



Eine Reise mit der *PETER VON DANZIG* nach Petersburg – 1923

von Fritz Koch (Steuermann)

(Bei diesem Bericht handelt es sich um die erste Reise einer deutschen Segelyacht nach dem I. Weltkrieg in die Sowjetunion. Besonders interessant ist bei diesem Zeitdokument, dass die Crew nach ihrer dortigen Ankunft verhaftet und auch verurteilt worden ist.)

Als junge Ingenieure, bzw. solchen, die es werden wollen, faßten wir im Sommer 1923 den Plan, uns das „gute Fenster“ der Sowjetunion, Petersburg, einmal anzusehen. – In den Jahren vorher hatten wir schon die mittlere und westliche Ostsee bereist, nun sollte es gen Osten gehen. – Libau, Reval, Helsingfors und Petersburg standen auf unserem Programm. Genügend Zeit, um ein Visum des Sowjetstaates zu erhalten, hatten wir nicht mehr.

Nun wir musterten ja vor dem Seemannsamt an, also waren Paß und Visum nicht nötig. Für die Reise stand uns die Clubyacht des „Gode Wind“, des D.Z.Y.C („Danzig Zoppoter Yacht Club“), der *PETER VON DANZIG*, 1907 bei Oertz als 10 mR-Boot gebaut, zur Verfügung. Ob Petersburg angelaufen werden konnte, stand bei der Abreise von Danzig noch nicht fest. Wir wollten in den Randstaaten Erkundigungen bei den russischen Konsulaten einziehen, ob es angängig wäre, russische Gewässer zu befahren.

Zunächst hatte jeder der 6 Mann einen Dollar zu bezahlen, um Proviant für 4 Wochen einzukaufen. Mit Kurs Pillau verließen wir am Abend des 31. Juli Danzig. In Pillau erwarteten wir noch den sechsten Mann, einen elbinger Segler. Am nächsten Mittag liefen wir aus Pillau aus.

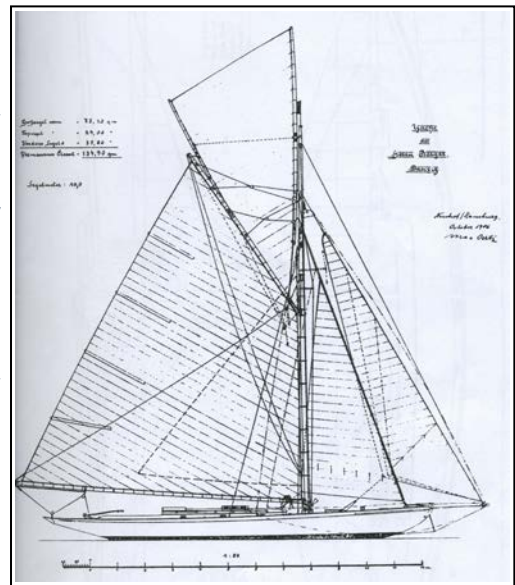
Zwar stand das Barometer auf 748, aber wenn man ein Jahr an Land gesessen hat und es nun für vier Wochen auf See gehen soll, stört einen dieses am An-fang der Reise zumeist wenig.

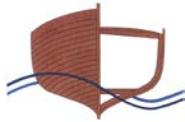
Gegen Abend hatten wir etwa Brüsterort querab, unser Kurs sollte zuerst nach Wisby führen, aber bald schralte der Wind erheblich und nahm an Stärke zu, vor uns stieg eine Wolkenwand auf. Wir mußten östlicher halten, gut frei Dagerort, sagte der Schiffer. Nach mühevoller Arbeit, wir hatten noch nicht die richtigen Seebeine angeschraubt, hatten wir bis Mitternacht alles Zeug bis auf einen Ring weg gedreht, dazu den Sturmklüver. Uns wurden in der Nacht jedenfalls gleich ordentlich die Augen ausgewaschen.

Wir hatten eine bequeme Wachteilung gemacht, ein Mann 2 Stunden am Ruder, ein Mann unter Deck als Reserve auf Anruf, die anderen lagen meistens in der Koje und schliefen. Im Schlafen konnte die Crew zum Teil Erstaunliches leisten. Gegen 7 Uhr morgens nahmen Wind und Wetter so weit ab, daß Navigation gemacht werden konnte, um den verlorengegangenen Schiffsort noch einigermaßen wiederzufinden. Die Kompaßlampe, die alte Funzel, war natürlich von der ersten überkommenden See ausgeschlagen worden, man hatte sich mit einer elektrischen Taschenlampe notdürftig geholfen. Der Mann am Ruder hatte nach den Wellen gesteuert und durchschnittlich 5 bis 6 Strich angelegen. Das Patentlogg zeigte uns wenigstens die abgelaufene Strecke. Bald sichteten wir einen Dampfer von Norden kommend, na dann waren wir sicher auf dem Dampferreck von Lyserort – Hoborg.

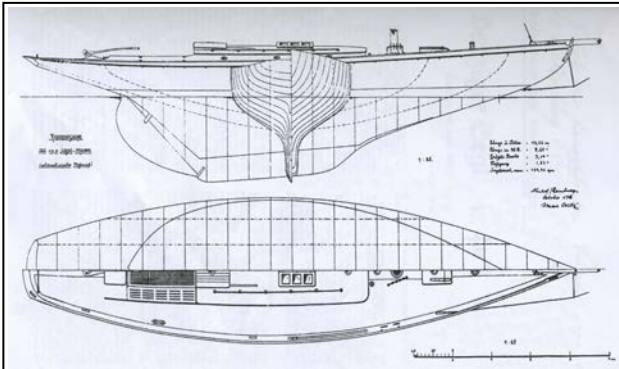
Da es an Bord nicht gerade trocken war, besonders äußerlich, beschlossen wir, den nächsten Hafen, Libau, anzulaufen. Mit Kurs Ost ging es auf die kurländische Küste zu. Leider wurde das Wetter diesig und regnerisch, so daß die Beobachtung, bei dem mangelhaften Besteck das wir hatten, mußte sie besonders sorg-fältig sein, sehr erschwert wurde. Doch wir hatten Glück, gegen Mittag meldete der Mann am Ruder: „Tonne im Strich an Steuerbord voraus“. – Bald hatten wir sie ausgemacht: Libawa Glockentonne, schon kamen aus dem Dunst die F.T.-Türme und Hafenanlagen von Libau in Sicht.

Am Wrack des auf dem mittleren Wellenbrecher sitzenden Panzerkreuzers *GROMOBOI* vorbei liefen wir in den Handelshafen ein und machten am Kohlenkai hinter einem deutschen Dampfer fest. Dieses im Hinblick auf die nassen Plünnen, denn bald wanderten zwei Seesäcken voll Zeug in den Maschinenraum unseres Landmannes.





Wir hatten gerade eben unseren Kahn aufgeklart, als auch schon einige Herren des Libauer Yachtclub „Nord“ zu freundlicher Begrüßung erschienen.



Es sollten schöne Tage werden bei unseren baltischen Freunden, deren Stadt wir fast alle aus dem Kriege her kannten. An einem ebenso feuchten wie fröhlichen Klubabend beim Yachtclub „Nord“ bat man uns, an der internen Wettfahrt am Sonntag, den 5. August teilzunehmen, einer Bitte, der wir gerne folgten. Es wehte heftig aus Norden, so daß die Wettfahrt auf dem Außenhafen abgehalten wurde. Leider konnte uns der Preis nicht zuerkannt werden, da wir eine Tonne ausgelassen hatten, die Dreiecksbahn hatte nämlich praktisch vier Ecken. Aber das konnte unserer Stimmung keinen Abbruch tun und

abends war bei Wodka und ähnlichem kurzen Getränk alles vergessen, auch die „versoffene Waschschüssel“

Am nächsten Morgen ging es dann zeitig in See, nächster Hafen Reval. Gute Brise brachte uns flott vorwärts, bei Sonnenuntergang hatten wir etwa Zerel querab. Der nächste Morgen sah uns vor der Tagga-Bucht und der Kassarwiek, „diesem Priel“ wie Geisler sagte, der dieses Gebiet vom Oesel-Unternehmen her gut kannte und der Crew eingehend über die damalige Gefechtslage berichten mußte. Mittags rundeten wir Dagerort, passierten bald Neknannsgrund-Feuerschiff, immer mit raumer Brise, die nur nachts etwa abblaute.

Bei herrlichem Sonnenaufgang sahen wir voraus 2 bis 3 Windhosen, die Gott sei Dank nicht auf uns zukamen, aber wir besprachen den Fall was wohl zu tun wäre wenn

Bald liefen wir einer ganzen Flotte romantischer Küstenfahrer auf, die Birkenholz nach Reval brachten. Es waren merkwürdige Fahrzeuge darunter, sie hatten wohl schon manchen Sturm erlebt, jedenfalls nach ihren Segeln zu urteilen.

Mittags kam Nargön in Sicht und dann Reval mit dem trutzigen Turm auf dem Domberg, von dem weithin sichtbar die Landesfarben blau-schwarz-weiß wehten.

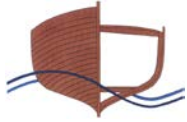
Wir liefen in den reichlich engen Hafen ein, erwischten die falsche Einfahrt und wären beinahe auf einem unter Wasser liegenden Rest einer alten Mole aufgelaufen. Ein gütiges Schicksal bewahrte uns davor, aber unsere russischen Karten gaben diese Untiefe nicht an.

Bald fanden wir den gastlichen Hafen des „Estländischen Seeyachtclubs“, hier haben wir zwei Tage gelegen und manchen schönen Eindruck an den historischen Stätten Revals gewonnen. Besonders gefiel uns Schiffbauern, es waren vier „Jünger der heiligen Frau“ an Bord, der große Eisbrecher *SUUR TÖLL*, wohl ein vorzügliches Erzeugnis deutscher Schiffbaukunst. Als Wrack lag die *ROSSIA* im Hafen, auch ein alter russischer Panzerkreuzer, der einige Zeit auf dem Revalstein gesessen hatte. In Reval zogen wir auch die ersten Erkundigungen über Petersburg ein. Der russische Konsul verwies uns jedoch nach Helsingfors, da er nicht zuständig sei.

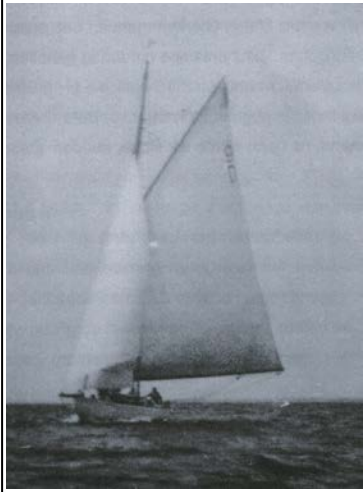


Finnlands Hauptstadt, nur ca. 40 Seemeilen von Reval entfernt, stand auch auf unserem Reiseplan; also ging es am nächsten Morgen in See. Am Abend vorher hatten wir noch das glänzende Einfahrtmanöver des deutschen Passagierdampfers *RÜGEN* beobachten können; wir hatten mit unserem Zehner schon wenig Raum zum Manövrieren und wir haben dem Kapitän auf dem großen Pott ehrlich Beifall gezollt, als er mit Eleganz seine Steuerbordwendung machte.

Nach dieser kleinen Abschweifung wollen wir aber wieder auf Kurs gehen. Bald hatten wir das mysteriöse



Nargön, man spricht nicht gut von seinen dumpfen Kasematten, an Backbord passiert. Draußen am Revalstein fanden wir leider Nebel und Regen. Auch frischte der Wind ziemlich auf. Gegen Mittag hatten wir das Nebelsignal des Aerandgrund-Feuerschiff eben an Backbord voraus, passierten auf einige Kabellängen einen merkwürdigen Fischdampfer, der scheinbar mehr Sprit als Fische geladen hatte. Als wir uns der Lotsenstation Grahara und damit dem Schären Gürtel näherten, klarte es auf und wir hatten einen prächtigen Anblick, vor uns an Steuerbord die trutzige Felsenfeste Sveaborg, Erinnerungen aus der Finnland-Expedition wurden wach.



Aber hier hieß es bannig aufpassen, eine dieser winzigen Pricken nicht beachtet und schon würde man mit dem Granitfelsen üble Bekanntschaft machen. Als Neulinge in diesem schwierigen Revier mußten wir doch ziemlich suchen, bis wir die Einfahrt fanden. Wir gingen dann zwischen Brunsparken und Klippan durch und machten an einer Boje vor dem „Nyländska Yachtclub“ fest. Es war etwa 3 Uhr Nachmittag, der Schiffer ließ sich gleich nach dem Festmachen an Land setzen, um beim N.Y.C. vorzusprechen, leider verstand man dort wenig deutsch, kümmerte sich auch gar nicht um uns, nur der Motorbootführer des Klubs verlangte ziemlich viel Geld für das Übersetzen zur Stadt, so daß wir Valutaschwachen uns bald auf unser Beiboot angewiesen sahen, was in diesem Falle reichlich unbequem war. Nachdem der Kahn aufgeklart und Segel getrocknet waren, wurde denn auch wie üblich die grosse Heckflagge in Danzigs Farben gesetzt.

Es dauerte nicht lange, als man von einer in unserer Nähe liegenden kleinen Yacht durch Megaphon herüber rief: „Seid Ihr Deutsche?“, was wir mit Freuden bejahten.

Unser Nachbar war ein 60-jähriger vom „Potsdamer Yachtclub“ unter Führung einer sehr liebenswürdigen Eigenerin, der „Kapitante“, welche treffende Benennung unsere Crew sich bald zu eigen machte. Nach kurzem Besuch hin und her hatte die „Kapitante“ die Freundlichkeit, unsere Crew abends ins Teehaus Klippan einzuladen. – Im Laufe der Unterhaltung erhielten wir eine nette Schilderung der Reise des berliner Bootes von der Havem bis Helsingfors über die schwedische Küste, eine wirklich anerkennenswerte Leistung.

Da wir kein Geld hatten, ging die Crew kaum in Helsingfors an Land, nur unser Schiffer ging zum russischen Konsul, dem Pompreff, um Auskunft zu holen. Dieser hatte keinerlei Bedenken gegen unsere Reise nach Petersburg, nachdem er unsere Papiere gesehen hatte.

Nun stand unser Plan fest, unser nächster Hafen sollte Petersburg sein. Über nautische und navigatorische Fragen in dem Gebiet östlich von Hochland erhielten wir bereitwillig von einem deutschen Dampfer Auskunft, hatten wir doch von südlich Hochland eine ca. 60 Seemeilen lange ausgetonnte Fahrstraße zu befahren, die nur 2 Seemeilen breit, uns frei von Minenfeldern führen sollte. Mit guter Brise verließen wir am 12. August abends den Hafen von Helsingfors, nahmen dieses Mal die Haupteinfahrt die zwischen Sveaborg und der Nachbarinsel eng und gewunden hindurch führt. Der Kurs Kalbaden-Feuerschiff wurde abgesetzt, Wache verteilt, dann begaben sich die Freiwächter zur wohlverdienten Ruhe.

Bei Sonnenaufgang lag die Insel Hochland als massige Silhouette vor uns, wir hielten Kurs auf die Südspitze, die wir ca. 8 Uhr morgens rundeten und fanden dann auch gleich die erste Spierentonne der Kronstädter Fahrstrasse. Raumschoots bei glattem Wasser schob unser „PETER“ davon, wollten wir doch möglichst mit Sonnenuntergang in Kronstadt sein, da nachts in russischen Gewässern nicht gesegelt werden durfte.

Gegen 2 Uhr Nachmittag hatten wir Priemny-Feuerschiff und damit russisches Hoheitsgebiet erreicht.



Wir waren uns darüber klar, daß wir bei den Bolschewiken „Bourgeois“ waren, hatten aber nach allem was wir von deutschen Kapitänen und Seeleuten gehört hatten guten Mut den Besuch zu wagen.

Gegen Abend schlief der Wind etwas ein, vor uns lagen von der untergehenden Sonne prächtig beleuchtet



die glitzernden Türme und Kuppel von Kronstadt. – Es wurde flauer, wir passierten das Wrack eines von den Engländern zum Kentern gebrachten Kreuzers nahe der Fahrstrasse. In der Abenddämmerung näherten wir uns langsam dem Londongrund-Feuerschiff, das jetzt als Hafenschutzschiff diente. Ein langgezogener Ton mit der Sirene ertönte, wir drehten auf, um zu hören, was man von uns wünschte. Lenz als Deutschrusse gab Rede und Antwort.

Man fragte woher und wohin und bat uns, einen Matrosen mit nach Kronstadt zu nehmen, der auch bald in einem schweren

Boot längsseits gebracht wurde.

Es kam wieder Brise auf, vor uns lagen die hellerleuchteten Hafenanlagen von Kronstadt und einige ebenfalls erleuchtete Kriegsschiffe auf der Reede.

Wir bemerkten eine Menge Leuchtfeuer, die auf unserer Karte nicht verzeichnet waren; um möglichst wenig Fahrt zu machen, nahmen wir die Schooten ganz dicht und fühlten uns so in den unbekanntem Hafen hinein.

Die Kaibeleuchtung blendete uns sehr, so daß wir bald nachdem wir Kronstadt passiert hatten nach Steuerbord aufdrehten und zu Anker gingen.

Lenz brachte den Matrosen, einen jungen Rekruten mit unserem Beiboot nach dem nahen Werftkai.

Wir waren im Land der Bolschewiken und schrieben den 13. August des Jahres 1923.

Am nächsten Morgen, wir lagen noch in den Kojen, legte eine Hafenbarkasse längsseits bei uns an, es war die Hafenbehörde, sie forderte uns auf, unsere Nationalflagge zu setzen, schrieb dann einen kurzen Hafenrapport und gab uns einen Zollbeamten an Bord, der uns bis Petersburg begleiten sollte. Etwa um 10 Uhr gingen wir Anker auf.

Am Kriegshafen von Kronstadt vorbei nahmen wir den Weg durch den Seekanal und schipperten bei herrlichem Wetter und leichter Brise gen Petersburg. Wir passierten mehrere grosse Bagger, die Tag und Nacht an der Vertiefung des Fahrwassers arbeiteten. Um 1 Uhr hatten wir die Newa-Bucht überquert und erreichten die Einfahrt zum Handelshafen, wo uns von einem Zollposten die Stationsnummer unseres Liegeplatzes zugerufen wurde.

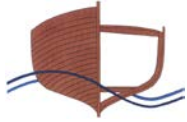
Wir erfuhren, daß wir an Wassily Ostrow kurz vor der ersten Brücke (Leutnant Schmidt-Brücke) festmachen sollten.

Im Handelshafen lagen mehrere deutsche Seedampfer, mit denen wir Grüße durch Zuruf austauschten. Bald waren wir in der Bolssche-Newa.

Vorbei ging es an den Marienwerften, an den Eisbrechern – auch der berühmte *KRASSIN* war dabei – den Dreadnaughts mit 4 Drillingstürmen, dem *RURIK*, einstmals wegen seiner hohen Geschwindigkeit von bedeutendem Kampfwert, da lagen U-Boote, verrostet und verkommen, an Land erkannten man mehrere gewaltige Turbinenmotoren, dann halb fertige Kreuzer modernsten Typs, kurz es war der Friedhof einer unrühmlichen, aber wertvollen Schlachtflotte.

Wir näherten uns der eigentlichen Stadt, noch eine Biegung der Newa und das Zentrum Petersburgs lag zum Greifen nahe, vor uns der Winterpalast; am Alexanderufer, die einst stolzen Paläste der Großfürsten und fremden Gesandtschaften. Es war eine Fülle neuer Eindrücke; aber bald würden wir an Land gehen und alles mit Muße betrachten. Um 2 Uhr machten wir an hohem Granitufer fest.

Bald erschienen etwa ein halbes Dutzend G.P.U.-Leute (geheime Staatspolizei), kamen mit schweren Stiefeln von der Höhe des Kais an Deck gepoltert. Wir warteten nun der Dinge die da kommen sollten, da die Kronstädter Hafenpolizei Land betreten durften. Aber es kam ganz anders. Lenz führte mit dem Schiffer zusammen die Verhandlungen mit dem Kommissar der G.P.U. Wir anderen staunten, staunten über die Menschenmenge, die sich binnen Kurzem an unserer Liegestelle eingefunden hatte, staunten über die Rohheit einiger Soldaten, die diese Menschenmenge schlecht behandelte und staunten zuletzt darüber, daß eine hochwohllobliche G.P.U. unsere Musterrolle nicht anerkannte, uns den Landgang verwehrte und



uns internierte.

Auch der Versuch, kurzerhand wieder Petersburg zu verlassen, schlug fehl. Nun wurde es ernst. Warnungen von hier und dort. Vorsicht vor allem im Gebrauch der deutschen Sprache. Eine fremde Yacht mit Sportseglern war in Rußland jedenfalls ein Novum, man mußte in Moskau anfragen und „Moskau ist weit und Rußland ist groß“, ist schon ein altes Sprichwort. Es hat dann auch 5 Tage gedauert bis man uns an jenem regnerischen Freitag nachmittag zur Vernehmung von Bord holte.

Kurze Erklärung: die G.P.U. sah uns als Passagiere an, diesen Fall hatten wir aber nicht vorgesehen und der Pompreff in

Helsingfors war auch nicht auf die schlaue Idee gekommen, uns ein Visum zu geben.

Ein Beamter der G.P.U. vernahm uns einzeln, ich hatte den Eindruck, daß er uns mit der ihm eigenen Beredsamkeit (auch in der deutschen Sprache) unsere Papiere, Messbriefe und Musterrollen anerkannt hatte, uns auch die Fahrt nach Petersburg gestattet hatte, stand ja dem nichts mehr im Wege, daß wir das auf bestimmte Thesen festlegen wollte. Er hatte aber kein Glück gehabt. Ruhig und sachlich haben wir den Zweck unserer Ferienreise genannt. Wir wünschten Land und Leute kenne zu lernen, ferner beteiligten wir uns an einer Ausschreibung seitens des deutschen Seglerverbandes, der eine Preis ausgesetzt habe für die Beschreibung einer besonders schwierigen und gefahrvollen Seereise.

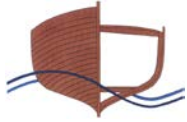
Spät abends kamen wir wieder an Bord, hier hatte man mittlerweile in Anwesenheit des Schiffers die Yacht durchsucht, jedoch in durchaus konkreter Weise. Unser Gewehr und die photographischen Apparate waren plombiert worden, sonst war nichts beanstandet worden. Wir waren uns darüber klar, daß nunmehr dicke Luft herrschte. Versuche, den deutschen Konsul für unsere Lage zu interessieren, schlugen aus bestimmten Gründen fehl, auch schien es nicht ratsam, einen Brief, wenn er auch noch so harmlosen Inhalts zu sein schien, nach Danzig loszulassen. Es hieß also abwarten. Sonnabend nachmittag erschien ein G.P.U.-Mann und händigte jedem von uns eine Vorladung vor Gericht gegen Quittung aus, wir hätten Dienstag, den 21. August vor dem Narodne Szut, Volksgericht, zu erscheinen, da wir wegen unerlaubtem Grenzübertrittes, unter Verstoß gegen Paragraph 98 angeklagt wären. Das also war das Ergebnis unserer Vernehmung.

Oft hatten wir Gelegenheit den Ausflüglerverkehr zu beobachten, denn wir lagen neben der Abfahrtstelle der Kronstädter Dampfer, von Land waren wir leider durch ein Ponton getrennt, an dessen Außenseite wir lagen und dessen Aufbau uns jede Sicht nach Land nahm. Um diesem Überstand abzuwehren setzten sich 2 Mann zeitweilig auf die Saling, von dort konnte man über das Dach des Pontonhäuschens gerade hinüber sehen. Abends saßen wir meist lange an Deck, *Gutsche* machte Bordmusik auf seiner Geige oder wir sprachen über die Rückreise oder über das, was man wohl von uns in Danzig denken würde. Es war doch ein sehr bedrückendes Gefühl, daß man so rein gar nichts vermelden konnte. Im Cockpitt saß der stets Sonnenblumenkerne kauende G.P.U.-Mann, der teilweise an unserer Unterhaltung regen Anteil nahm, teilweise auch stupide dasaß.

Dienstag mittag machten wir uns dann landfein, wir mußten ja nach der Fontanka zum Gericht. Die G.P.U. holte uns mit einem Motorboot ab. Bevor wir von Bord gingen wurden die Luken und Niedergänge unseres guten „Peter“ versiegelt und noch ein Posten mehr vor dem „Piotr is Danzigais Danziga“ aufgestellt. Wir gondelten dann los, erst ging es ein Stück stromauf, vorbei am Winterpalast, an der Peter-Paul-Festung, dann bogen wir rechts in einen Kanal ein, fuhren noch ein Ende diesen Kanal entlang und machten an einer Brücke fest.

Bald betreten wir das Haus Fontanka 24, ehemals Palast eines polnischen Grafen, heute Volksgericht. Im Foyer wiesen wir unsere Vorladung vor, dann ging es zum zweiten Stock, zu den Sitzungszimmern. Auf dem Korridor erwartete uns ein Herr *L.* der sich in fließendem Deutsch als unser Officialverteidiger vorstellte. Herr *L.* hatte in Freiburg studiert, daher die guten Sprachkenntnisse, er war in unsere Sache eingeweiht und besprach sich nun noch kurz mit uns. Bald betreten wir das Sitzungszimmer, alle Mann hoch in tadellosem Klubanzug, einer wie der andere, wir machten wohl berechtigtes Aufsehen in dieser Umgebung von Trümmern und Lumpen. Auf einer schlichten Holzbank in der ersten Reihe nahmen wir Platz.

Die Gerichtsbarkeit, zur Zeit noch mit einem anderen Fall beschäftigt, bestand aus dem Richter, einem



Beisitzer und einer Beisitzerin. Man hatte ein junges Mädels, deren Mutter Rheinländerin war, als Dolmetscherin für uns bestellt. Es erwies sich aber, daß das Mädels kaum Deutsch konnte und mehr Angst vor der Gerichtsverhandlung hatte als wir, denn uns hatte man morgens schon gesagt, daß heute dritter Jahrestag der Gründung der Sowjetunion wäre und da würden solche Vergehen, wie das unsrige, amnestiert. Dieses war immerhin ein Strohalm, an den wir uns gerne klammerten. Wir sahen nun noch den Schluß der Verhandlung gegen einen Taschendieb mit an, er war scheinbar nicht geständig und erhielt vom Richter eine gehörige Standpauke, die von drohenden Gebärden begleitet war, Strafe war Ortsverweisung aus dem Petersburger Rayon für einige Jahre.

Die Gerichtsbarkeit verließ nun zunächst das Zimmer, salutiert von einem an der Tür stehenden Soldaten mit aufgeflepptem Bajonett. Alle Anwesenden erhoben sich in diesem Augenblick von den Plätzen.

Wir hatten nun eine Weile Zeit, uns in Muße unsere nähere Umgebung aus dem Fenster anzusehen. Unser Rechtsanwalt nannte uns besondere Sehenswürdigkeiten und deren Vorgeschichte, denn vor uns jenseits des Kanals, lagen die ehemals Kaiserlichen Gärten. Nach einiger Zeit erschien die Gerichtsbarkeit wieder im Saal, salutiert von dem Soldaten an der Tür.

Der Richter sprach eine Formel, etwa

„Im Namen der Russischen Sozialistischen Föderativen Sowjet Republik wären wir angeklagt usw.“.

Dann setzten wir uns.

Der Richter hatte die Vernehmungsprotokolle vor sich liegen, rief uns nun namentlich auf und begann zu

fragen. Unser Crewkamerad Lenz, der Deutschrusse, protestierte bald gegen die Übersetzung der Dolmetscherin, da er allein den Unsinn feststellen konnte, den sie auf russisch von sich gab. Von der Unfähigkeit überzeugt, willigte der Richter schließlich darin ein, daß Lenz, obgleich Angeklagter, bei der weiteren Verhandlung dolmetschen sollte. Nun ging das Verhandeln schon wesentlich schneller, das erste Eis war gebrochen. wie man zu sagen pflegt, und als gar unser Schiffer, der durch ein Versehen seine Mitgliedskarte des D.N.V.P. in seinem Paß hatte liegenlassen, auf Befragen nach dieser Partei eine durchaus befriedigende, sogar heute noch wahre Antwort geben konnte, war man auf der Seite der Gerichtsbarkeit freudig bewegt, daß wir keine Freunde der Polen wären, nun das war man ja auch.

Nach der Vernehmung gab es dann wieder eine längere Pause, denn die Gerichtsbarkeit hatte sich zur Beratung zurückgezogen. Erwähnenswert ist, daß wir immer mit „Gospodin“ (Herr) bezeichnet wurden, zum



Unterschied von dem russischen „Towarischtsch“ (Genosse).

Auf die Frage, warum wir nach Petersburg gesegelt waren, erwiderten wir, daß für die schwierigste Reise einer Yacht uns ein besonderer Sportpreis winke, und daß uns die Aussicht auf diese ehrenvolle Auszeichnung nach Petersburg geführt hätte, wir seien der Meinung, daß kaum eine deutsche Yacht unter größeren Schwierigkeiten, zu denen sogar eine Verhandlung vor Gericht mit der Möglichkeit einer Bestrafung gehöre, ihr Ziel erreicht hätte. Bei dieser Antwort verbreitete sich im Saal grosse Heiterkeit, in die wir selbst mit einstimzten.

Bald erschien die Gerichtsbarkeit zur Verkündung des Urteiles. Das Urteil besagte, daß wir wegen Übertretung des Absatzes 98 des russischen Gerichtskodex wegen ungesetzlichen Grenzübertritts, verurteilt wurden, zu sechs Monaten Gefängnis, daß aber auf Grund verschiedener gesetzlicher Bestimmungen die Strafe für jeden von uns auf je einen Monat Gefängnis herabgesetzt worden sei und zwar weil es sich nicht um böswillige Absicht und egoistische Interessen bei der Besatzung der Danziger Yacht gehandelt habe. Auch diese Reststrafe sei den Deutschen auf Grund der Amnestie vom 17.8.1923 erlassen worden, die Angeklagten seien sofort in Freiheit zu setzen. Nach Verkündung des Urteils wies der Gerichtsvorsitzende in einer kleinen Ansprache darauf hin, daß die Sowjetrepublik jederzeit erfreut sei, Angehörige der befreundeten Republik Deutschland zu empfangen, daß indessen jeder von ihnen die Gesetze des Landes respektieren müsse. – [Das nachfolgende Urteil wurde 1923 aus dem Russischen übersetzt]

Urteil

Richter: *Stepanowa*
Beisitzer: *Manewitsch*
Beisitzerin: *Awdaschewa*

Das Gericht hat die Akte Nr. 3835 betr. die Herren *Gutsche, Koch, Geisler, Lenz, Reiss* und *Robra* einer Prüfung unterzogen, die beschuldigt werden, auf Grund des Absatzes 98 des ersten Teils des Gerichtskodex am 13. August 1923 aus dem Auslande in die territorialen Gewässer der Sowjetrepublik auf dem Segelboot d.h. auf einer Yacht eingelaufen zu sein.

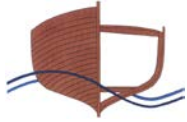
Sie sind von Vertretern der G.P.U. des Kronstädter Festungsrayons angehalten worden, da sie nicht in der Lage waren, die für die Einreise erforderlichen Ausweise den Sowjetbehörden vorzulegen.

Sie gaben sich als deutsche Staatsbürger aus und erklärten, daß sie auf einer Yacht eines Klubs der Freien Stadt Danzig eine schwierige Segeltour unternommen haben, und daß sie nach Durchführung dieser Tour einen Preis zu erlangen hoffen. Derartige Segelfahren würden jährlich unternommen.

Bei der Ausfahrt aus Danzig hätten sie keinen offiziellen Ausweis von dem Vertreter der Sowjetrepublik erhalten und hätten nur mündliche Einreiseerlaubnis vom Pompreff in der Stadt Helsingfors erhalten. Irgendeine schriftliche Bestätigung jedoch liegt nicht vor.

- 1.) Das Gericht hält auf Grund der Protokolle und den Aussagen der Angeschuldigten selbst, das der Anklage zugrundeliegende Vergehen für erwiesen.
- 2.) Ist das Gericht der Ansicht, daß die Berufung der Angeklagten auf Pompreff und auf das internationale Recht nicht stichhaltig sei, da diese Behauptung nicht Glauben verdient.

Unter Berücksichtigung der Interessen der deutschen Republik und des Umstandes, daß die Angeklagten keine irgendwie verbrecherischen Ziele verfolgten und es ihnen auch vollkommen fern lag, irgendwie die Interessen der Sowjetrepublik zu schädigen, ist auf Grund verschiedener Grenzbestimmungen das Gericht zu dem Entschluß gekommen mildernde Umständen walten zu lassen.



Das Gericht hat daraufhin folgendes Urteil gefällt:

Die Herren

Gutsche, Fritz, 21 Jahre, geb. in Zalgin, Deutschland
Schiffbaustudent, Deutscher, unverheiratet, parteilos

Koch, Fritz, 25 Jahre, geb. in Kiel, Deutscher
Schiffbaustudent, Staatangehörigkeit der Freien Stadt Danzig, unverheiratet, parteilos

Geisler, Otto, 27 Jahre, geb. in Danzig, Deutscher,
Kaufmann, unverheiratet, parteilos

Lenz, Wladimir, 35 Jahre, geb. in Petersburg, ausgewandert aus Petersburg 1918, aus Elbing
Ingenieur, Mitglied des Verbandes der Ingenieure, verheiratet, Vater dreier Kinder

Reiss, Rudolf, 38 Jahre, geb. in Elbing, Deutschland
Ingenieur der Freien Stadt Danzig, unverheiratet, Mitglied der deutschnationalen Volkspartei in der Freien Stadt Danzig

Roba, Johannes, 22 Jahre, geb. in Danzig
Schiffbaustudent, unverheiratet, parteilos

sind wegen Übertretung des Absatzes 98 des ersten Teils [...] verurteilt worden zu sechs Monate Gefängnis, aber auf Grund verschiedener gesetzlicher Bestimmungen ist die Strafe für jeden auf einen Monat Gefängnis herabgesetzt worden. Auch die Reststrafe ist auf Grund der Amnestie [...] erlassen worden. Die Angeklagten sind daraufhin sofort in Freiheit gesetzt. Die ihnen abgenommenen Dokumente sind ihnen zurückzuerstatten, ebenso ihr gesamter übriges Besitztum. Da sie nicht über Mittel verfügen, fallen die Kosten der Staatskasse zur Last.

Da die Angeklagten mittellos sind, und auch keine Lebensmittel besitzen, soll die G.P.U. sich mit der in Frage kommenden Regierungsinstanz in Verbindung setzen.

Das Urteil ist endgültig. Die Kassationsfrist beträgt vierzehn Tage.

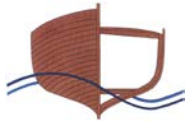
Nach einem kleinen Imbiß im Gerichtskasino verließen wir vollbefriedigt abends das Gerichtsgebäude und begaben und mit dem für uns bereitliegenden Motorboot wieder an Bord. Ursprünglich hatten wir ja die Absicht, uns Petersburg näher anzusehen, hatten aber nun unseren Plan dahin geändert, diese mysteriöse Stätte alsbald zu verlassen. An diesem Abend ging es ja nicht mehr, aber am nächsten Nachmittag waren wir nach Überwindung auch der letzten Schwierigkeiten segelklar und liefen nach Kronstadt aus.



Nach einer herrlichen Fahrt über die Newa-Bucht langten wir abends um 11 Uhr in Kronstadt an, gingen bei Kronslot wieder vor Anker, um am nächsten Morgen in aller Frühe auszuklarieren und in See zu gehen. Es war ein stürmischer, regnerischer Morgen. Das Ausklarieren ging ziemlich schnell, die Kronstädter Hafenbehörde war ziemlich erstaunt, zu hören, wie merkwürdig es uns in Petersburg ergangen war. Viele Meilen begleitete uns dann der kleine Kreuzer *AURORA*, der so mit 6 Meilen Fahrt immer in unserer Nähe blieb. Später trafen

wir ein Minensuch-Geschwader, das uns entgegen kam, abends waren wir wieder in der Gegend von Hochland und liefen am nächsten Morgen in Reval ein.

Hier füllten wir unseren Proviant etwas auf und gaben auch Nachricht nach Danzig, wo man uns inzwischen



schon für verloren gehalten hatte, denn aus Petersburg war es uns nicht möglich gewesen Nachricht zu geben, da wir als Danziger ja nicht den Schutz des deutschen Konsulats hatten und zum polnischen natürlich nicht hingehen konnten.

Wir hatten es nun sehr eilig nach Danzig zu kommen, da der Urlaub unseres Schiffers *Reiss* schon abgelaufen war, aber von Reval bis Danzig ist es noch ein ganzes Ende; wir hatten zwar vor, in einem Stück durchzusegeln, liefen dann aber doch noch Libau an, weil unser Kurs uns direkt an diesem Hafen vorbei führte und gerade auf See ein schweres Gewitter tobte. Gerade hier in Libau hatte man uns damals so abgeraten, nach Petersburg zu segeln und war um so mehr erfreut, unsere Crew wohl und munter vorzufinden. Auf der Rückreise von Libau trafen wir sehr schweres Wetter an, so daß wir ganze 24 Stunden ca. 50 Meilen querab von Memel beigelegen haben.

Am 4. September erreichten wir wohlbehalten Danzig in dem stolzen Bewußtsein, die erste ausländische Yacht gewesen zu sein, die einen russischen Hafen nach dem Krieg angelaufen hat und ich glaube, wir sind auch heute noch die einzige.

Smutje

Danzig, Herbst 1923

Der Text, geschrieben unter Berücksichtigung der Umstände in der damaligen Zeit, über die Fahrt der *PETER VON DANZIG*, die Bilder und die Übersetzung des Urteiles wurde zum Abdruck von Herrn *Ulrich Koch*, dem Sohn von *Fritz Koch*, zur Verfügung gestellt.

Die Zeitungen berichteten anschliessend - besonders in Danzig - gross über diese Ostseefahrt. Und es gab nicht wenige, die auf den Leichtsinns dieser jungen Segler hinwiesen, die die politische Situation völlig falsch eingeschätzt hatten.

