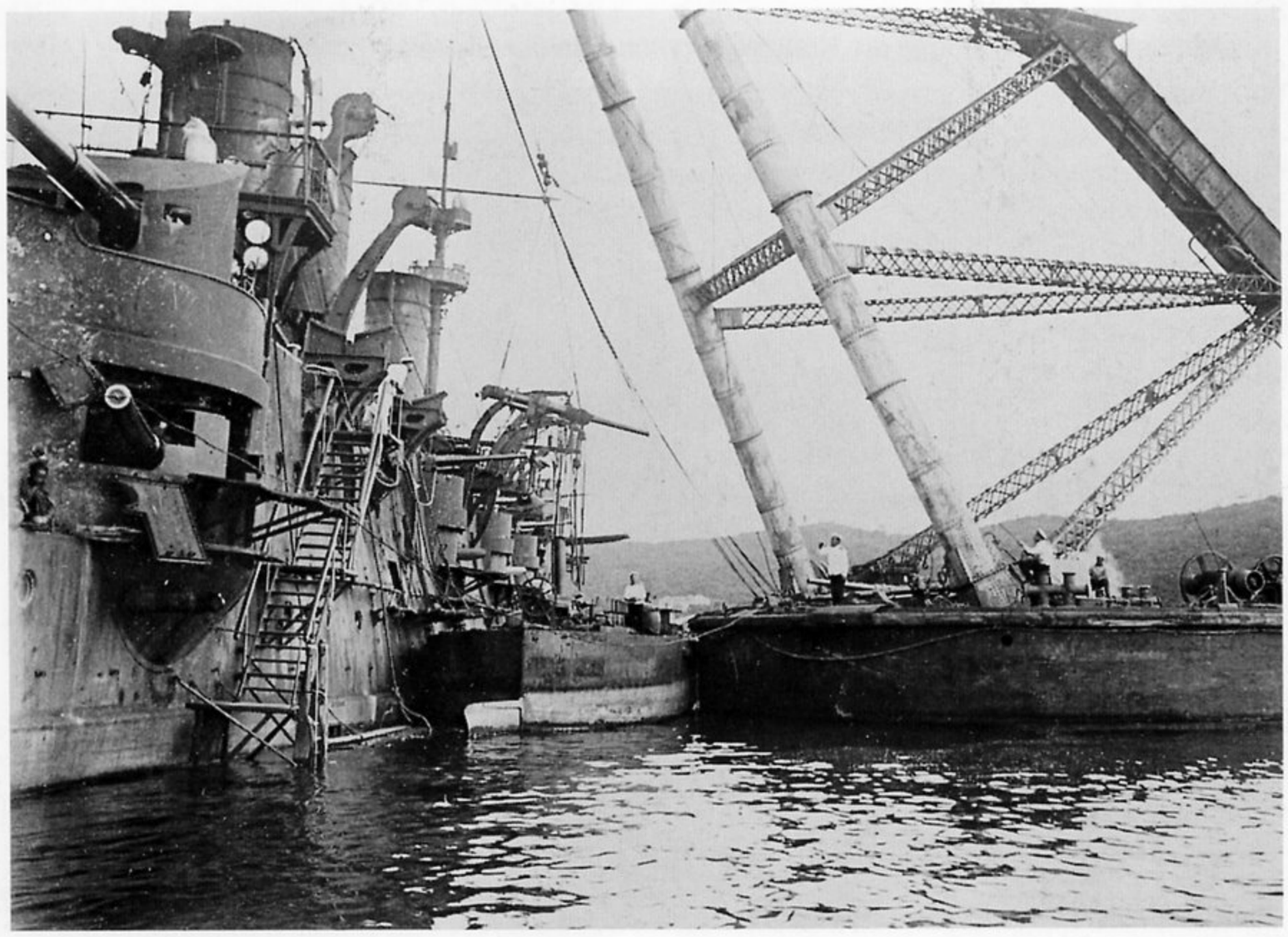
»…Am 1. August gegen halb fünf morgens erschienen am Horizont vier Kriegsschiffe, die unserem Geschwader entgegenliefen; nach wenigen Minuten erkannte man auf der *Rjurik,* daß es die japanischen Schiffe *Iwate, Izumo, Azuma* und *Tokiwa* sind. Als sie nähergekommen waren, formierten sie sich zur Kiellinie und schnitten uns den Weg ab; nachdem sie sich auf 15 bis 20 Kabellängen genähert hatten, gab das japanische Flaggschiff den ersten Schuß ab. Ich begab mich auf meinen vorgeschriebenen Platz – dem Lazarett. Schon nach einer halben Stunde waren eine Menge Verwundeter bei uns. Der erste Tote war der Offizier K. F. Stakelberg (diente als Leutnant seit 1903 auf dem Schiff), der sich in der vorderen Abteilung in der Nähe der Geschütze befand… Bereits kurze Zeit später war es im Lazarett schon nicht mehr möglich, Verbände anzulegen: Alle Durchgänge waren mit Verwundeten verstopft, und die beiden Ärzte schafften es nicht mehr, Hilfe zu erweisen…

Die Matrosen kämpften voller Selbstaufopferung; wurden verwundet und gingen, nachdem sie versorgt worden waren, aufs neue ins Gefecht; als ich über das Oberdeck ging, sah ich einen Matrosen mit gebrochenem Bein, das nur noch von der Haut und den Sehnen gehalten wurde. Ich wollte ihn verbinden, aber er wehrte sich und sagte: ›Gehen Sie Väterchen, dort hinten gibt es viele Verwundete, aber ich schaffe es schon‹ – bei diesen Worten zog er sein Matrosenmesser und schnitt sich das Bein ab. Zu dieser Zeit erschien diese Tat nicht so furchtbar, und ich achtete nicht weiter darauf und ging weiter. Als ich nochmals an dieser Stelle vorbeikam, sah ich denselben Matrosen: Er hatte sich irgendeinen Stock angebunden und richtete sein Geschütz auf den Feind. Ich war gerade neben ihm, als er schoß und selbst wie niedergemäht zu Boden fiel. Nachdem ich über die Anlage gehört hatte, daß der Kommandant J. A. Trusow verwundet sei, bin ich zu ihm gelaufen und fand ihn auf dem Gefechtsstand in einer Blutlache liegen. Zu dieser Zeit wurde der Kreuzer vom Sperroffizier – Leutnant N. I. Senilow – befehligt. Oben auf der Kommandobrücke war irgendwas Schreckliches passiert: Alle Signal- und Meßgasten waren zerfetzt worden, das Deck war voller Leichen und abgerissener Körperteile. Ich ging nach unten, auf das Batteriedeck, dort wütete ein fürchterliches Feuer; mir entgegen lief der Leutnant Postelnikow mit verbundenem Kopf. Zu zweien begannen wir den Brand zu löschen; Verwundete, teils kriechend und hinkend, halfen uns, die Schläuche zu halten…

Ungefähr gegen acht Uhr konnten wir nicht mehr das Ruder benutzen: Alle Leitungen waren zerrissen, bei einer Wendung wurde das Ruder Steuerbord (Backbord?) gelegt und blieb dort festgekeilt. Die Achterlast und der Rudermaschinenraum standen unter Wasser, in der Offiziersmesse waren einige Lecks, die zum großen Teil nicht mehr abgedichtet werden konnten. In der zehnten Stunde versuchten *Gromoboi* und *Rossija*, uns zu retten. Mit dieser Absicht kamen sie zu uns, aber was sie für ein Manöver machten – das kann ich nicht sagen. Angesichts unserer Hilflosigkeit und um die anderen Schiffe zu retten, setzte der Admiral das Signal: ›Kreuzer volle Fahrt voraus‹ und lief ab nach Wladiwostok… Es gab schon so viele Tote, daß man sich am Oberdeck nur schwer vorwärts bewegen konnte, aber dienstfähig waren nur noch wenige. Der Leutnant Iwanow 13. schickte den Baron Schilling, um die Sprengung des Schiffes vorzubereiten. Nachdem der Leutnant Iwanow erfahren hatte, daß eine Sprengung des Schiffes nicht mehr möglich sei, weil alle Leitungen zerstört waren, gab er den Befehl, die Flutventile zu öffnen und wies an, die Verwundeten herauszutragen, an die Hängematten festzubinden und sie über Bord zu werfen.

Angesichts dessen ging ich, um den Sterbenden die Beichte abzunehmen: Sie lagen in allen drei Decks und in allen Richtungen. Zwischen Haufen von Leichen, zwischen abgerissenen Armen und Beinen, zwischen Blut und Stöhnen nahm ich die gemeinsame Beichte ab. Sie war erschütternd: Einige bekreuzigten sich, andere streckten die Hände aus; wer nicht in der Lage war, sich zu bewegen, schaute mich mit weitgeöffneten tränenden Augen an… Es war ein furchtba-

Erste Reparaturarbeiten am beschädigten Kreuzer 1. Ranges *Gromoboi* im Hafen von Wladiwostok



res Bild… Der Kreuzer begann zu sinken. Als ich auf das Oberdeck kam, schwammen schon viele im Wasser. Der Leutnant Iwanow gab mir einen Rettungsring und riet, schnell das Schiff zu verlassen… Der sterbende Arzt wollte nicht gerettet werden. ›Ganz egal, ich werde doch kein Mensch mehr sein‹ – sagte er – ›so sterbe ich wenigstens fürs Vaterland …‹ Neben mir schnürte der Leitende Ingenieur Iwanow seine Hängematte. ›Sterben wir gemeinsam‹, sagte ich zu ihm. ›Nein, Väterchen, ich kann nicht schwimmen, ich gehe lieber und sterbe auf meiner Gefechtsstation‹, antwortete er und warf seine Hängematte weg. Ich sprang ins Wasser, meinen Rettungsring ergriff ein ertrinkender Matrose, ich begann schon unterzutauchen, konnte aber wieder an die Wasseroberfläche kommen und sah in meiner Nähe eine Hängematte schwimmen, die ich ergriff. Neben mir sah ich sechs Matrosen, fast alle verwundet, die sich an einem Brett festhielten.

Bald sah ich den Kreuzer absacken; der Bug kam so weit hoch, daß man den Kiel sah; noch einen Augenblick – und dann gab es unseren Prachtkerl, das Großväterchen *Rjurik* nicht mehr. Ein seltsam schmerzendes Gefühl überkam mich, ich weinte wie ein Kind, dann überwand ich mich, schrie ein ›Hurra‹, den meinem folgten weitere, und vom Meer widerhallte wohl zehnmal dieser Schrei. Zu dieser Zeit erschienen drei japanische Kreuzer 2. Ranges und 5 Torpedoboote … Sie alle ließen die Beiboote zu Wasser und nahmen die Verwundeten auf.«

Darüber, was mit der Steuerung des Kreuzers geschah, berichtete in seinen Erinnerungen, die 1907 erschienen, der Stabskapitän des Marine-Ingenieur-Korps, J. B. Markowitsch. Daraus einige Auszüge:

»In dieser Nacht schliefen wir an Oberdeck, weil die Bullaugen geschlossen waren und man in den Kajüten vor Hitze nicht schlafen konnte … Der Erste Offizier, Kapitän 2. Ranges Nikolai Nikolajewitsch Chlodowski, erhob sich neben mir und hangelte zur achteren Brücke rauf. Zu Beginn der fünften Morgenstunde hörte ich, noch benommen vom Schlaf, wie der wachhabende Bootsmannsmaat den Ersten Offizier weckte und meldete, daß vier Panzerschiffe zu sehen waren. Der Erste Offizier befahl Gefechtsalarm zu läuten. Augenblicklich waren alle wach und hatten ihre Stationen entsprechend der Gefechtsrolle besetzt… Vom Flaggschiff *Rossija* kam das Signal ›Volle Fahrt voraus‹. Ich ging in den Maschinenraum hinunter. Natürlich war es für die *Rjurik* schwierig, nach einer Fahrtgeschwindigkeit von sieben Knoten auf volle Fahrt zu kommen. Die Heizer bemühten sich mit allen Kräften, den niedrigen Dampfdruck zu erhöhen …

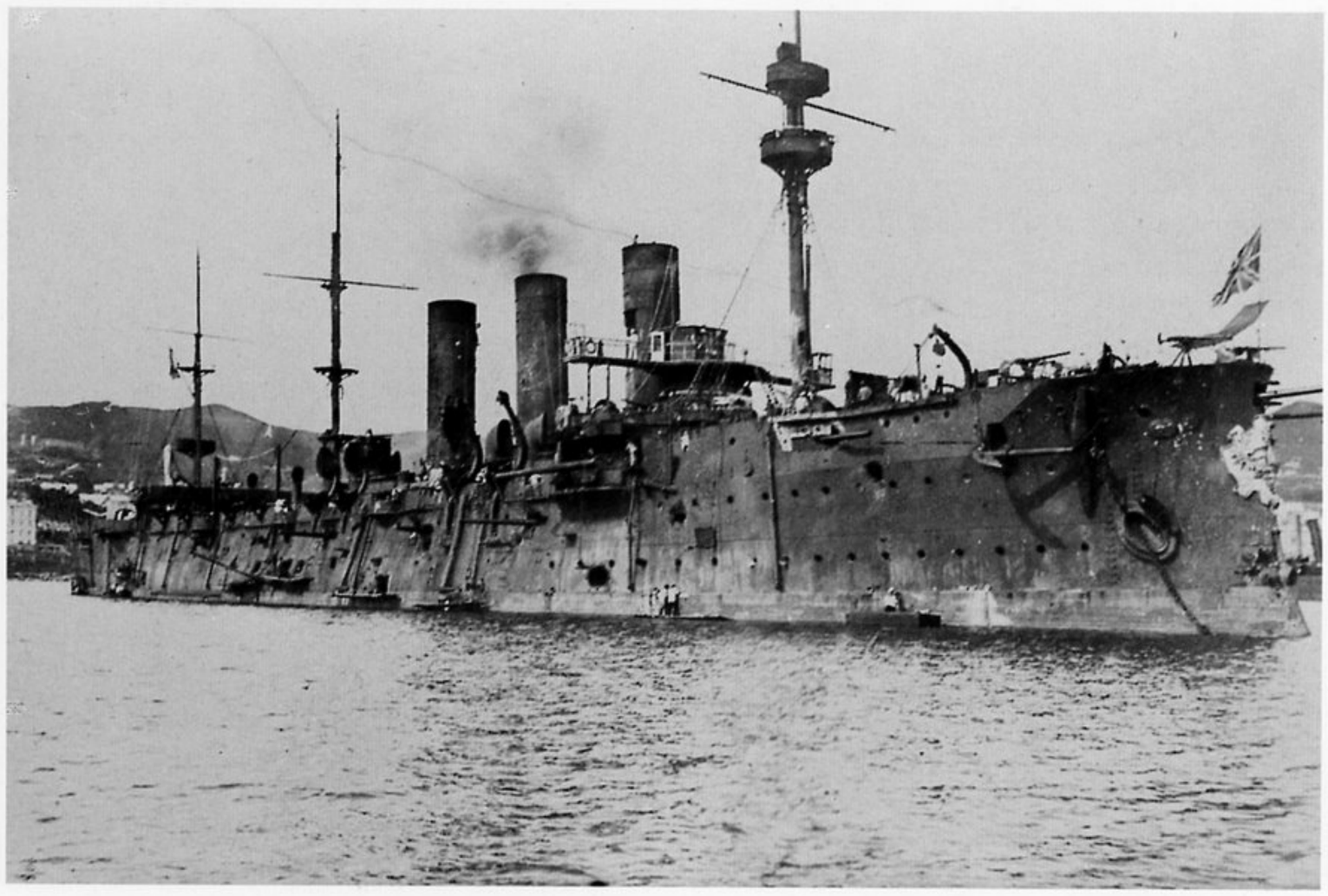
Bereits um fünf Uhr morgens entbrannte das Gefecht und man hörte, wie auf dem Oberdeck die Geschosse detonierten… Gegen sechs Uhr morgens verspürte ich eine furchtbare Erschütterung des Kreuzers und dachte, daß wir auf eine Mine gelaufen seien, aber es erwies sich, daß ein Geschoß in die Achterlast eingeschlagen war und die Ruderleitung, die zum Querhaupt führte, durchschlagen hatte… Ich lief zur Offiziersmesse und begab mich in den achteren Generatorenraum und erkannte, daß noch einige Geschosse das Heck getroffen hatten, die Achterlast und der Rudermaschinenraum waren vollgelaufen, und wir konnten nicht mehr mit dem Ruder steuern. Als ich den Gang im Maschinenraum entlanglief, hörte ich, daß die Maschinen nach mündlichen Befehlen gesteuert wurden, da auf dem Kommandoturm und auf der Brücke alle Maschinentelegraphen und Sprachrohre zerstört waren. Man hörte, wie auf der Innenpanzerung die Granatsplitter abprallten… An den Maschinen hörte man, wie ständig die Geschwindigkeit der Steuerbord- und Backbordmaschine gewechselt wurde, da unser Ruder seitwärts stehengeblieben war…

Beschädigungen an den Kesseln hatten wir nicht, da die Kohlen in den Kohlenbunkern einen sicheren Schutz boten. Man hörte, wie die Geschosse die Bordwand trafen, beide Wände durchschlugen und in den Kohlen steckenblieben, und nur die Gase wurden durch Lüfterverschlüsse der Kohlenbunker hereingeweht … Nach kurzer Zeit durchschlug ein Splitter das Batteriedeck, und durch das Loch lief Wasser in den Kesselgang; dieses Wasser verhinderte, daß das Holzdeck durch Geschosse in Brand gesetzt wurde. Ich stellte mich mit Vergnügen unter diese Dusche, doch schon nach wenigen Sekunden mußte ich auf diese Freude verzichten, da ich bemerkte, daß mit dem Wasser auf meinen Kopf auch das Blut der im Batteriedeck getöteten Matrosen lief. Leise teilte mir der Maschinist mit, daß die Führung des Kreuzers von Leutnant Iwanow 13. übernommen worden war und daß wir nur noch ein Geschütz hatten und alle Geschützbedienungen außer Gefecht gesetzt worden seien, so daß zu diesem Geschütz die Heizer manuell die Geschosse trugen.

Schließlich kam der Ingenieur-Offizier Geino und sagte, daß schon fast die gesamte Besatzung von Bord wäre und tatsächlich angewiesen sei, den Kreuzer zu versenken, da auch die Geschütze schon schwiegen. Daraufhin befahl ich allen Maschinisten, die Maschinen zu verlassen. Der letzte Befehl wurde nicht von allen Maschinisten befolgt, einige sagten, daß sie sich nicht retten wollten und zusammen mit der *Rjurik* im Maschinenraum sterben werden! Zum Beispiel mußte man einen Hilfsmaschinisten mit Gewalt zwingen, von der Maschine wegzugehen, der sagte: ›Ich gehe von hier nicht weg und sterbe zusammen mit der *Rjurik*, auf der ich 7 1/2 Jahre zur See fuhr‹.

Nachdem ich fast alle Maschinisten von den Maschinen entfernt hatte, begann ich, zu-

Ansicht der Beschädigungen am Kreuzer *Gromoboi* an der Steuerbordseite



sammen mit Geino und noch einigen Maschinisten, die Flutventile zu öffnen. Man hörte, wie das Wasser durch den Schiffsboden in die Maschinenräume strömte.
Als ich nach oben auf das Oberdeck kam, sah ich ein furchtbares Bild der Zerstörung… An der Treppe, die zur Kommandobrücke führte, sah und fühlte ich, daß meine nackten Füße auf etwas Gallertartiges traten – es war das Gehirn eines der Rudergasten oder Signäler, der in Stücke gerissen worden war. Zur damaligen Zeit hinterließ das bei mir keinerlei Eindruck! Wenig später hörte ich die Stimme des Maschinisten Nikonow, der mir zurief, daß ich über Bord springen soll, da die *Rjurik* in Kürze sinken würde. Als ich mich umschaute, sah ich nicht einen einzigen Menschen auf der Back und den Aufbauten. So rannte ich schnell zum Backdeck und ließ mich an einem Lecksegelstander ins Wasser gleiten. Als ich losließ, sah ich, wie sich der gesamte Vorsteven der *Rjurik* aus dem Wasser hob, und nach einer Minute sank die *Rjurik,* begleitet von lauten ›Hurra‹-Rufen der Offiziere und Besatzungen, auf den Meeresgrund.«
In diesem ungleichen Kampf waren von den 796 russischen Seeleuten 193 gefallen und 229 verwundet, von den 22 Offizieren waren 9 gefallen und 9 verwundet worden. Mit wehender Flagge versank die *Rjurik* im Meer. Die Besatzung des Kreuzers, die einen fünfstündigen, erbitterten und blutigen Kampf geführt hatte, versetzte die japanische Flotte durch ihre grenzenlose Tapferkeit und ihren Todesmut in Erstaunen und errang ihre Bewunderung.

## *Die Ruhmestat der »Steregustschi«*

Es gab Schiffe in der russischen Flotte, deren Namen zu Symbolen des militärischen Ruhmes und der Tapferkeit für Generationen russischer Marinesoldaten wurden und deren wirkliche Heldentaten der sichtbare Ausdruck ihrer Ergebenheit gegenüber der Heimat und der Erfüllung des Fahneneides waren. Einer dieser Namen – *Steregustschi.* So hieß ein Torpedoboot, dessen Besatzung eine Heldentat vollbrachte, die in der Welt ohne Beispiel ist. Die *Steregustschi* wurde auf der Newa-Werft gebaut und nach Fertigstellung der wichtigsten Baugruppen in Teilen nach Port Arthur transportiert und dort zusammengebaut. Anfang 1903 wurde sie feierlich in Dienst gestellt und dem Stillen-Ozean-Geschwader zugeordnet, in dessen Bestand sie vom ersten Tag des russisch-japanischen Krieges an aktiv an den Kampfhandlungen teilnahm.
Die Nachricht darüber, daß der Vizeadmiral S. O. Makarow am 1. Februar 1904 zum Befehlshaber der Flotte auf dem Stillen Ozean eingesetzt worden war, verbreitete sich schnell auf allen Schiffen. Leutnant A. S. Sergejew, der Kommandant des Torpedobootes *Steregustschi,* kannte Makarow als einen Verfechter der offensiven Kampfführung. Er befahl deshalb seiner Besatzung, nochmals das Schiff zu überprüfen und bereit zu sein zum Auslaufen in See. Sergejew hatte sich nicht geirrt. Schon bald erhielt er die Anweisung des Befehlshabers: Aufklärung der Küste der Halbinsel Kwantung bis zur Insel Ellist und Suche der Basierungspunkte feindlicher Torpedoboote. An der Aufklärungsfahrt nahm als zweites Torpedoboot die *Reschitelny* teil. Dies waren zwei Schiffe des gleichen Typs, die 26,5 Knoten liefen.
Leutnant Sergejew beriet mit dem Kommandanten der *Reschitelny,* Kapitän 2. Ranges F. E. Bosobjasniw, den Plan der Durchführung und versammelte danach seine Offiziere, um ihnen die Aufgabe zu erläutern und sagte: »Der Einsatz wird nicht einfach werden. Die Aufklärung werden wir bei Nacht durchführen, Positionslichter und andere Laternen werden nicht gesetzt. Jederzeit kann ein Zusammentreffen mit feindlichen Schiffen erfolgen. Bereiten Sie sich darauf vor, ihre Pflicht bis zum Letzten zu erfüllen.« Es kam der Abend des 26. Februar 1904. Es wurde dunkel, und schwarze Wolken bedeckten wie schwarze Vögel den Horizont. Der Wind, der den ganzen Tag über geweht hatte, flaute ab. Man merkte es auch daran, daß das Schlingern des Bootes nachließ. Als es dunkel war, liefen sie zur festgelegten Position. Mit wechselnden Kursen und Geschwindigkeiten liefen die Torpedoboote die Suchquadrate ab und »durchfurchten« die See bis zum frühen Morgen. Feindliche Schiffe wurden nicht ausgemacht, aber sie hatten mit großer Sicherheit die Stellen erkannt, die für eine Landung der Japaner geeignet waren.
Auf dem Rückmarsch liefen die Torpedoboote mit großer Fahrt. Plötzlich tauchten aus einem Nebelschwaden die Umrisse von Kriegsschiffen auf. »Japaner« – meldete der Signalgast. Er hatte sich nicht geirrt. Es waren japanische Torpedoboote. »Eins… zwei… vier«, zählte der Kommandant Sergejew. Vier japanische Schiffe gegen zwei russische. Der Kommandant der *Reschitelny* erkannte, daß man dem Gefecht nicht ausweichen konnte und gab, als Dienstältester, den Befehl zur Kursänderung auf den Feind. Die *Steregustschi* folgte der *Reschitelny.* Es dröhnten die ersten Salven – es begann das ungleiche Gefecht.
Die ersten feindlichen Granaten detonierten hinter dem Heck des Torpedobootes *Steregustschi* und warfen hohe Fontänen hoch. Die Japaner hatten sich geteilt und versuchten, von zwei Seiten die russischen Schiffe zu umfassen und »hauten« ihre Granaten ins Wasser, ohne den Torpedobooten Schaden zuzufügen. Die russischen Kanoniere schossen genauer. Die japanischen Torpedoboote hatten schon einige Treffer erhalten und verringerten ihre Feuergeschwindigkeit. Es ergab sich eine reale Chance, die Gefechtsordnung des Gegners zu durchbrechen. Jedoch erschienen unerwartet noch zwei japanische Schiffe auf dem Kurs der russischen Torpedoboote. Das Gefecht wurde jetzt mit zunehmender Heftigkeit fortgesetzt. Sechs gegen zwei – die Lage der *Steregustschi* und der *Reschitelny* wurde schwieriger. Das eine 75-mm- und die drei 45-mm-Geschütze der *Steregustschi* feuerten ohne Unterbrechung. Ohne Pause schossen auch die Geschütze der *Reschitelny.* Aber was konnten sie schon gegen ein ganzes Geschwader japanischer Schiffe ausrichten, die die russischen Torpedoboote mit einer wahren Feuerlawine überschütteten?
Trotz alledem gelang es der *Reschitelny* durchzubrechen, die Kreuzer zu umgehen und aus der Einkreisung herauszukommen. Sie lief mit voller Fahrt nach Port Arthur, um den Befehlshaber vor dem Überfall der Japaner zu warnen.
Zur gleichen Zeit kreisten die japanischen Schiffe das abgeschnittene russische Torpedoboot ein, das jetzt mit sechs Feinden kämpfen mußte. Trotzdem die japanischen Schiffe Treffer erhielten, trafen auch ihre Granaten. So wurde bei einer Detonation der Kondensator beschädigt, aus dem die

Dampfkessel gespeist wurden. Der dadurch bedingte Fahrtverlust bedeutete das unausweichliche Ende. Unter schwierigsten Bedingungen schalteten die Maschinisten das Dampfsystem auf Außenbordwasser um. Das Feuerlöschsystem wurde außer Betrieb gesetzt, trotzdem setzte das beschädigte Torpedoboot das Gefecht fort und wehrte die feindlichen Angriffe ab. Durch das gutliegende Feuer der russischen Kanoniere wurden zwei japanische Torpedoboote beschädigt, die sich zurückzogen. Das Torpedoboot *Akebono* erhielt 27 Treffer, und 8 erhielt die *Sazanami.* Beschädigungen erhielten auch die Torpedoboote *Usugumo* und *Schinonome.* Im entscheidendsten Augenblick wurde durch eine in der Nähe detonierende Granate die Seekriegsflagge abgerissen. Der Signalgast konnte sie im letzten Moment noch festhalten und gleich wieder setzen.

Zwei gewaltige Wassersäulen stiegen neben dem Bug der *Steregustschi* hoch. Auf dem Oberdeck fiel der Kommandant Leutnant Sergejew tödlich getroffen auf die Planken. Den Befehl übernahm auf dem Torpedoboot der dienstälteste Offizier. Nur noch zwei 45-mm-Geschütze verschossen die letzten Granaten. Die japanischen Schiffe, die bemerkt hatten, daß auf dem russischen Schiff das Artilleriefeuer schwächer geworden war, näherten sich und verstärkten ihr Feuer. Leutnant N. S. Golowisnin, der jetzt das Torpedoboot führte, befahl, zwei Torpedos fertigzumachen. Der blutverschmierte Torpedogast – der einzige, der noch am Leben geblieben war – führte den Befehl aus, aber sie konnten nicht mehr eingesetzt werden. Eine japanische Granate, die die Bordwand durchschlagen hatte, detonierte im Kesselraum und zerstörte die Kessel. Die *Steregustschi* war in eine Dampfwolke gehüllt und verlor an Fahrt. Der Fähnrich K. Kudrewitsch sprang mit zwei Maschinisten an das einzige feuerbereite Geschütz – und abermals ertönten Schüsse. Aber ein weiterer Treffer zerriß die Helden.

Die Japaner, die vom Mut und Heldentum der russischen Seeleute überrascht waren, liefen mit Vorsicht auf das plötzlich verstummte, von Dampf und Feuer umgebene Torpedoboot zu. Erst nachdem sie sich überzeugt hatten, daß von dem verwundeten Schiff keine Gegenwehr mehr zu erwarten war, ließen sie ein Dampfboot und einen Kutter zu Wasser, die ein Prisenkommando auf das russische Torpedoboot brachten, das sie in Schlepp nehmen und als Trophäe in ihren Hafen bringen wollten.

Den Japanern gelang es, die *Steregustschi* in Schlepp zu nehmen. Sie nahmen nicht an, daß ihnen die zwei im Maschinenraum befindlichen Matrosen, die sich dort verschanzt hatten, gefährlich werden könnten. Diese beiden Matrosen zogen jedoch den Tod der Gefangenschaft vor und entschlossen sich, die Flutventile zu öffnen und das Schiff zu versenken. Das Wasser drang schnell in die Räume des Torpedobootes ein, und vor den Augen der überraschten Japaner legte sich die *Steregustschi* auf die Seite und tauchte langsam auf den Meeresboden. Sie schüttelte sich noch einmal und verschwand dann in der See.

In der »Chronik des russisch-japanischen Krieges« befindet sich eine kurze Notiz, die das Bild des Gefechts durch einige Feinheiten ergänzt. »Am 26. Februar setzten die Japaner ihre Operationen bei Port Arthur fort. In der Nacht, die diesem Datum folgte, erschienen ihre Torpedoboote vor Port Arthur; da sie entdeckt wurden und die Küstenbatterien das Feuer eröffneten, drehten sie ab. Zu dieser Zeit waren 6 unserer Torpedoboote in See, sie liefen nach Laotie Shan und stießen auf japanische Torpedoboote und Kreuzer, hinter denen auch Panzerschiffe zu sehen waren. Es kam zu einem Gefecht, in dessen Verlauf das Torpedoboot *Wlastny* unter dem Befehl von Leutnant Kerzew einen Torpedo schoß und ein feindliches Torpedoboot versenkte, aber auch unser Torpedoboot *Steregustschi* wurde in Mitleidenschaft gezogen. Dessen Kommandant wurde gleich zu Beginn des Gefechts getötet und einige Offiziere verwundet, die *Steregustschi* selbst erhielt ein Leck und die Maschine fiel aus. Angesichts des sich sammelnden japanischen Geschwaders wurden die eigenen Kräfte gezwungen, abzulaufen und konnten der *Steregustschi* keine Hilfe erweisen. Japanische Zerstörer näherten sich  und nahmen sie in Schlepp. Es war keiner da, der Widerstand leisten konnte…«

Japanischen Berichten zufolge soll dieses Ereignis folgendermaßen abgelaufen sein. Zwei Flottillen ihrer Torpedoboote drangen bis Port Arthur vor. Eine davon fand in der Nacht keinen Gegner, lief ab und wartete den Tagesanbruch ab. Die andere legte, unter gegnerischem Feuer, viele Minen auf der Reede. Gegen 5 Uhr morgens erkannten die japanischen Torpedoboote 6 russische Torpedoboote, die nach Laotie Shan liefen, und griffen sie an. Es begann ein Gefecht, in dessen Verlauf einige japanische Boote so nah herankamen, daß sie mit den Bordwänden zusammenstießen und im Nahkampf miteinander kämpften! Was die Versenkung eines japanischen Bootes betrifft, so sagen sie, daß die andere Torpedobootsflottille zwei russische Torpedoboote bemerkte, die offenbar zu den 6 russischen Booten gehörten, die von der zweiten Flottille bekämpft worden waren, sie diese beiden Boote angegriffen habe, wobei ein russisches Torpedoboot abgelaufen sei und das andere – die *Steregustschi* – schwer beschädigt wurde und von den Japanern in Schlepp genommen worden sei; kurz danach wäre dieses Boot unter der japanischen Flagge gesunken, die von einem japanischen Matrosen in der Hitze des Gefechts am Mast der *Steregustschi* gehißt worden war. Dies wäre auch die Ursache dafür, so sagen die Japaner, daß die Russen meldeten, sie hätten ein japanisches Torpedoboot in diesem Gefecht versenkt…

Der Untergang des Torpedobootes *Steregustschi* traf die russischen Menschen ins Herz, niemand blieb gleichgültig.

Einige Zeit nach dem Gefecht erhielt der Statthalter des Kursker Gouvernements ein Telegramm von Seiner Majestät dem Kaiser, das folgenden Inhalt hatte: »Ich habe erfahren, daß der Vater des Kommandanten des Torpedobootes *Steregustschi,* des Leutnants Sergejew, gefährlich erkrankt sei, ich bitte Sie, ihn zu benachrichtigen und ihm in Meinem Namen das tiefste Mitgefühl auszusprechen. Sein Sohn ist gefallen, mit seinen Untergebenen, unerschrocken und bis zum Ende erfüllte er seine Pflicht. Nikolai.«

Das Geschwaderpanzerschiff *Navarin*

# *Erinnerung an Tsushima*

Vom 14.–15. Mai 1905 fand eine Seeschlacht zwischen der russischen und der japanischen Flotte statt, die in die Geschichte einging als die Seeschlacht bei Tsushima. Es geschah etwas Unvorstellbares. Die mächtigen Kriegsschiff-Geschwader, die Blüte und Stolz der russischen Streitkräfte und ein Bollwerk des Staates waren, erlitten eine unerwartete Niederlage, die Schmerz in den Herzen vieler Russen hervorrief. Der Ausgang dieser Schlacht bestimmte die Ergebnisse des russisch-japanischen Krieges. Was geschah eigentlich dort bei der fernen und rätselhaften Insel Tsushima?

Die ungünstige Lage, in der sich die Armee und Flotte im Fernen Osten befanden, erforderte eine Verstärkung der Flottenkräfte in diesem Raum auf Kosten der Baltischen Flotte. Im April 1904 hatte deshalb die Regierung beschlossen, ein vereinigtes Geschwader in das Kriegsgebiet zu entsenden, das die Bezeichnung 2. Pazifisches Geschwader erhielt.

Am 2. Oktober 1904 liefen aus Libau sieben Linienschiffe, ein Panzerkreuzer, fünf Kreuzer, sieben Torpedoboote und acht Transportschiffe aus. Sie bildeten den Grundbestand des Geschwaders, das von Konteradmiral S. P. Roshestwenski befehligt wurde. Zum Bestand des Geschwaders gehörten neben neuen Kampfschiffen auch alte Panzerschiffe und Kreuzer, die schon lange in der Flotte Dienst getan hatten. Zu den neueren Schiffen zählten die Linienschiffe: *Knjas Suworow, Imperator Alexander III., Borodino* und *Orjol.* Jedes dieser Schiffe hatte eine Bewaffnung von vier 305-mm- und zwölf 152-mm-Geschützen. Sie erreichten eine Geschwindigkeit von 17–18 Knoten. Ihre Erprobung war jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen, und eine unverantwortliche Überladung minderte ihre Standkraft.

Der berühmte Schiffbauingenieur A. N. Krylow bewertete diese Schiffe folgendermaßen: »Die auf eine besondere Assignation (90 Millionen) für die Flotte gebauten Panzerschiffe des Typs *Zesarewitsch* erwiesen sich: die *Zesarewitsch* als ein Typ und die anderen fünf – *Alexander III., Suworow, Borodino, Orjol* und *Slawa* – auch wieder als ein Typ… Die Schiffe, die vor dem Typ *Zesarewitsch* gebaut wurden, stellten lediglich eine gewöhnliche Nachahmung der englischen Panzerschiffe mit einer Verspätung von 6 bis 7 Jahren da. Die *Zesarewitsch* wurde auf einer französischen Werft in Toulon nach dem Entwurf dieser Werft gebaut, die anderen fünf sollten ein ›modernisierter Typ‹ der Zesarewitsch nach einem Entwurf der Admiralitätswerft sein.

Schon diese kurze Übersicht zeigt, daß bei der Schaffung einer Flotte bereits von den Überlegungen her die Tätigkeit des Generaladmirals Alexei in charakteristischer Weise ein planloses Ausgeben staatlicher Gelder war, das die völlige Unzulänglichkeit der eigentlichen Organisation und des Führungssystems der Flotte und der Marine-Administration unterstrich.«

Diese Schiffsarmada sollte nun unter ausgesprochen schwierigen Bedingungen, ohne Möglichkeiten für Instandsetzungen und zur Ergänzung ihrer Vorräte zu haben, den 220-tägigen Marsch über eine Länge von 18 000 Seemeilen durchführen. Der Marsch selbst wäre schon eine Heldentat gewesen. Kein Geschwader der Welt hatte bisher einen ähnlichen Marsch durchgeführt.

In Tanger teilte sich das Geschwader in zwei Staffeln. Die neuen Linienschiffe konnten wegen ihres großen Tiefgangs den Suez-Kanal nicht nutzen. Deshalb liefen fünf Linienschiffe, drei Kreuzer und fünf Transportschiffe um Afrika herum. Die zweite Staffel unter dem Befehl des Konteradmirals D. G. Fölkersam lief durch das Mittelmeer zum Suez-Kanal.

Am 27. Dezember traf die Staffel von Roshestwenski in einer Bucht der Insel Nossi-Be (bei Madagaskar) ein. Hier erfolgte die Vereinigung der beiden Staffeln. Infolge der Lageveränderungen auf dem fernöstlichen Kriegsschauplatz, wo inzwischen Port Arthur gefallen war, verlängerte sich der Aufenthalt bei der Insel. Durch den Fall von Port Arthur hatte auch das 1. Pazifische Geschwader praktisch aufgehört zu existieren. Außerdem hatte die russische Armee bei Mukden (Shenyang) eine schwere Niederlage erlitten. Die Weiterfahrt des Geschwaders war unzweckmäßig, aber die russische Regierung gab trotzdem die Anweisung, den Marsch fortzusetzen. Sie setzte ihre Hoffnungen auf das Geschwader von Roshestwenski. Sie formierte eiligst ein neues Pazifisches Geschwader unter dem Befehl von Konteradmiral N. I. Nebogatow. Es sollte das Geschwader von Konteradmiral Roshestwenski verstärken. Das Zusammentreffen der Geschwader erfolgte am 26. April 1905 an den Küsten Indochinas.

Roshestwenski, der während der Überfahrt zum Vizeadmiral ernannt worden war, entschloß sich, den kürzesten Weg nach Wladiwostok zu nehmen – und der führte durch die Koreastraße.

Am Morgen des 14. Mai 1905 zwängten sich die Schiffe in die enge Tsushimastraße. Roshestwenski konnte nicht ahnen, daß schon bald der Name »Tsushima« um die ganze Welt eilen und Tausende Mütter und Frauen in Trauer versetzen würde.

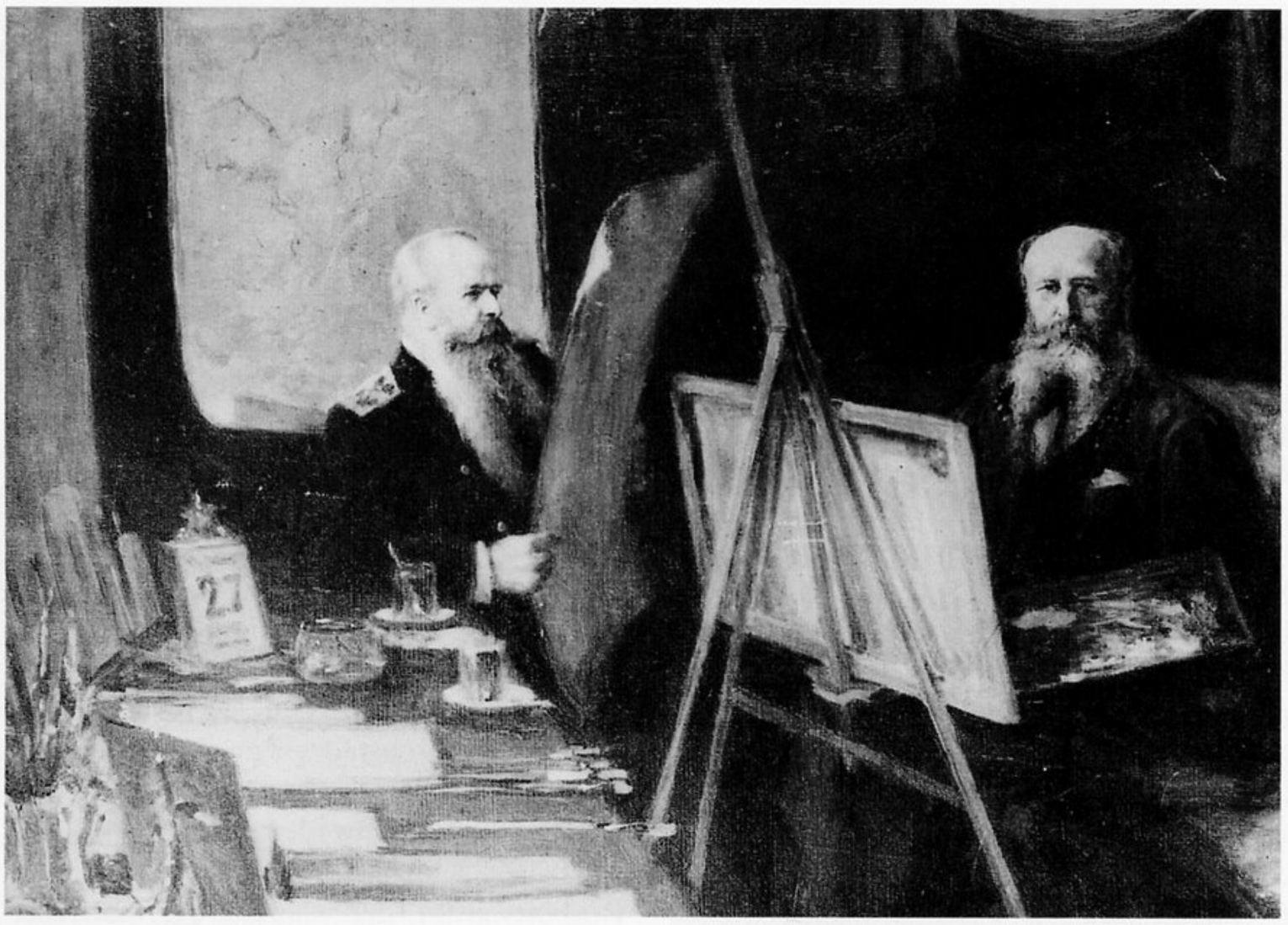
Die Ereignisse überschlugen sich jetzt.

4.20 Uhr. Das 2. Geschwader läuft mit abgeblendeten Lichtern in die Koreastraße ein, achteraus laufen mit gesetzten Positionslichtern die Lazarettschiffe *Orjol* und *Kostroma,* es wurde einer der japanischen Hilfskreuzer – die *Shinano-Maru* gesichtet… Von diesem Augenblick an erhielt die japanische Führung ohne Unterbrechung Angaben über den Bestand, die Gefechtsordnung, den Kurs und die Geschwindigkeit des russischen Geschwaders.

9.40 Uhr. An Backbord querab des Geschwaders wurden bis zu 6 japanische Kreuzer auf Parallelkurs laufend ausgemacht.

11.10 Uhr. Angesichts der Annäherung der japanischen Kreuzer bis auf eine Distanz von 39 Kabellängen gab das Linienschiff *Orjol* aus seinem Sechs-Duim-Geschütz einen Schuß auf den Kreuzer *Kasagi* ab.

13.40 Uhr. In drei Strich voraus vom 2. Geschwader Sichtung der Hauptkräfte der japanischen Flotte, die von Backbord mit kreuzendem Kurs anlaufen und aus zwei Linienschiffs-Abteilungen bestehen. Die 1. Abteilung – mit den Linienschiffen *Mikasa* (Flaggschiff des Admirals Togo), *Fuji, Schikischima* und *Asahi* sowie die Panzerkreuzer *Nischin* und *Kasuga.* Die 2. Abteilung – mit



Makarow und Werestschagin an Bord des Linienschiffes *Petropawlowks*

den Panzerkreuzern *Izumo* (Flaggschiff des Vizeadmirals Kamimury), *Asama, Tokiwa, Azuma, Yakumo* und *Iwate.*

13.49 Uhr. Beginn des Gefechtes.

14.00 Uhr. Kaperung der beiden russischen Lazarettschiffe, die am Schluß des 2. Geschwaders liefen. Damit war die Möglichkeit der Rettung von Besatzungen der im weiteren Gefechtsverlauf sinkenden Schiffe ausgeschlossen.

14.05 Uhr. Beide Gegner gehen auf Parallelkurse, dabei konzentrierten die Japaner ihr Feuer auf die russischen Flaggschiffe. Auf die *Knjas* schossen 4 japanische Linienschiffe. Auf die *Osljabja* schossen alle japanischen Panzerkreuzer.

In der Meldung des Leutnants N. Krshishanowski, der auf dem Linienschiff *Knjas Suworow* diente, auf dem sich auch der Stab von Vizeadmiral S. P. Roshestwenski befand, ist der Ablauf der Schlacht genau beschrieben worden.

»2 Uhr (14.00 Uhr) – die Distanz zur *Mikasa* 28 Kabellängen. Die *Mikasa* läuft merklich voraus. Splitter schlagen in die Brücke ein. Sie töteten auf der Stelle den Oberst Bersenjew, den Oberrudergänger Saisun und den Rudergänger. Rechts vom Ruder stand Leutnant Swerbejew, links vom Ruder stand ich. Die Speichen des Ruders sind voller Blut. Die ganze rechte Seite meiner Uniformjacke war mit Hirn bespritzt. Der Gestank ist furchtbar. Nach wenigen Minuten wurden wir durch Reserverudergänger abgelöst. Alle hielten die Köpfe jetzt hinter der Panzerung und warfen nur alle Minute einen Blick auf den Feind.

2.15 Uhr – wir drehten abermals auf Kurs 23 Grad Nordost. Die Entfernung zum Feind verringerte sich schnell… Die Geschosse des Feindes schlagen ununterbrochen ein. Eigene Schüsse sind nicht zu hören. Die Entfernungsmessung ist wegen des Rauchs und der Gase nicht möglich, rote zuckende Wände waren ringsum. An den Beibooten und um die Brücke begann es zu brennen. Der Kommandant fragte den Admiral, ob der Kurs gewechselt werden soll, weil der Feind sich eingeschossen hatte. Der Admiral hielt sich einige Zeit zurück und antwortete dann: ›Wasili Wasiljewitsch, beruhigen Sie sich.‹ Durch das Sprachrohr kam die Meldung, daß wir ein Unterwasserleck haben. Dann erst befahl der Admiral: ›Vier Strich nach Steuerbord.‹

2.20 Uhr – das ist der letzte Moment, den ich in mein Gefechtstagebuch eingetragen habe. Während der Wendung schlug von achtern ein Geschoß in die Brücke ein, riß oberhalb des Ganges ein Winkeleisen ab und verbrannte die Farbe. Innen ging ein Splitterhagel nieder. Der Admiral wurde am Kopf verletzt… Auf meine Hände und ins Gesicht fielen kleine Splitter.

2.40 Uhr – … von vorne schlug ein Geschoß direkt in die Brücke ein, der Admiral wurde zum zweiten Mal durch Splitter am Bein verwundet…«

Stark brennend, mit abgeschossenen Masten und einer beschädigten Ruderanlage, war das Linienschiff *Knjas Suworow* schon nicht mehr in der Lage, das Gefecht im Bestand des Geschwaders weiterzuführen. Die japanischen Geschosse setzten ihr Zerstörungswerk fort. »Über dem Niedergang zum Oberdeck detonierte eine Granate, und eine Gruppe der Besatzung, ungefähr 40 Mann, die sich zwischen den Kajüten und dem Niedergang aufgehalten hatten, fielen sofort um, fast ohne zu stöhnen.«

Zu der sterbenden, aber sich nicht ergebenden *Knjas Suworow* lief das Torpedoboot *Buiny.* Der verwundete Admiral Roshestwenski wurde auf das Deck des Torpedobootes gelegt.

»Im gleichen Augenblick wurde auf dem Torpedoboot das Signal gesetzt: ›Übergebe die Führung an Admiral Nebogatow!‹ An alle in der Nähe befindlichen Schiffe wurde signalisiert: ›Der Admiral ist verwundet, er befindet sich auf dem Torpedoboot.‹ «

Unglücklicherweise hatte Nebogatow dieses Signal nicht erhalten. Kehren wir jedoch wieder zum Ablauf der Schlacht zurück.

14.20 Uhr. Beginn des Gefechts der Hauptkräfte. Durch direkte Treffer wurde das Linienschiff *Osljabja* schwer beschädigt. Ungefähr eine halbe Stunde kämpfte die Besatzung des Schiffes mit dem Feuer und eindringendem Wasser, aber alle Anstrengungen blieben ergebnislos. Mit 12 Grad Schlagseite lief das Schiff aus der Formation und sank nach kurzer Zeit.

Nach dem Untergang der beiden Linienschiffe *Osljabja* und *Knjas Suworow* konzentrierte sich das Feuer der feindlichen Geschütze auf die Linienschiffe *Imperator Alexander III.* und *Borodino.* Ein plötzlich aufgekommener Nebel unterbrach jedoch für 35 Minuten das Gefecht. Die Matrosen nutzten diese unerwartete Gefechtspause zur Beseitigung erhaltener Beschädigungen. Von den Hauptkräften hatten sich die Transportschiffe *Anadyr, Rus, Irtysch, Kamtschatka, Koreja* und *Swir* getrennt. In Begleitung der Kreuzer *Wladimir Monomach, Oleg, Awrora, Dmitri Donskoi, Swetlana, Almas* und *Ural* versuchten sie, sich vom Gegner zu lösen. Es gelang ihnen jedoch nicht, dem Gefecht auszuweichen.

Jetzt griffen die Schiffsabteilungen der Japaner unter dem Befehl der Vizeadmirale Dewa und Uriu um 14.30 Uhr abermals die Reste des russischen Geschwaders an. Konteradmiral O. A. Enquist, der Befehlshaber der russischen Schiffsabteilung, befahl den Kreuzern *Oleg, Awrora, Dimitri Donskoi* und *Wladimir Monomach,* den Angreifern entgegenzulaufen. Es begann das Gefecht. In diesem Gefecht zeichnete sich die Besatzung des Kreuzers *Awrora* aus. Auf Befehl von Enquist nahmen die Kreuzer *Awrora, Shemtschuk* und *Oleg* Kurs auf Manila, wo sie bis Kriegsende interniert waren.

Um 16.05 Uhr wurde das Gefecht mit noch

größerer Anspannung fortgesetzt. Die Führerschiffe des russischen Geschwaders versuchten zuerst nach Osten und dann nach Süden auszuweichen.

Erst gegen 19.00 Uhr übernahm Konteradmiral Nebogatow den Befehl über das Geschwader. Er befahl auf seinem Flaggschiff *Imperator Nikolai I,* das Signal zu setzen: »Mir folgen!« Das russische Geschwader lief jedoch weiter der *Borodino* hinterher. Ungefähr um 19.10 Uhr, nachdem der Feind sein Feuer auf dieses Linienschiff konzentriert hatte, kenterte es nach schweren Beschädigungen und sank. Von der gesamten Besatzung konnte nur ein Matrose gerettet werden.

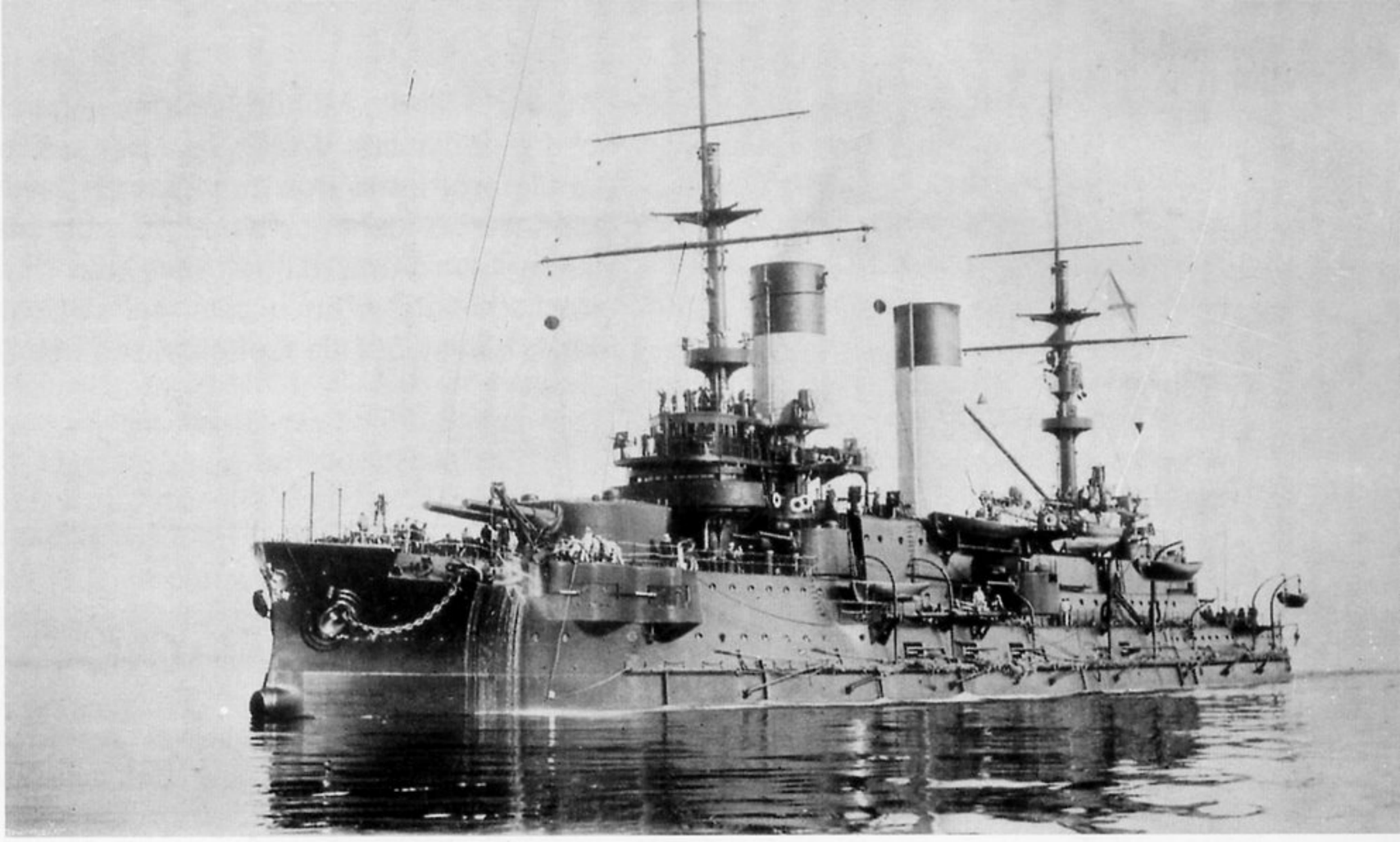
Gegen 20.00 Uhr überholte das Flaggschiff Nebogatows, das Linienschiff *Imperator Nikolai I.,* die Schiffe des Geschwaders und nahm seinen Platz als Führerschiff vor dem Linienschiff *Orjol* ein.

Die hereinbrechende Nacht unterbrach die Schlacht. Von den japanischen Torpedobooten wurde einige Male der Versuch unternommen, die russischen Schiffe mit Torpedos anzugreifen. Nach Torpedotreffern sank das Linienschiff *Navanrin.*

Am nächsten Tag wurde die Schlacht erbittert fortgesetzt. Wunder an Tapferkeit vollbrachten die Besatzungen des Torpedobootes *Besupretschny,* des Zerstörers *Gromki,* der Kreuzer *Dmitri Donskoi, Swetlana, Admiral Nachimow, Wladimir Monomach* und anderer Schiffe. Unter der wehenden Andreas-Flagge nahmen sie bis zur letzten Granate am Gefecht teil und kämpften bis zum letzten Mann.

Beim Durchbruch des Zerstörers *Gromki* nach Wladiwostok wurde durch eine japanische Granate die Flagge des Schiffes abgeschossen. Der Kommandant des Zerstörers – Kapitän 2. Ranges Kern – befahl einem Matrosen, die Flagge anzunageln. Als die *Gromki* ihre Granaten verschossen hatte und alle Geschütze außer Gefecht gesetzt worden waren, öffneten die Matrosen die Flutventile und versenkten das Schiff.

Auch die Besatzung des Küstenpanzerschiffs *Admiral Uschakow* handelte, ohne sich zu schonen. Am 14. Mai, während des Tagesgefechtes, erhielt das Schiff viele Beschädigungen und blieb hinter den Hauptkräften des Geschwaders zurück. Der Schiffskommandant – Kapitän 1. Ranges W. N. Miklucho-Maklai (ein Bruder des bekannten russischen Weltreisenden und ersten Erforschers von Neuguinea) – entschloß sich, selbständig nach Wladiwostok durchzubrechen. Am Morgen des 15. Mai beobachtete er zweimal japanische Schiffe und konnte ein Zusammentreffen mit ihnen vermeiden.



Das Geschwaderschiff *Orjol*

Gegen 15.30 Uhr erkannte er vor sich die Hauptkräfte des Feindes. Die *Admiral Uschakow* änderte ihren Kurs. Der japanische Admiral Togo, der mit einer leichten Beute rechnete, setzte die Panzerkreuzer *Iwate* und *Yakumo* unter dem Befehl des Konteradmirals Simamura zur Verfolgung des Küstenpanzerschiffs ein. Nachdem sich die Japaner dem russischen Schiff genähert hatten, setzten sie das Signal mit der Forderung zur Übergabe des Schiffes. Als Miklucho-Maklai die Meldung des Signalgasten über diese Forderung hörte, befahl er, das Feuer zu eröffnen. Vierzig Minuten dauerte das ungleiche Gefecht. Mehrere Granaten durchschlugen die Bordwand in der Wasserlinie, andere setzten die Geschütze außer Gefecht. Ununterbrochen drang das Wasser in das Schiff ein, und man konnte es nicht mehr aufhalten. Angesichts dessen, daß das Schiff nicht mehr zu retten war, befahl der Kommandant der Besatzung, das Schiff zu verlassen und die Flutventile zu öffnen.

Die Besatzung konnte die zerschossenen Rettungsboote nicht mehr benutzen und ergriff die mit Kork gefüllten Matratzen, Rettungsringe und ihre Schwimmwesten und sprang über Bord. Die *Admiral Uschakow* legte sich auf die Steuerbordseite und sank langsam in die Tiefe. Unter der stolz wehenden Andreas-Flagge stand der Kommandant, mit auf dem Rücken verschränkten Armen. Im Angesicht der am Leben gebliebenen Matrosen hatte er bis zuletzt seine Anweisungen erteilt. So starb ein wahrhaft russischer Offizier zusammen mit seinem Schiff, das er nicht dem Feind übergeben hatte.

Nicht bei allen reichte der Mut, das Gefecht bis zum Ende zu führen. So wurde gegen 11.00 Uhr auf dem Linienschiff *Imperator Nikolai I.* die Heckflagge sowie die Konteradmirals- und die Toppflaggen niedergeholt und das Signal zur Übergabe des Schiffes gesetzt. Danach setzten dieses Signal auch das Linienschiff *Orjol,* die Küstenpanzerschiffe *General-Admiral Apraksin* und *Admiral Senjawin.* Ungefähr um 17.00 Uhr strich der Zerstörer *Bedorby* die Flagge und ergab sich mit dem an Bord befindlichen Vizeadmiral Roshdestwenski und dessen Stab.

Nach dem Krieg, als man der Tapferkeit und dem Heldenmut der Marinesoldaten Tribut zollen wollte, war beschlossen worden, die Heldentat der Teilnehmer dieser Schlacht zu verewigen. Der Architekt M. Peretjatkowitsch schuf unter Mitwirkung der Kunstmaler W. Wasnezow und N. Bruni sowie des Bildhauers B. Mikeschin den Entwurf für eine bemerkenswerte Gedächtniskirche. Im Jahre 1911 wurde dieser Entwurf zur Wirklichkeit. Auf der Englischen Uferpromenade (heute – Uferpromenade der Flotte) in Sankt Petersburg reckte sich die Kuppel der Kathedrale Spa-na-Wodach in den Himmel. In der Kathedrale wurde eine Bronzetafel mit den Namen aller Seeleute angebracht, die im russisch-japanischen Krieg gefallen waren.

Diesem Denkmal des Ruhmes und der Tapferkeit der russischen Seeleute war jedoch kein langes Leben beschert. Im Jahre 1932 wurde es abgerissen. Man möchte hoffen, daß dieses Denkmal für die gefallenen Seeleute wieder errichtet wird – dies erfordert das Gedenken an Tsushima.

Oh, wenn all die Mühen, Sorgen, Ausgaben und die unendliche Vielzahl an Menschen, die in den Wüten des Krieges zugrunde gerichtet und vernichtet wurden, genützt worden wären zum Nutzen der friedlichen wissenschaftlichen Seefahrt! Dann wären nicht nur bereits die bis heute unbekannten Gebiete der bewohnten Welt entdeckt und mit den vereisten Ufern der bis heute unzugänglichen Pole vereinigt, es könnte auch sein, scheint es, daß durch den unermüdlichen Eifer der Menschen selbst die Geheimnisse des Meeresbodens entdeckt werden.

M. W. Lomonossow (1922)

# *Im Reich der Reisen und Entdeckungen*

## *Das Tor des russischen Staates*

Im Sommer 1584 begannen russische Seefahrer das Kap Pur-Hawolok zu besiedeln. Ihre bescheidenen Unterkünfte, die den eisigen und durchdringenden Nordwinden angepaßt waren, waren eng zusammengedrängt. Man sagt, daß man an den Eigenschaften der Gebäude auch die Eigenschaften ihrer Besitzer erkennen kann. Die harten Bedingungen des Nordens schufen bei den Menschen ein Gefühl der Zusammengehörigkeit, der Bereitschaft, auch die schwersten Belastungen zu ertragen.

Die ersten Ansiedler der zukünftigen Stadt Archangelsk waren Strelitzen, die aus Moskau und Cholmogor kamen und die sich durch ungewöhnliche Ausdauer und Tapferkeit auszeichneten. Sie befuhren auf ihren kleinen Ruder- und Segelbooten nicht nur die Küstengewässer, sondern liefen auch aufs offene Meer hinaus.

Die Besonderheiten dieser Region erforderten von ihren Besuchern eine besondere Bootsbaukunst. Ihre Boote mußten das Eis überwinden und dem Sturm des Eismeeres standhalten. Angefangen hatten die russischen Küstenbewohner mit dem Bau von Booten, die sie Osinowki nannten. Diese Osinowki hatten eine Länge von ca. 5 m und einen Tiefgang von ca. 30 cm. Sie boten Platz für einige Leute und 300 kg Last.

Als die Seefahrten in entferntere Gebiete durchgeführt wurden, änderten sich auch die Fahrzeuge. Die Osinowki-Boote wurden von den »Frühlingswellen Karbassen« abgelöst. Die Karbassen waren in ihren Maßen zweimal so groß wie die Osinowki und konnten die zehnfache Last befördern. Zur Fortbewegung konnten sie gesegelt und gerudert werden. Durch den Bau und die Nutzung hochseefähiger Schiffe – der Ladja – wurde den Küstenbewohnern des Nordens die Möglichkeit gegeben, einen weiteren Schritt voran zu schreiten bei der Nutzung und Erforschung des Reichtums und der Geheimnisse des Nordmeers. Die Ladja hatten bereits eine Länge von 30 m, und ihre Segelbestückung wurde an zwei oder drei Masten gesetzt. Diese Schiffe waren gut manövrierfähig und lagen gut in der See. Auf diesen Booten fürchteten sich die Russen nicht, zum Fischfang auf das eisige Meer zu fahren und Handel mit den Nachbarn zu treiben. Bereits im 15. Jahrhundert war der Weg um Skandinavien nach Westeuropa den Bewohnern des Nordens bekannt. Im Jahre 1496 erreichten auf vier Schiffen die Abgesandten des russischen Zaren Iwan III. die Hafenstadt Nidaros (Trondheim) und dann weiter auf »trockenem« Weg Dänemark, um die Interessen des Landes der Russen insgesamt zu vertreten. Der Chronist der russischen Flotte F. F. Weselago beschrieb dieses Ereignis folgendermaßen: »...Zu den Verhandlungen mit Dänemark wurde Grigori Istoma dorthin geschickt, der den Seeweg wählte. Nachdem sie mit vier großen Ladja aus Dwinsk (Sewerodwinsk) ausgelaufen waren, hielten sich unsere Seefahrer anfangs am rechten Ufer des Weißen Meeres, danach fuhren sie hinüber zur Terküste und fuhren an ihr entlang bis Swjatoi Nos. Danach hielten sie sich am Ufer des Festlandes, umrundeten Murmanski Nos sowie das Nordkap und liefen an der Westküste Norwegens entlang, bis sie in Drontheim (Trondheim) ankamen, von wo aus sie sich dann auf den Landweg nach Kopenhagen begaben.« In den Jahren 1500–1501 machten diesen Weg die russischen Gesandten Tretjak Dolmatow und Juri Manuilow Grek und nach diesem Dmitri Gerasimow – eine der gebildetsten russischen Persönlichkeiten seiner Zeit.

Es vergingen kaum drei Jahre, und schon war die neue Küste der erste Seehandelshafen des Landes. »Die aus Moskau an die Dwina entsandten Statthalter Pjotr Afanasjewitsch Nastschokin und Saleschanin Nikiforow Wolochow stellten Archangelsk als hölzerne Stadt in einem Jahr auf« als Grundlage für eine »Schiffsanlegestelle« an diesem Ort.

Das erste ausländische Schiff, das im Jahre 1553 hier anlegte, war ein englisches Kauf-

fahrteischiff. Sein Kapitän Chancellor reiste nach Moskau und erhielt dort vom russischen Zaren die Erlaubnis, über das Weiße Meer Handel zwischen England und Rußland zu betreiben.

Anfänglich war die Stadt eine kleine, in der Fläche rechteckige, hölzerne Festung mit Seitenlängen von 417 Sashen (889,7 m). Die Umgrenzung der Stadt-Festung bestand aus zwei Reihen Holzstämmen, zwischen denen Sand und Steine geschüttet und die von außen mit Lehm verschmiert waren. Es war ein interessantes Bauwerk, das von kundigen Fachleuten gebaut worden war und zu dessen Bau kein einziger Nagel und keine eiserne Klammer benutzt worden war, was die Verwunderung der Ausländer hervorrief.

Bis Anfang August 1613 hieß die Stadt Nowyje Cholmogory und danach – Archangelski Gorod. Ihren heutigen Namen erhielt die Stadt beim Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert.

Peter I. zeigte ein großes Interesse für Archangelsk. Bis in die Gegenwart haben sich bei der Bevölkerung Legenden über Bezeichnungen erhalten, die mit dem Namen des jungen Zaren und Gründers in Verbindung gebracht werden, der die Stadt-Festung 1693, 1694 und 1702 besucht hatte. Während seines ersten Besuches gründete Peter I. auf einer Insel im Delta der nördlichen Dwina die erste Staatswerft. Im Juni 1694 lief auf dieser Werft das erste Schiff – die *Swjatoi Pawel* – vom Stapel. Seine Stapelhölzer hatte der Zar selbst gefällt. Auf Bitten des Statthalters von Archangelsk – F. M. Apraksin – wurde die *Swjatoi Pawel* mit staatlicher Handelsware an Bord nach Holland entsandt.

Es gibt eine Legende, die besagt, daß anläßlich des Stapellaufes des ersten Schiffes Peter I. befahl, auf der Insel einen Ball zu geben. Damit der Schmutz die Gäste nicht störte, wurde der Boden mit Stroh bestreut. Aus den Worten »Soloma« (Stroh) und »Bal« (Ball) erhielt dann die Werft ihren Namen »Solombalski«-Werft. In der Übersetzung aus dem Karelischen bedeutet »Solenba« – schmale, sumpfige, schmutzige Insel. Auf dieser Solombalski-Werft wurden für die russische Kriegsflotte 152 Linienschiffe und 81 Fregatten gebaut. Viele dieser Schiffe, wie z. B. das Linienschiff *Orjol,* das sich in der Schlacht bei Navarino ausgezeichnet hatte, gingen zu Recht in die Geschichte des russischen Schiffbaus ein. Die Schiffe, die aus feinfaserigen, elastischen Weißmeerkiefern und festem Lärchenholz gebaut worden waren, zeichneten sich durch ein hervorragendes Seeverhalten aus. Diese Schiffe waren bis zu 15 Jahre ohne Instandsetzung im Einsatz, d. h., die aus dem Lärchenholz des Nordens gebauten Schiffe hatten eine doppelt so lange Nutzungszeit wie die aus Kiefernholz gebauten Schiffe.

Eine weitere, nicht weniger wichtige Entscheidung von Peter I., die für das Leben und die Verteidigung der Stadt Bedeutung hatte, war die im Herbst 1694 erfolgte Grundsteinlegung für die Nowodwinsker Festung. Der erste Entwurf für die Festung wurde vom Ingenieur Jagan Adler ausgearbeitet. Peter I. sah sich aufmerksam diesen Entwurf von Adler an und trug einige wesentliche Ergänzungen ein. Die detaillierte Ausarbeitung des Planes war erst im Herbst 1694 fertiggestellt, und auf den Fundamenten der zukünftigen Festung wuchs schon das erste Gras. Der Festungsbau erfolgte mit verhaltenem Tempo, und erst der Nordische Krieg von 1700 – 1721 beschleunigte die Arbeiten, da jetzt die dringende Notwendigkeit bestand, die Mündung der nördlichen Dwina gegen einen schwedischen Überfall zu sperren.

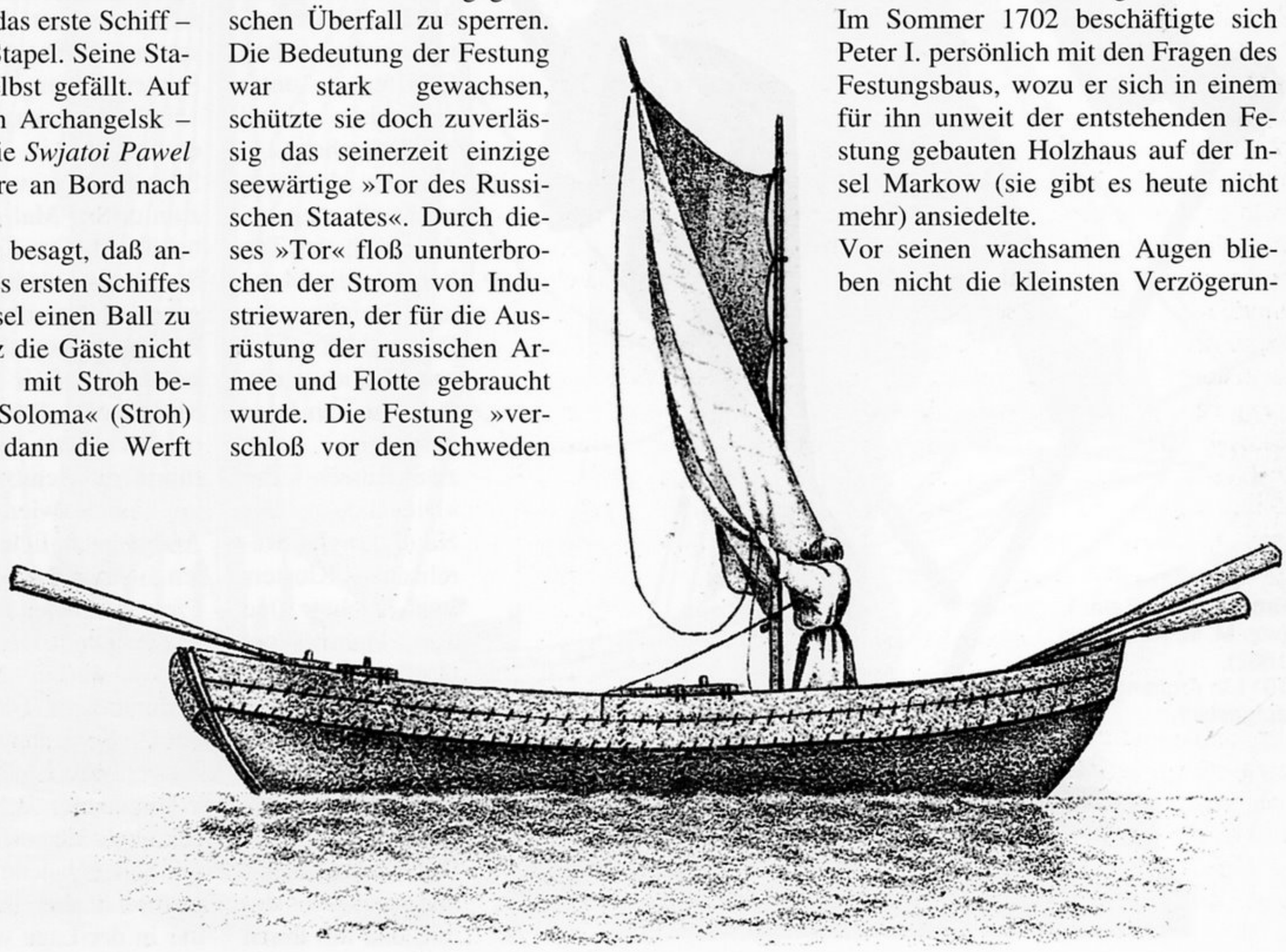
Die Bedeutung der Festung war stark gewachsen, schützte sie doch zuverlässig das seinerzeit einzige seewärtige »Tor des Russischen Staates«. Durch dieses »Tor« floß ununterbrochen der Strom von Industriewaren, der für die Ausrüstung der russischen Armee und Flotte gebraucht wurde. Die Festung »verschloß vor den Schweden die Mündung der nördlichen Dwina und die Zugänge nach Archangelsk«.

»...Die Feinde in der Dwina-Mündung nicht durchlassen und an der Stadt Archangelsk und ihre Umgebung keinerlei Zerstörungen zulassen« – forderte der russische Zar.

Im Jahre 1701 erhielten der Dwinsker Statthalter Fürst Prosorowski, der Erzbischof von Cholmogorsk und Afanasi Washenski den Befehl, auf der Insel Linski Priluk eine steinerne Festung zu errichten. Durch Erlaß des Zaren wurden erfahrene Maurer nach Archangelsk geschickt. Ungefähr 1800 Bauern bereiteten Tag und Nacht das Holz und die Steine vor. Die neue Befestigung wuchs schnell. »Bei der neuen Festung« – lesen wir bei F. F. Weselago – »war befohlen... vierhundert Leute mit Waffen und Vorräten zum Schutz des Schiffsfahrwassers in Bereitschaft zu halten, am Ufer der Dwina vier neue Batterien zu bauen und an geeigneten Orten auf den Inseln Beobachtungsposten aufzustellen. Außerdem begann man, die Mündung der Flüsse bei Pudosh und Murmansk zu sperren, bereitete sechs Brander zum Schutz der Ufer vor, zu dem suomischen Wehrdorf wurden ebenso wie an die norwegische Grenze 300 Mann Soldaten entsandt. Waffen, Pulver, Blei u.a., was mit ausländischen Schiffen zum Verkauf eingetroffen war, wurde mit Staatsmitteln gekauft.«

Im Sommer 1702 beschäftigte sich Peter I. persönlich mit den Fragen des Festungsbaus, wozu er sich in einem für ihn unweit der entstehenden Festung gebauten Holzhaus auf der Insel Markow (sie gibt es heute nicht mehr) ansiedelte.

Vor seinen wachsamen Augen blieben nicht die kleinsten Verzögerun-



Ein Osinowki-Boot

gen in der Materialzufuhr oder Fehler in der Arbeitsorganisation verborgen. Mit den Schuldigen führte er strenge Verhöre durch und belohnte weise diejenigen, die gewissenhaft seine Anweisungen ausführten. Im Jahre 1705 waren die wichtigsten Arbeiten beendet, und an der Mündung der nördlichen Dwina wuchs eine mächtige Befestigungsanlage mit 180 Geschützen, die fast bis 1862 bestand, als der Kriegshafen von Archangelsk geschlossen worden war.

Die Nowodwinsker Festung wurde Zeuge erstaunlicher Heldentaten, die russische Menschen in ihren Mauern vollbrachten. Eine davon ist die Heldentat des Lotsenkapitäns Iwan Pjabow und des Dolmetschers Dmitri Borisow. Im Sommer des Jahres 1701 liefen Schiffe unter englischer und holländischer Flagge in das Weiße Meer ein. Die Schiffe waren kundig gesteuert und nahmen Kurs auf den Handelshafen von Archangelsk. Jedoch waren die Laderäume dieser Schiffe nicht mit Handelsware gefüllt, und es führten sie auch keine friedlichen Absichten zum Hafen. Sogar die Flaggen entsprachen nicht der wahren Nationalität ihrer Besatzungen. Es waren schwedische Schiffe, die den Hafen einnehmen oder blockieren wollten, was sicher alle Seeverbindungen zwischen Rußland und Europa unterbrochen und Auswirkungen auf den Kriegsverlauf gehabt hätte.

Bronzestatue Peter I. (von M. M. Autokolski 1882). 1911 in Archangelsk aufgestellt

Der Überfall auf Archangelsk wurde besonders sorgfältig vorbereitet und streng geheimgehalten. Für den Überfall wurden zwei Pinaßschiffe und vier Galioten unter dem Befehl des Vizeadmirals Scheblat eingesetzt. Es war geplant, daß diese Schiffe aus Göteborg angeblich zum Walfang auslaufen sollten, zu den Küsten Grönlands. Später sollten sie ihren Kurs ändern und nach Archangelsk laufen. In der Stadt wurden die Absichten der Schweden erst zum Zeitpunkt des Einlaufens der Schiffe bekannt. »Am Abend des 24. Juni (1701) erschienen in der Dwinsker Bucht, heimlich wie Diebe, schwedische Feindesleute auf sieben Schiffen unter englischen und holländischen Flaggen, als wären sie Kaufleute.« Am nächsten Tag liefen in die Malaja Dwinka ein Pinaßschiff und zwei Galioten ein. Bei ihnen an Bord befanden sich zwei Russen – der »Dienende« des Nikolajewsko Karelischen Klosters Iwan Rjabow und der Dolmetscher Dmitri Borisow, der von den Schweden bei der Mudjugski Insel gefangengenommen worden war. Der Admiral Scheblat rechnete damit, daß mit deren Hilfe es den Schiffen seines Geschwaders gelingen würde, wohlbehalten die Untiefen zu umgehen und Gefahren zu vermeiden. Diese Erwartungen erfüllten sich jedoch nicht. Rjabow und Borisow wurden keine Verräter. Sie hatten sehr gut verstanden, daß ihnen der Tod drohte, deshalb hatten sie sich abgesprochen und setzten die Schiffe gegenüber den Festungsgeschützen auf eine Untiefe. Die schwedischen Schiffe waren damit manövrierunfähig und lagen im Feuerhagel der russischen Geschütze. Das Artillerieduell zwischen dem Geschwader und der Festung dauert 13 Stunden. Während des Gefechts wurden Rjabow und Borisow in ihrer Kammer eingeschlossen. Über die Rache der Schweden an diesen Helden, die sich selbst opferten, um ihre Heimatstadt zu retten, ist nur bekannt, daß »... Borisow und Rjabow, die in der Kajüte waren, zusammen erschossen wurden«.

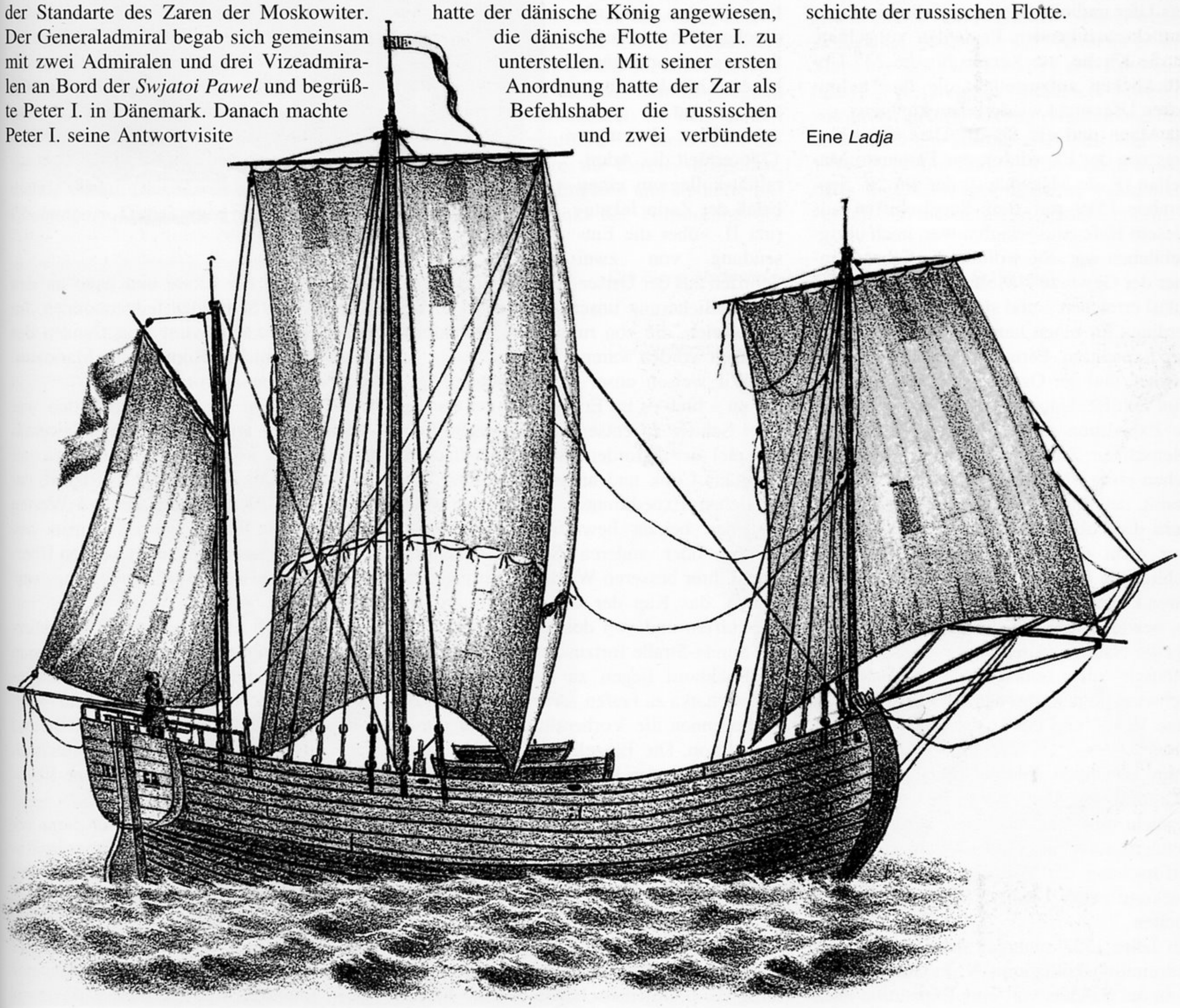
Die Schweden, die eiligst das Schiff verlassen wollten, schossen durch die verschlossene Tür. Borisow wurde getötet, Rjabow verwundet. Ungeachtet seiner schweren Verletzungen gelang es Rjabow, ans Ufer zu schwimmen und den Statthalter über alles zu berichten, was er und Borisow erlebt hatten. Der Statthalter glaubte nicht an den Bericht des Steuermanns, beschuldigte ihn des Verrats und sperrte ihn ins Gefängnis. Den Sieg über die Schweden schrieb er sich selbst zu. Die gesunkenen schwedischen Schiffe wurden später gehoben. Die Russen hatten 5 Flaggen, 13 Geschütze, 150 Kanonenkugeln und 50 Handgranaten erobert.

Iwan Rjabow wurde erst 1702, als Peter I. zum dritten Mal Archangelsk besuchte, rehabilitiert. Der Zar zeichnete den mutigen Steuermann dadurch aus, daß er seinen eigenen Kaftan überreichte und Rjabow auf Lebenszeit von allen Abgaben befreite.

Im Jahre 1710 erfolgte der erste große Marsch von Schiffen, die auf der Solombalsker Werft gebaut worden waren. Er führte die Schiffe aus dem Weißen Meer um Skandinavien herum in die Ostsee. Aus Archangelsk liefen am 19. Juli die Fregatten *Swjatoi Pawel, Swjatoi Ilja* und *Swjatoi Pjetr* aus. Die *Swjatoi Pawel* war jedoch gezwungen, nach kurzer Zeit zurückzukehren, da sie bei starkem Sturm einen Mast verloren hatte. Die Fregatte *Swjatoi Ilja* lief am 19. September und die Fregatte *Swjatoi Pjetr* wenig später in Kopenhagen ein. Während der Fahrt brachten sie eine mit Holz beladene schwedische Galiot und eine mit Salz beladene Galiot auf. In Europa sah man jetzt, daß die russischen Schiffe nicht nur in der Lage waren, große Seereisen zu

unternehmen, sondern auch kämpfen konnten. »Auch mehr Ruhm haben wir geerntet« – schrieb Dolgorukow an Apraksin – »dort, wo früher die russischen Fregatten nicht hinkamen, dort kämpften sie jetzt.«
Nach kurzer Zeit kam auch die Fregatte *Swjatoi Pawel* an, und alle drei Schiffe überwinterten in Dänemark. Mit Beginn der Fahrenszeit nahmen sie gemeinsam an den Fahrten der dänischen Flotte teil. Die dänische Flotte bestand vorwiegend aus Kauffahrteischiffen und flachbordigen Fregatten und wurde von Vizeadmiral Serestet befehligt. Peter I., der in Dänemark weilte, besichtigte am 10. August 1711 die Fregatte *Swjatoi Pawel.* Auf der Fregatte reiste er zu der bei der Insel Rügen liegenden dänischen Flotte von 17 Linienschiffen und 5 Fregatten, die von Generaladmiral Guldenlev befehligt wurde. Die gesamte dänische Flotte salutierte dem russischen Schiff mit der Standarte des Zaren der Moskowiter. Der Generaladmiral begab sich gemeinsam mit zwei Admiralen und drei Vizeadmiralen an Bord der *Swjatoi Pawel* und begrüßte Peter I. in Dänemark. Danach machte Peter I. seine Antwortvisite beim Befehlshaber der dänischen Flotte, der seine Flagge auf der *Elefant* gesetzt hatte. Als sich Peter I. der *Elefant* näherte, wurde auf dem dänischen Flaggschiff an der Stenge des Großmastes der Wimpel des Zaren gesetzt. Der Wimpel stand unterhalb der dänischen Flagge. In dem Augenblick, als der Herrscher das Oberdeck des Schiffes betrat, wurde »in Ehrerbietung für Seine Majestät« die Flagge und der Wimpel niedergeholt und sofort wieder gesetzt, wobei diesmal der Wimpel höher als die Staatsflagge stand. Das Gastmahl auf dem dänischen Schiff dauerte bis zum Abend, »bei den Toasten feuerten sie aus zehn Geschützen«.
Vier Tage lang liefen die russischen und dänischen Seeleute im Verband und führten gemeinsame Übungen durch. In Anerkennung seiner besonderen Verehrung für den russischen Zaren und Verbündeten hatte der dänische König angewiesen, die dänische Flotte Peter I. zu unterstellen. Mit seiner ersten Anordnung hatte der Zar als Befehlshaber die russischen und zwei verbündete Schiffe in See stechen lassen. Sie hatten die Aufgabe, Schiffe, die mit Lebensmitteln beladen waren, zu kapern, da Proviant für die Armee dringend notwendig war. Diese Aufgabe wurde von den Schiffen erfolgreich erfüllt. Sie kaperten fünf holländische Schiffe, die mit Getreide beladen waren. Alle Lebensmittel wurden der Armee übergeben, aber die Verluste der Holländer wurden auf Befehl des Zaren durch russisches Getreide, das in Amsterdam lagerte, ersetzt.
Am 4. September trafen die aus Archangelsk ausgelaufenen russischen Fregatten *Swjatoi Pjetr* und *Swjatoi Pawel* in Riga ein. Die Fregatte *Swjatoi Ilja* ging unterwegs verloren. Die Schiffe überwinterten in Riga und liefen im folgenden Jahr nach Reval (Tallinn). Diese Schiffe und viele andere, die in Archangelsk gebaut worden waren, schrieben viele Seiten der Geschichte der russischen Flotte.

Eine *Ladja*



# *Die nicht stattgefundene Expedition*

Der Admiral und Forschungsreisende I. F. Krusenstern

In den spanischen Hafen Sanlukar (Sanlukar de Barrameda) lief am 6. September 1522 ein stark angeschlagenes Schiff ein. An seiner Bordseite konnte man mit Mühe den Namen *Victory* entziffern. Abgebrochene Masten, abgenutzte und an vielen Stellen zerrissene Segel, von der See zerfressene und beschädigte Bordwände und Aufbauten boten einen bedrückenden Anblick. Auch die Besatzung sah nicht wie Sieger aus. Unrasiert, in zerrissener Kleidung, sahen sie eher wie Greise aus und nicht wie tollkühne Kerle, denen das Meer »zu Füßen liegt«.

Es gab an diesem Tag auch keine feierlichen Reden, keinen lauten Beifall. Die Bärtigen setzten sich in ihr Beiboot, ruderten ans Ufer und eilten, ohne auf die vor ihnen zurückschreckenden Passanten zu achten, in die Kirche, um Kerzen für die 235 Unglücklichen aufzustellen, die ihre heimischen Ufer nicht wiedersehen konnten.

30 Mann und ein Schiff. Dies war alles, was von der Expedition des Fernando Magellan (F. de Magalhäes), der am 20. September 1519 mit fünf Segelschiffen aus diesem Hafen ausgelaufen war, noch übriggeblieben war. Sie wollten die Schatzkammer der Gewürze – Mollukken Inseln (Maluku) erreichen – und sie erreichten sie. Allerdings für einen teuren Preis. Der Leiter der Expedition, Fernando Magellan, wurde getötet, und der Ozean verschlang vier der fünf Schiffe. Ungeachtet dessen gehört diese Expedition zu den großen Tagen der Menschheit: Zum ersten Mal machten Menschen eine Weltumsegelung und bewiesen damit, daß die Erde keine Scheibe ist, sondern die Form einer Kugel hat. Auch das war nicht das allerwichtigste: Die abgeschlossene Expedition, die F. Magellan als ihren Leiter weltweit berühmt gemacht hatte, bewies auch, daß die Menschen stärker als die Naturgewalten sein können, daß der Mensch mit seinen Kräften beliebige Schwierigkeiten überwinden kann, wenn er eine Vision und ein klares Ziel vor Augen hat.

Jahre vergingen, aber der Gedanke über die Durchführung ähnlicher Reisen beschäftigte nicht nur Schatzsucher und Abenteurer, sondern auch die Wissenschaftler, die die Erforschung der Weltmeere und die Entdeckung neuer Länder für das Wichtigste hielten.

Im Jahre 1733 schlugen der Präsident des Admiralitätskollegiums N. F. Golowin und Admiral Sanders vor, eine Expedition nach Kamtschatka zu organisieren und dabei auf dem Seewege Südamerika zu umrunden. Nach 32 Jahren plante man abermals, die Expedition nach Kamtschatka unter Leitung von P. K. Krenizyn und M. D. Lewaschew. Auch 1781 wurde diese Idee vom Vizepräsidenten des Admiralitätskollegiums I. G. Tschernyschew vorgetragen. Jedoch nicht eine der beabsichtigten Expeditionen wurde durchgeführt, sie mußten aus unvorhergesehenen Gründen abgesetzt werden.

Am 22. Dezember 1786 erhielt das Admiralitätskollegium einen Erlaß der Zarin Jekaterina II. »über die Entsendung von zwei Schiffen aus der Ostsee zum östlichen Ozean zur Sicherung unseres Rechtes auf die Ländereien, die von russischen Seefahrern entdeckt worden waren«.

»…Wir weisen unser Admiralitätskollegium an – hieß es im Erlaß – aus der Ostsee zwei Schiffe zu entsenden, die, nach dem Beispiel der Erfordernisse des englischen Kapitäns Cook und anderer Seefahrer bei ähnlichen Expeditionen, auszurüsten sind und den beiden bewaffneten seefähigen Sloops, oder anderen Schiffen entsprechend ihrer besseren Wahl, die Aufgabe zu stellen, das Kap der Guten Hoffnung zu umschiffen und von dort ihre Fahrt durch die Sunda-Straße fortzusetzen, dabei Japan an Backbord liegen zu lassen und nach Kamtschatka zu laufen…«

Es begannen die Vorbereitungen für diese Expedition. Die Einzelheiten darüber fand der Autor in der kleinen Broschüre »Das Vorhaben der Imperatorin Jekaterina II. für eine Weltumsegelung im Jahre 1786«, die 1840 in Sankt Petersburg erschienen war. Ihr Verfasser war L. I. Golenistschew-Kutusow, ein Verwandter des Feldmarschalls M. I. Kutusow (der Sohn eines Vetters des Vaters dieses großen Feldherrn). Dieser kleine historische Abriß erschien nicht zufällig: L. I. Golenistschew-Kotusow diente seit 1785 in der Flotte und hatte an den Kriegen mit Schweden teilgenommen. Im Jahre 1827 war er zum Vorsitzenden des wissenschaftlichen Komitees im Marineministerium ernannt worden.

Die Grundlage für diese Publikation war offensichtlich ein in der Zeitung »Sewernaja Ptschela« (Nordbiene) veröffentlichter Beitrag des Vizeadmirals P. I. Rikord, der sich an I. F. Krusenstern mit den Worten wendet: »Die Russen werden niemals vergessen, daß Ihnen Rußland die ersten Überlegungen für eine Weltumsegelung verdankt.«

»Diese Worte haben diejenigen sehr überrascht, denen bekannt war, daß man sich nicht nur Gedanken über eine Weltumsegelung gemacht hatte, sondern dafür auch schon einen Verband vorbereitet hatte und das zu einer Zeit, wo Iwan Fedorowitsch Krusenstern noch Kadett im Marine-Korps war.«

Wahrscheinlich wollte der Autor daran erinnern, daß einer der Organisatoren der Expedition sein Vater war, der erfahrene Seemann und Schriftsteller Iwan Logginowitsch Golenistschew-Kutusow. Dieser Mann absolvierte die Marine-Akademie und war 1765 als Ausbilder für Seemannschaft eingesetzt worden, um den Thronfol-

ger Pawel – den zukünftigen Zaren Pawel I. – in dieser Disziplin auszubilden. Seine großen Erfahrungen und gründlichen Kenntnisse im Marinewesen erlaubten es I. L. Golenistschew-Kutusow, verhältnismäßig hohe Dienstposten zu bekleiden. Im Verlaufe von vierzig Jahren kommandierte er das Marine-Kadetten-Korps und war danach zum Präsidenten des Admiralitäts-Kollegiums ernannt worden. Deshalb beschäftigte er sich nicht zufällig mit der Ausarbeitung der notwendigen Instruktionen »für die Ausbildung« der Expedition.

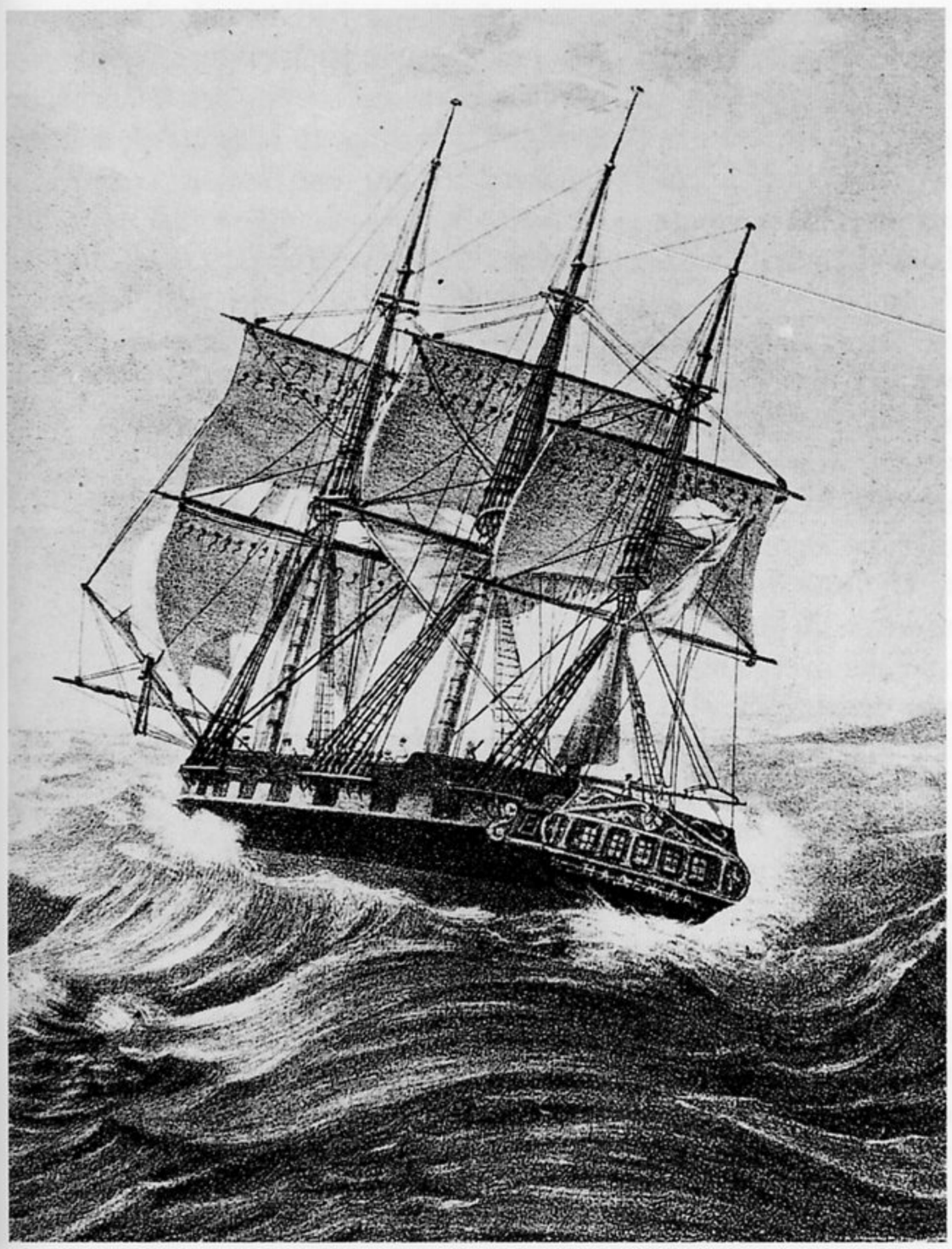
Wie es auch sei, die Arbeit von L. I. Golenistschew-Kutusow ist unzweifelhaft von Interesse, weil sie Auskunft gibt über eine, für die Geschichte der russischen Seekriegsflotte sehr wichtige Seite, zu der im weiteren noch einiges gesagt werden soll.

Nach Erhalt des allerhöchsten Erlasses, gab das Admiralitätskollegium die Anweisung, für diese Seereise Schiffe auszuwählen, die in ihren taktisch-technischen Daten nicht schlechter waren, als die der Schiffe des bekannten englischen Seefahrers James Cook. Nach sorgfältiger Auswahl legte man sich auf zwei verhältnismäßig stabile Schiffe fest, die auch entsprechend seetüchtig waren. Dies waren die *Solowki* und *Cholmogory*. Dazu kamen noch zwei etwas kleinere Schiffe – *Sokol* und *Turuchtan* und ein Transportschiff, das Material und Baustoffe zum Ochotsker Hafen bringen sollte. Leiter der Expedition sollte der Kapitän des größten Schiffes – G. I. Mulowski – sein.

Wer war der Leiter der ersten russischen Expedition, die rund um die Erde gehen sollte? Warum wurde gerade ihm diese Ehre und das große Vertrauen erwiesen? Hatte man doch zu dieser Zeit in der russischen Flotte, die sich in vielen Schlachten hervorragend geschlagen und ganze Flotten vernichtet hatte, nicht wenige talentierte Offiziere, die unter schwierigen Bedingungen Schiffe führen konnten und hervorragend das Marinewesen beherrschten.

Grigori Iwanowitsch Mulowski war ein ungewöhnlicher Mensch. Vor allem liebte er das Meer und den Seedienst. Schon als Seekadett erbat er die Teilnahme an einer Fahrt nach England. Gierig nahm er alles auf, was ihm das Leben schenkte, besonders Bücher und die Natur. Besonders wichtig waren für ihn die Seefahrten, die er als Fähnrich und dann als Leutnant begann und als Kapitänleutnant in den Jahren 1772–1782 durchführte. In dieser Zeit befuhr er alle Meere, die Europa umspülten, war mehrmals in England und studierte Italien. Zum Zeitpunkt der Formierung der Expedition besaß G. I. Mulowski eine umfassende Bildung. Er beherrschte vier Fremdsprachen, kannte ausgezeichnet die Seefahrt und genoß Autorität bei den Offizieren.

Die anderen Schiffskommandanten, die an der Expedition teilnehmen sollten, hatten ebenfalls ihre Erfahrungen gesammelt. Der Kommandant des Schiffes *Solowki* – Kapitän 2. Ranges Alexei Michailowitsch Kirejewski – nahm im Bestand des Geschwaders von Konteradmiral S. K. Greig 1773 am Marsch von Kronstadt zum Mittelmeer und an den Kampfhandlungen gegen die Türkei teil. Der Kapitänleutnant Joachi Jefim Karlowitsch von Siewers, der Kommandant der *Soko*l, hatte seine Erfahrungen in der englischen Flotte gesammelt, hatte Reisen nach Ostindien gemacht und war an langen Seeaufenthalt gewöhnt. Die *Turuchtan* führte als Kommandant der Kapitänleutnant Graf Dmitri Sergejewitsch Trubezjkoi. Auch er war Teilnehmer des Marsches des Geschwaders des Konteradmirals S. K. Greig ins Mittelmeer gewesen, war in der Schiffsführung erfahren und hatte schon viele Stürme erlebt. Er war von 1776–1779 drei Jahre in England gewesen, hatte dort seine militärischen Kenntnisse vertieft und die englische Sprache erlernt.



Die Sloop *Nadeshda* (Lithographie, Maler F. Schewale)

Der Weltumsegler J. F. Lisjanski

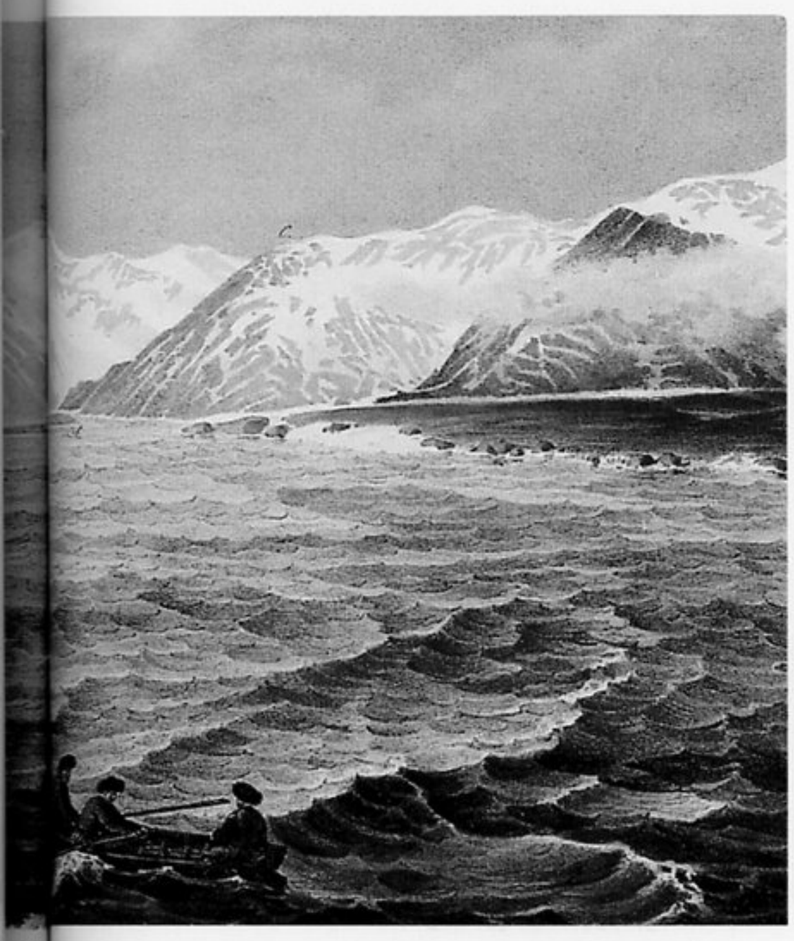
Auch die anderen Offiziere der Schiffe waren erfahrene Seeleute. Außerdem waren sie ausgebildet in der Beobachtung und Küstenbeschreibung sowie in der Anfertigung geographischer Karten.
Die ernsthafte Vorbereitung der Expedition wird auch durch folgende Tatsache bestätigt. Zur Durchführung von physikalischen- und meteorologischen Beobachtungen während der Expedition hatte das Admiralitäts-Kollegium den bekannten Forschungsreisenden Professor Georg Forster eingeladen, der auch Teilnehmer der Reise Cooks gewesen war. Für seine Reise von Wilna, wo sich der Professor aufhielt, nach Petersburg erhielt er als Reisekosten 5400 Rubel und dazu 3000 Rubel als Aufwandsentschädigung. Nach Abschluß der Expedition war für ihn eine Jahresrente von 1500 Rubel vorgesehen, die nach seinem Tode die Witwe erhalten sollte. Dies war zur damaligen Zeit nicht wenig Geld.
Ähnliche Einladungen erhielten auch der Doktor der Medizin und Chirurg Somering, der Astronom Belli – auch ein Teilnehmer der Reise von Cook – sowie vier Kunstmaler, die besonders »kunstvoll zeichneten«. An der Ausarbeitung der wissenschaftlichen Dokumentation nahm neben I. L. Golenistschew-Kutusow auch der hervorragende russische Naturforscher und Mitglied der Petersburger Akademie der Wissenschaften P. S. Pallas teil. Gleichzeitig bereitete er eine Expedition der Akademie der Wissenschaften vor, die er auch leitete. Das Ergebnis dieser Expedition von Pallas war das große Werk »Eine Reise durch die verschiedenen Provinzen des Russischen Staates«. Man setzte damals voraus, daß Pallas auch die Geschichte der Reise nach Kamtschatka schreiben würde.
Es ist erwähnenswert, daß auch die Akademie der Wissenschaften ein großes Interesse an der geplanten Expedition hatte. So wurden fünf Offiziere und einige Steuerleute zum Studium der Techniken zur genauesten astronomischen Beobachtung, zur richtigen Bedienung der Geräte und Organisation der wissenschaftlichen Arbeit, zur Akademie geschickt. Ihre wissenschaftliche Ausbildung für die Reise leitete der russische Astronom und Mitglied der Petersburger Akademie der Wissenschaften P. B. Inochodzew. Als erfahrener Wissenschaftler und Erforscher der Geschichte der Astronomie rechnete er damit, daß die Seeleute der Marine nicht wenige Entdeckungen machen würden. Darin wurde er durch deren Wünsche bestätigt. Voller Stolz berichtete er dem Leiter der Expedition, daß sich seine Schüler an der Akademie alle für eine solch große Reise erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten angeeignet hätten. Das Hauptziel der Expedition war die Festigung der russischen Position im Fernen Osten. »Zur Bestätigung des russischen Anspruchs auf alles, was bisher von russischen Seefahrern gemacht wurde oder zukünftig gemacht wird an großen Entdeckungen«, wurden Wappen gegossen, und »diese Wappen sind an großen Pfählen oder an den Felsen zu befestigen, wozu ein Hohlraum auszumeißeln ist«. Es wurden 200 gußeiserne Wappen hergestellt. Die Hälfte davon war ohne Beschriftung und Jahresangabe.
Auf Anordung der Zarin Jekaterina II. wurden in der Münze 1200 Medaillen zu Ehren dieses Ereignisses angefertigt: 110 goldene, 430 silberne und 660 bronzene.
Der Expedition war vorgeschrieben: »Alle kleinen und großen Inseln sind zu umlaufen und zu beschreiben… formell der Oberhoheit des Russischen Staates zuzuordnen, indem die Wappen aufzustellen oder zu befestigen sind und die Medaillen an einem vernünftigen Ort eingegraben werden.« Die Medaillen und die Wappen waren in den Alexandrowsker Werkstätten in Olonez gegossen worden.
Es schien so, als sei alles berücksichtigt worden: »Eine Seeverpflegung und besonders Lebensmittel, die vor Skorbut schützen und alle dazu erforderlichen Medikamente, Bekleidung für warmes und kaltes Klima… für den Tausch und Handel.«
Jekaterina II., die sehr gut verstanden hatte, wie schwer und verantwortungsvoll die bevorstehende Expedition war, hatte schon vor deren Beginn angeordnet, wie die besonderen zukünftigen Verdienste Mulowskis zu würdigen seien. In ihrem Erlaß hatte sie folgende Auszeichnungen für den tapferen Seefahrer vorgesehen: »…Wenn er die Kanarischen Inseln erreicht, bekommt er den Rang eines Brigadiers; beim Erreichen des Kaps der Guten Hoffnung kann er sich den Orden des Heiligen Wladimir 3. Klasse anlegen; wenn er Japan erreicht, dann erhält er bereits den Rang eines Generalmajors.« Große Erwartungen verband die russische Zarin mit dieser Expedition. Sie rechnete damit, daß deren erfolgreiche Durchführung einen Aufschwung in der Flotte auslöste, die immer mehr verfiel. Aber wieviel neue russische Bezeichnungen würden auf der Karte erscheinen!
Jedoch die Umstände erlaubten es nicht, die so sorgfältig vorbereitete Expedition durchzuführen. Es störte der zu erwartende Krieg mit Schweden. Am 28. Oktober 1787 kam von höchster Ebene der Befehl: »Die vorbereitete ferne Reise unter dem Kommando der Flotte, die Expedition des Kapitäns Mulowski, wird befohlen, wegen der gegenwärtigen Umstände abzusetzen und die Offiziere, Matrosen und anderen Leute, die für diese Expedition benannt worden waren, sind, ebenso wie die Schiffe und verschiedenen Vorräte, die dazu bereitgestellt waren, an den Teil der Flotte zu übergeben, der gemäß unseres Erlasses vom 20. diesen Monats an das Admiralitäts-Kollegium, ins Mittelmeer entsandt werden soll.«
Nach seiner Niederlage im Nordischen Krieg versuchte Schweden wiederholt, die baltischen Küsten von Rußland zurückzuerobern und seine Seeherrschaft auf der Ostsee wiederzuerlangen. Unter Ausnutzung dessen, daß die Hauptkräfte der russischen Armee im Süden konzentriert waren, erhob Schweden unbegründete Gebietsansprüche und überfiel, ohne eine Antwort der russischen Regierung abzuwarten, ohne Kriegserklärung am 21. Juni 1788 eine Zollstation bei der Festung Neuschlot und kaperte ein russisches Handelsschiff. Es begannen die Kriegshandlungen. Bereits am 26. Juni lief die russische Flotte unter dem Kommando von Admiral Greig aus, um die schwedische Flotte zu stellen. Eines der 17 Linienschiffe – *Msti Slawom* – kommandierte der Leiter der nicht stattgefundenen Expedition G. I. Musowki. Unter seinem Befehl diente, nach vorzeitiger Beendigung des Marine-Kadettenkorps, der spätere Leiter der Expedition und Weltumsegler I. F. Krusenstern. In der Schlacht bei Gogland, die am 6. Juli des gleichen Jahres stattfand und ca. fünf Stunden dauerte, erhielt Krusenstern seine Feuertaufe. An dieser Schlacht nahm auch J. F. Lisjanski auf der Fregatte *Podrashislaw* teil. Beide verdienten sich die Anerkennung ihrer Kom-

Matotschkins Schar auf Nowaja Semlja

mandanten für Mut und Tapferkeit. Krusenstern und Lisjanski rechneten beide damit, nach Beendigung des Krieges an der Expedition Mulowskis teilnehmen zu können. Aber das Schicksal entschied anders.

In der Schlacht bei der Insel Öland am 15. Juli 1789 wurde der Kapitän im Brigadiersrang Grigori Iwanowitsch Mulowski »von Admiral Tschitschagow bestimmt… zu Aufzeichnung der Bewegung beider Flotten«. Weiter berichtete der Kapitän Essen: »Schon bald wurde sein Fockmast abgeschossen, er ging raus, um sich die Sache anzusehen und stand in der Mitte des Schiffes auf der im Feuerlee liegenden Bordseite des Schiffes. Plötzlich kamen drei Kanonenkugeln geflogen, und eine davon durchschlug von oben das Beiboot… traf ihn an der Schulter… Er fiel hin… Danach befahl er… seiner Braut zu sagen, daß er sie bis zum Ende geliebt habe und die Gräfin Jekaterina Pawlowna Tschernyschewa seine Angehörigen in Kronstadt nicht verlassen soll.«

Der dreißigjährige Marine-Brigadier Grigori Iwanowitsch Mulowski hatte vieles nicht erreicht. Er konnte nicht mehr heiraten, er erreichte nicht den nächsten Dienstgrad – Vizeadmiral, aber er konnte seine Pflicht für das Vaterland bis zum Ende erfüllen. Mulowski starb wie ein Held, der seinen schönsten Traum nicht verwirklicht hatte – die Weltumsegelung. Sein Schüler Iwan Fedorowitsch Krusenstern schwor sich, dies zu tun. Er hielt sein Wort. Am 27. Juli 1803 liefen die Sloops *Nadeshda* und *Newa* unter dem Befehl von I. F. Krusenstern und J. F. Lisjanski hinaus auf See. Sie folgten dem Kurs Mulowskis.



# *Ihr Element ist der Ozean*

Um die Mitte des Jahres 1803 verbreitete sich in Kronstadt eine Nachricht, die nicht nur die Herzen der Veteranen der russischen Flotte, sondern auch der jungen Seeoffiziere, die gerade erst ihren Dienst begonnen hatten, höher schlagen ließ. Es wurde die erste Weltumsegelung in der Geschichte der russischen Seefahrt vorbereitet. Die Ehre, diese beispiellose Fahrt zu unternehmen, fiel auf die Sloops *Nadeshda* und *Newa* unter dem Befehl der jungen, aber erfahrenen Offiziere Iwan Krusenstern und Juri Lisjanski. Diese Namen und die der Schiffe waren ständig im Gespräch der Seeleute. Gerüchte über eine bevorstehende Expedition, die rund um den Erdball gehen soll, waren schon lange im Umlauf. Jetzt aber liefen die intensiven Vorbereitungen für diese Reise. Die Decks der Sloops wurden gescheuert. Die Laderäume füllten sich mit Proviant und anderen Vorräten, Fässern mit Trinkwasser, notwendigen Ausrüstungen. Höhere Dienstgrade besichtigten besonders nörgelig die Schiffe, prüften ihre Bereitschaft zum Auslaufen in See.

Endlich waren die Vorbereitungen abgeschlossen. Ein aufkommender Sturm verhinderte jedoch das Auslaufen. Kaum war er vorbei, setzten die Schiffe ihre Segel und liefen aus dem Kronstadter Hafen aus. Dies geschah am 7. August 1803.

Der ersten Weltumsegelung I. F. Krusensterns und J. F. Lisjanskis war eine fast zweihundertjährige Epoche geographischer Entdeckungen vorausgegangen. Die Seefahrt in den arktischen Gewässern hatte sich weiterentwickelt. An den Ufern der Flüsse Onega, nördliche Dwina und Petschora entstanden neue Schiffswerften. Man erforschte und nutzte das nördliche Eismeer. Erkundet wurden die fernen, an Bodenschätzen und Pelztieren reichen Gebiete Sibiriens. Zu den hervorragendsten Entdeckungen kann man die von Semen Deshnjow zählen. Eine Expedition unter seiner Leitung führte 1648 in die nordöstlichen Gebiete des Landes. Die Reise wurde unter äußerst schwierigen Bedingungen durchgeführt. Die mutigen Forschungsreisenden erreichten am 20. September 1648 den östlichsten Punkt Asiens und bewiesen damit, daß es möglich ist, mit Schiffen vom Nördlichen Eismeer zum Stillen Ozean zu gelangen. Bereits 80 Jahre vor W. I. Bering bewies somit Deshnjow, daß Asien und Amerika durch eine Meerenge getrennt sind.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts war die Erforschung der nördlichen und fernöstlichen Meere fortgesetzt worden. Der jakutische Kosake Alexei Filipow und seine Kameraden reisten auf einem Schiff von der Flußmündung der Ochota bis zur Motykleika Bucht und entdeckten mehrere Inseln. Den russischen Seefahrern ist auch die erste Erkundung Kamtschatkas und die Beschreibung der Kurilen-Inseln zu verdanken. Sie sammelten wertvolle Angaben über Tschukotsk, die Küstengebiete von Alaska und Japan. Dies geschah in den Jahren 1697–1699 während der Expedition von Wladimir Atlasow, der für seine wissenschaftlichen Leistungen den Rang eines Kosaken-Hetmans erhielt.

Das 18. Jahrhundert brachte weitere neue Erfolge der russischen Seefahrer bei der Erforschung und Nutzung der nördlichen Meere und des nordwestlichen Teils des Stillen Ozeans. Einen sehr großen Anteil an diesen wissenschaftlichen Leistungen hatten die Marineoffiziere, die Absolventen der Schule für mathematische und navigatorische Wissenschaften waren (die von Peter I. am 14. Januar 1701 gegründet worden war), bzw. die später ab 1715 die Marineakademie absolvierten, die auf der Basis der Navigationsschule in Sankt Petersburg entstanden war.

Durch die Arbeiten von D. L. Owzyn, A. I. Tschirikow, F. A. Minin, S. G. Malygin, S. I. Tschejuskin und vieler anderer verschwanden die »weißen Flecken« auf den Karten Rußlands. In den Jahren 1733–1743 war die Große Nordische Expedition (die zweite Kamtschatka-Expedition) vorbereitet und erfolgreich durchgeführt worden. Sie hatte die Erforschung des nördlichen Seeweges und der Küsten des nördlichen Eismeeres sowie Sibiriens und des Fernen Ostens zum Ziel gehabt. Die Idee zur Durchführung dieser Expedition hatte Peter I. Die Abteilungen der Marine und des Heeres wurden von Marineoffizieren geführt. W. I. Bering, A. I. Tschirikow, S. G. Malygin, S. I. Tscheljuskin und viele andere Teilnehmer der Expedition sammelten fast zehn Jahre lang Erkenntnisse über die Kultur, die Lebensumstände und die Sitten der Völker, die den Norden des Landes bewohnten, und erarbeiteten so eine genaue Karte der Küsten des Arktischen Ozeans.

In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann die Nutzung der Reichtümer an der Küste des Stillen Ozeans. Durch die Expeditionen von P. K. Krenizyn und M. D. Lewaschew, I. I. Billings und G. A. Sarytschew wurden neue Geheimnisse dieses

Gebietes gelüftet. Im Juli 1799 war für den Stillen Ozean die Russisch-Amerikanische Compagnie gegründet worden. Zu den vielfältigen Aufgaben, die sie übernommen hatte, gehörte auch die Entdeckung und Nutzung neuer Ländereien. Dazu war ihr angeraten, »sich mit der Einvernahme der von ihr entdeckten Ländereien in den russischen Machtbereich zu beschäftigen…wenn diese von keinem anderen Volk besetzt waren«. Um diese Aufgabe erfolgreich lösen zu können, brauchte die Compagnie dringlichst moderne Schiffe mit einer guten Bewaffnung und Ausrüstung. Aber solche Schiffe wurden nur in Sankt Petersburg und auf einigen Werften im europäischen Teil Rußlands gebaut. Außerdem benötigten die Bewohner an der Küste des Stillen Ozeans eine ununterbrochene Zufuhr von Waren, die man aus den zentralen Gebieten heranschaffen mußte. Das beste Transportmittel dafür waren Schiffe, und die lichteten im August 1803 ihre Anker in Kronstadt und warfen sie wieder im Stillen Ozean.

Die erste Expedition rund um die Erde wurde unter schwierigen Bedingungen durchgeführt und ging wohlbehalten im August 1806 zu Ende. In seinen Abschiedsworten an die Teilnehmer der Weltumsegelung stellte der erfahrene russische Seefahrer N. P. Rumjanzew dem Leiter der Expedition I. F. Krusenstern folgende Aufgabe: »…Man muß es sich zur Regel machen, daß man sich bemüht, die Weiten des unbekannten Meeres zu verstehen… der Sinn besteht darin, daß sich für den vaterländischen Handel ein neues Feld öffnet, es wird noch dadurch erweitert, daß damit Rußland unter Ihrer Leitung auch seinen Beitrag zur allgemeinen Bereicherung der menschlichen Erkenntnisse leisten könnte.«

Die Aufgabe wurde glänzend gelöst. Die Ergebnisse der Expedition übertrafen alle Erwartungen. Auf der Weltkarte erschienen neue Inseln, Meerengen, Landspitzen, Untiefen, von vielen Inseln wurden Lagekoordinaten berichtigt. In den Seekarten wurden Veränderungen eingetragen und viele unterschiedliche Entdeckungen zu Ende gebracht sowie die vielseitigsten wissenschaftlichen Forschungen durchgeführt. Die erste russische Weltumsegelung war der Anfang einer neuen Wissenschaft – der Ozeanographie.

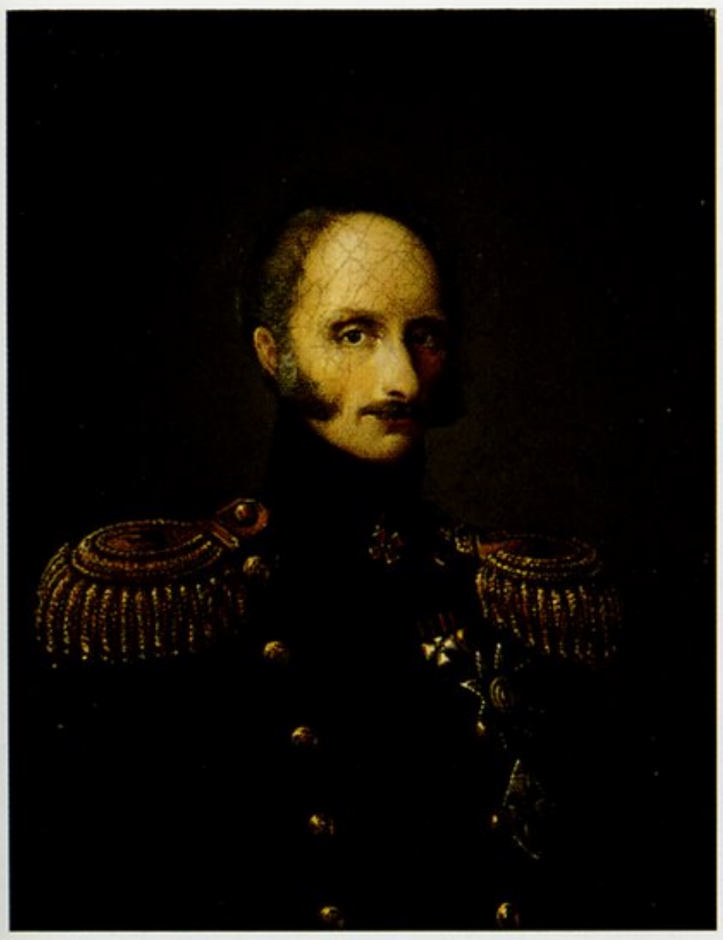
Die Teilnehmer der Expedition führten zum ersten Mal die ständige Beobachtung der Meeresströmungen sowie Temperatur- und Dichtemessungen des Wassers in Tiefen bis zu 400 m durch und beobachteten den Einfluß von Ebbe und Flut. Der später von Krusenstern zusammengestellte »Atlas der südlichen Meere« war lange Zeit eine Anleitung für die Seeleute aller Länder, die auf dem Stillen Ozean und in den südlichen Gewässern zur See fuhren. Diese Expedition eröffnete eine neue Epoche in der Entwicklung der russischen Seefahrt – nachdem die Sloops *Nadeshda* und *Newa* ihre Weltumsegelung beendet hatten, lief schon ein Jahr später die Sloop *Diana* unter dem Befehl von Golownin zur Weltreise aus.

Die Sloop *Diana* wurde im Sommer 1806 am Swir gebaut und war ursprünglich nicht für große Reisen, sondern für Transportaufgaben in der Ostsee vorgesehen. Die Wasserverdrängung des Schiffes betrug 300 Tonnen, die Länge war 25,8 m. Nach genauer Untersuchung stellte man fest, daß nach einer zusätzlichen Verstärkung der inneren Verbände und der Veränderung der Laderäume das Schiff in der Lage sein wird, die Schwierigkeiten einer mehrjährigen Weltumsegelung zu bestehen. Im Herbst und Winter 1806 und im ersten Halbjahr 1807 lag das Schiff in Sankt Petersburg, in der Ochta. Golowin setzte seine ganze Energie und all seine Kenntnisse ein, um das Schiff umzubauen. Mit großem Eifer arbeitete auch die Besatzung. Sie bestand aus 55 Matrosen, 7 Offizieren, 3 Seekadetten und einem Steuermannsschüler – die besten Leute, die aus einer großen Zahl Freiwilliger ausgesucht worden waren.

Dank der großen Anstrengungen der Besatzung konnte die *Diana* bereits am 7. Juli 1807 zur Kronstädter Reede auslaufen. Hier wurden die Vorräte an Schießpulver, Geschossen und die Frachten für die sibirische Kriegsflottille und für die russische Kolonie an Bord genommen. Nach der Abschiedszeremonie lichtete die Sloop *Diana* am 25. Juli die Anker. Es begann eine neue Weltumsegelung, die Rußland neuen Ruhm einbrachte.

Die Fahrt wurde unter äußerst schwierigen Bedingungen durchgeführt. Fast ununterbrochen begleiteten starke Stürme die Reise der Sloop. Einen dieser Sturmtage, der über die Sloop im Stolowy Saliw (Tafelbai) hereinbrach, beschrieb Golowin folgendermaßen: »Meine Worte reichen nicht aus, um das auszudrücken, was ich fühlte, als ich auf dieses gewaltige und furchtbare Naturschauspiel schaute; kaum hatte sein Vorbote – eine dichte Wolke – den Stolewaja Gora (Tafelberg) mit einer finsteren Wolkendecke überzogen, begann sie auch schon in den schroffen Berghängen herabzukriechen, verhüllte die benach-

Medaille »Für die Reise rund um die Erde« (1806)



Porträt des
Admirals F. W. Litke

Admiral
F. F. Bellingshausen

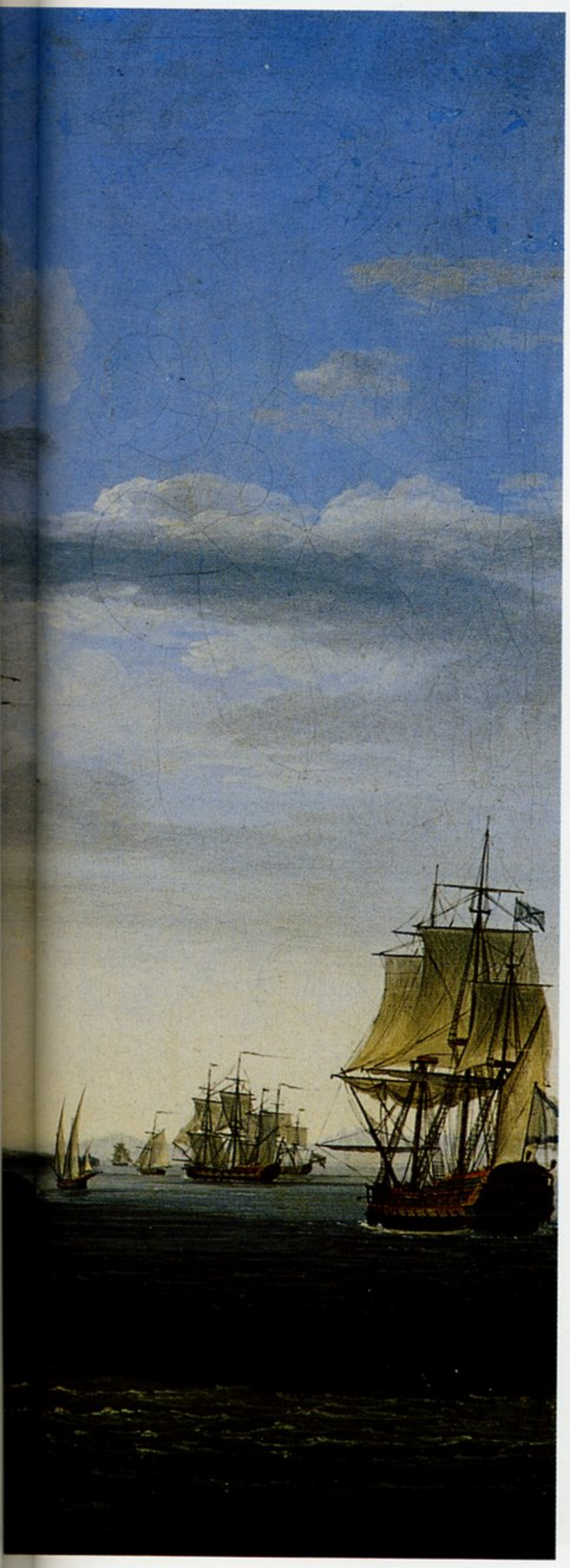
M. P. Lasarew
(Maler A. Tron)

Das Geschwader des Grafen Woinowitsch in der Bucht von Astrabad (Gouachemalerei)

Abbildung links:
Die Katastrophe des mit 74 Geschützen bewaffneten Linienschiffes *Ingermanland* vor der Küste von Norwegen am 30. August 1842 (Lithographie von Croweld)

Abbildung rechts:
Entwurf für das Bild »Das russische Geschwader in Toulon im Jahre 1893« (Maler N. J. Grishenko)

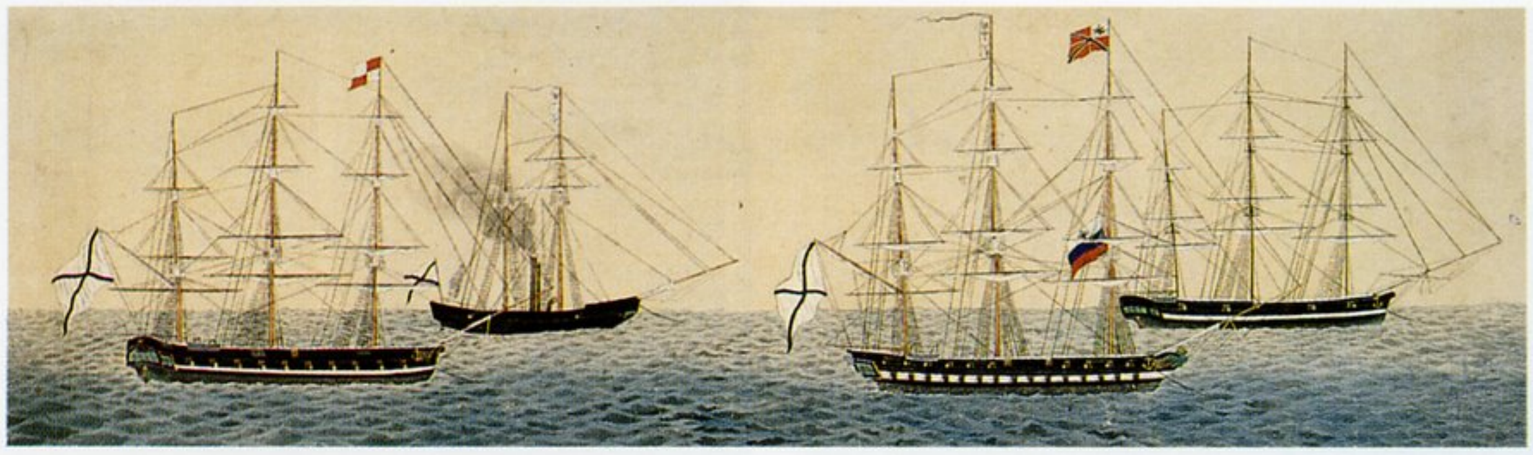
Abbildung unten:
Ein russisches Geschwader vor der Küste von Catania (Sizilien) 1778 (Maler F. Hackert)



Schiffe der russischen und französischen Flotte 1858 (Maler I. K. Aiwasowski)

Die Sloop *Diana* (Zeichnung von Woischwillo)

Die Reise der Fregatte *Diana* zu den Küsten Japans (Zeichnung von A. F. Moshaiski)



Die *Diana* im Sturm (Maler S. W. Pen)

Ein russisches Geschwader beim Flottenbesuch in England (Maler N. Kondi)

barten Berge und legte sich auf die Stadt (Kapstadt), dann kam auch schon ein fürchterlicher Windstoß herangerast, und es leuchtete ein heller Blitz auf; er erhellte die hereinbrechende Finsternis und gab dem erschreckten Betrachter die Möglichkeit, das kochende Meer und die heranrollenden Wellenberge zu erkennen. Auf den Schiffen, die in der Tafelbai lagen, brachen die Stengen, und einige trieben mit ihren Ankern über den Grund. Ein dichter grauer Staub, vermischt mit kleinen Steinchen, trieb durch die Straßen, schlug gegen die Scheiben und drang durch die Fenster in die Häuser, bedeckte alle Flächen, drang in die Schränke und Truhen. Einige Bäume, die mit ihren Wurzeln herausgerissen worden waren, wurden über den Erdboden geschoben, Hausdächer wurden abgedeckt, Zäune warf es durch die Luft wie Strohbündel, und sie stürzten auf die Menschen. Die Straßen und Plätze, die sonst voller Menschen waren, waren leergefegt. Das Geheule des Windes wurde übertönt von dem ununterbrochenen Getöse des Donners, der die Wände der Häuser erzittern ließ. Der Gesamteindruck dieser fürchterlichen und gleichzeitig überwältigenden Erscheinung hat sich für immer in mein Gedächtnis eingeprägt.«

Nicht nur Unwetter und Stürme, sondern auch viele andere Erschwernisse mußte die Besatzung der *Diana* überstehen. So den am Kap der Guten Hoffnung von den Engländern verhängten Arrest von einem Jahr und 25 Tagen, die japanische Gefangenschaft von 26 Monaten und 26 Tagen… Aber ungeachtet all dessen ging diese sieben Jahre dauernde Expedition erfolgreich zu Ende. Im Jahre 1817 unternahm Golowin, jetzt schon Mitglied des Staatlichen Admiralitäts-Departements (Marineamt) ehrenhalber, auf der Sloop *Kamtschatka* eine neue Weltreise. Die Sloop *Kamtschatka* war auf der Ochtawerft in Sankt Petersburg gebaut worden und hatte eine Wasserverdrängung von 900 Tonnen und lief 12 Knoten.

Zusammen mit W. M. Golowin durchliefen auf der Sloop *Kamtschatka* auch der spätere Erforscher der Küsten des Arktischen Ozeans – F. P. Wrangel sowie F. P. Litke – der spätere Regent der russischen Kolonie auf Alaska und Direktor der russisch-amerikanischen Compagnie, der auch eine genaue Beschreibung von Nowaja Semlja und der Murmanküste herausgegeben hatte, und F. F. Matjuschkin – der später die Bären-Inseln erforschte – die harte Schule der Weltumsegelung.

Mit dieser Reise beendete Golowin seine Seefahrtszeit. Danach machte er sich verdient im Kriegsschiffbau und beim Bau des Gebäudes der Admiralität. Im Jahre 1823 war er zum Generalintendanten der Flotte ernannt worden und hat der Flotte in dieser Dienststellung 26 Linienschiffe, 21 Fregatten, 10 Dampfer und 147 kleinere Schiffe übergeben.

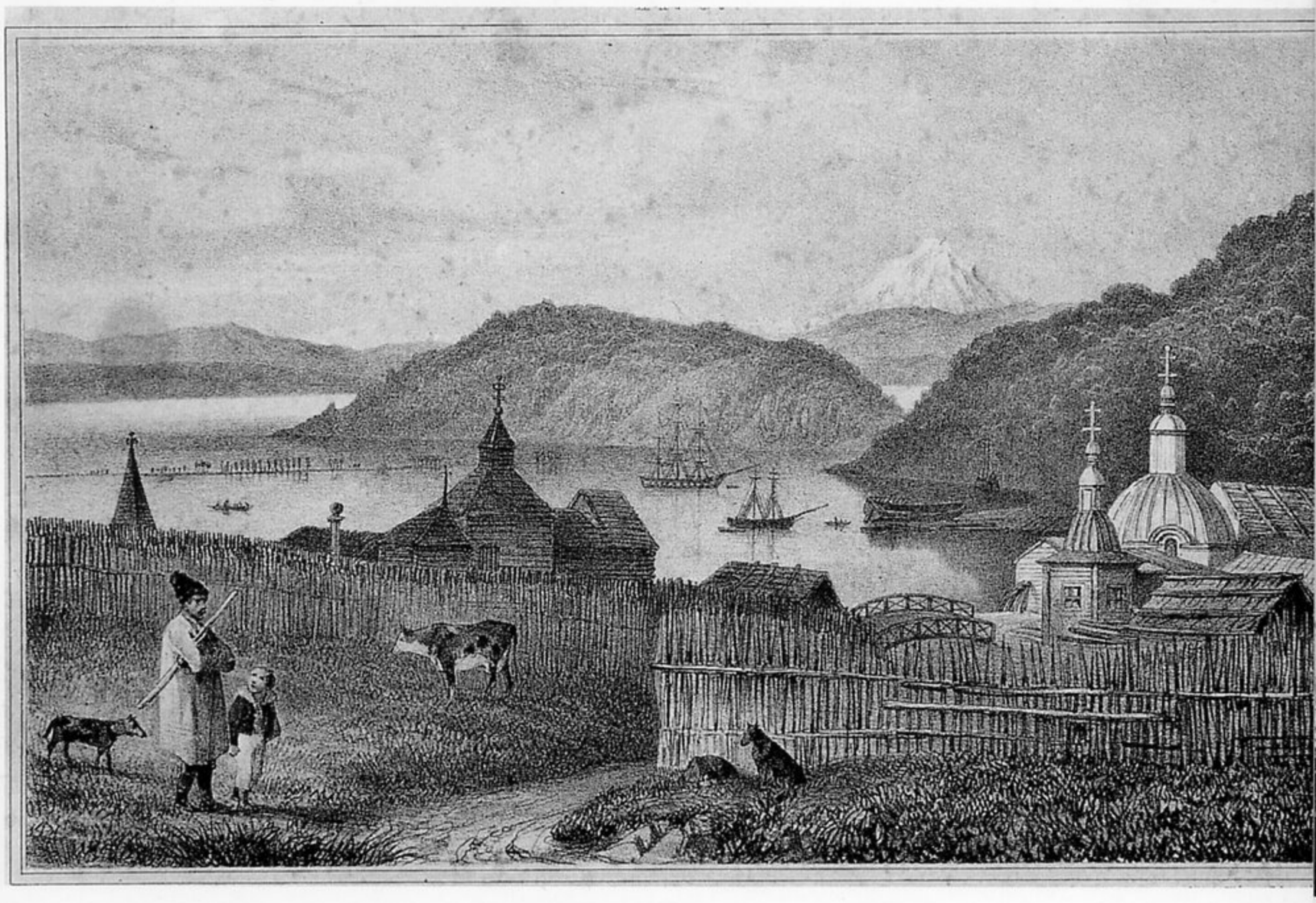
Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die russischen Schiffe auf allen Weltmeeren zu finden. Von 1803–1855 unternahmen die russischen Seeleute 41 Weltreisen von der Ostsee nach dem Fernen Osten. Nicht alle davon kann man als Erdumrundung ansehen, da einige Schiffe nur Kap Hoorn umrundeten und dann zurückkehrten.

Die gesamte Geschichte der Seefahrt ist gekennzeichnet durch den Kampf der Menschen gegen die Naturgewalten. Nicht immer haben dabei die Menschen gesiegt. Oft haben die Meere und Ozeane die Schiffe der mutigen Seefahrer verschlungen. So findet man allein in der »Chronik der Katastrophen und Brände auf Schiffen der russischen Flotte von ihrem Beginn bis zum Jahre 1854«, die von A. Sokolow zusammengestellt worden war, Angaben über 289 Schiffe, die verschollen, in Seenot oder in Brand geraten waren oder an den Felsen zerschlagen wurden.

So wie früher, wird auch heute noch in der Corporation of Lloyd's die Glocke geschlagen, wenn ein neues Drama auf See zu verkünden ist. In den Büchern dieser Corporation kommen immer wieder neue Schiffsnamen hinzu von Schiffen, die nie wieder ihre Heimathäfen erreichen werden. Trotzdem treten die Seefahrer, die oft auch Entdecker sind, mutig zum Kampf an mit dem Naturelement, das den Namen Ozean trägt. Die besten Denkmäler für die Seefahrer, die zu Rußlands Ansehen beigetragen haben, sind die vielen russischen Namen auf der Weltkarte. So tragen den Namen I. F. Krusenstern eine Meerenge, Buchten, Landspitzen, Berge, Unterwassergebirge im Stillen Ozean; den Namen F. P. Litke tragen Landspitzen im Ochotskischen Meer und in der Amur-Bucht, ein Kap in der Bering-Straße und eine Insel im Arktischen Ozean usw.

Als im Juli 1826 F. P. Litke zu seiner Weltumsegelung aufbrach, wandte er sich mit folgenden Worten an seine Besatzung: »Vergeßt nicht, daß wir in den Kampf gegen die Weltmeere ziehen, daß Rußland weit und für lange Zeit hinter uns zurückbleibt, daß wir auf der *Senjawin* mit unserer Flagge Ruhm, Ehre, Größe und Stolz der teuren Heimat verkörpern. Ich bin zuversichtlich, daß Sie die Ehre unserer Kriegsmarine hoch halten werden…«

Die Liebe zum Vaterland, zur See und zum Schiff waren stets der Leitstern für die russischen Entdecker. Das Werk und die Heldentaten der tapferen Seefahrer schufen Rußlands Ruhm.



Siedlung im »russischen« Amerika (Alaska)

# *Die Rätsel des »Terra Australis incognita«*

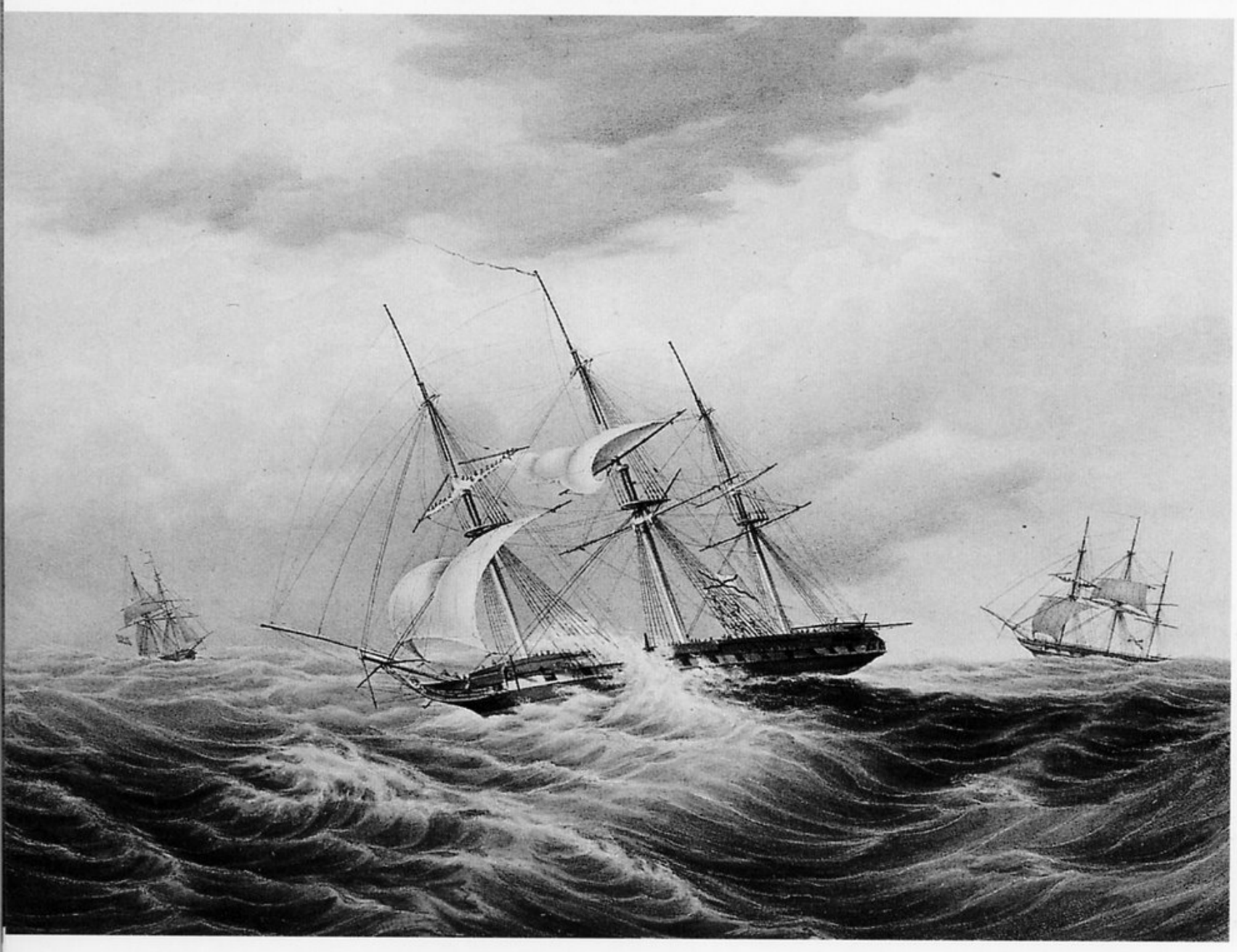
»Terra Australis incognita…« unbekanntes südliches Land…Von Generation zu Generation wurde die Legende über das rätselhafte ferne Land, das auf der südlichen Halbkugel der Erde liegen soll, weitergegeben. Viele kühne Forschungsreisende hatten auf eigene Gefahr versucht, dieses Land zu finden, das gespenstische Glück zu erhaschen. Die für lange und gefährliche Reisen im Eis ungeeigneten Schiffe zerschellten nicht selten und wurden zum Spielball des Ozeans, aber trotzdem wurde die Suche nach dem südlichen Erdteil fortgesetzt. Die Erfolglosigkeit rief ein noch heftigeres Interesse an dem geheimnisvollen Erdteil hervor, dessen Inneres, so sagte es die Legende, sollte voller unermeßlicher Reichtümer und die Ufer mit Edelsteinen bestreut sein. In Wahrheit wurde mit jeder Reise das geheimnisvolle Land immer unwahrscheinlicher. Selbst die mutigsten Seefahrer erreichten zu Beginn des 18. Jahrhunderts lediglich die Breite von 52 und 56 Grad Süd. Außer dem schweigenden Meer und den auf ihm gleitenden gewaltigen Eisbergen hatten sie nichts gesehen. Nach ihrer Niederlage gaben die einen ihr Vorhaben, auf diese Art reich zu werden, auf, die anderen verloren nicht die Hoffnung und versuchten es noch einmal nach einiger Zeit mit einer neuen Reise. Sie gingen von den Überlegungen aus, daß sich die Erde im Gleichgewicht befindet und deshalb dem Land auf der nördlichen Halbkugel ein seinen Ausmaßen angenäherter Erdteil im Süden gegenüberliegt.

Das geheimnisvolle Land regte die Phantasie an, brachte die Gemüter in Wallung, aber es wollte niemandem seine Geheimnisse verraten. Im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts stellte sich der berühmte englische Seefahrer James Cook das Ziel, koste es was es wolle, den rätselhaften Erdteil, sollte er existieren, zu finden oder zu beweisen, daß der »Terra Australis incognita« irgendein Phantasiegebilde ist. An der Entschlossenheit und der Beharrlichkeit Cooks gab es keine Zweifel. Er hatte bereits eine Weltumsegelung vollbracht, die ihm den Ruhm eines der erfolgreichsten und mutigsten Seefahrers eingebracht hatte. Dann kam plötzlich die überraschende Nachricht: Cook macht sich nochmals auf den Weg, um den rätselhaften Erdteil zu suchen.

Sowohl bei James Cook als auch bei denjenigen, die diese Expedition ausrüsteten, gab es Gründe für die Annahme, daß diese Fahrt endlich eine eindeutige Anwort auf die alle bewegende Frage gibt. Zu dieser Zeit zählte man die englischen Seefahrer zu den erfahrensten Entdeckern, und ihre Schiffe waren von stabiler Bauart. Deshalb legte man große Hoffnungen auf diese Expedition.

Ende November 1772 stachen vom Kap der Guten Hoffnung zwei Schiffe unter Segeln in See. Es waren dies die *Resolution* unter dem Befehl von Cook und die *Adventure,* die von Kapitän Furneaux befehligt wurde. Ihr Kurs führte in die antarktischen Gewässer. Auf der Karte erschien eine neuentdeckte Insel nach der anderen. Eine früher unbekannte Insel mit den Koordinaten 53°57'Süd und zwischen 38°13'West bis 35°34'West erhielt den Namen Südgeorgien. Danach erschienen vor den Augen der Seefahrer die Südsandwichinseln. Aber es war alles nicht das, was die Besatzungen der beiden Schiffe zu sehen erhofft hatten. Je weiter die Fahrt der beiden Schiffe *Adventure* und *Resolution* nach Süden ging, desto aufmerksamer beobachteten die Seeleute den Horizont. Jeder von ihnen wollte der erste sein, der das neue Land sah, denn den Glücklichen erwartete nicht nur der Ruhm, sondern auch eine reiche Belohnung.

Auf der geographischen Breite 59° 13'13"Süd und der Länge 27°45'West sah der mutige Seefahrer eine Landspitze. Cook nahm an, daß es sich hierbei um den südlichsten Teil eines bereits entdeckten Landes handeln würde. Er nannte dieses Kap Southern Thule (Thule war die alte Bezeichnung des nördlichsten Landes – Island). Einige Male versuchten es auch die Schiffe, sich noch mehr dem Südpol zu nähern, aber das Festeis versperrte ihnen den Weg. Damit sah Cook seine Mission als gescheitert an und beschloß, die Expedition zu beenden und die Heimreise anzutreten. Später hat dazu Cook in seinem Buch »Die Reise zum Südpol und um die Erde« folgendes geschrieben: »Ich bereiste die südliche Halbkugel auf hohen Breiten und verwarf die Existenz eines Erdteils.« Dies war der erste Fehler des Seefahrers. Seine Schlußfolgerungen wurden jedoch von vielen Wissenschaftlern und Forschern ohne Widerspruch entgegengenommen. Im Ergebnis dessen wurde in einer verhältnismäßig langen Zeit von anderen Seefahrern nicht der Versuch unternommen, eine neue



Die Fregatte *Kreiser* und die Sloop *Ladoga* auf der Fahrt von Port Jackson nach Neuseeland im Juni 1823

Reise in die Gebiete der südlichen Halbkugel zu starten, da ihre Absicht, das geheimnisvolle Land zu finden, keinerlei Unterstützung erfuhr. Zu groß war die Autorität Cooks in der Welt der Wissenschaften. Cook vertrat noch eine weitere falsche Annahme.

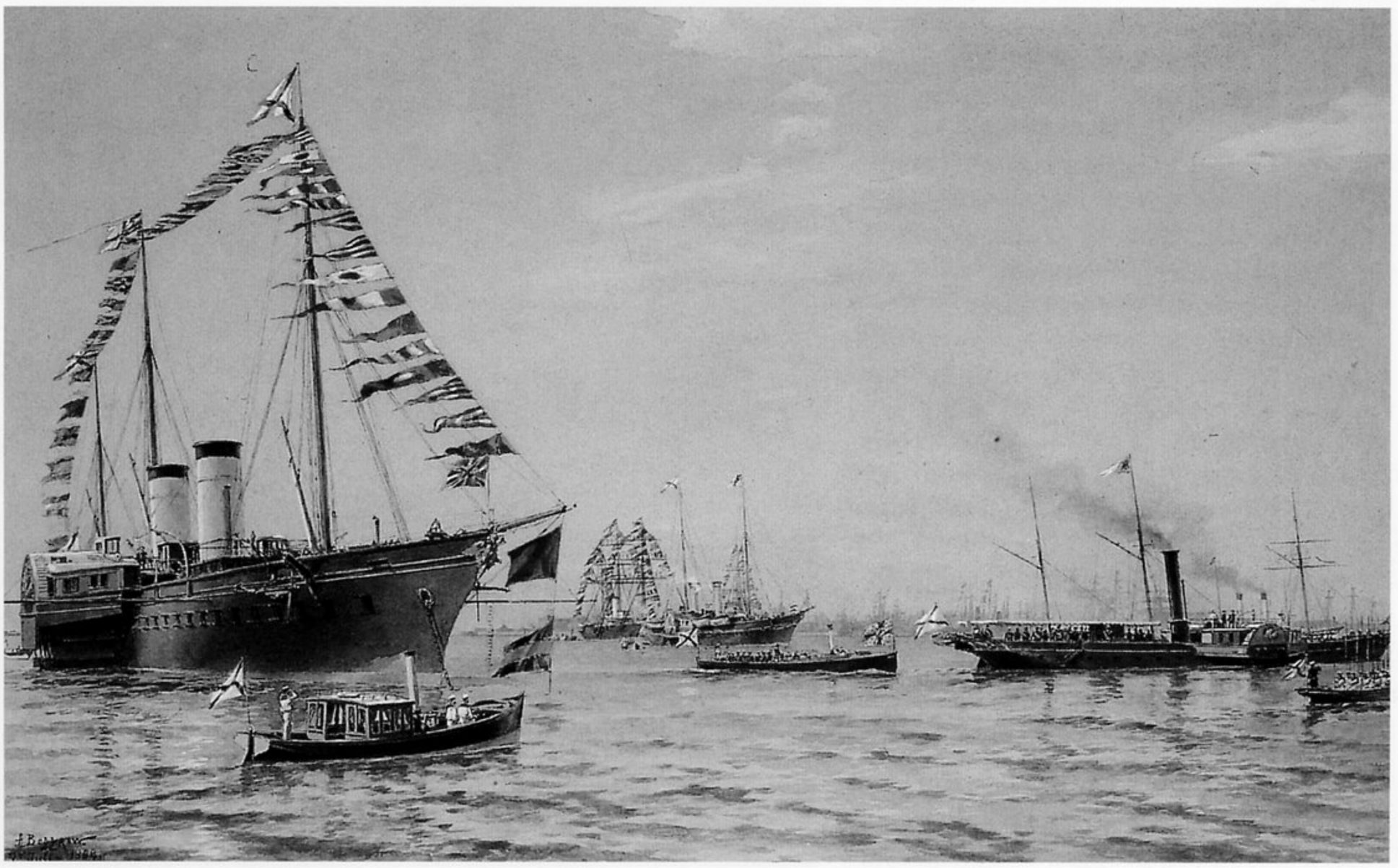
»…Ein großer Teil des südlichen Erdteils (wenn man annimmt, daß er existiert)« – schrieb Cook – »müßte in den Grenzen des Polargebietes über dem südlichen Polarkreis liegen, aber dort ist das Meer so dicht mit Eis bedeckt, daß ein Vordringen auf das Land unmöglich ist. Das Risiko, das mit der Schiffahrt in diesem unerforschten und mit Eis bedeckten Meeren bei der Suche des südlichen Erdteils verbunden ist, erreicht solch eine Größe, daß ich kühn sagen kann, daß kein einziger Mensch sich je entscheiden wird, weiter nach Süden vorzudringen, als es mir gelungen war. Das Land, das sich im Süden befinden sollte, wird niemals erforscht werden.«

Diese Aussage Cooks war ziemlich kategorisch. Die russischen Wissenschaftler und Seefahrer konnten sich damit nicht einverstanden erklären. Sie waren der Meinung, daß Cook bei weitem nicht alles tat, was er hätte tun können. Von 1003 Seetagen befanden sich die englischen Forscher lediglich 75 Tage über dem 60. Breitengrad, und die Forschungen im Eis wurden ganze 80 Tage lang durchgeführt. Nur sechsmal liefen die Schiffe der Expedition über den Polarkreis.

Ein russisches Geschwader vor der Küste Irlands. (Maler N. Kondi, Öl auf Leinwand)

Den russischen Wissenschaftlern und Seefahrern stand bevor, die Unvertretbarkeit der Aussagen und Ansichten von James Cook zu beweisen. Diese ehrenvolle Aufgabe sollte die Expedition von Bellingshausen und Lasarew erfüllen.

Es war fast ein halbes Jahrhundert seit dem Beginn der Expedition von James Cook vergangen, als wieder ein Versuch unternommen wurde, die Frage der »Terra Australis incognita« zu klären. Diesmal wagten es russische Seeleute. Die Expedition war auf Initiative führender Vertreter des russischen Marine-Offizierskorps – wie I. F. Krusenstern, G. A. Saritschew, O. J. Kotzebue u. a. – zustandegekommen. F. F. Bellingshausen sollte die Lage bereits entdeckter Inseln auf der südlichen Halbkugel präzisieren, sie genau beschreiben und dann weiter nach Süden laufen, um »seine Suche bis zu den entfernten Breiten fortzusetzen, die er noch erreichen kann; alle nur möglichen Bemühungen und Anstrengungen zu unternehmen, um so nahe wie möglich an den Pol heranzukommen, um das unbekannte Land zu suchen«. Da das Fahrtgebiet sich als äußerst schwierig darstellte, war es erforderlich, Schiffe einzusetzen, die geeignet waren, beliebigen Launen des Wetters zu widerstehen, leicht zu manövrieren und widerstandsfähig waren. Am ehesten entsprachen die Sloops *Wostok* und *Mirny* diesen Anforderungen. Die *Wostok* war 1818 auf der Ochtawerft in Sankt Petersburg gebaut worden. Sie war 39,5 m lang, ca. 10 m breit und hatte einen Tiefgang von 3,22 m. Bauherr der *Wostok* war der englische Schiffbauer Oberst W. F.

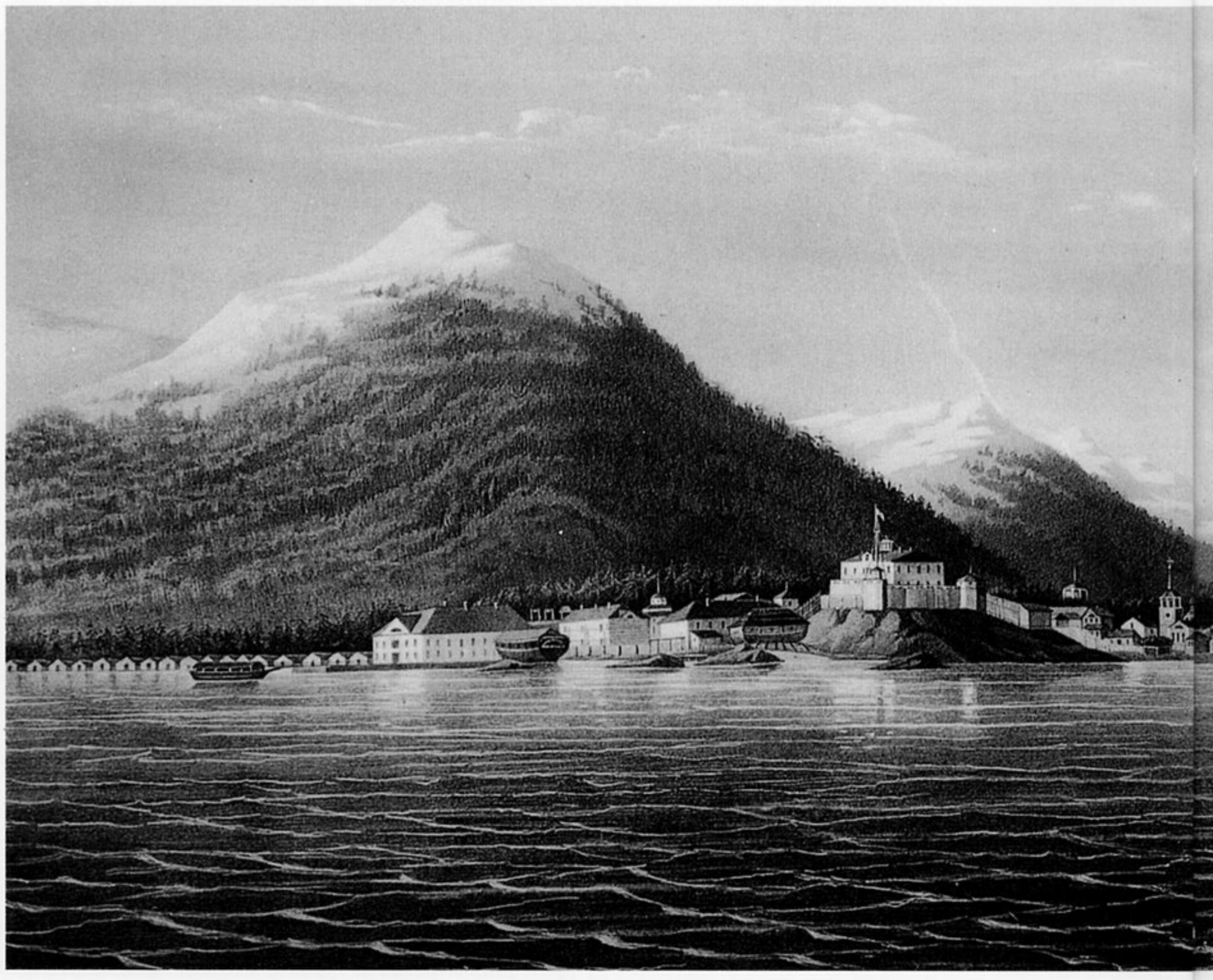


»Die Begrüßung der Gäste« (Maler A. Beggrow, 1888)

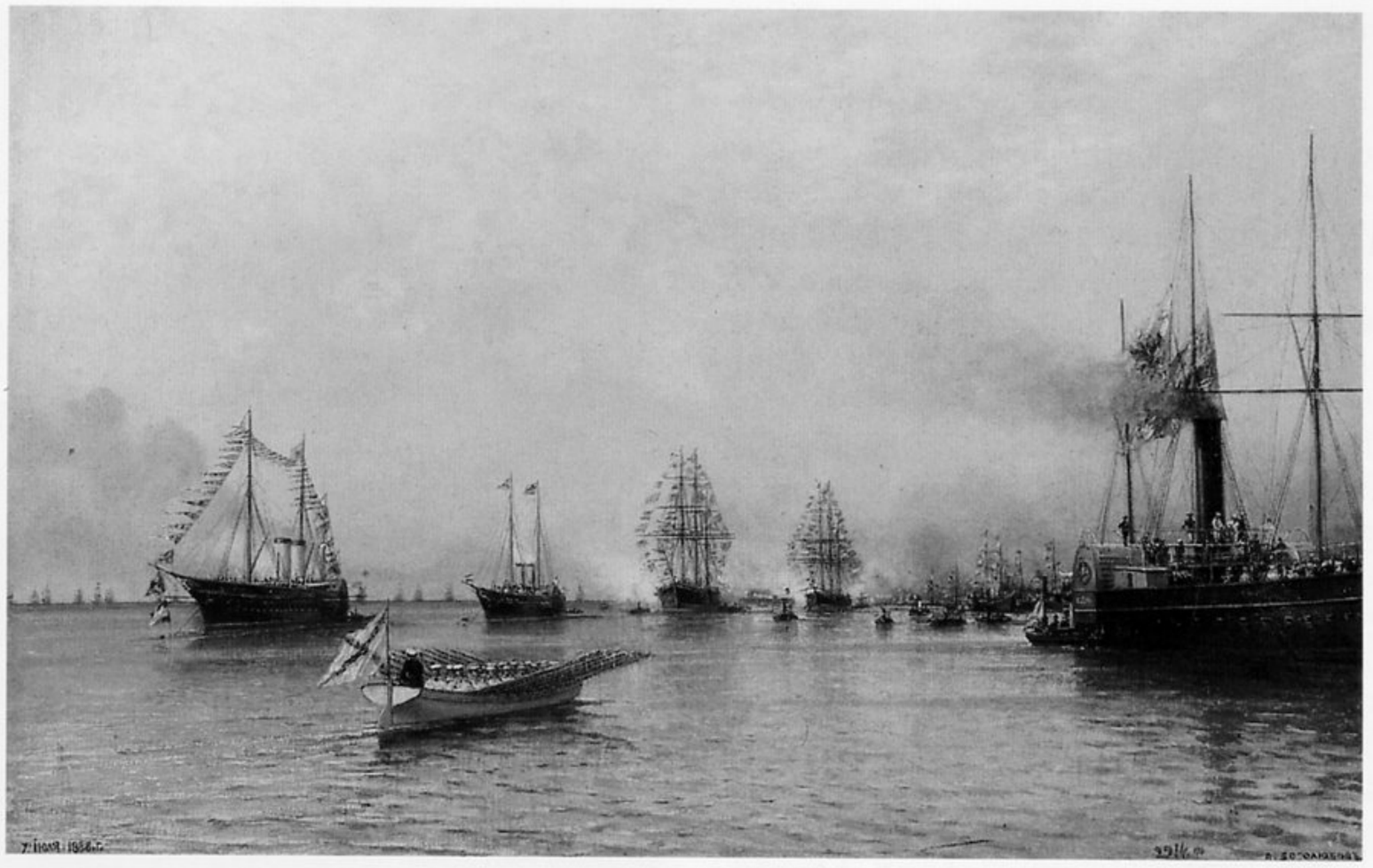
Stoke, der in russischen Diensten stand und der nicht besonders gewissenhaft seine Aufgabe erfüllt hatte: Das Mastwerk war höher als es hätte sein dürfen, und am Unterwasserschiffskörper fehlten die Eisverstärkungen, die dem Schiff bei Eisfahrt die erforderliche Festigkeit geben sollten. Die unvollendeten Arbeiten des englischen Schiffbauers mußten in kürzester Zeit von dem russischen Experten General I. A. Amosow, vom Korps der Schiffbauingenieure, fertiggestellt werden. In kurzer Zeit hatte Amosow die Verstärkungen angebracht und den Unterwasserkörper mit Kupferplatten beschlagen. Das Schiff war auslaufbereit. Die Sloop *Mirny* war 1818 in Lodeinoje Pole an der Swir von dem russischen Schiffbauer Kolodkin nach einem Entwurf des Schiffbaumeisters Kurepanow gebaut worden und hatte eine bedeutend bessere Seefähigkeit. Diese Sloop hatte etwas geringere Abmessungen: Die Länge betrug 36,5 m und die Breite war 9,1 m. Der Schiffskörper der *Mirny,* aus widerstandsfähigem Kiefernholz, erwies sich als ausreichend fest. Auf Anregung von M. P. Lasarew wurden auf der Sloop die Takelung gewechselt, zusätzliche Verstärkungen angebracht und die Beschläge verstärkt. Allerdings lief die *Mirny* nicht so schnell wie die *Wostok.* Vorauseilend kann man anmerken, daß während der gesamten Expedition die *Wostok* und die *Mirny* allen Bedrängnissen standhielten und sich nicht ein einziges Mal getrennt hatten, währenddessen die Schiffe Cooks sich verloren hatten und getrennt die Fahrt beendeten. Die russische Expedition wurde vom Kapitän 2. Ranges Faddei Faddejewitsch Bellingshausen geleitet, der zu Recht als einer der besten Seeleute der russischen Flotte galt. Er war ein kühner Forscher und talentierter Wissenschaftler. In den Jahren 1803–1806 hatte er an der ersten Weltumsegelung in der Expedition von I. F. Krusenstern teilgenommen. Die Reise war eine ausgezeichnete Schule für Bellingshausen gewesen. Die Erfahrungen während der Seefahrt und die umfangreichen Forschungsarbeiten zur Vervollständigung der Seekarten für die kaukasische Schwarzmeerküste waren sehr wertvoll für seine neue Expedition. Auch der Kommandant der *Mirny,* Leutnant Michail Petowitsch Lasarew, war ein gebildeter und erfahrener Offizier, er wurde später ein erfolgreicher Flottenführer.

Die Reise wurde unter äußerst schwierigen Bedingungen durchgeführt. Sie verlief zwischen Eisbergen und bei stürmischem Wetter. Es muß auch bemerkt werden, daß sich die Lebensbedingungen auf den Schiffen bedeutend von den heutigen unterschieden. In den Wohnräumen der Schiffsbesatzungen und in den Kajüten fiel die Temperatur nicht selten auf null Grad ab. Wieviel Kraft, Mut und Ausdauer war notwendig, um die Segel zu setzen oder zu reffen, bei den eisigen, scharfen Polarwinden. Die Menschen erwiesen sich aber stärker als die Naturgewalten. Sie beherrschten nicht nur ihre Schiffe, sondern führten astronomische Beobachtungen durch, registrierten die Gezeiten und den Zustand der Atmosphäre, machten Messungen der Meeresströmungen sowie der Temperatur und des Salzgehaltes des Meerwassers in verschiedenen Wassertiefen, beobachteten die Eisbewegungen und führten noch viele andere Forschungen durch.

Dank der hervorragenden Kenntnisse, die Bellingshausen und Lasarew im Marinewesen hatten, überstanden die *Wostok* und die *Mirny* erfolgreich alle Prüfungen. Die Schiffe waren 751 Tage auf See, davon liefen sie 527 Tage unter Segel und legten dabei 50 000 Seemeilen zurück. Im Unterschied zur Expedition von James Cook waren die russischen Schiffe 535 Tage auf der südlichen Halbkugel (davon an 122 Tagen südlich des 60. Breitengrades und an 100 Tagen im Eis). Die *Wostok* und die *Mirny* überquerten zwölfmal den südlichen Polarkreis. Die Hoffnungen der Seefahrer wurden durch die Ergebnisse der Reise bestätigt. Sie entdeckten in der Nähe von Südgeorgien die Annenkow-Insel und die Gruppe der Traverse-Inseln. Auf der Karte erschienen russische Namen, die zu Ehren der an der Expedition beteiligten Offiziere verliehen wurden: die Kaps Parjadin, Demidow und Kuprijanow, die Nowosilski Bucht, die Insel Torson (K. P. Torson wurde 1826 wegen seiner Teilnahme an der Bewegung der Dekabristen zu 20 Jahren Zwangsarbeit verurteilt, die er in den Nertschinsker Erzgruben verbüßte; nach der Verhaftung Torsons wurde die Insel umbenannt in Wisoki-Insel). Die größten Entdeckungen kamen jedoch später. Auf der Breite 60°39'Süd versperrte Packeis den Schiffen den Weg. Bellingshausen befahl, den Kurs der Schiffe nach Nordosten und dann nach Osten zu verändern, um eine Durchfahrt für die Schiffe zu finden. »Wir liefen in die Eisfelder ein… und konnten nur mit Mühe herauskommen… pausenlos ging es so, daß wir etwas vorankamen und dann wieder aufgehalten wurden bei der Überwindung des Eises« – schrieb Bellingshausen in seinem Rapport an den Minister – »bei alledem konnten wir einigen Stößen nicht ausweichen, von denen etliche Kupferplatten am Bug abgerissen wurden und an der Sloop *Mirny* der Vorsteven im Unterwasserteil zersplitterte.« Mit Mühe mußten jede Seemeile und jeder Meter überwunden werden. Gegen Mittag des 28. Januar entdeckten die Seeleute auf den Ko-



ordinaten 69°21'28" südlicher Breite und 2°14'50" westlicher Länge einen Streifen hohen Eises. Dies war die Küste des gesuchten rätselhaften südlichen Kontinents, des legendären »Terra Australis incognita«. Mehrere Male näherten sich die Schiffe dem Ufer. Ja, ein Irrtum war ausgeschlossen – dies war Antarktika. Der Aufenthalt in den südlichen Breiten dauerte noch bis Anfang März. Er war begleitet von den größten Schwierigkeiten und Gefahren für die hölzernen Segelschiffe. Nur der Mut der russischen Seeleute und ihr hoher Ausbildungsstand ermöglichten ihnen die Durchführung der wissenschaftlichen Forschungen. »Wohin heutzutage unsere Russen fahren« – schrieb M. P. Lasarew seinem Freund A. A. Schestakow. In diesen Worten lag der Stolz auf die russischen Seefahrer, die eine Entdeckung machten, die gleich ist der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus.



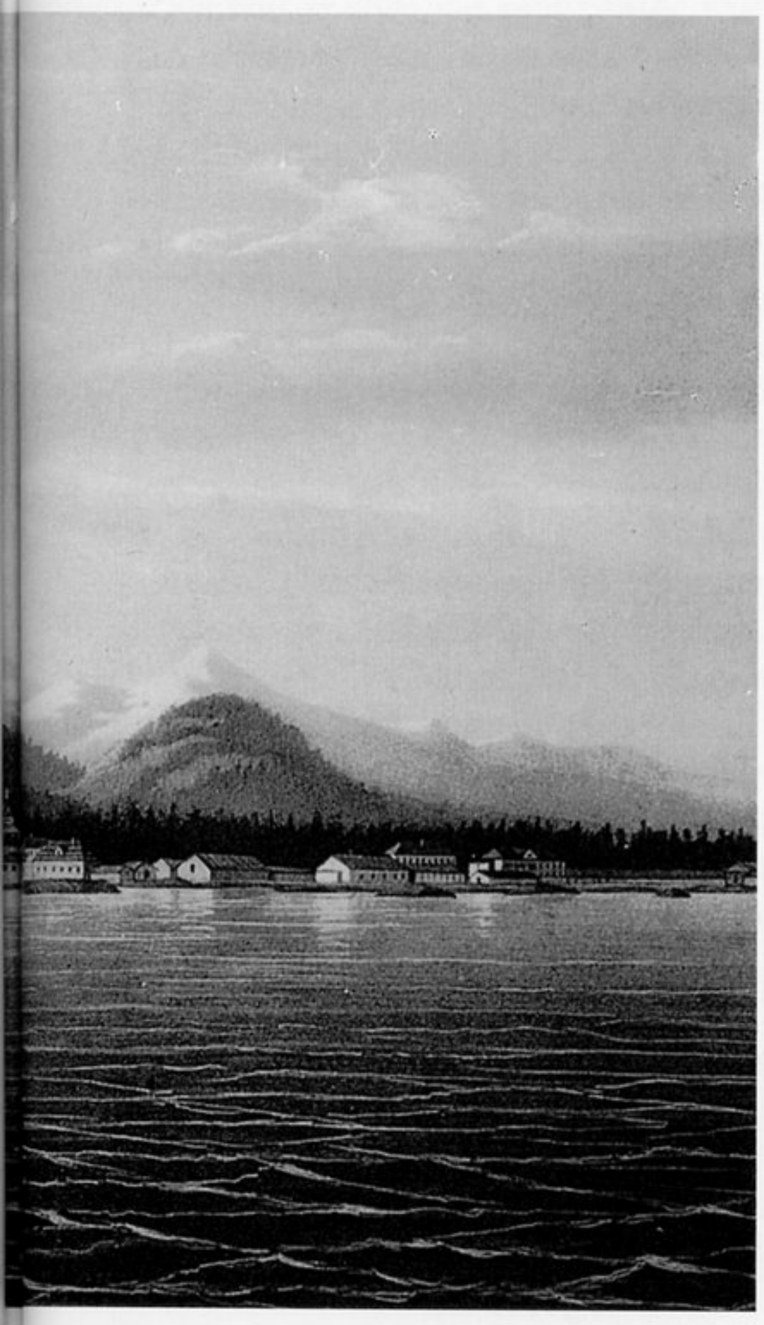
Schiffsparade der Baltischen Flotte anläßlich der Ankunft eines deutschen Geschwaders (Maler A. P. Bogoljubow, Öl auf Leinwand)

# *»Schwarze Schiffe«* an den Küsten Japans*

Was nicht alles so auf See geschehen kann! Nicht immer ist es so, daß man die Anker im heimatlichen Hafen gelichtet hatte und dorthin wieder zurückkehrte. Günstiger Wind und seine Hoheit »der Zufall« ändern nicht selten die Pläne der Seeleute. Dies geschah auch mit dem Kaufmann Dembei aus Osaka. Selbst in den kühnsten Träumen war es schwer, die Folgen dieser ganz gewöhnlichen Fahrt des japanischen Kaufmanns und deren Einfluß auf dessen Leben vorherzusehen.

Nachdem Dembei gemeinsam mit den 15 Mann der Besatzung das Schiff beladen hatte, lief er mit einer Schiffskarawane aus. Die Schiffe liefen nach Edo. Nichts kündigte das Unglück an. Wie weiße Vögel flogen die Schiffe davon. Als erfahrene Seeleute verstanden die Japaner ihr Handwerk. Die Segel, die sich ihrem Willen unterordneten, nutzten voll die Kraft des achterlichen Windes.

Dann kam ganz plötzlich das Unvorhergesehene. Ein Unwetter kam auf und trieb mit heftigen Windstößen die Schiffe auseinander. Das Schiff Dembeis hatte schwere Beschädigungen erhalten und trieb steuerlos. Vom Sturm und den Wellen getrieben, entfernte es sich immer weiter nach Osten. Sechs Monate lang befanden sich die Menschen in der Gewalt der Naturelemente. Als bereits die Kräfte zu Ende gingen und keine Hoffnung mehr war, trieb das Schiff an die Südküste von Kamtschatka auf, wo Kurilen lebten.



Blick auf Neu-Archangelsk (Lithographie von Smirnow)

Das ungewöhnliche Abenteuer Dembeis war damit jedoch noch nicht zu Ende. Er befand sich noch oft in Lebensgefahr, aber das Schicksal meinte es gut mit dem Japaner, der sich als erster seiner Landsleute bis zur Hauptstadt des russischen Staates durchschlagen konnte und im Jahre 1702 sogar den Zaren Peter I. traf.

In seine Heimat kehrte Dembei nicht mehr zurück. Im Jahre 1710 trat er zum christlichen Glauben über und wurde Gabriel genannt. Diesen Namen trug er bis an sein Lebensende.

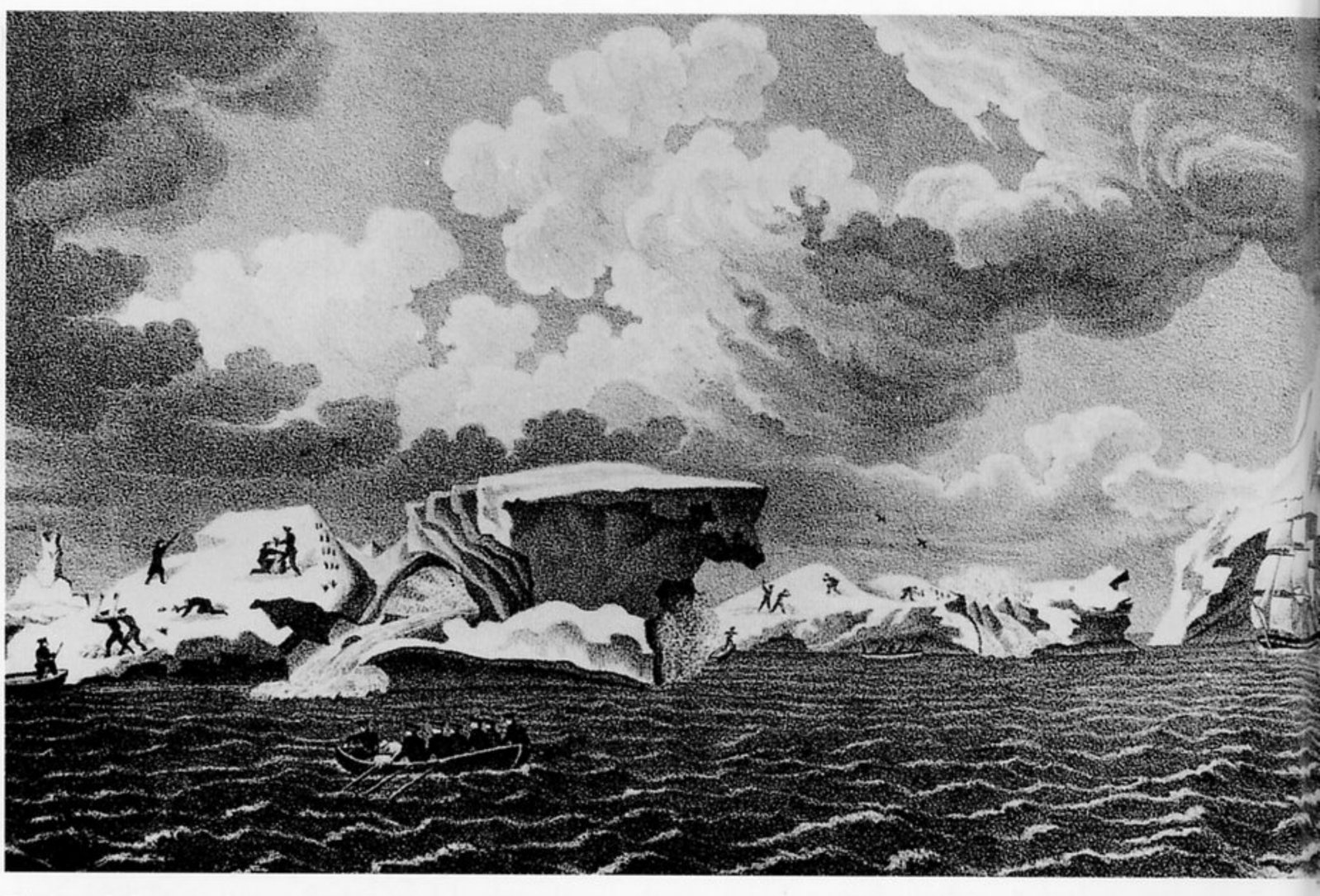
Die Geschichte der Entwicklung von Kontakten zwischen Rußland und Japan reicht weit zurück. Der Zwischenfall mit Dembei ermöglicht die Annahme, daß die ersten Kontakte zwischen den beiden Völkern im Ergebnis von Schiffskatastrophen zustande kamen, die nicht selten die kühnen Seefahrer ereilten, wenn sie mit ihren leichten und unvollkommenen Schiffen sich auf weite Reisen begaben. In alten historischen Überlieferungen sind Mitteilungen über japanische Matrosen erhalten geblieben, die an den Küsten Kamtschatkas, der Kurilen- und Aleuten-Inseln Schiffbruch erlitten hatten. Die Russen hatten diesen Menschen Hilfe erwiesen, sie mit Verpflegung und Kleidung versorgt.

Das wachsende Interesse und die Aufmerksamkeit gegenüber den Japanern war von dem Wunsch der Russen getragen, kulturelle und Handelskontakte mit ihnen herzu-

*»Schwarze Schiffe« nannten die Japaner die ausländischen Schiffe, die Häfen im Land der aufgehenden Sonne anliefen.

stellen. Um sich besser kennenzulernen und geschäftliche Kontakte aufnehmen zu können, wurde schon 1705 auf Befehl von Peter I. in Rußland die erste Schule für japanische Sprache eröffnet.
In den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts erschienen in Rußland das erste Wörterbuch und die ersten Lehrbücher, nach denen russische Gelehrte die japanische Sprache erlernten und sich mit der Geschichte und Kultur des rätselhaften Landes der aufgehenden Sonne vertraut machten.
Nicht Militärdiktat und Stärke, sondern Freundschaft und gegenseitiges Verstehen bestimmten das Handeln der ersten Erforscher Japans. Im »Sibirischen Befehl« wurde 1712 der Statthalter von Jakutsk angewiesen, Angaben über das Land zu sammeln, und verpflichtet, zu erfahren, »auf welchen Wegen man in das Land reisen kann und ob die Bewohner Freundschaft und Handel mit den Russen wünschten«. Ähnliche Instruktionen erhielt auch die Expedition des Kapitänleutnants M. Spanberg, die auf Beschluß der russischen Regierung entsandt wurde, um einen Seeweg nach Japan zu finden. Den Teilnehmern der Expedition war vorgeschrieben, »freundlich aufzutreten, während des Aufenthaltes in Japan aufmerksam zu sein, um die Bewohner nicht zu verärgern; wenn sich auf Kamtschatka Japaner befinden, die Schiffbruch erlitten hatten, ist man ihnen freundlich entgegenzutreten und hat sie nach Japan zurückzuschicken«. Ein gleiches friedfertiges Verhalten zu den Japanern war auch den folgenden Expeditionen vorgeschrieben worden.

Anfang Juni 1739 lief die Expedition von M. Spanberg mit den Segelschiffen *Archangel Michail, Nadeshda, Swjatoi Gawriel* und *Bolscherezk* von Kamtschatka aus. Am 18. Juni gingen die drei Schiffe (die *Swjatoi Gawriel* blieb hinter der Expedition zurück) auf einer Position mit den Koordinaten 38°52' nördlicher Breite vor Anker. Aus japanischen Archiven wurde bekannt, daß der Begegnungsort des ersten Zusammentreffens der russischen Seeleute mit den Japanern das Dorf Nawawatari (Kreis Odsika, Provinz Rikudsen) war. Mit Erstaunen betrachteten die Japaner die angekommenen »schwarzen Schiffe« der Europäer.
Nach Beendigung ihrer Alleinfahrt erreichte auch die *Swjatoi Gawriel* die Küste Japans. Die Seeleute besuchten das Dorf Amazumura (Kreis Nagasa, Provinz Awa, Präfektur Tiba) und trafen sich mit den Einwohnern.



Blick auf die vereisten antarktischen Inseln am 8. Januar 1820 (Zeichnung von P. Michailow von Deck der *Wostok*). Am rechten Bildrand ist *Mirny* zu sehen.

Es waren 44 Jahre vergangen, als 1783 an der Küste Rußlands ein Schiff zerschellte, das von dem dreißigjährigen Daikokuj Kodaju geführt wurde. Der zehnjährige Aufenthalt von Kodaju bei den Russen hatte einen günstigen Einfluß auf die weitere Entwicklung von Kontakten zwischen den beiden Ländern. Unter den neuen Freunden von Kodaju war auch der russische Gelehrte K. Laksman, der sich sehr für Japan, seine Bevölkerung, die Traditionen und das Klima interessierte. Auf seine Bitte fertigte Kodaju sogar einige Landkarten an. Die Erzählungen von Kodaju und seine Auskünfte über das Land verwendete K. Laksman als Grundlage eines Vortrages in der Petersburger Akademie der Wissenschaften. Laksman half Kodaju, der Zarin Jekaterina II. vorgestellt zu werden, die sich sehr mitfühlend zu den Nöten, die den japanischen Seeleuten widerfahren waren, zeigte.
Kodaju brachte der russischen Zarin seine bescheidenen Geschenke dar: eine lackierte Schale, eine Schreibgarnitur, einen Rosenkranz und ein Glöckchen aus Bronze...
Nachdem sich Jekaterina II. die Geschichte des Kodaju angehört hatte, erteilte sie die Erlaubnis für seine Rückkehr nach Japan. Unter dem Vorwand der Rückführung der anderen noch lebenden Japaner erbat Laksman bei der Zarin die Erlaubnis zur Vorbereitung einer Expedition nach Japan. Dieser Plan wurde bestätigt. So machte sich Kodaju zusammen mit Laksman im Bestand der russischen Expedition auf den Weg in seine Heimat. Auf diese Art und Weise wurde der Beginn für neue Kontakte zwischen den beiden Ländern vorbereitet. Natürlich hatte die wichtigste Mission nicht Kirill Laksman selbst, sondern sein Sohn – der Porutschik Adam Laksman, der zu dieser Zeit in Sibirien diente – zu erfüllen. Vor der Abreise schenkte Jekaterina II. Kodaju eine Tabakdose, die mit Brillanten verziert war. Außerdem erhielten er und auch seine Kameraden noch weitere wertvolle Geschenke.
In einem Erlaß von Jekaterina II. hieß es: »...Von unserer Seite ... war es stets erwünscht, Beziehungen und Handel mit dem japanischen Staat zu pflegen. Ich versichere, daß bei uns allen japanischen Untertanen, die in unseren Häfen und an unseren Grenzen ankommen, alle mögliche Unterstützung und Aufmerksamkeit erwiesen wird.«
In Übereinstimmung mit diesem Erlaß wurden für 2000 Rubel Geschenke für die japanische Regierung, wie Gewehre, Säbel, Eisenwaren, Stoffe und Glaserzeugnisse, gekauft.
Nach seiner Ankunft in Japan wollte A. Laksman sich vor allem um die Übergabe der Überlebenden der Schiffskatastrophe – der Japaner Kodaju und Isokiti – an die Regierung bemühen und danach Verhandlungen über einen möglichen Handel führen. Die Gespräche liefen jedoch in eine Sackgasse. Tatsächlich erhielten die Russen auch die Genehmigung, für ihre Verhandlungen auch die Hafenstadt Nagasaki zu besuchen, jedoch konnten sie von dieser

Einladung nicht sofort Gebrauch machen. Trotzdem wurde dieses Treffen »der Beginn für das Aufweichen einer Politik der Isolation des Staates, wie sie von der japanischen Regierung – der Bakufu (Shogunat) – durchgeführt wurde«.

Der nächste Besuch der Russen in Japan fand zwölf Jahre später statt. Die Genehmigung, die von der japanischen Regierung zum Einlaufen eines Schiffes in Nagasaki erteilt worden war, nutzte jetzt der Leiter der ersten russischen Weltumsegelung, I. F. Krusenstern. In Übereinstimmung mit der Planung der Weltumsegelung befand sich an Bord der Schiffe eine diplomatische Mission, die von dem Bevollmächtigten Gesandten Rußlands, N. P. Resanow, geleitet wurde. Dazu gehörten auch vier japanische Seeleute aus Sendai, die mit ihrem Schiff *Wakamijaparu* 1793 einen Seeunfall erlitten. Resanow hatte den Auftrag, die Seeleute Zudaju, Gicheja, Sacheja und Tadsjuro in ihre Heimat zu bringen und mit der Regierung des Landes die Frage »der Hilfeleistung für schiffbrüchige Japaner zu besprechen und vertraglich zu regeln, wie sie in Zukunft nach Japan zurückgeführt werden sollten«. Ungefähr ein halbes Jahr lang lag die *Nadeshda* im Hafen von Nagasaki. Man wartete auf eine positive Lösung dieser Frage, aber alle Bemühungen blieben ohne Ergebnis. Die Vertreter der japanischen Regierung wiesen alle Vorschläge der russischen Gesandten über die Herstellung sachlicher Beziehungen kategorisch zurück. Verzweiflung beherrschte die Mitglieder der Mission und Resanow, die ihre Aufgabe nicht erfüllen konnten.

Die Handlungen Resanows während der Verhandlungen und danach waren in vielem umstritten und widersprüchlich. Aber wie dem auch sei, das gegenseitige Einvernehmen der beiden Staaten blieb weiter für unbestimmte Zeit gestört. Die Ergebnisse seiner unbedachten Handlungen hatten auch Auswirkungen auf die nächste Reise der Russen – der Expedtion der Fregatte *Diana* unter dem Befehl vom Kapitän 3. Ranges W. M. Golowin – zu den Küsten Japans.

Es vergingen noch Dutzende von Jahren, bevor die Mauer des Mißtrauens zwischen den beiden Ländern eingerissen wurde. Dies gelang erst der diplomatischen Mission von J. W. Putjatin.

Die Fregatte *Pallada,* unter dem Befehl von Kapitänleutnant I. S. Utkowski, lief am 7. Oktober 1852 von Kronstadt zum Indischen Ozean aus. Die Fregatte stand dem Generaladjutanten J. W. Putjatin zur Verfügung, der zum Leiter der Mission nach Japan ernannt worden war. Mit der *Pallada* vereinigten sich noch der Schoner *Wostok,* die Dreimast-Korvette *Oliwuza* und das Transportschiff der Russisch-Amerikanischen Compagnie *Knjas Menschikow.* Auf der Fregatte befand sich als Sekretär von Vizeadmiral Putjatin der russische Schriftsteller I. A. Gontscharow, der über diese Reise in seinem bemerkenswerten Buch »Fregatte *Pallada*« erzählte.

Am 10. August liefen die Schiffe in den Hafen von Nagasaki ein. Auf der *Pallada* war die Flagge des Bevollmächtigten Seiner Kaiserlichen Hoheit gesetzt worden. »Nachdem sie die Ziele der Ankunft unseres Geschwaders an den Küsten Japans erfahren hatten«, heißt es im Abschlußbericht über die Reise der Fregatte *Pallada*, »fragten die Japaner an: ›Warum sind eigentlich wegen eines Briefes vier Schiffe gekommen?‹ Darauf haben wir geantwortet, daß die Bedeutung der zu ihnen entsandten Persönlichkeit es geboten erschienen ließ, sie mit dieser Anzahl von Schiffen zu begleiten. Die japanischen Amtspersonen überbrachten die Genehmigung des Gouverneurs, direkt zur mittleren Reede zu laufen, außer den holländischen durften keine anderen europäischen Schiffe weiterlaufen. Unseren Schiffen gestattete man, nach Ermessen zu ankern, und dies sogar auf der Innenreede.«

Am 9. September kam es zum ersten Treffen zwischen J. W. Putjatin und dem Gouverneur von Nagasaki. Im Verlaufe des Gesprächs wurden dem Gouverneur Briefe an den Obersten Rat Japans übergeben.

Während der Gespräche verstarb am 14. August 1853 der Shogun – »der himmlische Kaiser« (der wahre Herrscher) Japans. Die Gespräche wurden abgebrochen, und am 11. November lief das gesamte russische Geschwader in Richtung Shanghai aus, um die Proviantvorräte aufzufüllen.

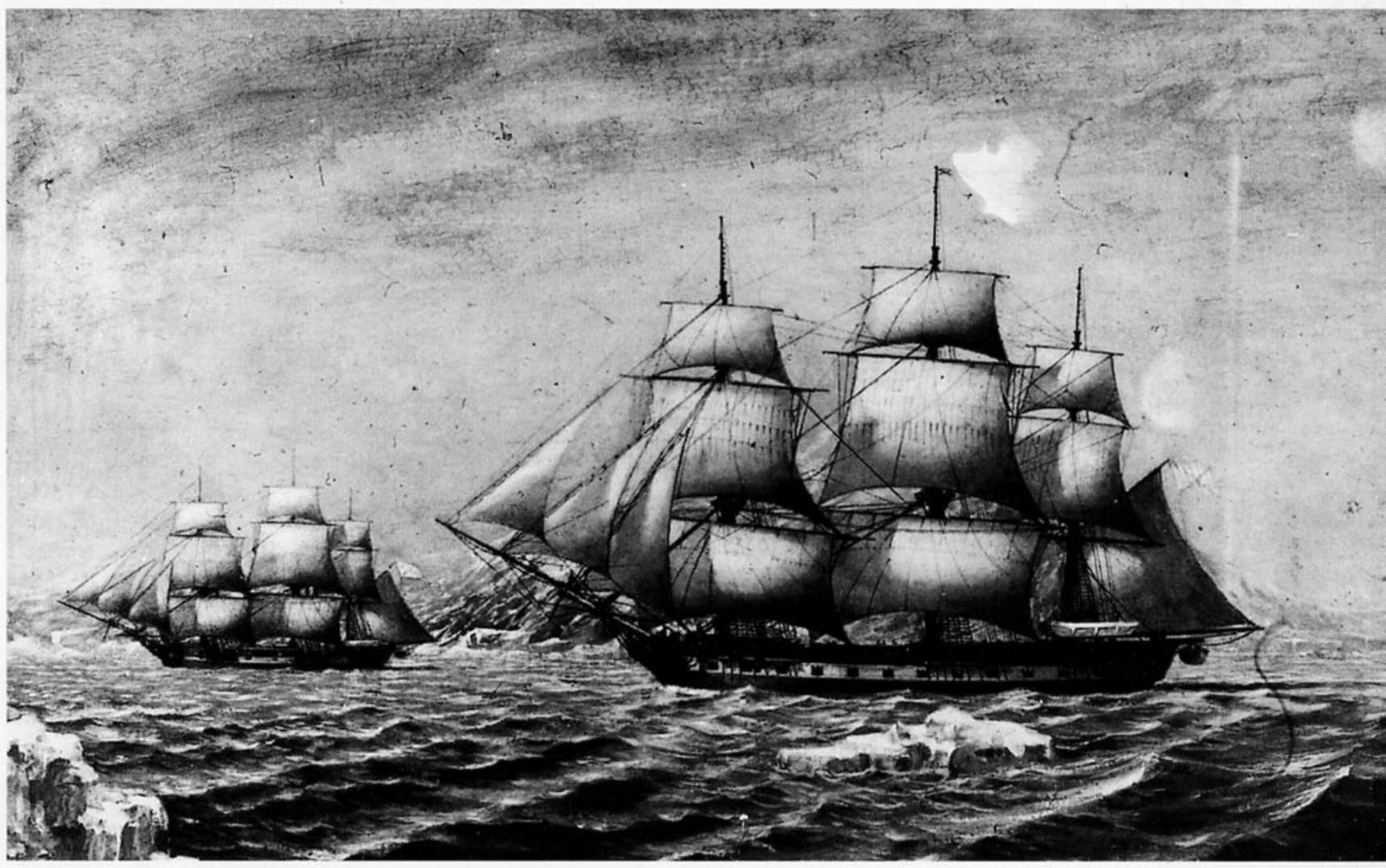
Am 22. Dezember kehrte das Geschwader nach Nagasaki zurück, und die diplomatischen Gespräche wurden fortgesetzt. Nach kurzer Zeit trafen auch die japanischen Bevollmächtigten ein. Das Treffen mit ihnen erfolgte am 31. Dezember, am Vorabend des neuen Jahres 1854.

»Um den Unterschied herauszustellen, der zwischen dem ersten Besuch beim Gouverneur und dem Besuch der jetzt angekommenen hohen japanischen Würdenträger bestand, benannte Generaladjutant Putjatin für seine Begleitung eine doppelt so starke Ehrenwache von 50 Mann.

Als Bevollmächtigte waren dieses Mal offensichtlich Leute benannt worden, die sich durch Verstand und Erfahrung auszeichneten. Sie empfingen den Generaladjutanten Putjatin nicht ganz so feierlich, sondern eher freundschaftlich und erwiesen viel Gastlichkeit und aufrichtige Zuneigung ...«

Am 3. Januar fand das Treffen mit den japanischen Würdenträgern an Bord der Fregatte *Pallada* statt.

»Das Ereignis, es war äußerst wichtig und bis dahin auch noch nicht dagewesen, daß eine hochgestellte japanische Staatsperson irgendein ausländisches Schiff besuchte. Dies wurde von ihnen und auch von Generaladjutant Putjatin angemerkt, der zu ver-



Die Sloops *Wostok* und *Mirny* vor der Küste des von ihnen entdeckten Antarktika im Jahre 1820 (Maler M. M. Semjonow)

stehen gab, daß er diesen Besuch als ein Zeichen des Wunsches wertet, in freundschaftliche Beziehungen zu Rußland einzutreten. Generaladjutant Putjatin hatte ihnen vorgeschlagen, in Würdigung der Gleichheit der ihnen verliehenen Ränge, sie mit denselben Ehrungen zu empfangen, die auch ihm erwiesen worden waren, als er sie an Land besuchte, d. h. die Fregatte flaggt über die Toppen, die Leute stehen auf den Rahen, auf der Schanz werden sie von der Ehrenwache und mit Musik empfangen, und bei der Abreise wird Salut geschossen. Sie nahmen alles mit Befriedigung an, außer dem Salut.«

Eine Stunde vor der Ankunft der Bevollmächtigten auf dem Schiff trafen ihre Geschenke für Admiral Putjatin ein: sehr schöne lackierte Kästchen, Tintenfässer u. a. Besonders auffallend war ein wunderschön gearbeiteter Säbel. Eine Waffe dieser Art wird in Japan sehr geschätzt, und es ist kategorisch verboten, sie aus dem Land auszuführen. Dieses Geschenk war von seiner Bedeutung her bemerkenswert: Es wurde zum Ausdruck der Freundschaft und des Vertrauens. Nach dem Mittag liefen zwei große Zweidecker die Fregatte an, die mit roten Seidenstoffen behangen und geschmückt waren mit Bogen, Pfeilen, Keulen, Wappen und anderen Zeichen entsprechend der Grade und Ränge der Teilnehmer an den Verhandlungen. Putjatin begrüßte herzlich die Gäste und besichtigte mit ihnen das Schiff. Danach lud er sie auf die Poop ein, wo aus Signalflaggen ein Zelt aufgebaut worden war. Die Seeleute zeigten bei Vorführungen ihre Kraft und den Ausbildungsstand. Die Japaner sahen mit aufrichtiger Bewunderung und mit Vergnügen sich alles an und waren sehr zufrieden. Am nächsten Tag bedankten sie sich bei Admiral Putjatin für den Empfang und brachten zum Ausdruck, daß sie »überwältigt sind von allem, was sie auf der Fregatte gesehen hatten, vom Empfang durch die Russen, von ihrer Lebensweise und, daß sie ihr ganzes Leben lang dies nicht vergessen werden«.

Im Ergebnis der langandauernden Verhandlungen erhielt Putjatin von der japanischen Seite die schriftliche Zusicherung, daß »falls in der Folge die japanische Regierung ihre Häfen für den Handel öffnet, Rußland früher als jede andere Nation zum Handel zugelassen wird«.

Am 24. Januar 1854 verließ der russische Schiffsverband den Hafen von Nagasaki, und am 22. Mai lief die *Pallada* in Imperatorski Gawan (heute Sowjetskaja Gawan) ein. Das Schiff wurde von Experten untersucht, die feststellten, daß eine Generalinstandsetzung erforderlich sei.

Am 3. Oktober lief Putjatin abermals nach Japan aus. Dieses Mal jedoch auf der Fregatte *Diana,* die speziell aus Kronstadt gesandt worden war. Die Verhandlungen mit den Japanern wurden fortgesetzt. Am 11. Dezember war in Shimoda ein starkes Erdbeben. Gegen die Küste rollten gewaltige Tsunami. Die *Diana* erhielt schwere Beschädigungen. Um die Instandsetzung durchführen zu können, erbat Putjatin die Genehmigung zum Einlaufen in die Bucht von Heda. Es war abgesprochen, die *Diana* mit Hilfe japanischer Boote zu schleppen, aber es wehte ein starker, böiger Wind, und am Morgen des 8. Januar kenterte die *Diana* und sank. Die Seeleute erreichten die Siedlung Heda, wo man sie herzlich empfing.

Am 26. Januar 1855 wurden die russisch-japanischen Verhandlungen erfolgreich mit der Unterzeichnung des »Shimoda Traktats« abgeschlossen. Von japanischer Seite unterschrieben Tsutsun Hidsen-no-kami und Kawadsi Shaeimondei, von russischer Seite Admiral J. W. Putjatin. Am 25. November 1856 erfolgte nach der Ratifizierung des Vertrages der Austausch der Urkunden, und das Traktat trat in Kraft.

Nach dem Untergang der *Diana* baute ein Teil der russischen Matrosen zusammen mit den Einwohnern der Ortschaft Heda nach Zeichnungen des Schoners *Opyt,* die in der Zeitschrift »Morskoi Sbornik« Nr. 1 gefunden worden waren, ein Schiff, das den Namen *Heda* erhielt, und kehrten darauf in die Heimat zurück.

Porträt des Vizeadmirals W. M. Golowin

Die Zerstörung der japanischen Stadt Shimoda durch das Erdbeben vom 11. Dezember 1854 (Zeichnung von A. F. Moshaiski)

# Rußlands Kriegsflotten und -flottillen von 1692 bis 1917

| Bezeichnung | Zeitraum ihrer Existenz | Erläuterungen |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| Pereslawler-Flottille | 1692 – 1695 | »Kriegsspiel« Flottille Peter I. Erste Schiffsmanöver in Rußland. |
| Weißmeer-Flotille | 1693 – 1862 | 1693 Gründung der Solombalsker Werft, erste Reise Peter I. mit der Yacht *Swjatoi Peter* auf dem Weißen Meer. Bis 1856 wurden in Archangelsk auch Schiffe für die Baltische Flotte gebaut (»Archangelsker Geschwader«). |
| Asow-Flotte | 1696 – 1711 | Während des Asow-Feldzuges 1696 gebildet und nach dem Prut-Feldzug 1711 aufgelöst. |
| Kaspische-Flottille | 1701 – 1917 | 1667 erster Versuch des Aufbaus der Kaspischen Flottille, als das Linienschiff *Orjol* u. a. Schiffe gebaut worden waren. 1701 begann in Kasan der Bau von Schiffen für die Kaspische Flottille. 1714 – 1716 erste Fahrten der Schiffe beim Feldzug des Bekowitsch-Tscherkasski. |
| Baltische-Flotte | 1702 – 1917 | Während des Nordischen Krieges gebildet. Der Beginn ihres Aufbaus war verbunden mit der Gründung der Werft am Sjas im Jahre 1702. |
| Sibirische-Flottille (vordem Ochotsker- und Patropawlowsker-Flottille) | 1731 – 1917 | Am 10. Mai 1731 wird Ochotsk zur Hafenstadt, der Bau von Staatsschiffen in Ochotsk beginnt. 1799 Erlaß über die Besetzung der Schiffe mit militärischer Besatzung, Beginn der Kriegsflottille. Basis der Flottille war ab 1849 Petropawlowsk auf Kamtschatka, danach Nikolajewsk am Amur, ab 1871 Wladiwostok. |
| Don-(Asow-)Flottille | 1733 – 1739<br>1768 – 1783 | 1733 Bildung der Flottille. Der Schiffbau begann 1723 in Tawrow. Die Flottille handelte im russisch-türkischen Krieg 1735 – 1739 und wurde nach Abschluß des Friedens aufgelöst.<br>1768 Erlaß über den Bau von Schiffen für das Asowsche Meer. Die Flottille handelte im russisch-türkischen Krieg 1768 – 1774 und ging 1783 in den Bestand der Schwarzmeer-Flotte ein. |
| Dnepr-(Brjansker-) Flottille | 1737 – 1739 | 1737 Bildung der Flottille. Der Schiffbau begann 1724 und wurde von 1727 – 1736 eingestellt. Die Flottille handelte im russisch-türkischen Krieg 1735 – 1739 und wurde nach Abschluß des Friedens 1739 aufgelöst. |
| Donau-Flottille | 1771 – 1878 | 1771 aus eroberten türkischen Schiffen formiert und nach den russisch-türkischen Kriegen 1768 – 1774 aufgelöst. Erneut aufgestellt für die Dauer der Kriegshandlungen in den russisch-türkischen Kriegen von 1787 – 1791, 1806 – 1812, 1828 – 1829, 1877 – 1878 und im Krimkrieg 1853 – 1856. |
| Schwarzmeer-Flotte | 1783 – 1917 | 1783 nach der Vereinigung der Krim mit Rußland aufgestellt. |
| Areal-Flottille | 1853 – 1883 | 1853 wurden 2 Dampfer auf dem Fluß Syrdarja zum Aralsee überführt. Sie unterstützten die militärischen Expeditionen, transportierten Passagiere und Frachten. |
| Baltische-Zollkreuzer-Flottille | 1873 – 1898 | 1898 von der Flotte an das Grenzschutz-Korps übergeben. |
| Amudarja-Flottille | 1887 – 1917 | 1887 Bildung der Flottille zur Sicherstellung des Eisenbahnbaus und der Truppentransporte. |
| Amur-Flottille | 1901 – 1917 | 1901 Bildung der Flottille aus bewaffneten Dampfern der Wasserstraßenverwaltung. 1904 Verstärkung der Flottille durch bewaffnete Dampfer, Bargen, Minenträger, zur Teilnahme an den Kriegshandlungen. 1904 Beginn des Baus von Schiffen für diese Flottille. 1906 Beschluß über die Bildung einer Amur-Kriegsflottille. 10. Mai 1907: Die ersten Kanonenboote hißten bei der Stadt Sretensk die Flagge. |
| Tschudskoje-(Peipus-)Flottille | 1915 – 1917 | Aufgestellt zur Unterstützung des Heeres während des Krieges. |
| Rigaer-Fluß-Flottille | 1915 – 1917 | Aufgestellt zur Unterstützung des Heeres während des Ersten Weltkrieges. |
| Eismeer-Flottille | 1916 – 1917 | Aufgestellt am 19. Juli 1916 aus Schiffen der Sicherungsabteilung der Kolabucht und des Gebietes vor Archangelsk sowie aus Schiffen anderer Flotten und im Ausland gekaufter Schiffe. |
| Satakunta-Flottille | 1916 – 1917 | Aufgestellt Ende 1916 im westlichen Teil Finnlands. |
| Urmia-Van-Flottille | 1916 – 1917 | Aufgestellt zur Unterstützung des Heeres während des Krieges. |

# Der Schiffbau unter Peter I.

| Gebaute Schiffe | Bezeichnung der Werft | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Perejaslawsk | Archangelsk | Woronesh | Petersburg | Kasan | Astrachan | Nishni Nowgorod | ges. |
| **Große Schiffe** | | | | | | | | |
| Linienschiffe | 2 | 7 | 69 | 27 | – | – | – | 105 |
| Fregatten | 2 | 7 | – | 19 | – | – | – | 28 |
| Bombardenschiffe | – | – | 7 | 6 | – | – | – | 13 |
| Brander | – | – | 9 | – | – | – | – | 9 |
| Prahme | – | – | – | – | – | – | – | – |
| **Kleine Schiffe** | | | | | | | | |
| Yachten | 5 | 1 | 4 | 3 | 3 | – | – | 16 |
| Brigantinen | – | – | 60 | 135 | 4 | – | – | 199 |
| Galeeren und Halbgaleeren | 1 | – | 39 | 250 | 15 | – | – | 305 |
| andere kleine Schiffe | – | – | 1 | 101 | 94 | 7 | 17 | 220 |
| insgesamt | 10 | 15 | 189 | 541 | 116 | 7 | 17 | 895 |

# Die russische Marineartillerie (gezogene Rohre)

| System bzw. Hersteller | Muster (Jahr) | Kaliber in Zoll | Kaliber in mm | Länge des Rohres | Masse der/des Waffe kg | Masse der/des Geschosses kg | $V_o$ in m/s |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Werk Obuchowsk | 1912 | 14,00 | 356 | 52,0 | 80,3 | 747,70 | 823 |
| Werk Obuchowsk | 1867 | 12,00 | 305 | 20,0 | 37,1 | 301,20 | 447 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 12,00 | 305 | 30,0 | 51,4 | 331,30 | 570 |
| Werk Obuchowsk | 1885 | 12,00 | 305 | 35,0 | 56,2 | 331,30 | 637 |
| Werk Obuchowsk | 1892 | 12,00 | 305 | 40,0 | 42,8 | 331,30 | 792 |
| Werk Obuchowsk | 1910 | 12,00 | 305 | 52,0 | 50,6 | 470,30 | 823 |
| Werk Obuchowsk | 1867 | 11,00 | 280 | 20,0 | 28,7 | 233,10 | 425 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 11,00 | 280 | 22,0 | 28,7 | 249,50 | 454 |
| Werk Obuchowsk | 1892 | 10,00 | 254 | 45,0 | 22,5 | 224,90 | 693 |
| Werk Obuchowsk | 1892 | 10,00 | 154 | 50,0 | 27,8 | 224,90 | 872 |
| Werk Obuchowsk | 1867 | 9,00 | 229 | 20,0 | 15,2 | 122,70 | 447 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 9,00 | 229 | 22,0 | 15,9 | 126,00 | 472 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 9,00 | 229 | 30,0 | 19,0 | 126,00 | 597 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 9,00 | 229 | 35,0 | 22,1 | 126,00 | 653 |
| Werk Obuchowsk | 1867 | 8,00 | 203 | 22,0 | 9,3 | 84,70 | 411 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 8,00 | 203 | 30,0 | 13,0 | 87,70 | 599 |
| Werk Obuchowsk | 1884 | 8,00 | 203 | 35,0 | 13,7 | 87,70 | 664 |
| Werk Obuchowsk | 1892 | 8,00 | 203 | 45,0 | 12,3 | 87,70 | 875 |
| Werk Obuchowsk | 1892 | 8,00 | 203 | 50,0 | 14,3 | 112,10 | 914 |
| Werk Obuchowsk | 1867 | 6,00 | 152 | 23,0 | 4,3 | 38,00 | 437 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 6,00 | 152 | 28,0 | 4,2 | 41,40 | 543 |
| Werk Obuchowsk | 1884 | 6,00 | 152 | 35,0 | – | 41,40 | 645 |
| Kane | 1892 | 6,00 | 152 | 45,0 | 5,6 | 41,40 | 792 |
| Kane | 1891 | 6,00 | 152 | 50,0 | 6,6 | 47,20 | 930 |
| Werk Obuchowsk | 1913 | 5,10 | 130 | 55,0 | 5,0 | 36,80 | 814 |
| Kane | 1891 | 4,70 | 120 | 45,0 | 3,0 | 20,40 | 823 |
| Kane | 1891 | 4,70 | 120 | 50,0 | 3,1 | 20,40 | 930 |
| Werk Obuchowsk | 1913 | 3,90 | 100 | 60,0 | 2,9 | 14,10 | 914 |
| Kane | 1891 | 3,00 | 75 | 50,0 | 1,4 | 4,90 | 823 |
| Baranowski | 1882 | 2,50 | 63 | 19,0 | 0,1 | 2,60 | 372 |
| Baranowski | 1882 | 2,24 | 57 | – | – | 2,65 | – |
| Hotchkiss | 1896 | 1,85 | 47 | 43,5 | 0,3 | 1,50 | 70 |
| Hotchkiss | 1896 | 1,45 | 37 | 22,8 | 0,03 | 0,50 | 442 |
| Werk Obuchowsk | 1867 | 9pfünder | 42 | 20,0 | 0,8 | 12,50 | 320 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 9pfünder | 42 | 19,8 | 0,6 | 12,50 | 373 |
| Werk Obuchowsk | 1867 | 4pfünder | 34 | 19,7 | 0,4 | 5,70 | 306 |
| Werk Obuchowsk | 1877 | 4pfünder | 34 | 24,1 | 0,5 | 6,80 | 442 |

# Die russischen Torpedos (eigenbewegliche Minen)

| Muster (Jahr) | Sprengstoff | Länge Zoll | Kaliber cm | Masse Torpedo (kg) | Masse Ladung (kg) | höchste V kn | größte Laufstrecke m |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1878 | Schießbaumwolle | 5,70 | 37,5 | 400,0 | 40,0 | 20,50 | 540 |
| 1886 | Schießbaumwolle | 3,35 | 35,5 | 136,0 | 40,0 | 6,70 | 700 |
| 1889 | Schießbaumwolle | 5,71 | 38,0 | 429,4 | 81,8 | 24,75 | 550 |
| 1892 | Schießbaumwolle | 5,03 | 45,0 | 507,2 | 85,9 | 25,00 | 550 |
| 1894 | Schießbaumwolle | 5,71 | 38,0 | 462,2 | 81,8 | 26,75 | 550 |
| 1887 | Schießbaumwolle | 5,18 | 38,0 | 449,9 | 65,4 | 29,00 | 550 |
| 1898 | Schießbaumwolle | 5,18 | 38,9 | 437,6 | 65,4 | 29,00 | 550 |
| 1901 | Schießbaumwolle | 6,50 | 45,0 | – | – | 26,00 | 2000 |
| 1904 | Schießbaumwolle | 5,20 | 45,0 | 655,0 | 70,0 | 32,00 | 2000 |
| 1905 | Schießbaumwolle | 5,20 | 45,0 | 636,0 | 90,0 | 27,00 | 2000 |
| 1906 | Schießbaumwolle | 5,20 | 45,0 | 640,0 | 90,0 | 29,00 | 3000 |
| 1908 | Trinitrotoluol | 5,20 | 45,0 | 640,0 | 94,9 | 38,50 | 3000 |
| 1910 | Trinitrotoluol | 5,20 | 45,0 | 640,0 | 99,8 | 39,00 | 5200 |
| 1912 | Trinitrotoluol | 5,20 | 45,0 | 802,0 | 99,8 | 43,00 | 6000 |

# Die russischen Sperrminen (Seeminen)

| Muster (Jahr) | Typ | Sprengstoff | Durchmesser cm | Masse Mine (kg) | Masse Ladung (kg) | Auftrieb der Mine (kg) | Länge des Ankertaus m |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1877 | Galvano-Stoß | Schießbaumwolle | 77,5 | bis 200 | 34 | 74 | – |
| 1885 | Galvano-Stoß | Schießbaumwolle | 77,5 | bis 330 | 72 | 80 | – |
| 1898 | Galvano-Stoß | Schießbaumwolle | 77,5 | bis 450 | 65 | 65–80 | 120,0 |
| 1905 | Mechanisch-Stoß | Schießbaumwolle | 77,5 | bis 480 | 48–70 | 55–65 | 120,0 |
| 1906 | Galvano-Stoß | Schießbaumwolle | 77,5 | bis 450 | 48–55 | 80–95 | 110,0 |
| 1908 | Galvano-Stoß | Trinitrotoluol | 87,5 | 582 | 69 | 80 | 110,0 |
| 1909 | Mechanisch-Stoß | Trinitrotoluol | 77,5 | bis 480 | 65–130 | 80–95 | 120,0 |
| »PL« | Mechanisch-Stoß | Trinitrotoluol | 87,5 | bis 582 | 100 | 55 | 82,5 |
| »R« | Mechanisch-Stoß | Trinitrotoluol | 27,0 | 175 | 8 | 21 | 11–110 |

# Chronologie der wichtigsten Ereignisse der russischen Flotte

| | |
|---|---|
| **860** | Kriegszug der Russen mit 200 Ladja (großen Booten) vom Dnepr über das Schwarze Meer nach Byzanz. Im Ergebnis, der Belagerung von Konstantinopel, der Hauptstadt von Byzanz, eroberten die Russen viele Trophäen. |
| **880** | Erster Kriegszug der Russen, der in arabischen Chroniken erwähnt wird, auf dem Kaspischen Meer. Überfall auf die Küste Tataristans und die Stadt Abesgun. |
| **907** | Kriegszug des Großfürsten Oleg von Kiew nach Byzanz. In den Chroniken werden unwahrscheinliche Zahlen genannt – 2000 Ladja mit 80 000 Mann, außerdem noch die an der Küste vorrückende Reiterei. Die Russen belagerten Konstantinopel von See und Land, sie erzwangen seine Übergabe. Die Griechen zahlten an die Sieger einen großen Tribut. |
| **909** | Mit 16 Booten führten die Russen abermals von der Wolga aus einen Kriegszug auf dem Kaspischen Meer und eroberten die Städte Abesgun und Makale (Mian Kalai) in der Bucht von Astrabad. |
| **911** | Großfürst Oleg schloß den ersten schriftlichen Handelsvertrag mit den Griechen. Gemäß diesem Vertrag können die Russen ungehindert auf dem Schwarzen Meer und in den Meerengen zur See fahren. |
| **912 – 913** | Kriegszug der Russen aus der Dneprmündung über das Schwarze und Asowsche Meer zur Donmündung, Schleppen der Boote über Land zur Wolga, von dort Fahrt ins Kaspische Meer. Baku wurde Hauptbasis der Russen. Einnahme mehrerer Städte, Zerschlagung der ihnen entgegentretenden islamischen Flotte. |
| **941** | Kriegszug des Fürsten Igor nach Byzanz. Ein großer Teil der russischen Ladja wurde in der Schlacht mit der griechischen Flotte durch »griechisches Feuer« vernichtet. Mit den restlichen Booten kehrte Igor nach Kiew zurück. |
| **944** | Zweiter Kriegszug Igors nach Byzanz. Der griechische Imperator schlug den Russen einen Frieden vor. Die Russen schlossen mit den Griechen einen Vertrag über Freundschaft, gegenseitige Hilfe und Handel, nahmen den Tribut entgegen und kehrten nach Kiew zurück. |
| **967** | Kriegszug des Kiewer Fürsten Swjatoslaw nach Bulgarien. Aus der Dneprmündung liefen die Russen mit einer großen Flotte zur Donaumündung, drangen über den Sulina-Arm in den Fluß ein, liefen mit der Strömung flußaufwärts und nahmen 80 Ortschaften ein. |
| **969 – 971** | Zweiter Kriegszug Swjatoslaws nach Bulgarien mit 250 Booten und 10000 Mann. Verzicht auf die Besetzung Bulgariens, Swjatoslaw mußte nach Kiew zurückkehren. Auf dem Rückmarsch wurde die russische Heerschar unerwartet von den Petschenegen überfallen, Swjatoslaw wurde in der Schlacht getötet. |
| **1043** | Seeschlacht bei Konstantinopel zwischen den Flotten der Kiewer Rus und Byzanz. |
| **1187** | Kriegszug der Nowgoroder, Karelen und Esten nach Schweden. Einnahme der Festung Sigtuna. |
| **1188** | Kriegszug der Nowgoroder gemeinsam mit den Karelen nach Finnland gegen die Schweden. |
| **1227** | Kriegszug der Nowgoroder, die von Fürst Jaroslaw Wsewolodowitsch angeführt wurden, nach Finnland. |
| **15. Juli 1240** | Zerschlagung der schwedischen Eroberer auf der Newa durch russische Heere, die von Fürst Alexander angeführt wurden. |
| **1329** | Beginn des Baus einer Festung auf der am Abfluß der Newa aus dem Ladogasee gelegenen Insel Oreschek, die später Nöteburg, Schlüsselburg und Petrokrepost benannt worden war, durch die Nowgoroder. |
| **1349** | Grundsteinlegung für die an der Einmündung der Ochta in die Newa gelegene Festung Kanez, die später von den Schweden Nienschanz benannt wurde, durch die Nowgoroder. |
| **1419** | Erste Seereise von Unternehmern aus dem Weißmeergebiet zur Insel Nowaja Semlja. |
| **1492** | Gründung der Festung Iwangorod auf dem Dewitschja Gora, am rechten Ufer der Narowa und gegenüber der Festung Narwa des Livländischen Ordens gelegen, durch Iwan III. |
| **1556** | Einnahme von Astrachan durch russische Truppen, Sicherung des Zugangs Rußlands zum Kaspischen Meer. |
| **1558 – 1583** | Der Livländische Krieg. Kampf des Moskauer Staates mit dem Livländischen Orden, Polen und Schweden um den Zugang zur Ostsee. |
| **1570** | Erster Versuch zur Bildung einer regulären Flotte – Aufstellung einer russischen Kanonenboot-Flottille für die Ostsee. |

| | |
|---|---|
| **1586** | Überfall der Saporosher Kosaken auf die türkische Festung Otschakow, die eingenommen wurde. |
| **27. Februar 1617** | Unterzeichnung des Friedens zu Stolbowo zwischen dem russischen Staat und Schweden. |
| **Januar 1635** | Kiellegung des flachbodigen, dreimastigen Segelruderschiffes *Friderik* (Länge 36,5 m; Breite 12 m; Tiefgang 2 m; 24 Riemen) in Nishni Nowgorod. Im Juni 1636 vom Stapel gelaufen, am 14. November an der Küste von Dagestan im Kaspischen Meer durch einen Seeunfall verlorengegangen. |
| **11. Oktober 1639** | Die Schiffsabteilung von I. J. Moswitin läuft aus der Mündung der Ulja zur ersten Seereise ins Ochotskische Meer aus. Beginn der russischen Seefahrt auf dem Stillen Ozean. |
| **1643 – 1646** | Expedition des »schreibenden Kosaken-Hetmans« Wasili Pojarkow auf dem Amur. |
| **1646 – 1649** | Reise des Kosaken Semen Deshnjow von der Kolyma in den Arktischen Ozean zur Suche nach der Flußmündung des Anadyr. 1648 entdeckte er die Meerenge, die Asien von Amerika trennt. |
| **1649 – 1652** | Expedition des Jerofei Chabarows zum Amur. |
| **1656 – 1658** | Krieg mit Schweden um den Zugang zur Ostsee. |
| **22. Juli 1656** | Zerschlagung einer schwedischen Schiffsabteilung durch eine russische Galeerenabteilung in der Seeschlacht bei der Insel Kotlin. |
| **1667 – 1668** | Bau des ersten Kriegsschiffes *Orjol* im Dorf Dedinowo. Stapellauf im Mai 1668. Überführung nach Astrachan 1669. Durch die Kosaken des Stepan Rasin 1670 verbrannt. |
| **1669** | Von Butler (Kapitän der *Orjol*) wurden die »34 artikulierten Paragraphen« verfaßt; sie waren Grundlage für das erste russische See-Reglement. |
| **1693** | Grundsteinlegung in Archangelsk für die erste Werft zum Bau großer Seeschiffe durch Peter I. |
| **6. August 1693** | Zar Peter I. läuft auf der Jacht *Swjatoi Peter* zum ersten Mal zu einer Seereise ins Weiße Meer aus. |
| **7. März – 2. Oktober 1695** | Erster Asow-Feldzug. |
| **27. November 1695** | Bekanntgabe des Erlasses über einen neuen Feldzug gegen die Türken und Tataren. |
| **3. Mai 1696** | Auslaufen der Vorausabteilung der Galeerenflottille unter dem Befehl Peter I. als Kommandant der Galeere *Prinzipium*. |
| **15. Mai 1696** | Ankunft der ersten Abteilung der Galeerenflotte aus Woronesh vor der Festung Asow. |
| **27. Mai 1696** | Teilnahme der Galeerenflotte an der Belagerung von Asow. |
| **18. Juli 1696** | Einnahme von Asow durch die russischen Truppen. |
| **Oktober 1696** | Entscheidung der Bojaren-Duma für die Aufstellung einer ständigen Kriegsflotte auf dem Asowschen Meer. |
| **1697** | Einrichtung eines Arsenals in Woronesh. |
| **24. August 1699** | Erstmaliges Einlaufen eines russischen Kriegsschiffes in das Schwarze Meer. |
| **19. August 1700** | Beginn des Nordischen Krieges 1700 – 1721. |
| **1701** | Heldentat des russischen Patrioten Iwan Rjabow beim Überfall eines schwedischen Geschwaders auf Archangelsk. |
| **14. Januar 1701** | Als eine der ersten im Lande wurde die staatliche Schule für mathematische und navigatorische Wissenschaften oder auch Navigationsschule eingerichtet. |
| **25. Juni 1701** | Abwehr des Überfalls eines schwedischen Geschwaders unter dem Befehl von Scheblat vor der Nowodwinsker Festung in Archangelsk und Erbeutung von zwei feindlichen Schiffen. |
| **31. Mai 1702** | Soldaten des Obersten Tolbuchin griffen auf Barkassen das Geschwader des Kommodore Leschern an und eroberten die Yacht *Flundran*. |
| **10. Juli 1702** | Soldaten des Generalmajors Guliz griffen auf Barkassen das Geschwader des Kommodore Leschern an und eroberten die Yacht *Vivat.* |
| **14. Oktober 1702** | Einnahme der Festung Nöteburg durch russische Truppen. |
| **Februar 1703** | Gründung der Olonezer Werft am Swir (Lodeinoje Pole) zum Bau von Schiffen für die Baltische Flotte. |
| **28. April 1703** | Durchbruch von 60 Booten unter dem Befehl von Peter I. an der Festung Nienschanz vorbei in die Newamündung. |
| **1. Mai 1703** | Einnahme der Festung Nienschanz. |
| **7. Mai 1703** | Eroberung des schwedischen Pinaßschiffes *Astrild* und des Bootes *Gedan* durch russische Soldaten unter der Führung von Peter I. und A. D. Menschikow. |
| **16. Mai 1703** | Grundsteinlegung für die Peter-Pauls-Festung, dem Anfang der Stadt Petersburg. |
| **April – Mai 1704** | Bau des Forts Kronschlot (Kronenburg). |
| **7. Mai 1704** | Taufe der Festung Kronschlot durch Peter I. |

| | |
|---|---|
| **5. November 1704** | Grundsteinlegung für die Admiralitätswerft in Petersburg. |
| **4. Juni 1705** | Erscheinen des schwedischen Geschwaders unter Admiral Ankerstern (22 Wimpel) vor Kronschlot und Kotlin. |
| **5. Juni 1705** | Abwehr eines schwedischen Landeversuchs mit Schiffen an der Insel Kotlin. |
| **6. und 10. Juni 1705** | Angriff der schwedischen Flotte auf das Geschwader von Vizeadmiral Kruis. |
| **5. November 1705** | Beschießung der Insel durch die Schweden und Versuch der Anlandung von Truppen. |
| **6. November 1705** | Beschießung russischer Schiffe durch die Schweden. |
| **10. November 1705** | Seeschlacht bei Kronschlot. |
| **12. Oktober 1706** | Kaperung des Bootes *Espern* in der Nähe von Wyborg. |
| **27. Juni 1709** | Sieg bei Poltawa. |
| **22. März – 13. Juni 1710** | Belagerung und Einnahme der Festung Wyborg. |
| **12. Juli 1711** | Vernichtung der Flotte auf dem Asowschen Meer infolge des unglücklichen Ausgangs des Feldzugs zum Prut. |
| **1712** | Einführung einer neuen Seekriegsflagge Rußlands – der Andreas-Flagge (die Farben der Flagge waren vom Band des Ordens »Andreas der Erstgerufene« übernommen worden). Sie existierte bis 1917. |
| **16. – 19. August 1712** | Bei einem Angriff russischer auf schwedische Schiffe wurden 5 feindliche Schiffe erobert. |
| **1714** | Eintreffen der ersten Schiffbauer und Seeleute in der Wehrsiedlung Ochotsk. |
| **27. Juli 1714** | Seeschlacht bei Gangut, Gefangennahme des Konteradmirals N. Ehrenschild. |
| **11. – 12. April 1715** | Eroberung der Fregatte *Samson,* des mit 18 Geschützen bewaffneten Schiffes *Einhorn* und des mit 12 Geschützen bewaffneten Kaperers *Esperance.* |
| **1. Oktober 1715** | Bildung der Marineakademie in Petersburg. |
| **5. August 1716** | Peter I. übernahm den Oberbefehl über die Flottenverbände der vier Seemächte. |
| **4. Juni – 16. Juli 1717** | Ein Geschwader der Linienschiffsflotte unter dem Befehl von Generaladmiral F. M. Apraksin landete auf der Insel Gogland Truppen an. |
| **31. Juli 1717** | Eroberung des mit 24 Geschützen bewaffneten Pinaßschiffes *Pollux* im Gefecht. |
| **24. Mai 1719** | Seeschlacht bei der Insel Ösel. |
| **13. April 1720** | Ausgabe des ersten russischen See-Reglements. Es trug die Bezeichung »See-Reglement, ein Buch über alles, was die gute Führung und den Aufenthalt der Flotte in See betrifft«. |
| **18. Mai 1720** | Ausgabe des Erlasses von Peter I. über die Verteidigung der Festung Kronschlot und der Anlagen auf der Insel Kotlin »bis zum letzten Blutstropfen«. |
| **27. Juli 1720** | Seeschlacht bei Grönhamn. |
| **30. August 1721** | Abschluß des Friedens zu Nystad mit Schweden. |
| **5. April 1722** | Peter I. bestätigte das Reglement über das Marineamt und die Werften. |
| **4. November 1722** | Aufstellung der Kaspischen Flottille durch Peter I. |
| **11. August 1723** | Teilnahme des Bootes von Peter I. an der Parade der Baltischen Flotte. |
| **1725 – 1729** | Erste Kamtschatka-Expedition unter Leitung von W. I. Bering und A. I. Tschirikow zur Suche eines Seeweges nach Amerika. |
| **25. August 1728** | Kapitän-Kommodore W. Bering entdeckte die Meerenge zwischen Asien und Amerika. |
| **21. Mai 1731** | Ochotsk wurde zum Kriegshafen erklärt, Aufstellung der Ochotsker Flottille. |
| **22. April 1734** | Bildung des Korps der Marine-Artillerie. |
| **2. Juni 1734** | Angriff auf zwei französische Schiffe, die auf der Reede von Danzig im Schutz der Befestigungen lagen, durch drei russische Schiffe. |
| **16. August 1737** | Die Leutnante Malygin und Skuratow liefen durch die Karasee zum Fluß Ob. |
| **31. August 1737** | Leutnant Owzyn lief in den Fluß Jenissei ein. |
| **1735 – 1739** | Krieg mit der Türkei mit dem Ziel der Rückgabe der Asowküste, der Krim und des Zugangs zum Schwarzen Meer. |
| **15. Juli 1741** | Leutnant Tschurikow entdeckte mit dem Kurierboot *Swjatoi Pawel* die Nordwestküste Amerikas. |
| **1. Mai 1742** | Der Steuermann Tscheljuskin fertigte eine Beschreibung der Nordküste Asiens an und erreichte dessen nördlichsten Punkt. |
| **16. Juli 1742** | Kapitän-Kommodore Bering entdeckte mit den Kurierboot *Swjatoi Peter* die Nordwestküste Amerikas. |
| **20. Mai 1743** | Gefecht bei Korpostrem. |
| **15. Dezember 1752** | Bildung des adligen Marine-Kadetten-Korps. |
| **18. – 24. Juni 1757** | Belagerung und Einnahme der Festung Memel (Klaipeda). |

| | |
|---|---|
| **17. Juli 1769** | Besuch der Zarin Jekaterina II. im Geschwader des Admirals G. A. Spiridow vor dessen Auslaufen ins Mittelmeer. |
| **18. Juli 1769** | Aus Kronstadt lief ein Geschwader unter dem Befehl von Admiral G. A. Spiridow zur Durchführung von Kampfhandlungen im Mittelmeer aus. |
| **9. Oktober 1769** | Aus Kronstadt lief ein zweites Geschwader unter dem Befehl von Konteradmiral Elfinston zu Handlungen im Mittelmeer aus. |
| **26. November 1769** | Jekaterina II. stiftete den militärischen Orden des Heiligen Georg. |
| **18. Februar 1770** | Ankunft des Geschwader von Admiral G. A. Spiridow vor der Halbinsel Morea (Peloponnesos) zur Aufnahme der Kampfhandlungen gegen die türkische Flotte. |
| **10. März 1770** | Einnahme der Festung Navarino durch russische Landetruppen unter dem Befehl des Brigadiers der Marine-Artillerie, I. A. Hannibal. |
| **16. – 17. Mai 1770** | Seeschlacht des Geschwaders von Konteradmiral Elfinston mit einem türkischen Geschwader bei der Insel Spezzia (Spetsai) und bei Neapolis. |
| **24. Juni 1770** | Seeschlacht der russischen Flotte unter dem Befehl von A. G. Orlow in der Chios-Straße. |
| **26. Juni 1770** | Seeschlacht bei Cesme. |
| **30. Juni 1770** | Aus Reval lief ein drittes Geschwader unter dem Befehl von Konteradmiral Arf zum griechischen Archipel. |
| **17. Februar 1770** | Die Schiffe der Expedition zum Mittelmeer begannen die Kampfhandlungen, Anlandung der ersten Landetruppen in der Bucht von Itilon (Vitullo) auf der Halbinsel Morea (Peloponnesos). |
| **12. September 1771** | Gefecht des Bootes *Swjatoi Michail* unter dem Kommando des Fähnrichs A. M. Uschakow mit fünf feindlichen Galeeren bei der Insel Lemnos. |
| **7. März 1772** | Das Linienschiff *Rostislaw* griff unter dem Feuer der Dardanellen-Befestigungen sechs türkische Schiffe an und vernichtete sie. |
| **8. Mai 1772** | Aus Reval lief ein viertes Geschwader zum Mittelmeer aus. |
| **5. Juli 1772** | Die Fregatte *Nikolai* eroberte die Festung Kastel-Rosso. |
| **24. Oktober 1772** | Eine Landeabteilung nahm die Festung Cesme ein. |
| **26. – 28. Oktober 1772** | Gefecht im Golf von Patras; ein russischer Schiffsverband vernichtete 8 türkische Fregatten und 8 Schebecken. |
| **29. Mai 1773** | Eine Schiffsabteilung unter dem Befehl von Kapitän 1. Ranges J. Suchotin vernichtete 6 türkische Schiffe bei Sundjak Kalesi. |
| **23. Juni 1773** | Schlacht bei Balaklawa (Teil Sewastopols). |
| **21. Oktober 1773** | Aus Kronstadt lief ein fünftes Geschwader zum Mittelmeer aus. |
| **30. Mai 1774** | Eine Landeabteilung der Fregatte *Slawa* eroberte eine Batterie mit 4 Geschützen in der Chios-Straße. |
| **1778** | Beginn des Aufbaus der Stadt und des Hafens Cherson als Basis des Schiffbaus im Süden Rußlands. |
| **2. Mai 1783** | Ankunft der Schiffe der Asow-Flottille in der Bucht von Achtiarsk (Sewastopol). |
| **Mai 1783** | Beginn der Aufstellung der Schwarzmeer-Flotte. |
| **3. Juni 1783** | Beginn des Aufbaus Sewastopols als Hauptbasis für die Schwarzmeer-Flotte. |
| **22. Dezember 1786** | Erlaß der Zarin Jekaterina II. über die Weltumseglung einer Expedition »zur Wahrung unseres Rechts auf das Land, das von russischen Seefahrern entdeckt worden war«. |
| **22. Mai 1787** | Besichtigung der neu aufgestellten Schwarzmeer-Flotte in Sewastopol durch die Zarin Jekaterina II. |
| **15. September 1787** | Bei einem Überfall der türkischen Flotte auf Kinburn griff die Galeere *Dwina* als Brander die gesamte türkische Flotte an und zwang sie zum Abdrehen. |
| **20. Mai 1788** | Heldentat des Kapitäns 2. Ranges R. Saken, der seine Kanonenbootgaleere zusammen mit vier türkischen Galeeren sprengte, als der Feind sie kapern wollte. |
| **7. und 17. Juni 1788** | Schlacht der türkischen Flotte mit der russischen Liman-Galeeren-Flottille des Konteradmirals K. Nassau-Siegen bei Otschakow. |
| **18. Juni 1788** | Niederlage der türkischen Flotte bei Otschakow. |
| **1. Juli 1788** | Vernichtung einer türkischen Flottille bei Otschakow. |
| **3. Juli 1788** | Seeschlacht bei der Insel Fidonisi (Smeiny). |
| **5. Juni 1788** | Aus Kronstadt lief der Schiffsverband des Vizeadmirals W. Fondesin zum Mittelmeer aus. |
| **6. Juli 1788** | Seeschlacht der russischen Flotte unter dem Befehl von Admiral Greig mit der schwedischen Flotte bei der Insel Gogland. |
| **9. September 1788** | Eine Abteilung der Galeeren-Flottille unter dem Befehl von Kapitän 1. Ranges Kilenin griff auf der Reede von Otschakow 10 türkische Schiffe an und vernichtete sie. |

| | |
|---|---|
| **29. April 1789** | Der Kapitänleutnant Crown griff mit der *Merkuri* den mit 12 Geschützen bewaffneten schwedischen Tender *Snapop* an, der sich den Russen ergab. |
| **21. Mai 1789** | Die *Merkuri* eroberte nach anderthalbstündigem Gefecht die schwedische Fregatte *Venus.* |
| **21. Juni 1789** | Seeschlacht bei Porkkala Udd. |
| **15. Juli 1789** | Seeschlacht der russischen Flotte unter dem Befehl von Admiral W. J. Tschitschagow mit der schwedischen Flotte bei der Insel Öland. |
| **4. August 1789** | Seeschlacht bei der Insel Koiramsari. |
| **13. August 1789** | Schlacht der russischen Galeerenflotte gegen die Hauptkräfte der schwedischen Galeerenflotte auf der Rotschensalmer Reede. |
| **22. August 1789** | Im Kampf wurde eine schwedische Schiffsabteilung von der Galeerenflottille bei Hegfors erobert. |
| **14. März 1790** | Ernennung von Konteradmiral F. F. Uschakow zum Befehlshaber der Schwarzmeer-Flotte. |
| **2. Mai 1790** | Seeschlacht bei Reval. |
| **4. Mai 1790** | Schlacht der russischen Galeerenflottille mit einer schwedischen Flottille an der Zufahrt zur Reede von Fredrikshamn zwischen Kap Sura-Nemi und Wira-Nemi. |
| **23. Mai 1790** | Erste Schlacht des Geschwaders von Vizeadmiral A. I. Krus mit einem schwedischen Geschwader in 12 Seemeilen Entfernung nordwestlich von Krasnaja Gorka. |
| **24. Mai 1790** | Zweite Schlacht bei Krasnaja Gorka. |
| **26. Mai 1790** | Gefecht der Fregatte *Venus* und des Bootes *Merkuri* mit einer Abteilung der schwedischen Galeerenflottille bei Pitkopas. |
| **21. Juni 1790** | Schlacht des Geschwaders von Vizeadmiral K. Nassau-Siegen mit der schwedischen Galeerenflottille bei der Insel Rawiza im Börke-Sund. |
| **22. Juni 1790** | Seeschlacht bei Wyborg. |
| **23. Juni 1790** | Die Fregatta *Venus* eroberte das Linienschiff *Retwisan.* |
| **28. Juni 1790** | Zweite Seeschlacht bei Rotschensalm. |
| **19. Oktober 1790** | Eine Abteilung der Galeerenflottille des Generalmajors de Ribas nahm im Gefecht die Küstenbefestigungen am Sulina-Arm der Donau ein. |
| **13. November 1790** | Eine Abteilung der Galeerenflottille des Kapitänleutnants Litke zerschlug auf der Donau bei Isaktscheja eine türkische Flottille, eroberte eine Batterie und nahm die Stadt ein. |
| **13. – 25. August 1798** | Fahrt des Geschwaders von Vizeadmiral F. F. Uschakow aus Sewastopol nach Konstantinopel zur Teilnahme am Kampf der Türkei gegen Frankreich. |
| **20. September 1798** | Das Geschwader des Vizeadmirals F. F. Uschakow lief aus den Dardanellen ins Mittelmeer aus zur Teilnahme an den Kampfhandlungen gegen Frankreich. |
| **31. Juli 1791** | Seeschlacht bei Kap Kaliakra. |
| **18. Oktober – 3. November 1798** | Besetzung der Insel und der Festung Santa Maura. |
| **29. Oktober 1798** | Das Linienschiff *Bogojawlenije Gospodnja* eroberte eine mit 18 Geschützen bewaffnete französische Schebecke. |
| **8. Juli 1790** | Seeschlacht in der Straße von Kertsch. |
| **28. – 29. August 1790** | Seeschlacht bei Tendra. |
| **20. – 21. Oktober 1790** | Gefecht der Liman-Galeerenflottille unter dem Befehl von Generalmajor de Ribas mit einer türkischen Flußflottille. |
| **7. November 1790** | Einnahme der türkischen Festung Tulcea durch russische Landetruppen. |
| **10. – 11. Dezember 1790** | Einnahme der türkischen Festung Ismail durch russische Truppen unter dem Befehl von A. W. Suworow. An der Erstürmung nahm die Galeerenflottille des Generalmajors de Ribas teil. |
| **16. Dezember 1790** | Umbenennung der Liman-(Donau-)Galeerenflottille in Schwarzmeer-Galeerenflotte. |
| **25. Februar 1797** | Ausgabe eines neuen See-Reglements. |
| **1. Januar 1798** | Bestätigung der Strukturen für die Flotten auf der Ostsee, dem Schwarzen und dem Kaspischen Meer. |
| **18. Februar 1799** | Einnahme der Insel Fano. |
| **20. Februar 1799** | Einnahme der Festung Korfu. |
| **1803 – 1806** | Erste Weltumseglung durch russische Seeleute mit den Sloops *Nadeshda* und *Newa* unter dem Kommando von I. F. Krusenstern und J. F. Lisjanski. |
| **1804 – 1806** | Konzentration russischer Flottenkräfte in der Adria zum Schutz der Ionischen Inseln vor den Franzosen. |
| **11. Januar 1805** | Bei Korfu trafen aus der Ostsee das Geschwader von Konteradmiral S. Greig und aus dem Schwarzen Meer das Geschwader des Kapitän-Kommodores Sorokin ein. |

| | |
|---|---|
| **25. August 1805** | Auslaufen des Geschwaders von Vizeadmiral D. N. Senjawin aus Kronstadt zum Mittelmeer und Besichtigung des Geschwaders durch Zar Alexander I. |
| **18. Januar 1806** | Ankunft des Geschwaders von Vizeadmiral D. N. Senjawin bei Korfu. |
| **17. Februar 1806** | Durch fünf Galeeren wurde bei Nacht die mit 16 Geschützen bewaffnete Schebecke *Asard* gekapert. |
| **20. April 1806** | Das erste russische Kriegsschiff umrundete das Kap der Guten Hoffnung. |
| **24. Juli 1806** | Das Schiff *Newa* kehrte von der ersten Weltumseglung zurück. |
| **17. Dezember 1806** | Gefecht der Brigg *Alexander* unter dem Kommando von Leutnant I. S. Skalowski mit einer französischen Schiffsabteilung. |
| **1806 – 1812** | Krieg mit der Türkei. |
| **10. Februar 1807** | Auslaufen des Geschwaders von D. N. Senjawin aus Korfu zum Archipel, um Kriegshandlungen gegen die Türkei zu führen. |
| **8. – 10. März 1807** | Einnahme der Festung Tenedos. |
| **März – Mai 1807** | Blockade der Dardanellen. |
| **10. Mai 1807** | Seeschlacht in den Dardanellen. |
| **19. Juni 1807** | Seeschlacht bei Athos. Das russische Geschwader von D. N. Senjawin zerschlägt die türkische Flotte bei Kap Athos. |
| **7. August 1807** | Das Schiff *Nadeshda* kehrte von der ersten Weltumseglung zurück. |
| **18. Juni 1808** | Seeschlacht bei der Insel Gango. |
| **22. Juni 1808** | Seeschlacht bei der Insel Gerwisalo. |
| **9. Juli 1808** | Seeschlacht bei der Insel Komito. |
| **20. Juli 1808** | Seeschlacht beim Rilaksfjord. |
| **7. August 1808** | Gefecht russischer und schwedischer Schiffe beim Jungfernsund. Heldentat des Fähnrichs W. F. Suchotin. |
| **23. August 1808** | Blockade des Geschwaders von Vizeadmiral D. N. Senjawin für 10 Monate in Lissabon durch ein englisches Geschwader. |
| **18. August 1808** | Seeschlacht bei der Insel Sudsalo. |
| **23. Juni 1809** | Gefecht der Fregatte *Bogojawlenije* mit zwei schwedischen Fregatten im Wasaski-Sund. |
| **16. Februar 1810** | Gründung der Garde-Marine-Abteilung. |
| **26. August 1812** | Teilnahme der Seeleute der Garde-Marine-Abteilung an der Schlacht bei Borodino. |
| **1. Januar 1813** | Einnahme der Stadt Lenkoran durch eine Marineabteilung unter dem Befehl des Kapitäns 1. Ranges F. F. Weselago. Unterzeichnung eines Vertrages mit Persien, der Rußland das Recht gab, eine Flotte im Kaspischen Meer zu unterhalten. |
| **17. August 1813** | Schlacht bei Culm. Für ihre Teilnahme an der Schlacht erhielt die Garde-Marine-Abteilung eine hohe Kampfauszeichnung – das Georgsbanner mit der Aufschrift »Für die Heldentaten in der Schlacht am 30. August 1813 bei Culm«. |
| **21. und 23. August, 4. September 1813** | Beschießung Danzigs während des Angriffs der Landstreitkräfte. |
| **1815** | Bau des ersten russischen Dampfschiffes in Sankt Petersburg (die erste Reise ging am 3. November 1815 von Petersburg nach Kronstadt). |
| **1. August 1816** | Leutnant Kotzebue entdeckte an der Nordküste Amerikas eine große Bucht, die seinen Namen erhielt. |
| **1819 – 1821** | Erste Expedition russischer Seefahrer mit den Sloops *Wostok* und *Mirny* unter dem Befehl von Kapitän 2. Ranges F. F. Bellingshausen und Leutnant M. P. Lasarew in die Antarktis. Entdeckung des sechsten Kontinents, Antarktika, am 16. Januar 1820. |
| **14. Dezember 1825** | Aufstand der Dekabristen in Petersburg. Unter den Aufständischen sind auch Seeleute der Garde-Marine-Abteilung der Flotte. |
| **13. April 1827** | Bestätigung des Stellenplans und der Stellung des Korps der Steuerleute der Flotte. |
| **9. September 1827** | Heldentat des Fähnrichs A. A. Domaschenko bei Palermo im Mittelmeer. |
| **8. Oktober 1827** | Vernichtung der türkischen Flotte in der Seeschlacht bei Navarino. Heldentat des Linienschiffes *Asow.* |
| **17. Dezember 1827** | Erlaß des Zaren Nikolai I. über die Auszeichnung der Besatzung des Linienschiffes *Asow* mit einer am Heckflaggstock zu führenden Georgsflagge. |
| **1828** | Bildung eines Marine-Stabes (1831 – Hauptstab der Marine; 24. April 1906 – Generalstab der Marine; 1938 – Hauptstab der Marine; 1950 – Generalstab der Marine; März 1953 – Hauptstab der Seekriegsflotte). |
| **9. Mai – 12. Juni 1828** | Kanonade und Bombardierung der Festung Anapa durch Schiffe des Vizeadmirals A. S. Greig. |

| | |
|---|---|
| **28. Mai 1828** | Überfall einer Abteilung der Donau-Kriegsflottille unter dem Befehl von Kapitän 1. Ranges I. I. Sawadowski auf eine türkische Galeerenflottille im Maciner-Flußarm. Nach dreistündigem Gefecht wurden 12 feindliche Schiffe erobert, 1 versenkt und 1 verbrannt. |
| **8. Juni 1828** | Heldentat der mit 20 Geschützen bewaffneten Brigg *Orfei*, die fünfeinhalb Stunden die Festung Konstanza beschoß. Sie erhielt 66 Treffer und war am Rumpf und an der Takelage beschädigt. |
| **7. August 1828** | Überfall des Geschwaders von Admiral A. S. Greig auf die Festung Warna. |
| **29. September 1828** | Einnahme der Festung Warna. |
| **28. Januar 1829** | Während einer Patrouillenfahrt vor der Insel Candia (Kreta) kaperte das Linienschiff *Zar Konstantin* unter dem Befehl von Kapitän 1. Ranges I. N. Butakow zwei ägyptische Kriegsschiffe. |
| **25. April 1829** | Vernichtung türkischer Schiffe bei Schili durch die Fregatte *Standart* und die Brigg *Mingrelija*. |
| **3. Mai – 20. Juni 1829** | Teilnahme der Donau-Kriegsflottille an der Belagerung und Einnahme der türkischen Festung Silistra. |
| **4. Mai 1829** | Gefecht bei Penderaklia; durch Boote der Brigg *Orfei* wurden durch Abortage 3 türkische Schiffe erobert. |
| **28. Juli 1829** | Höchster Erlaß des Zaren Nikolai I. über die Auszeichnung der Brigg *Merkuri* mit einer am Heckflaggstock zu führenden Georgsflagge. |
| **10. August 1832** | Eröffnung einer Marine-Bibliothek in Kronstadt. |
| **1834** | Bau des weltweit ersten Metall-Unterseebootes in Rußland nach einem Entwurf des Ingenieurs K. A. Schilder. |
| **1836** | Bau der ersten russischen Dampf-Fregatte *Bogatyr* für die Baltische Flotte. |
| **3. Juli 1836** | Allerhöchste Besichtigung der Flotte mit Vorführung des »Großvaters« der russischen Flotte – des Bootes von Peter I. |
| **1840** | Erfindung einer pyrotechnischen Kontaktmine für Sperren durch das Akademiemitglied B. S. Jakobi. |
| **20. Juli 1848** | Stapellauf des ersten russischen Kriegsschiffes mit Schraubenantrieb – der Fregatte *Archimed* – in Petersburg. |
| **22. Juli 1849** | Kapitän 1. Ranges Newelski entdeckte die Meerenge, die das Ochotskische und das Japanische Meer verbindet. |
| **24. Februar 1851** | Entscheidung über die Amur-Expedition unter Leitung des Kapitäns 1. Ranges G. I. Newelski und deren Durchführung. |
| **1853 – 1856** | Krimkrieg. |
| **17. September 1853** | Das Geschwader des Vizeadmirals P. S. Nachimow überführte in wenigen Tagen die 16. infanterie-Division mit der gesamten Ausrüstung und Verpflegung zur Kaukasusküste. |
| **4. November 1853** | Eroberung des türkischen Dampfers *Medshari-Tedsharet* durch den mit 6 Geschützen bewaffneten Dampfer *Besarabija*. |
| **5. November 1853** | Erstes Gefecht der Dampfschiffe zwischen der Dampf-Fregatte *Wladimir* und dem türkischen Dampfer *Perwas-Bachri*. |
| **9. November 1853** | Gefecht der Fregatte *Flora* mit drei türkischen Dampfschiffen. |
| **18. November 1853** | Seeschlacht bei Sinope – letzte Schlacht der Segelschiffe. |
| **22. November 1853** | Rückkehr des Geschwaders von Vizeadmiral P. S. Nachimow nach der Schlacht bei Sinope nach Sewastopol. |
| **24. August 1854** | Gefecht bei Petropawlowsk. |
| **11. September 1854** | Versenkung von fünf Linienschiffen und zwei Fregatten der Schwarzmeer-Flotte in der Einfahrt zur Bucht von Sewastopol. |
| **5. Oktober 1854** | Erste Bombardierung Sewastopols von der See- und Landseite, dabei wurde auf dem Malachow-Kurgan Vizeadmiral W. A. Kornilow, einer der Organisatoren der Verteidigung der Stadt, tödlich verwundet. |
| **6. Dezember 1854** | Erlaß über die Gleichsetzung der Dienstzeit der Verteidiger Sewastopols – ein Monat Dienst auf den Bastionen war gleich ein Jahr Dienstzeit. |
| **7. März 1855** | Bei einer Bombardierung wurde auf dem Malachow-Kurgan einer der bemerkenswertesten Organisatoren der Verteidigung, Konteradmiral W. I. Istomin, getötet. |
| **28. Juni 1855** | Auf der Kornilow Bastion (Malachow-Kurgan) wurde der hervorragende russische Flottenführer und Befehlshaber der Verteidigung Sewastopols – Admiral P. S. Nachimow – durch eine Gewehrkugel tödlich verwundet und verstarb am 30. Juni. |
| **1. Juli 1855** | Seeschlacht auf dem Tran-Sund (Wyborgski Saliw). |

| | |
|---|---|
| **28. Juli 1855** | Überfall einer englisch-französischen Flotte auf die Festung Sveaborg und die auf Reede liegende 3. Divison der russischen Flotte. |
| **Oktober 1856** | Aus Kronstadt lief zum ersten Mal ein Geschwader von Kriegsschiffen, die mit Schiffsschrauben angetrieben wurden, ins Mittelmeer. |
| **2. Juli 1860** | Einrichtung des Kriegshafens Wladiwostok in der Bucht Solotoi Rog. |
| **1861** | Bau des ersten russischen gepanzerten Kriegsschiffes – des Kanonenbootes *Opyt*. |
| **18. Juli 1863 – 20. Juli 1864** | Expedition der russischen Flotte zu den Küsten Nordamerikas. |
| **1865** | Erfindung einer eigenbeweglichen Unterwassermine (Torpedo) durch I. F. Alexandrow. |
| **1877** | In Petersburg wurde das weltweit erste seegängige Torpedoboot *Wsryw* gebaut. |
| **12. April 1877 – 1. Juli 1878** | Krieg mit der Türkei. |
| **3. Mai 1877** | Legen einer Minensperre in Maciner Flußarm der Donau unter feindlichem Feuer. |
| **14. Mai 1877** | Angriff russischer Minenboote gegen türkische Schiffe auf der Donau bei Macin; Versenkung des Monitors *Selfi*. |
| **18. April 1877** | Erste Nachtangriffe der Minenboote *Cesme, Sinope, Navarino, Miner* und des Dampfers *Weliki Knjas Konstantin* gegen eine türkische Dampffregatte. |
| **11. Juli 1877** | Gefecht des bewaffneten Dampfers *Westa* mit dem türkischen Panzerschiff *Fetchi-Bulend*. |
| **12. August 1877** | Minen-(Torpedo-)Angriff durch 4 Boote des Dampfers *Weliki Knjas Konstantin* gegen das türkische Panzerschiff *Assari Schewket* auf der Reede von Suchumi. |
| **16. Dezember 1877 in der Nacht** | Erster Angriff auf das türkische Panzerschiff *Mach-Mudije* durch Minenboote mit Torpedos. |
| **15. Januar 1878** | Zwei Minenboote des Dampfers *Weliki Knjas Konstantin* sprengten mit Whiteheads-Torpedos einen türkischen Dampfer auf der Reede von Batumi. |
| **3. November 1881** | Der Kapitän 1. Ranges A. F. Moshaiski erhielt als Erster in Rußland das Privileg zur Erfindung eines »Luftschwimmgerätes« (Flugzeug). |
| **1898** | Erfindung des Minensuchgerätes durch den Offizier der russischen Flotte K. F. Schulz. |
| **1903 – 1904** | Auf der baltischen Werft in Petersburg erfolgte nach einem Entwurf des Schiffbauingenieurs I. G. Bubnow der Bau des Unterseebootes *Delphin*. |
| **26. Januar 1904 – 23. August 1905** | Russisch-Japanischer Krieg. |
| **27. Januar 1904** | Gefecht des Kreuzers *Warjak* und des Kanonenbootes *Korejez* mit einem japanischen Geschwader vor dem Hafen von Tschemulpo. |
| **26. Februar 1904** | Gefecht des Torpedobootes *Steregustschi* mit vier japanischen Torpedobooten. |
| **28. Juli 1904** | Gefecht im Gelben Meer. |
| **1. August 1904** | Gefecht der Wladiwostoker Kreuzer in der Koreastraße. |
| **14. Mai 1905** | Seeschlacht bei Tsushima. |
| **1909 – 1914** | Bau der ersten russischen Linienschiffe des Typs *Sewastopol, Petropawlowsk, Poltawa* und *Gangut*. |
| **1910 – 1912** | Bau des weltweit ersten Minensuchers *Sapal* in Petersburg. |
| **1911** | Herstellung des ersten Wasserflugzeugs mit Schwimmer nach dem Entwurf des Konstrukteurs J. M. Gackel. |
| **1911 – 1917** | In Nikolajew wurden für die Schwarzmeer-Flotte die Linienschiffe *Imperatriza Marija* (am 6. Juli 1915 in Dienst gestellt), *Imperatriza Jekaterina Welikaja* (am 18. Oktober 1915 in Dienst gestellt) und *Alexander III.* (am 28. Juni 1917 in Dienst gestellt) gebaut. |
| **1913 – 1915** | Nach einem Entwurf von D. P. Grigorowitsch wurden die weltweit ersten Flugboote, Wasserflugzeuge M-1, M-4, M-5, M-9, gebaut. |
| **15. Juli 1914** | Indienststellung des schnellsten Schiffes der russischen Marine, des Zerstörers *Nowik*. |
| **22. August 1913** | Vor Kronstadt wurde eine Minensperre gelegt. |
| **25. Juni 1915** | Indienststellung des weltweit ersten Minenlegeunterseebootes *Krab*. |
| **4. Mai 1916** | Heldentat des Unterseebootes *Wolk*. |
| **14. – 23. Oktober 1916** | Konstanzer Operation. |

# Marinegeschichte

**Das Standardwerk in 7 Bänden**

Hans H. Hildebrand/Albert Röhr/Hans Otto Steinmetz (†)

## Die deutschen Kriegsschiffe Bände 1-7

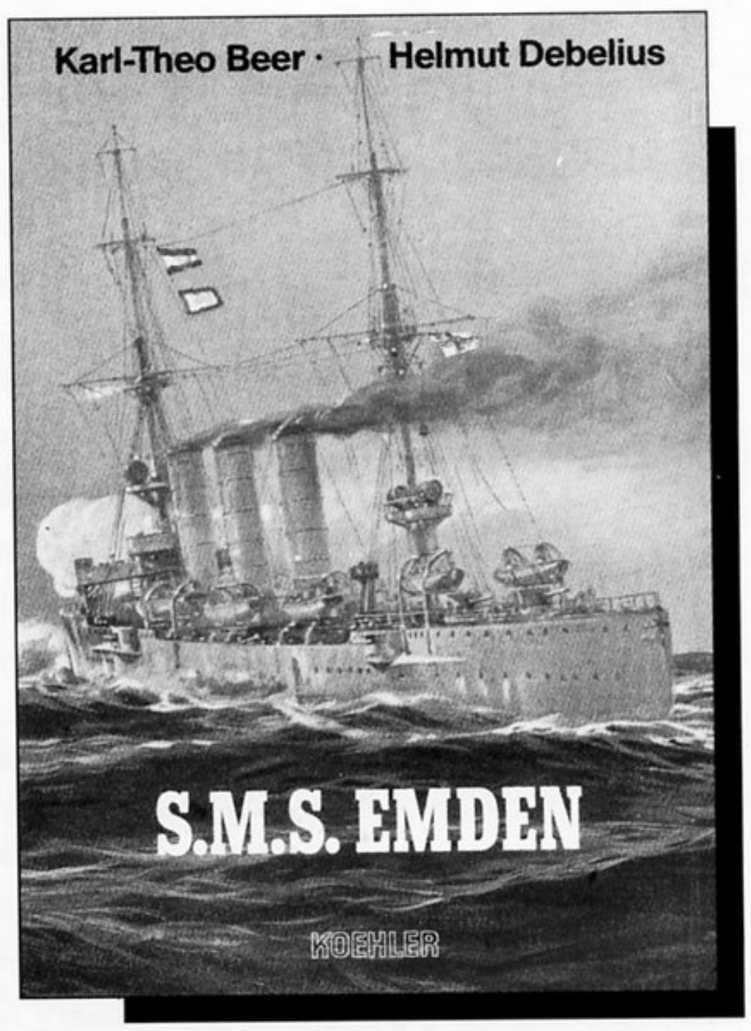
**Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart**

Je Band ca. 160 Kunstdruckseiten, Format 21 x 27 cm, mit über 100 Schiffsfotos/Gemäldereproduktionen, gebunden, mit Schutzumschlag

**Lieferbar Band 1-7, zum Einzel- oder Komplettpreis**

Als Standardwerk von internationalem Rang hat sich diese Dokumentation erwiesen. In den Büchern werden übersichtlich – alphabetisch nach Schiffsnamen – die Schiffe und ihre Lebensläufe, ihre Besatzungen und ihre Führung dargestellt. Es werden genannt: technische und persönliche Daten, Indienst- und Außerdienststellungen, Friedensdienst und Kriegseinsatz, Spezialverwendungen, Auslandsdienst und Biographien vieler Marineoffiziere, insbesondere der Kommandanten.

| »DIE DEUTSCHEN KRIEGSSCHIFFE« | | | |
|---|---|---|---|
| Best.-Nr. 5701 | 7 Bände – bei Komplettbestellung | | |
| Best.-Nr. 4961 | Band 1 | Best.-Nr. 4561 | Band 5 |
| Best.-Nr. 2871 | Band 2 | Best.-Nr. 4951 | Band 6 |
| Best.-Nr. 3711 | Band 3 | Best.-Nr. 2571 | Band 7 |
| Best.-Nr. 3821 | Band 4 | | |




**Mit seltenen Unterwasser-Farbfotos**

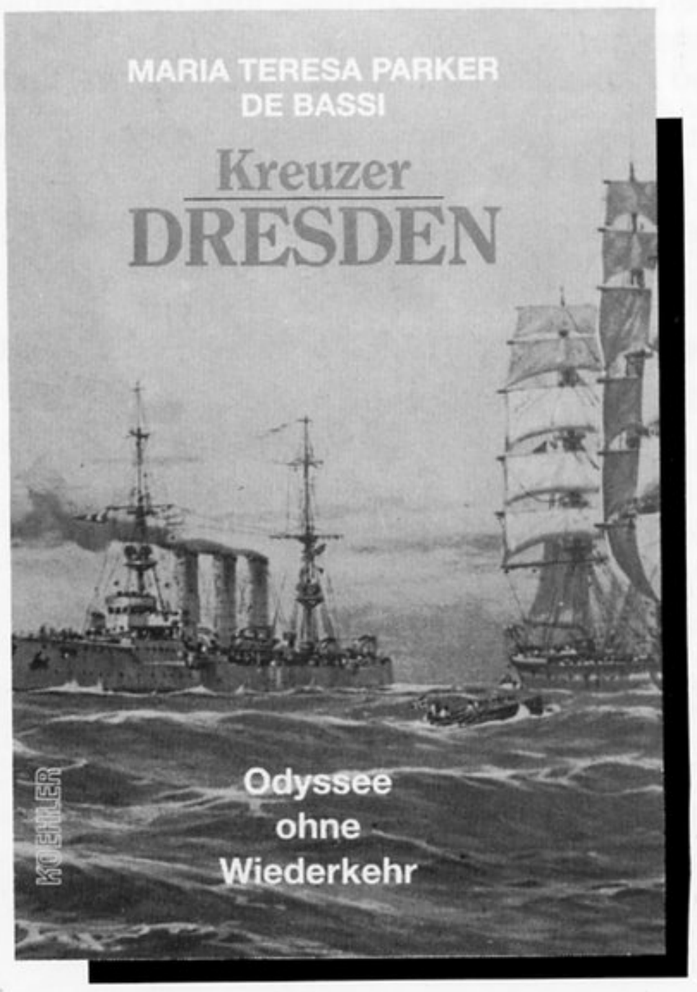
Karl-Theo Beer / Helmut Debelius

## S.M.S. Emden

**Legendäre Geschichte eines deutschen Kaper-Kreuzers**

164 Seiten, Format 16 x 24 cm, 98 s/w- und 36 Farb-Abbildungen, gebunden, mit Schutzumschlag, Best.-Nr. 5611

Außergewöhnliches, zum größten Teil bisher unveröffentlichtes Bildmaterial lassen die abenteuerlichen Friedens- und Kaperfahrten des kaiserlichen Kreuzers »Emden« in der Südsee wieder lebendig werden.
75 Jahre nach dem letzten Gefecht entstanden bei einem gewagten Tauchgang am Wrack der »Emden« einmalige Farbaufnahmen, die erst jetzt hier veröffentlicht werden.




**Odyssee vor Südamerikas Küsten – Einsatz ohne Wiederkehr**

Maria Teresa Parker de Bassi

## Kreuzer »Dresden«

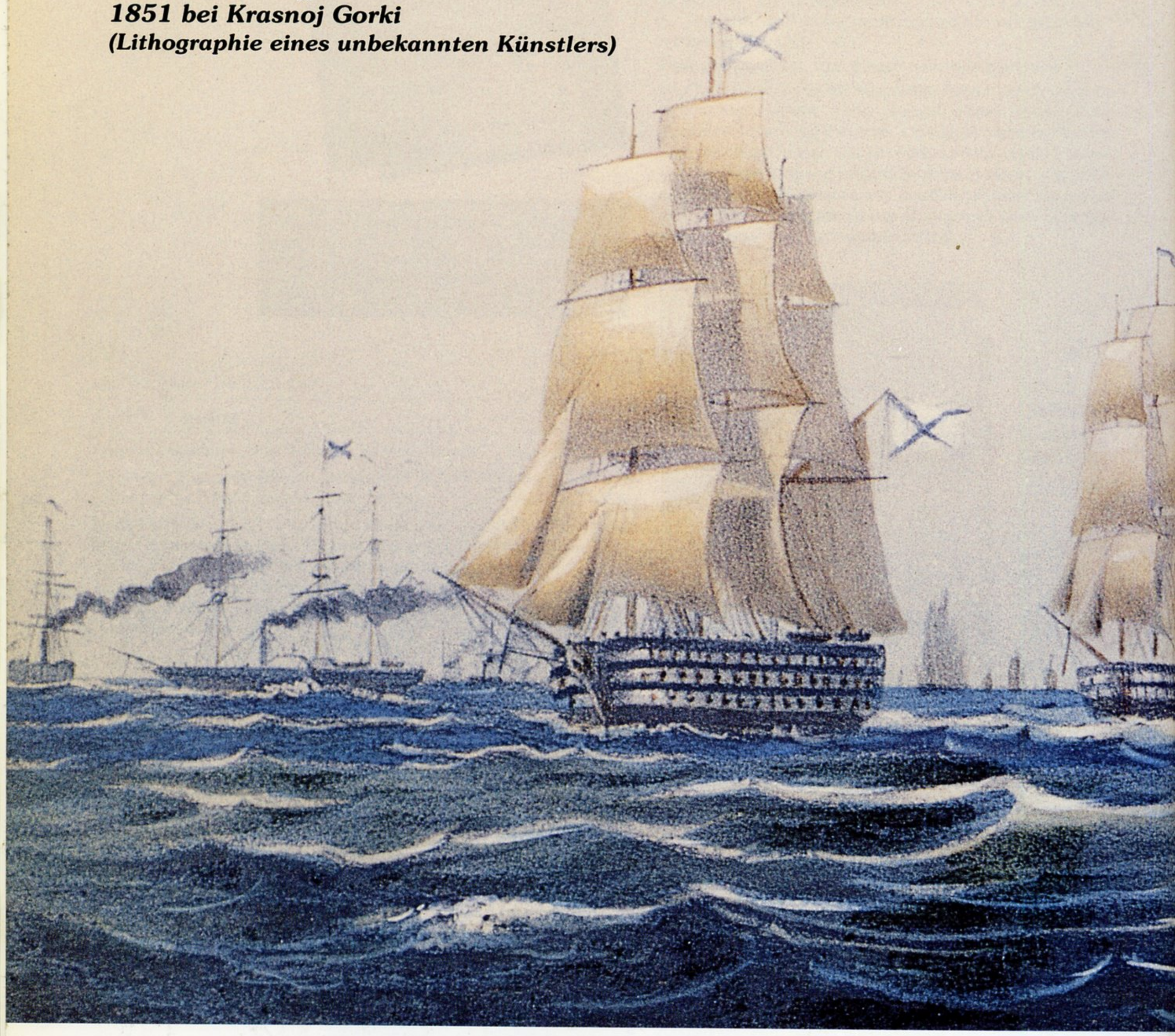
**Aus dem Spanischen von Corinna Ponitz**

ca. 304 Seiten, 16 x 24 cm, ca. 60 s/w-Abbildungen, 5 Karten und 1 Tafel, gebunden, mit Schutzumschlag, Best.-Nr. 5911

Das ungewöhnliche Schicksal des Kreuzers »Dresden« ist, im Gegensatz zum Schwesterschiff »Emden«, bis heute in der Marineliteratur völlig vernachlässigt, obwohl es historisch von großer Bedeutung ist. Die chilenische Autorin hat nach vielen Recherchen und Gesprächen mit den letzten noch lebenden Besatzungsmitgliedern, dieses unvergessene abenteuerliche Schiffsschicksal dargestellt, das sich 1915 vor den Küsten Südamerikas dramatisch vollendete.

KOEHLER
BERLIN · BONN · HERFORD

***Eine Linienschiffdivision der russischen Flotte 1851 bei Krasnoj Gorki***
***(Lithographie eines unbekannten Künstlers)***



»... der zum Gefolge der russischen Gesandtschaft gehörende Peter Michailowitsch war ein fleißiger und kluger Zimmermann ...«. Dieses Zeugnis eines niederländischen Schiffbaumeisters galt keinem Geringeren als Zar Peter dem Großen, der 1696 die russische Marine begründete. Ihre Geschichte wird in diesem prachtvoll illustrierten Band bis zum Ende des Zarenreiches im Jahr 1917 dargestellt.

Der Marineexperte Anatoli A. Rasdolgin, Stellvertretender Direktor des Zentralen Marinemuseums Rußlands in Sankt Petersburg, konnte sich dabei auf die Bestände von Archiven stützen, die jahrzehntelang verschlossen waren. Auch das macht dieses Werk so einzigartig!

Koehlers Verlagsgesellschaft mbH · Herford

ISBN 3 7822 0593 6