

Werner Schwörer

**Wir lagen vor Madagaskar
und hatten die Pest an Bord
Auf den Spuren eines Lieds**

INHALT

Rätsel über Rätsel	7
Die Fahrt der russischen Baltischen Flotte nach Madagaskar	14
Wir lagen vor Madagaskar	30
Und hatten die Pest an Bord	48
In den Kesseln verfaulte das Wasser	52
Und täglich ging einer über Bord	55
Der fast dreimonatige Aufenthalt der Russen vor Madagaskar und das Madagaskar-Lied	57
Der Abschied, die Weiterfahrt und die Niederlage der Baltischen Flotte	63
Deutsche Verwicklungen in den Russisch-Japanischen Krieg ...	73
Der Untergang des deutschen Cargos „Bengalia“ vor Madagaskar	79
Die Jugendbewegung	89
Mythos Madagaskar	93
Das Caracas-Lied	97

Weitere Aspekte zur Entstehung und Karriere des Madagaskar-Lieds	107
Die vermeintlichen Verfasser des Madagaskar-Lieds: Just Scheu und Robert Wanner	127
„La Baie des russes“, die Russenbucht in Madagaskar	135
Piraten vor Madagaskar	145
Ein Indizienbeweis und falsche Fährten	151

Rätsel über Rätsel

Während eines längeren Aufenthalts auf der Maskarenen-Insel La Réunion zog mich die geheimnisvoll anmutende große Insel Madagaskar in der Nachbarschaft in ihren Bann. So unternahm ich dorthin mehrere Reisen, wobei mich ein Abstecher auch nach Nosy Be führte.

Diese kleine Madagaskar vorgelagerte Insel im Nordwesten mit ihren von Palmen umsäumten Stränden, ohne bissige Haie und meist ohne Wellengang, galt damals als Geheimtipp.

Bei einem Besuch der „Hauptstadt“ von Nosy Be namens Hell-Ville war ich in einem Restaurant zu Gast. Dort fiel mein Blick auf eine dekorative Darstellung der Küstenlinie von Nosy Be und dem benachbarten „Festland“ von Madagaskar. Die vereinfachte Landkarte war mit Darstellungen von Booten, madagassischen Häusern und Palmen ausgeschmückt. Neben etlichen madagassischen Ortsnamen las ich mit Erstaunen. „Baie des Russes“ also „Russenbucht“.

An der Bar kam ich mit ein paar Einheimischen ins Gespräch. Ich erkundigte mich etwas verwundert, was es mit der Russenbucht auf sich habe. „Ja, hier waren vor langer Zeit einmal russische Schiffe“, hieß es. „Wohl zur Zeit der Franzosen.“ Also zur Zeit der französischen Kolonialepoche. „Und auf dem Friedhof sind ein paar russische Gräber zu entdecken.“

Wie wohl den meisten deutschen Madagaskar-Reisenden damals, kam mir wieder ein Mal das bekannte Madagaskar-Lied in den Sinn:

Wir lagen vor Madagaskar
und hatten die Pest an Bord.
In den Kesseln verfaulte das Wasser
und täglich ging einer über Bord.

...

Hier vor Ort faszinierte es mich besonders der Aufklärung dieses rätselhaften Lieds nachzugehen. Denn es war wohl nicht einfach so frei erfunden. Es strahlte eine einmalige Authentizität aus und müsste auf sich wirklich zugetragene Ereignisse zurück zu führen sein. Obschon bekannt ist, dass Seemannslieder oft viel Seemannsgarn enthalten.

Nirgendwo sonst an Madagaskars Küsten war ich auf irgendetwas gestoßen, das auch nur im Entferntesten mit dem Madagaskar-Lied in Verbindung gebracht werden könnte. Allenfalls die Piraten auf Sainte-Marie. Doch davon später.

Hier in Nosy Be lagen also einmal - ziemlich rätselhaft - russische Schiffe. Pestausbrüche gab es auch regelmäßig. Schlechtes Trinkwasser ebenso. Und verstorbene europäische Seeleute lagen auf dem Friedhof. Diese Parallelen zu dem Lied ließen mich aufhorchen.

Allerdings ist das deutsche Madagaskar-Lied in Madagaskar völlig unbekannt. Kein Mensch hat dort jemals etwas davon gehört. Dasselbe gilt auch für Frankreich, obschon bekanntlich Madagaskar eine französische Kolonie war. Des Rätsels Lösung auf diese Weise näher zu kommen, blieb ausgeschlossen.

Doch was hatten russische Schiffe vor Nosy Be zu suchen? Und warum verweilten sie dort so lange?

Viele Jahre später ging ich der Sache nach und konnte herausfinden, dass während des Russisch-Japanischen Kriegs die Baltische Flotte um die halbe Welt in Richtung Vladivostok beordert wurde, um die Japaner zu bekriegen. Dabei legte diese Flotte einen Zwischenaufenthalt vor Madagaskar ein. Es galt nun in Erfahrung zu bringen, welche dramatischen Ereignisse sich vor Nosy Be zugetragen hatten, die das Madagaskar-Lied anscheinend aufgreift. Doch wie sollten die Aufsehen erregenden Berichte dann nach Deutschland gelangt sein? Rätsel über Rätsel.

Auch bezüglich der Autorenschaft und der Entstehungszeit des Lieds bleiben viele Fragen offen. Das Lied mit seiner insbesondere

markanten ersten Strophe und seiner eindringlichen Melodie weist in vieler Hinsicht auf eine Schöpfung während der Jugendbewegung hin. Dies würde auch zeitlich mit den Ereignissen vor Madagaskar 1904/1905 übereinstimmen. Doch das Lied wurde erst 1934 in einer ganz anderen politischen Konstellation beim Harth-Verlag in Leipzig eingereicht und urheberrechtlich geschützt.

Dann steht über dem Madagaskar-Lied in den Liedersammlungen und auch auf den damals beliebten Bildpostkarten manchmal als Komponist und Texter Robert Wanner, manchmal auch Just Scheu. Manchmal zeichnet der eine als Komponist und der andere als Texter und auch umgekehrt. Zum Teil findet sich über dem Lied auch: Mündlich überliefert oder alte Weise. Zweifelsohne weisen gewisse Textvarianten des Lieds auf eine mündliche Überlieferung hin. Manchmal verfault das Wasser in „Kesseln“ und manchmal in „Kübeln“.

Heute gilt schließlich Just Scheu als Liedschöpfer, was anzuzweifeln ist. Denn es lässt sich nachweisen, dass das Lied bereits gesungen wurde, bevor es 1934 von Robert Wanner und Just Scheu als eigene Schöpfung bei einem Musikverlag eingereicht wurde.

Neben all diesen Ungereimtheiten existieren auch noch zwei bzw. gar drei Madagaskar-Lieder: Das erste und wohl ursprüngliche Lied ohne die Erweiterung „Wenn das Schifferklavier an Bord ertönt...“ Daneben das Lied, welches unter den Titel erschien: „Wenn das Schifferklavier an Bord ertönt“ oder „Immer wieder treibt es uns vom Strande“. Und schließlich gibt es noch die letzte und heutige Liedversion, die eine Vermengung der beiden darstellt.

Das Madagaskar-Lied verbreitete sich wohl mündlich nach und nach bereits vor dem 1. Weltkrieg und zählte ab den frühen 1930er Jahren bis etwa zum Ende des Jahrhunderts zu den bekanntesten Liedern in Deutschland. Es fand auch internationale Resonanz und wurde in vielen Sprachen gesungen und auf Tonträger eingespielt. Dieses Lied erwies sich als erstaunlich robust. Es überlebte unbeschadet die Brüche deutscher Geschichte im 20. Jahrhundert wie

das Kaiserreich und den 1. und 2. Weltkrieg. Das Lied entging jeglicher Entnazifizierung und wurde in der neuen Bundesrepublik noch lange gesungen.

Die beispiellose Karriere des Lieds beruhte auch darauf, dass das kollektive Unterbewusstsein angesprochen wurde wie Sehnsucht nach Ferne, nach Abenteuern und Freiheit, fern jeglicher Alltagsmonotonie. Dieses Lied umgab einen fast mystischen Zauber. Es blieb geheimnisumwittert, gerade weil vieles nur angedeutet und im Vagen belassen wird.

Das Lied besticht durch eine deckungsgleiche Übereinstimmung von Melodie- und Sprachrhythmus, insbesondere in den prägnanten ersten vier Verszeilen. Einmal oder zweimal gehört, haftet es für immer im Gedächtnis

Schließlich ließ es sich nachweisen, dass weite Teile des Lieds auf wahren Ereignissen vor Madagaskar beruhen. Berichte darüber haben dann ihren weiten Weg nach Deutschland gefunden.

Um all dies zu erhellen, galt es vielen Aspekten nachzugehen, Fakten auszugraben und Ereignisse und Vorgänge zu analysieren sowie Plausibilitäten abzuwägen und mit Ideen zu jonglieren. Letztendlich ließen sich die Puzzleteile wie in einem Indizienbeweis schlüssig zusammen fügen.

Madagaskar

Seemannslied

Robert Wanner

Ruhig (Andante)

1. Wir
(2. Wir)
(3. Der)

First system of musical notation. The piano part is in G major, 2/4 time, with a tempo marking of 'Ruhig (Andante)'. The vocal line begins with the lyrics 'la - gen in Ma - da - gas - kar'.

la - gen in Ma - da - gas - kar und hat - ten die Pest an Bord. In den
la - gen schon vier - zehn Ta - ge, kein Wind die Se - gel uns pfiff. Der
Lang - hein der war der er - ste, er soff von dem fau - len Naß; die

Second system of musical notation. The piano part continues with chords like G, D, and A. The vocal line continues with the lyrics 'Kes - seln, da faul - te das Was - ser, und täg - lich ging ei - ner ü - ber Bord.'

Kes - seln, da faul - te das Was - ser, und täg - lich ging ei - ner ü - ber Bord.
Durst war die größ - te Pla - ge, dann lie - fen wir auf ein Riff. 1:3. A -
Pest, sie gab ihm das Letz - te und wir ihm ein See - manns - grab.

Third system of musical notation. The piano part continues with chords like G, D, and A. The vocal line continues with the lyrics 'hoi! A - hoi! Ka - me - ra - den! Ka - me - ra - den! A - hoi, a - hoi, a - hoi, a - hoi Leb'.'

hoi! A - hoi! Ka - me - ra - den! Ka - me - ra - den! A - hoi, a - hoi, a - hoi, a - hoi Leb'

Fourth system of musical notation. The piano part continues with chords like G, D, and A. The vocal line continues with the lyrics 'wohl, leb' wohl, klei - nes Mä - del, klei - nes Mä - del, leb' wohl, leb' wohl, leb'.'

wohl, leb' wohl, klei - nes Mä - del, klei - nes Mä - del, leb' wohl, leb' wohl, leb' 1. wohl! 2. Wir
a Der a Der 2. wohl!

Fifth system of musical notation. The piano part continues with chords like G, D, and A. The vocal line concludes with the lyrics 'wohl, leb' wohl, klei - nes Mä - del, klei - nes Mä - del, leb' wohl, leb' wohl, leb'.'

Mit Genehmigung des Harth-Verlages (Erich Fastäner), Leipzig-Großdeuben
Copyright 1940 by Harth-Verlag (Erich Fastäner), Leipzig-Großdeuben B-S-S 36405

Madagaskar-Lied

Dreistrophige Fassung:

- 1) Wir lagen vor Madagaskar
und hatten die Pest an Bord.
In den Kesseln, da faulte das Wasser,
und täglich ging einer über Bord.

Ahoi! (Ahoi!) Kameraden! (Kameraden!)

Ahoi, (Ahoi,) Ahoi, (Ahoi.)

Leb wohl, (leb wohl,) kleines Mädchen, (kleines
Mädchen,)

Leb wohl, leb wohl, leb wohl.

(jeweils Gegenstimme in Klammer gesetzt)

- 2) Wir lagen schon vierzehn Tage,
kein Wind in die Segel uns pfiff.
Der Durst war die größte Plage,
dann liefen wir auf ein Riff.

Ahoi! (Ahoi!) Kameraden! (Kameraden!)

...

- 3) Der Langhein, der war der erste,
er soff von dem faulen Nass.
Die Pest, die gab ihm das Letzte,
und wir ihm ein Seemannsgrab.
Ahoi! (Ahoi!) Kameraden! (Kameraden!)

Erweiterte Fassung:

- 4) Und endlich nach 30 Tagen,
da kam ein Schiff in Sicht.

Jedoch es fuhr vorüber
und sah uns Tote nicht.
Ahoi! (Ahoi!) Kameraden! (Kameraden!)

...

- 5) Kameraden, wann sehen wir uns wieder,
Kameraden, wann kehren wir zurück?
Und setzen zum Trunke uns nieder.
Und genießen das ferne Glück.

Ahoi! (Ahoi!) Kameraden! (Kameraden!)

...

Die Fahrt der russischen Baltischen Flotte nach Madagaskar

Wie kommt es nun, dass russische Schiffe vor Madagaskar lagen? Das ist eine lange Geschichte, die wohl in der Mandschurei beginnt. Im Jahr 1896 erhielt Russland von China die Erlaubnis eine Bahnlinie durch die Mandschurei bis an die Südspitze nach Port Arthur zu bauen. 1898 pachtete Russland den Hafen Port Arthur am Gelben Meer von China und begann ihn zu vergrößern und zu befestigen. Aus dem chinesischen Boxeraufstand von 1900, der von sieben Staaten niedergeschlagen wurde, darunter Großbritannien, Russland, Frankreich und Deutschland, ging China enorm geschwächt hervor. Russland nahm vorübergehend, wie es hieß, die südliche Mandschurei in seinen Besitz und marschierte mit 200 000 Soldaten in das Land ein. Der Zar wollte seine Territorien im Osten abrunden. Mit der südlichen Mandschurei besaß Russland mit Port Arthur einen eisfreien Hafen, was Vladivostok nicht war. Und war der Name dieser Stadt nicht ein politisches Programm? Vladivostok heißt auf Deutsch: „Beherrsche den Osten“.

Japan verfolgte diese politischen und militärischen Entwicklungen mit Argwohn. Schließlich hegte es auch kolonialistische Gelüste und empfand die russische Expansion als Bedrohung. Der russische Bär galt als ein Nimmersatt, der sich immer neue Länder im Osten einverleibt hatte. Mit einer Ausnahme allerdings: Russland verkaufte 1867 ganz Alaska an die Vereinigten Staaten.

Vorab noch eine Klarstellung: In Russland galt zur Zeit des Russisch-Japanischen Kriegs 1904/1905 noch der Byzantinische Kalender. Ein gewisser Lenin, der übrigens fließend Deutsch sprach, - schließlich lebte er in München, Bern und in Zürich, und hatte eine deutsche Großmutter - wollte Russland modernisieren. Er ordnete an, am 31. Januar 1918 den Byzantinischen Kalender zu verabschieden und den Gregorianischen Kalender einzuführen. Dies brachte es mit sich, dass der nächste Tag nicht der erste Februar, sondern der 14. Februar war. Die vorhergegangenen 13 Februartage

hat es also in Russland nie gegeben. Bei den Berichten über den Russisch-Japanischen Krieg werden die Ereignisse teils nach dem Byzantinischen und teils nach dem Gregorianischen Kalender datiert, was zu Konfusionen führt. In dieser Publikation gelten sämtliche Zeitangaben gemäß dem Gregorianischen und heutigen Kalender.

Um also einen Ausgleich ihrer Einflussbereiche in der Mandschurei und Korea herbei zu führen, verhandelten Russland und Japan 1903 und noch anfangs 1904 ergebnislos, bis es dann hieß: Der Krieg ist die Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln.

Als Kriegsbeginn gilt der 8. Februar 1904, als japanische Truppen im koreanischen Tschemulpo (heute: Incheon) wie auch an der koreanischen Ostküste landeten, um das Land zu besetzen. Der Hafen von Tschemulpo ist praktisch der Hafen der koreanischen Hauptstadt Seoul, die 50 Kilometer landeinwärts liegt. In Tschemulpo ankerten zwei russische Kriegsschiffe, die von japanischen Schiffen bedroht wurden. Die russischen Schiffe versuchten einer japanischen Übermacht zu entkommen, um nach Port Arthur zu dampfen. In aussichtsloser Situation wurden beide Schiffe schwer getroffen und zogen sich in den Hafen zurück, wo die Mannschaften sie versenkten.

Korea, ein damals unterentwickeltes Land, hatte den überlegenen Japanern nichts entgegenzusetzen. Die Japaner marschierten mit nur 2500 Mann in Seoul ein und übernahmen die Regierungsgewalt. Die kaiserliche Familie wurde unter japanischen Schutz gestellt. Die Japaner garantierten die Verteidigung der Grenzen gegenüber Drittstaaten. Und durch hohe Zuwendungen in die Staatskasse sollten die Kosten abgegolten werden, die die japanischen Militärs im Lande verursachten. Es war eine eher freundliche Übernahme des Landes. Schließlich wollten die Japaner um jeden Preis einen eventuell aufflammenden Guerilla-Krieg vermeiden.

Ebenfalls am 8. Februar 1904 nach Anbrechen der Dunkelheit begann ein japanisches Flottengeschwader mit dem Angriff auf russische Schiffe an der Reede von Port Arthur. Die Verteidiger des Kriegshafens wurden überrumpelt und reagierten erst spät. So wurden ein halbes Dutzend großer russischer Kriegsschiffe schwer beschädigt. Die japanischen Schiffe mussten sich allerdings zurückziehen, als sie schließlich von befestigten Küstenbatterien unter Feuer genommen wurden.

Zeitgleich landeten japanische Truppen im Süden der Mandschurei auf der Halbinsel Liaotung, um den russischen Truppen die Nord-Süd-Verbindung abzuschneiden und später Port Arthur von Land her einzukreisen. Sodann begann ein starkes japanisches Flottengeschwader unter Admiral Togo mit einer weiträumigen Seeblockade von Port Arthur, wo ein Großteil der 1. russischen Pazifikflotte vor Anker lag.

In der Nacht vom 23. auf den 24. Februar versuchten die Japaner die Hafeneinfahrt von Port Arthur zu blockieren, indem sie dort fünf eigene Dampfer zu versenken beabsichtigten. Doch das Unternehmen der Japaner verlief zu deren Ungunsten. Die Dampfer wurden alle von russischen Schiffen und russischen Küstenbatterien getroffen und trieben manövrierunfähig an den Strand bzw. wurden versenkt. Die Hafeneinfahrt wurde in keiner Weise in Mitleidenschaft gezogen.

Dennoch behielten die Japaner die Blockade von Port Artur aufrecht. Es kam immer wieder zu Scharmützeln. Am 12. April verließ Admiral Makarow mit mehreren großen Kriegsschiffen den Hafen um einige japanische Schiffe zu vertreiben. Erst als er sich weit von Land entfernt hatte, bemerkte er das restliche feindliche Flottengeschwader, welches sich hinter einer Landzunge versteckt gehalten hatte. Mit einer derartigen Überlegenheit konfrontiert, machte er kehrt und dampfte zurück in Richtung Hafeneinfahrt. Dabei geriet er auf seinem Flaggschiff, der Petropawlowsk auf eine japanische Mine. Unglücklicherweise wurde ein Munitionsraum getrof-

fen und der Kreuzer versank nach einer heftigen Explosion innerhalb von Minuten. Admiral Makarow und mehrere Hundert Seeleute wurden in den Tod gerissen.

Der neue Befehlshaber des Flottengeschwaders Admiral Witthöft startete am 24. Juni einen weiteren Ausbruchversuch. Die russischen Schiffe folgten in Kiellinie dem Flaggsschiff Zsärewitsch von Witthöft und näherten sich den japanischen Schiffen.

Es begann die entscheidende Seeschlacht von Port Arthur. Die Japaner besaßen ein Übergewicht an Schiffen und Tonnage. Auch die Zielgenauigkeit und Schießweite der japanischen Geschütze waren den Russen überlegen. Doch die Situation der Russen war keineswegs als aussichtslos einzuschätzen. Sie hätten den Japanern erhebliche Verluste zufügen können. Und ein Lord Nelson hätte die Japaner womöglich geschlagen, hieß es. Allerdings gerieten die Russen infolge strategischer und taktischer Ungeschicklichkeiten zunehmend in Bedrängnis. Schließlich wurde das Flaggsschiff Zsärewitsch schwer getroffen und Admiral Witthöft auf der Brücke von Granaten getötet. Das Schlachtschiff fuhr infolge eines Ruder Schadens mit hoher Geschwindigkeit ungewollt im Kreise. Russische Schiffe mussten gar ausweichen, um nicht gerammt zu werden. Nun blieb unklar, welcher Panzerkreuzer die Befehlsgewalt übernehmen sollte. Die Telegrafverbindungen zwischen den Schiffen funktionierten nur noch bruchstückhaft. Und die Gefechtsordnung löste sich auf.

Die Japaner hielten sich nun gut positioniert und beschossen die russischen Schiffe sehr wirksam. Die Russen erwiderten das Geschützfeuer so gut wie sie konnten und ergriffen schließlich, erheblich getroffen, die Flucht zurück nach Port Arthur.

Vier russische Kreuzer, die Askold, Nowik, Pallack und Diana unter Leitung von Admiral von Reitzenstein durchbrachen auf eigene Faust die Kampflinie der Japaner und behaupteten sich gegen sieben japanische Kreuzer. Diese Schiffe schleppten sich schwer ge-

troffen in neutrale Häfen nach Shanghai, Saigon und in die deutsche Kolonie Tsingtau.

Admiral Togo verfolgte immer eine Strategie der Vorsicht. So hatte er die Russen lieber entkommen lassen, als zu nahe aufgerückt, noch schwere Treffer abzubekommen. Er hegte einen anderen Plan. Als die entkommenen schwer beschädigten Schiffe nachts am Hafen von Port Arthur lagen, schickte er Torpedoboote. Die kleinen und schnellen Boote schlichen sich in Richtung Hafeneinfahrt. Im Schutze der Dunkelheit schossen diese 30 Boote etwa 100 Torpedos auf die russischen Schiffe ab. Dies hätte das absolute Aus der 1. Pazifikflotte bedeutet. Doch dieses Mal war das Schicksal den Russen hold. Kein einziger der Torpedos explodierte, weil anscheinend alle einen Konstruktionsfehler aufwiesen.

Die Militärstrategen am Zarenhof in St. Petersburg hatten sich zunehmend über die Übermacht der japanischen Seestreitkräfte besorgt gezeigt. Mit dem Ausschalten der 1. Pazifikflotte in der Schlacht von Port Arthur – von Vernichtung zu sprechen wäre wohl unrichtig – reifte der Plan ein neues Flottengeschwader nach Fernost zu schicken. Es galt endlich die Seeblockade von Port Arthur zu brechen und der Vormacht der japanischen Seestreitkräfte zu entgegnen. So begann man ein zusätzliches Flottengeschwader aufzustellen: nämlich die Baltische Flotte auch 2. Pazifikflotte genannt.

Die Russen besaßen noch etliche modernere gefechtsstaugliche Kriegsschiffe. Doch dies war zu wenig. So wurden zur Verstärkung der Flotte ältere Schiffe überholt und auch zivile Schiffe zu kriegstauglichen Schiffen umgebaut, das heißt unter anderem mit Panzerung und Geschützen versehen. Schließlich wurden die Schiffe noch mit Matrosen und Offizieren bestückt, von denen die meisten keine wirkliche Ausbildung für den Seedienst absolviert hatten. Das Zusammenstellen der Baltischen Flotte verzögerte sich immer wieder, obschon die Militärs wussten, dass Port Arthur in

Gefahr war, von den Japanern eingenommen zu werden. Und ab November würde der Hafen von Vladivostok durch Eis blockiert sein.

Erst Mitte Oktober 1904 stach die Flotte aus Kronstadt und Libau in See. Ein Dutzend Schiffe, die immer noch auf Werften in Arbeit lagen, sollten später als Nachzügler zur Hauptflotte stoßen.

Die Baltische Flotte fuhr durch den Skagerrak, versorgte sich in Dänemark mit Kohlen und durchquerte die Nordsee in Richtung Ärmelkanal. Auf den Schiffen herrschte eine angespannte Nervosität und Angst vor japanischen Torpedoboote. Wie später bekannt wurde, hatte ein selbsternannter Spion mit Zugang zum Marinestab in St. Petersburg von angeblichen japanischen Schiffen in der Nordsee berichtet. Somit sahen die Russen nachts bei jedem Licht in der Ferne vermeintliche Japaner, obschon die Anwesenheit japanischer Schiffe in der Nordsee geostrategisch keinen Sinn machte. Und wie sollten diese Schiffe überhaupt unbemerkt bis dahin gekommen sein?

Das Flottengeschwader fuhr in kleinen Gruppen, aber ohne große Distanz zueinander. In der Nacht vom 20. auf den 21. Oktober herrschte dichter Nebel, als die Schiffe sich der Doggerbank näherten. Der Hilfskreuzer Kamtschatka verlor den Kontakt zu seinen Schwesterschiffen und irrte im Nebel umher. Plötzlich sichtete man auf der Kamtschatka, weit entfernt und schemenhaft, vermeintliche japanische Torpedoboote. Der Funker meldete panikartig: „Bis zu acht feindliche Schiffe, man werde gleich angegriffen.“ Die Kamtschatka eröffnete kurz das Feuer bis die Torpedoboote wieder im Nebel verschwunden waren. Es waren keineswegs Japaner gewesen, sondern vier russische Torpedoboote, die sich bei schlechter Sicht verfahren hatten.

Dass man sich nur von eigenen Schiffen erschreckt hatte, wurde allerdings zunächst nicht erkannt. Die Kommando-Offiziere gaben Alarm und ordneten Gefechtsbereitschaft an. Bald darauf erkannte Konteradmiral Fölkersam mit der zweiten Schiffs-Division, indem

er starke Scheinwerfer einsetzte, ein halbes Dutzend englischer Fischerboote, die Netze ausgelegt hatten. Die russischen Schiffe passierten ohne irgendwelche Vorgänge nahe an den englischen Booten.

Danach näherte sich den englischen Fischerbooten erneut eine Gruppierung russischer Schiffe unter Admiral Roshestwenski. Auf diesen Schiffen glaubte man plötzlich, im Nebel ebenfalls Japaner entdeckt zu haben. An den Geschützen verlor man die Nerven und eröffnete das Feuer in Richtung der Fischerboote. Panik brach aus. Man schoss ohne Unterlass. Plötzlich erschien in der Nähe auch noch ein großer Kreuzer, der unter Feuer genommen wurde. Im allgemeinen Chaos gelang es den Offizieren erst nach einer Viertelstunde die Schiesserei der Mannschaften zu stoppen.

Die Russen mussten erkennen, dass sie ein englisches Fischerboot versenkt hatten und die benachbarten Fischerboote schwer getroffen waren. Zwei Fischer waren getötet worden und etliche waren verletzt. Und der große Kreuzer, der auch einige Treffer abbekommen hatte, war die russische Aurora. Die Löcher im Schiffsrumpf lagen zum Glück weit oberhalb der Wasserlinie. Auf der Aurora war der Bordgeistliche schwer getroffen worden und erlag später seinen Verletzungen.

Nachdem wieder Ruhe eingekehrt war, winkten die englischen Fischer um Hilfe. Doch die Russen kümmerten sich nicht um die Verletzten und Toten Fischer und setzten unbeirrt ihren Weg fort.

Das erste Gefecht auf dem langen Kriegszug hatten also die russischen Schiffe - unter surrealistischen Zuständen - mit Fischerbooten und untereinander ausgetragen.

Als die Beschießung unschuldiger englischer Fischer auf ihren Booten bekannt wurde, gingen in Großbritannien die Wogen hoch. Die Presse schlug gar chauvinistische Töne an. Doch die Britische Regierung verhielt sich schließlich besonnen und man vereinbarte, eine internationale Untersuchungskommission über die Ereignisse bei der Doggerbank einzuberufen. Ob nun - wie von manchen be-

hauptet – die Japaner in einem geheimen Kommandounternehmen die Vorfälle geschickt provoziert hatten, wurde niemals aufgeklärt. Indessen fuhr Admiral Roshestwenski unbeirrt mit seinem Flottengeschwader durch den Ärmelkanal bis in dem nordspanischen Hafen Vigo, um dort Kohle zu bunkern, Reparaturen auszuführen und zu regenerieren. Die spanischen Administrationen verhielten sich zunächst störrisch und verwiesen auf ihre Neutralität. Somit wurde dem russischen Flottengeschwader nur ein 24stündiger Aufenthalt im Hafen zugestanden. Dahinter verbarg sich unmissverständlich die starke Hand Großbritanniens.

Nach zähen Verhandlungen mit dem Hafenkommendanten konnten die russischen Schiffe schließlich wie beabsichtigt fünf Tage in Vigo verweilen.

Die Weiterfahrt der russischen Flotte nach Tanger ging nicht ohne britische Begleitung von statten. Bis vor die Meerenge von Gibraltar eskortierten die britischen Schiffe das russische Flottengeschwader. Mitunter rückten die Briten provokativ nahe und weniger als zwei Seemeilen an die Russen heran. Mal fuhren sie vor den Russen, mal hinter ihnen.

Eines hatte Admiral Roshestwenski nicht bedacht oder er wollte es nicht wahrhaben. Denn das von weitem doch recht eindrucksvoll wirkende russische Flottengeschwader, - Kenner nannten es allerdings spöttisch eine schwimmende Ansammlung von Antiquitäten – befuhr das angestammte und insgeheim beanspruchte Gebiet der britischen Ärmelkanalflotte. Diese Kriegsschiffe waren in südünglischen Häfen und in Gibraltar beheimatet und patrouillierten dazwischen hin und her, um Flagge zu zeigen. Bekanntlich verfolgten im viktorianischen Zeitalter die Briten als Herrscher auf den Weltmeeren nicht die Politik des Gewinnens von großen Seeschlachten. Sondern die Briten behaupteten ihre Dominanz recht geschickt durch Flaggezeigen in möglichst vielen Häfen.

Ohne Zwischenfälle erreichte die Baltische Flotte schließlich das marokkanische Tanger. Tanger besitzt keinen Naturhafen wie zum

Beispiel Vigo. So lagen die russischen Schiffe weit weg von der Hafemole in der sanften Bucht verstreut und begannen gleich mit dem Kohleaufnehmen von den Cargo-Schiffen. Dieses Mal schernten sich die Russen nicht um den Hafekommandanten, der wiederum Neutralität geltend machte und zunächst das Bekohlen verboten hatte.

In Tanger fällte Admiral Roshestwenski eine wohl ungewöhnliche Entscheidung. Unter den Offizieren an Bord sprach sich plötzlich herum, die Baltische Flotte werde sich teilen. Admiral Baron von Fölkersam und Völcker, der übrigens einer baltendeutschen Familie entstammte, werde mit einem Teil der Flotte den Weg durch das Mittelmeer und den Suezkanal einschlagen. Admiral Roshestwenski werde hingegen mit seinen Schiffen die weite Route um Afrika wählen. Die Vereinigung der Flottenteile solle vor der Nordspitze von Madagaskar erfolgen. Dort werde die russische Flotte dann auch einige Zeit verweilen.

Entweder Roshestwenki hatte von Anfang an die Teilung der Baltischen Flotte im Sinne, dies aber absolut geheim gehalten. Oder aber er hatte in der Bucht von Vigo, während seines zweimaligen Treffens mit den Briten die Übereinkunft getroffen, um Afrika zu dampfen. Aus Rücksicht auf Japan könnten die Briten St. Petersburg und dem russischen Admiral und Flottenkommandanten nahe gelegt haben, nicht mit der gesamten Flotte durch den Suezkanal zu fahren. „Ein paar russische Schiffe“ – also das Geschwader Fölkersam – könne man allerdings durchaus passieren lassen.

Bei einer geteilten Flotte würde sich auch die Kohleversorgung durch die Cargos leichter und unauffälliger gestalten.

Der Flottenteil von Admiral Roshestwenski umfasste fünf neuere Schlachtschiffe mit hohem Gefechtswert, drei Panzerkreuzer, sechs Hilfskreuzer und etliche Transportschiffe; insgesamt knapp 20 Schiffe. Unter Admiral Fölkersam fuhren zwei große älteren Panzerkreuzer, fünf kleinere Kreuzer, sieben Torpedobootzerstörer,

12 Torpedoboote und etwa acht Transportdampfern, insgesamt also etwa 34 Schiffe.

Am 5. November 1904 ließ Roshestwenki in Tanger die Anker lichten. Das nächste Etappenziel des Geschwaders war Dakar. Die Schiffe fuhren zügig nach Süden an der Küste Afrikas entlang und mit jedem Tag wurde es heißer. Es zeigte sich, dass die russischen Seeleute recht hitzeempfindlich waren und enorm unter der Tropenhitze litten. Auch die hohe Luftfeuchtigkeit und stickige Kabinen machten ein gesundes und tiefes Schlafen unmöglich. So schliefen zeitweise viele der Matrosen an der frischen Luft auf Deck, wo sie sich nachts mit Hängematten und Matratzen ausbreiteten. Auch etliche der Offiziere nächtigten nicht in ihren Kabinen, sondern bevorzugten eine Nachtruhe in größeren und besser belüfteten Räumen wie der Offiziersmesse oder andere Aufenthaltsräume. In Dakar angekommen, wurde es den Russen so heiß, dass Leutnant Nelidow an einem Hitzschlag starb. Und mehrfach brachen Matrosen, die mit dem Wachdienst betraut waren, unter der sengenden Sonne zusammen und mussten reanimiert werden. Bei den Mahlzeiten wurde wesentlich mehr getrunken, als gegessen. Doch dies war nur ein Vorgeschmack, was sie am Äquator und später in Madagaskar erwarten sollte.

Im Außenhafen der Hauptstadt des Senegals wartete das vorausgefahrenere französische Begleitschiff *Espérance* mit viel tief gefrorenem Frischfleisch, anderen Lebensmitteln und auch Trinkwasser. Und natürlich warteten 11 deutsche Kohle-Cargos, die ihre Ladung an die Russen loswerden wollten. Die lokalen französischen Behörden in Dakar hatten zunächst nichts gegen das Kohleaufnehmen einzuwenden. Die Russen begannen auch gleich und im Akkord mit dem Kohleladen. Diese Arbeit, bei der mit Schaufeln unzählige Tonnen an Kohle bewegt werden, ist bereits unter normalen Bedingungen eine harte Knochenarbeit, in der Tropenhitze eine wahre Tortur. Und überall verbreitet sich der Kohlestaub. Als