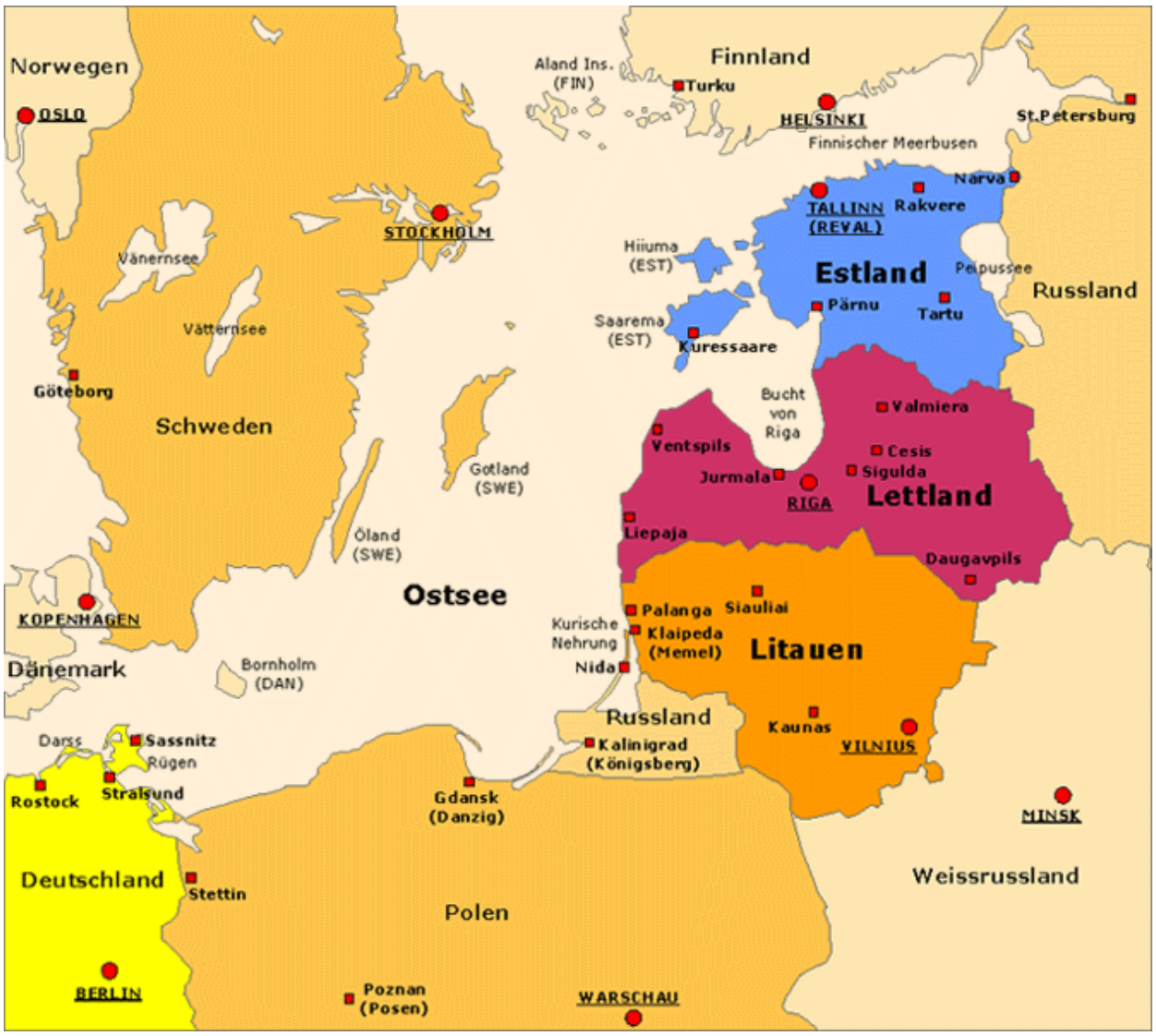
Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

DGSM
Regionalgruppe
Nordrhein-Westfalen

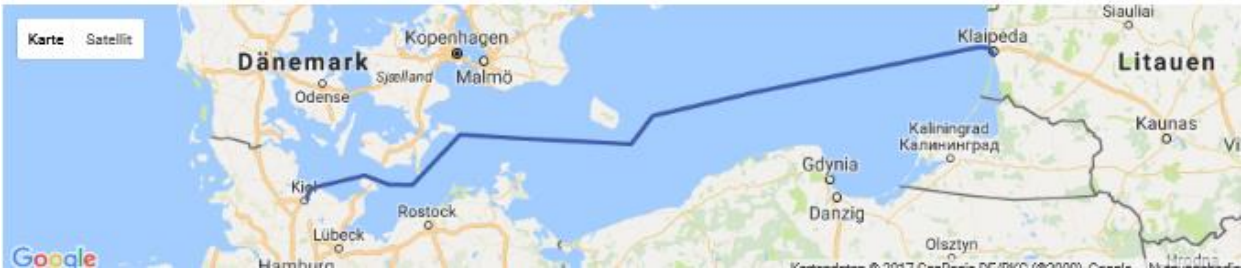
Tagebuch
der schifffahrtshistorischen DGSM Exkursion ins Baltikum vom 07. bis 16. Juni 2019

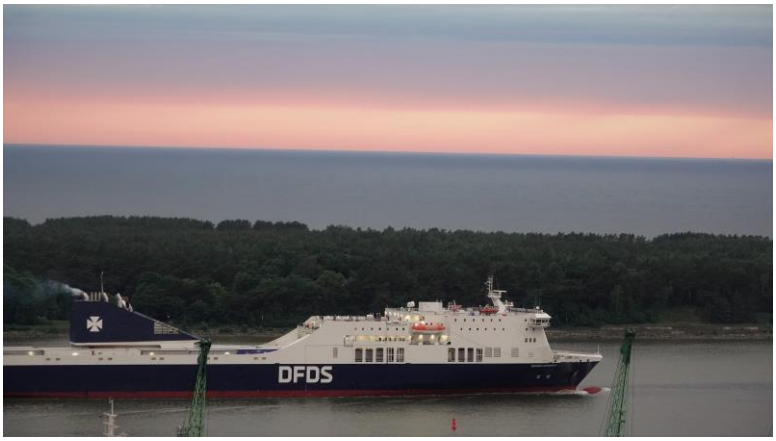
Litauen - Lettland - Estland

Kiel - Memel (Klaipeda) - Libau (Liepaja) - Windau (Ventspils) - Riga - Reval (Tallinn)



Freitag, den 07. Juni (Anreisetag)



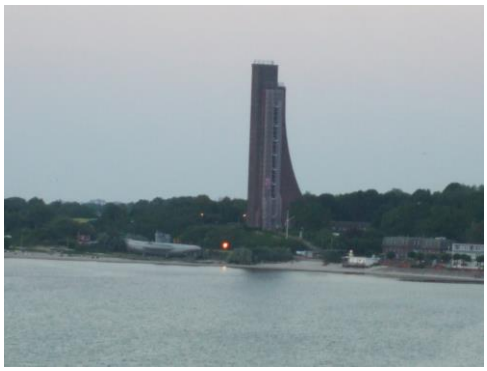


Mit REGINA SEAWAYS von Kiel nach Memel (Klaipeda) in Litauen

Fahrt mit der Bahn von Düsseldorf über Lübeck nach Kiel. Mit der DFDS Fähre REGINA SEAWAYS fahren wir von dort nach Memel (Klaipeda). Die unter Litauischer Flagge fahrende Frachtfähre wurde 2010 erbaut, ist 198,99 m lang, 26,6 m breit, hat einen Tiefgang von 6,2 m und wurde mit 25.666 BRZ vermessen. Bis zu 600 Passagiere werden von ihr mit einer max. Geschwindigkeit von bis zu 22,4 kn über die Ostsee transportiert. Neben dem Fähranleger liegt der Einsatzgruppenversorger BONN, eines der drei größten Schiffe der Marine. Das 174 m lange und 24 m breite Schiff verdrängt bei einem Tiefgang von max. 7,9 m 20.900 t. Der mit zwei Sea King Bordhubschraubern ausgestattete Versorger ist mit vier 27 mm Revolverkanonen und Fliegerfäusten bewaffnet.

Im Tirpitzhafen liegen viele der am Nato-Manöver "Baltops" beteiligten Einheiten. 8.000 Soldaten aus 18 Ländern nehmen mit 36 Luftfahrzeugen, 50 Schiffen und zwei U-Booten an der Übung teil. Größtes Schiff ist der 2010 in Dienst gestellte 236,5 m lange und 32 m breite spanische Flugzeugträger JUAN CARLOS I. Das 27.079 t verdrängende Schiff kann mit 11 Harrier oder 12 F-35 Senkrechtstartern und 12 NH-90 oder 8 CH-47 Hubschraubern ausgestattet werden. Das bis zu 21 kn schnelle Flaggschiff der Spanischen Marine kann sowohl als Flugzeugträger, als auch als Amphibisches Landungsschiff eingesetzt werden.

Anschließend gewinnen wir am U-Boot Ehrenmal Möltenort und am Marine-Ehrenmal Laboe vorbei die Hohe See.



Es wird eine ruhige Überfahrt; nach 20 Stunden erreichen wir den Hafen von...

Samstag, den 08. Juni

...Memel in Litauen. Neben Handelsschiffen liegt auch das Flottendienstboot OSTE dort. Das Boot verdrängt 3.200 t, ist 83,5 m lang, 14,6 m breit und hat einen Tiefgang von 4,2 m. Seine max. Geschwindigkeit beträgt 21 kn. Das Aufklärungsschiff ist mit speziellen Sensoren ausgerüstet und wird im Bereich der strategischen Informationsgewinnung eingesetzt. Die gewonnenen Informationen werden direkt dem gemeinsamen Kommando Strategische Aufklärung in Gelsdorf nahe Bonn übermittelt. Im offiziellen Sprachgebrauch heißt es: „Zu den Aufgaben der Flottendienstboote zählen die Sicherheit und das Aufrechterhalten der Fernmeldeverbindungen sowie die fernmelde-elektronische Aufklärung“.

Unser Busfahrer Rolands und unsere Reiseleiterin Maja Frolowa erwarten uns. Bustransfer zum Hotel Amberton Klaipeda, wo wir zügig einchecken. Zu Fuß geht es dann zum Restaurantschiff MERIDIANAS zum Abendessen. Das Segelschiff wurde 1948 in Turku Finnland als Kontribution für die Sowjetunion erbaut und bis 1967 als Kadettenschulschiff genutzt. Heute hat es seinen Liegeplatz auf dem Fluss Dange kurz vor dessen Mündung ins Haff.

Nach der Rückkehr ins Hotel treffen sich noch viele Exkursionsteilnehmer auf der Dachterrasse des Hotels im 21. Stockwerk mit herrlicher Aussicht auf die Stadt, den Hafen, das Haff und die Kurische Nehrung.

Pfingstsonntag, den 09. Juni

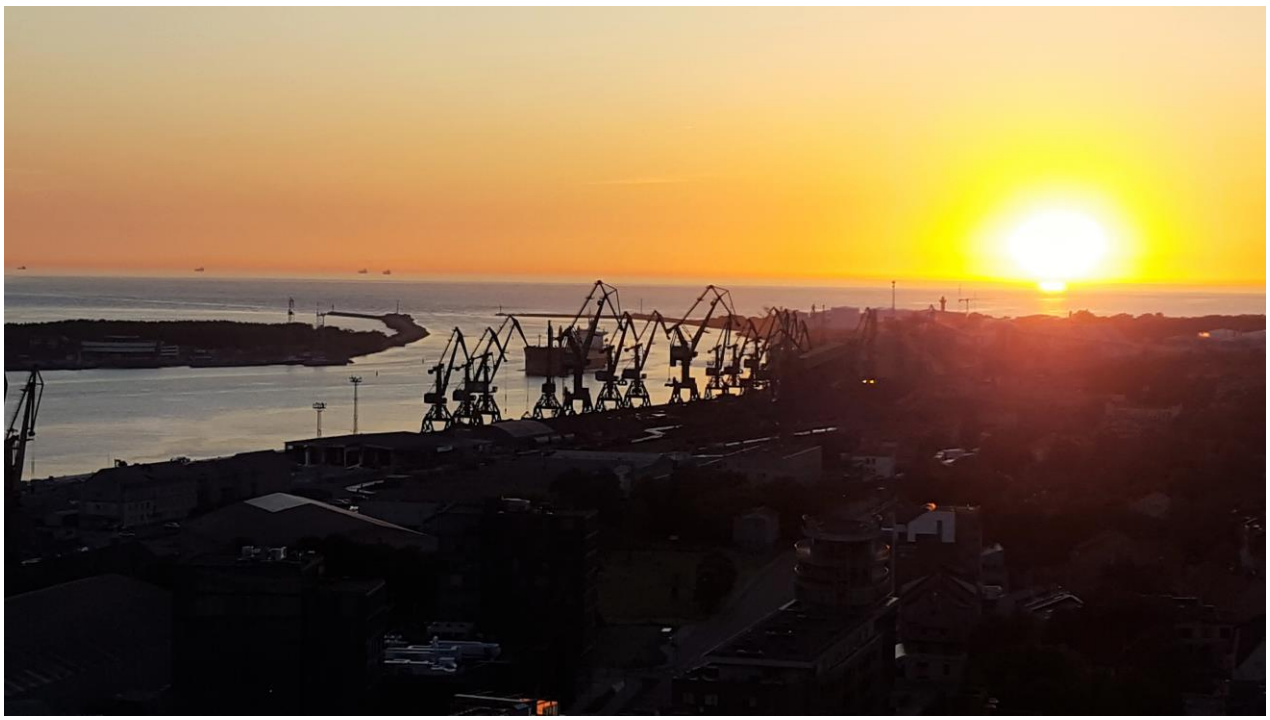
Busrundfahrt um Memel und Gang durch die Innenstadt. Die 1253 am Ausgang des Kurischen Haffs in die Ostsee gegründete Hafenstadt hat heute rd. 170.000 Einwohner. Bis 1920 war Memel die nördlichste Stadt Deutschlands. Die vielfältige Vergangenheit – von der Zeit des Deutschen Ordens über Preußen, Schweden, Deutschland, das Memelgebiet und die Sowjetunion – war und ist noch heute prägendes Merkmal dieses wichtigsten litauischen Ostseehafens, ebenso wie die zentrale Lage im Baltikum. Besonders im Gedächtnis bleibt das palastartige Rathaus der Stadt, das von Januar 1807 bis Januar 1808 von König Friedrich Wilhelm III. und Königin Luise von Preußen als Residenz genutzt wurde. Da Berlin zu diesem Zeitpunkt von napoleonischen Truppen besetzt war, wurde Memel damit zur zeitweiligen Hauptstadt Preußens. Der Theaterplatz mit dem Simon Dach Brunnen und der Skulptur des Ännchen von Tharau dient uns als Kulisse für ein erstes Gruppenfoto mit DGSM Fahne.

Nach einer kurzen Fährüberfahrt erreichen wir die Kurische Nehrung und fahren auf ihr bis fast an die Grenze zum heute zu Russland gehörenden Königsberger Gebiet. Von der Hohen Düne blicken wir auf die Wachtürme zwischen Ostsee und Haff. Die Kurische Nehrung erstreckt sich als 98 km lange Halbinsel an der Nordküste des Samlands. Sie beginnt in Lesnoi und endet am Memeler Tief. Seit 1945 gehören die nördlichen 52 km zu Litauen und die südlichen 46 km zum russischen Oblast Kaliningrad. Die Nehrung trennt das Kurische Haff von der Ostsee. Die mit 3,8 km breiteste Stelle befindet sich beim Bullwikschen Haken, vier Kilometer nordöstlich von Nidden. Die schmalste Stelle liegt bei der Siedlung Sarkau am südlichen Ende der Nehrung und ist nur 380 m breit. Die Nehrung war ursprünglich von Nadelwald überzogen. Schon in der Zeit des Deutschen Ordens erfolgten die ersten Rodungen. Allerdings ließ erst der Kahlschlag im Nordischen Krieg (1674–1679) und in der Russenzeit Dünen entstehen. Riesige Wanderdünen begruben immer wieder ganze Ortschaften. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gelang es dem Düneninspektor Wilhelm Franz Epha, die Dünen zu bepflanzen und zu stabilisieren. Die Parnidis-Düne bei Nidden, von deren Spitze wir uns einen Überblick verschaffen, ist eine der größten Dünen Europas. Im Jahr 2000 wurde die Kurische Nehrung von der UNESCO zum Weltnaturerbe erklärt.

Anschließend gehen wir durch den Ort Nidden und besichtigen das Thomas Mann Haus. Der Literatur-Nobelpreisträger verbrachte dort vor der Emigration 1933 mit seiner Familie die Sommerferien von 1930 bis 1932. Hier schrieb er an seiner Romantetralogie "Joseph und seine Brüder" und verfasste Artikel und Briefe. In dem Haus befindet sich seit 1996 das litauisch-deutsche Thomas-Mann-Kulturzentrum. Ein Fischimbiss schließt sich in einem nahegelegenen Restaurant an.

Die Rückfahrt führt uns zum nördlichsten Punkt der Nehrung. Dort liegt das alte preußische Küstenfort, in dem sich heute das Maritime Museum Litauens mit einem Aquarium befindet. Besonders ein gläserner Unterwassertunnel, um den herum Störe schwimmen, zieht die Besucher an. Im Schifffahrtsmuseum wird die litauische und die weltweite Seefahrtsgeschichte behandelt. Das erst vor zwei Jahren eröffnete Museum gibt u.a. einen Einblick in den Schiffbau, behandelt aber auch Katastrophen auf See, von der TITANIC bis zur WILHELM GUSTLOFF und erfreut den Besucher mit seltenen und ansehnlichen Schiffsmodellen.

Mit der Fähre geht es anschließend zurück nach Memel. Den Abend verbringen wir wieder auf der Dachterrasse des Hotels, wo wir nach 22.00 Uhr den Sonnenuntergang über dem Hafen und der Ostsee genießen.



Pfingstmontag, den 10. Juni
Fahrt von Memel über die Grenze nach Lettland. Unser erstes Ziel ist die Hafenstadt Libau (Liepaja). Mit derzeit rund 76.000 Einwohnern ist sie die drittgrößte Stadt Lettlands. Die Stadt entstand aus einem kleinen kurischen Dorf an der Mündung der Lyva. Erstmals erwähnt wurde der Ort im Jahre 1253. Als kleiner unbefestigter Hafenort im Staatsgebilde des Livländischen Ordens wurde Liwa mehrmals von den Litauern niedergebrannt. Der Livländische- oder Livonische Orden war der strukturell eigenständige Teil des Deutschen Ordens im Baltikum. 1560 wurde Libow als Teil der Komturei Grobiņa für fast 50 Jahre (bis 1609) an Preußen verpfändet. In dieser Zeit stieg die Bevölkerungszahl unter anderem durch Zuwanderung aus Deutschland. Die Verleihung des Stadtrechts erfolgte 1625 durch Herzog Friedrich Kettler von Kurland und Semgallen.

Mitte des 17. Jahrhunderts wurde mit dem Bau der Hafenanlagen begonnen. Von 1697 bis 1703 wurde der Handelskanal zum Libauer See in Betrieb genommen. Der Hafen befindet sich bis heute an der verbreiterten Mündung des Kanals und war ab 1730 auch für große Schiffe befahrbar.
Libau fiel 1795 mit dem Herzogtum Kurland an das Russische Zarenreich und gehörte fortan zum Gouvernement Kurland. Für Russland hatte die Stadt wegen ihres eisfreien Hafens große militärische und wirtschaftliche Bedeutung. 1899 wurde hier die erste elektrische Straßenbahn im Baltikum eröffnet. In diesem Jahr wurde auch mit dem Ausbau des Kriegshafens (Karosta) als strategischer Flottenbasis nördlich der Stadt begonnen. Von 1906 bis 1914 bestand direkter Schiffsverkehr nach New York. Durch den Hafen Libaus kamen unter anderem mehrere hunderttausend Auswanderer.
Der Erste Weltkrieg begann für die Libauer am 2. August 1914 mit der Beschießung des Hafens durch die Kleinen Kreuzer AUGSBURG und MAGDEBURG. AUGSBURG hatte zuvor vor dem Hafen Minen gelegt. Am 7. Mai 1915 besetzten deutsche Truppen Libau als Ergebnis der

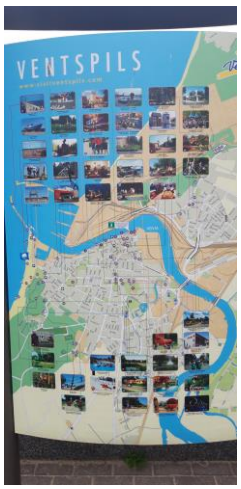
gewonnenen Schlacht um Schaulen. Libau wurde anschließend deutscher Flottenstützpunkt und war Ausgangspunkt des Unternehmens "Albion", der Eroberung der Baltischen Inseln im Jahr 1917.

Der Verkehr im Hafen sank nach 1920 auf ein Zwölftel des früheren Umfangs.
Anfang 1940 wurden in Libau 15.000 Soldaten der Roten Armee stationiert. Im Sommer folgte die förmliche Besetzung des Landes. Allein am 14. und 15. Juni 1941 wurden um die 2000 Stadtbewohner nach Sibirien deportiert. Nach der Eroberung Libaus durch deutsche Truppen am 29. Juni 1941 war die Stadt bis zum 9. Mai 1945 deutsch besetzt. 1944 und 1945 war der Hafen neben Windau wichtigste Verbindung der eingeschlossenen Heeresgruppe Kurland. Viele zehntausende Einwohner flohen per Schiff vor der Roten Armee. Nach 1945 bestand hier das Lager 349 für deutsche Kriegsgefangene.
Zwischen 1945 und 1990 wurden von der sowjetischen Führung Industrie- und Fischereibetriebe eingerichtet. Der Hafen diente als Stützpunkt der Sowjetischen Marine. Während des Kalten Krieges wurde die norddeutsche Stadt Flensburg zum projektierten atomaren Ziel des sowjetischen U-Boot-Stützpunktes von Liepāja.
Nach einer kurzen Stadtrundfahrt, vorbei an den wenig beeindruckenden Gebäuden und Kirchen der Stadt, fahren wir in den mit 20 km^2 beeindruckend großen Kriegshafen, der einst für die Aufnahme der gesamten baltischen Flotte angelegt worden war. Heute liegt hier die kleine, hauptsächlich aus Minensuchern bestehende lettische Flotte etwas verloren an den langen Kais. Wir finden auch ein ehemals deutsches Minensuchboot der LINDAU-Klasse mit dessen Schenkung die Bundesrepublik den Aufbau der lettischen Seestreitkräfte unterstützt hat.

Die lettische Flotte besteht aktuell aus 2 Kommando- und Hilfsschiffen und 5 Minensuchern, die in Libau stationiert sind, sowie 11 Patrouillenschiffen, deren Basis Riga ist.
Wir besuchen das ehemalige Militärgefängnis, in dem Zaristen, Stalinisten, SD und Sowjets über Jahrzehnte ihre vermeintlichen Gegner einkerkerten und misshandelten. Eine emotionale Show bringt uns die totalitäre Vergangenheit dieses Ortes näher. Alle Reiseteilnehmer sind danach froh, in demokratischen Zeiten zu leben!

An der Nordmole des Kriegshafens werfen wir anschließend einen Blick auf die Ostsee und die Reste der ehemaligen Küstenbefestigung. Dann wird die orthodoxe St. Nikolai Kirche besichtigt, die in der Sowjetzeit als Tanzpalast genutzt wurde und sich nach der Renovierung nunmehr wieder mit goldenen Kuppeln in altem Glanz präsentiert. Ansonsten wirken die Plattenbauten des ehemaligen Kasernengeländes, in dem auch heute noch überwiegend russischstämmige Bürger Lettlands leben, wie die ganze Stadt, heruntergekommen.

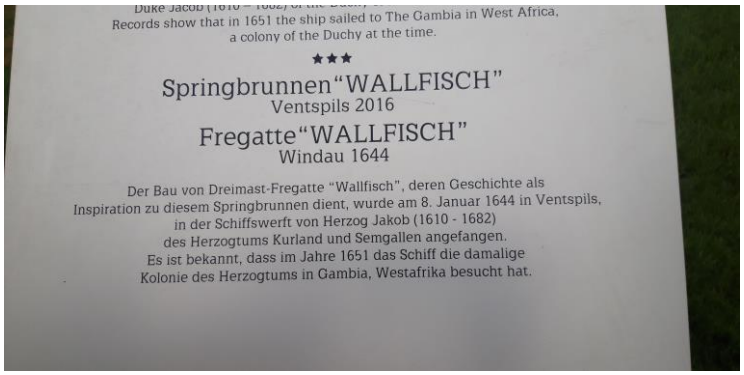
Nach einem Imbiss am Hafen, der aufgrund von Servicemängeln länger ausfällt, fahren wir weiter nach Windau (Ventspils). Die Stadt hat heute knapp 40.000 Einwohner und ist die sechstgrößte Stadt Lettlands. An der Mündung der Venta bestand eine Siedlung namens Sagare, die im Vertrag zur Teilung des Gebiets Nordkurland von 1253 schriftlich erwähnt wurde. 1290 wurde die Burg „Winda“ des Livländischen Ordens als Zentrum der Kommende Windau fertig gestellt. Die Hafenstadt gehörte zeitweise der Hanse an. 1378 erhielt Windau das Stadtrecht.



Als Teil des Herzogtum Kurland entwickelte sich Windau besonders in der Zeit Jakob Kettlers ab 1642 zu einem Zentrum des Schiffbaus. 44 Kriegsschiffe und 79 Handelsschiffe wurden hier gebaut; von Windau aus startete eine Flotte, um Gambia und Tobago zu kolonialisieren. Metall-, Bernstein- und Holzverarbeitende Betriebe brachten die Stadtentwicklung voran.
Während des Großen Nordischen Krieges wurde Windau zerstört. Die meisten der verbliebenen Einwohner fielen 1711 Seuchen zum Opfer. 1795 kam Kurland unter russische Herrschaft. Erst 1850 wurden der Schiffbau und Handel wieder wichtig; der Hafen wurde 1890 modernisiert und per Eisenbahn mit Moskau verbunden. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs wurden viele Einwoh-

ner ins Innere Russlands zwangsevakuiert. Ab Frühjahr 1915 war Windau deutsch besetzt. Seit 1918 gehörte die Stadt zur Republik Lettland.
Infolge des deutsch-sowjetischen Nichtangriffspaktes wurde Lettland von der Sowjetunion gezwungen, am 5. Oktober 1939 einem Protokoll zuzustimmen, demzufolge die Rote Armee u. a. den „Schutz“ der Küsten des unabhängigen Lettland übernahm. Noch im selben Monat installierte die Rote Armee einen Stützpunkt in Ventspils.
Von 1941 bis 1945 war die Stadt von der deutschen Wehrmacht besetzt.
Bei einer Führung sehen wir eine kleine gepflegte Stadt, die bereits optisch einen großen Gegensatz zu Libau darstellt. Gepflegte Alleen und Parks, alte und neue Denkmäler, ganz überwiegend restaurierte Gebäude und Kirchen, ja sogar eine neue Stadthalle wird gerade erbaut, die mit einer deutschen Orgel mit 5.000 Pfeifen ausgestattet wird.

Überhaupt fällt der Bezug zu Deutschland auf. Ein großer, 2016 eröffneter Springbrunnen erinnert auch in deutscher Sprache an die Fregatte WALLFISCH aus dem Jahr 1644. Sie wurde von Herzog Jakob von Kurland und Semgallen (1610-1682) in Windau erbaut. Es ist bekannt, dass sie 1651 die damalige Kolonie des Herzogtums in Gambia besucht hat. Während bei uns nur die kolonialen Aktivitäten des Großen Kurfürsten in Westafrika bekannt sind, sind die kolonialen Aktivitäten Kurlands im 17. Jahrhundert mit Stützpunkten in Gambia und Tobago für uns neu.



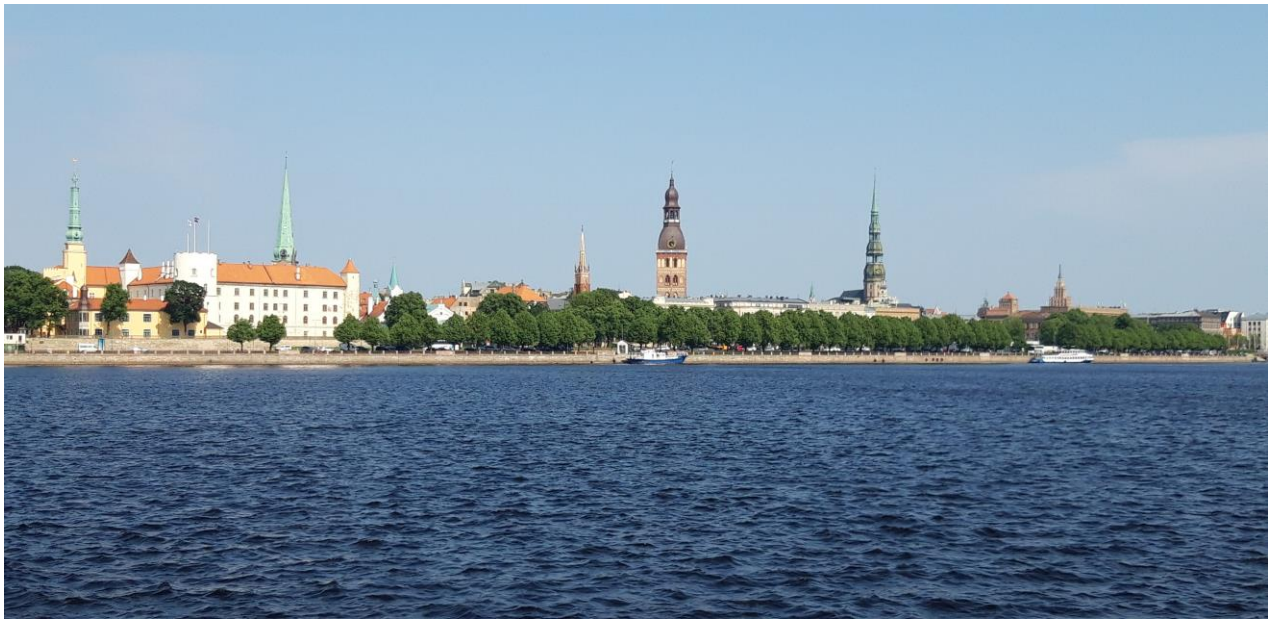
Besonders der Rathausplatz mit Nikolai Kirche ist ein städtebauliches Kleinod.

Wir gehen am Flusshafen entlang und entdecken Umschlagseinrichtungen für Steinkohle. Es stellt sich heraus, dass Russland auch weiterhin über Windau Kohle exportiert. Wir werfen noch einen Blick auf die Ordensburg aus dem Jahr 1290, die aufgrund der fortgeschrittenen Zeit leider bereits geschlossen ist.
Abends sitzen wir noch lange in gemütlicher Runde beisammen und diskutieren Lokale- und Weltpolitik. Als die Bedienungskräfte den Service einstellen, holen wir im nahegelegenen Supermarkt selbst Nachschub und genießen das Beisammensein im Kreis der Mitglieder.

Dienstag, den 11. Juni
Wir fahren noch einmal zum Hafen von Windau. Von zwei Fischtrawlern, einem Seiten- und einem Heckfänger, blicken wir über den Hafen. Ein sehr interessanter Stopp mit großem Erkenntnisgewinn. Im Hafen liegen drei Tanker, ein vierter läuft gerade ein. Damit ist klar, dass die ehemalige sowjetische "Druschba (Freundschafts-) Pipeline" auch heute noch von Russland für den Erdölexport genutzt wird. Die von deutschen Medien immer wieder kolportierten Differenzen zwischen den Baltischen Staaten und Russland scheinen, zumindest in wirtschaftlicher Hinsicht, nicht zu existieren bzw. sind einem rationalen Verhalten gewichen. Es ist also die Energiewirtschaft mit Kohle und Öl, die für den sichtbaren Aufschwung der Stadt ursächlich ist. Durch die Einnahmen des Hafens ist Ventspils heute eine der wohlhabendsten Städte Lettlands.

Dann geht es nach Riga. Die Hauptstadt Lettlands liegt an der Mündung des Flusses Düna in die Rigaer Bucht. In der über 800 Jahre alten Stadt lebt mit 700.000 Menschen fast die Hälfte der lettischen Bevölkerung. Riga ist die größte Stadt des Baltikums und politisches, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum des Landes. Die alte Hansestadt ist berühmt für ihre Jugendstilbauten und ihre großzügige Anlage sowie für die gut erhaltene Altstadt.

Nach 1150 kamen gotländische Kaufleute regelmäßig zum Handel an die Mündung des Flüsschens Riege in die Düna, daher auch der Name Rīga. Vor allem im letzten Viertel des 12. Jahrhunderts gelangten zunehmend deutsche Kaufleute nach Livland. Die im Jahre 1201 von Bischof Albert von Buxhoevede aus Bremen gegründete Stadt Riga wurde die Hauptstadt von Livland. Anfangs galt in Riga das Visbyer Stadtrecht, danach das an das Lübische Recht angelehnte Hamburger Stadtrecht.
Im Rahmen der Ostkolonisation versuchten die Bischöfe vor allem Deutsche im heidnischen Gebiet anzusiedeln. Militärisch wurden sie dabei zunächst vom Schwertbrüderorden und nach dessen Niedergang vom Deutschen Orden unterstützt.



Im Jahre 1522 schloss sich Riga der Reformation an. Nach Auflösung der Livländischen Konföderation 1561/62 favorisierte die Stadt einen Status als freie Reichsstadt des Heiligen Römischen Reichs. Erst als dessen erhoffte Hilfe ausblieb, brachten neuerliche russische Vormärsche die Stadt dazu, 1581 Polens König Stefan Batory zu huldigen.
Die 40-jährige polnisch-litauische Herrschaft, unter der die Bürger sich gegenreformatorischer Bestrebungen erwehrten, endete mit der Eroberung durch Gustav II. Adolf 1621. Schwedens Krone behandelte Riga entsprechend seinem Rang als zweitgrößte Stadt im schwedischen Reich neben Stockholm und ließ es angesichts der strategischen Bedeutung, die ihm bei der Verteidigung des schwedischen Dominium maris baltici zukam, aufwendig neu befestigen. Im Russisch-Schwedischen Krieg (1656–1658) hielt Riga einer russischen Belagerung stand und blieb bis Anfang des 18. Jahrhunderts die zweitgrößte Stadt im schwedischen Herrschaftsbereich. In dieser Zeit genoss die Stadt weitgehende Selbstverwaltung.

Im Laufe des Großen Nordischen Krieges wurden Riga mehrfach hart getroffen: durch die von der Bürgerschaft zu entrichtenden Kontributionen und dadurch, dass Riga zum Kriegsschauplatz wurde. In der Schlacht an der Düna am 19. Juli 1701 konnte König Karl XII. von Schweden den Angriff sächsisch-russischen Truppen auf Riga noch abwehren. Am 4. Juli 1710 musste sich die Stadt aber nach längerer Belagerung den Truppen des russischen Generals Boris Petrowitsch Scheremetew ergeben. Der Aufstieg Russlands als Großmacht in der Ostseeregion wurde durch den Frieden von Nystad im Jahre 1721 besiegelt. Riga wurde damit dem Zarenreich zugeschlagen.
Unter russischer Herrschaft wurde Riga Sitz der Verwaltung und Hauptstadt des Gouvernements Livland. Dem Gouverneur unterstanden eine „russische Kanzlei“ für den Schriftverkehr in russischer Sprache mit den Militärbehörden und eine „deutsche Kanzlei“ für den Schriftverkehr in deutscher Sprache mit den Landesbehörden und mit dem Kollegium der livländischen- und estnischen Sachen der russischen Regierung in Sankt Petersburg.
Im Jahre 1800 zählte Riga rund 30.000 Einwohner, darunter 47 % Deutsche, 25 % Letten und 14 % Russen.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde Riga schrittweise zu einem der wichtigsten Häfen Russlands ausgebaut. Die Bevölkerungszahl der Stadt verzehnfachte sich zwischen 1850 und 1900. Gut 30 % der Einwohner gaben 1881 an, deutschbaltisch zu sein. Trotz russischer Herrschaft blieb sowohl die Stadtkultur als auch der Großgrundbesitz bis ins 19. Jahrhundert vom Einfluss der deutschen Oberschicht im Lande geprägt. Bis 1891 war die offizielle Amtssprache Deutsch, erst dann wurde Russisch Amtssprache.
Der Aufstieg Rigas wurde durch den Ersten Weltkrieg jäh unterbrochen. Die Stadt lag ab 1915 an der Frontlinie. Zur Sicherstellung der Kriegswirtschaft wurden etwa 200.000 Einwohner für Rüstungszwecke nach Zentralrussland deportiert. Im September 1917 wurde die Stadt in der Schlacht um Riga vom deutschen Heer eingenommen.
Nach Kriegsende wurde am 18. November 1918 im deutsch besetzten Riga die unabhängige Republik Lettland ausgerufen.
Am 11. August 1920 schlossen die Republik Lettland und die Russische Sozialistische Föderative Sowjetrepublik den Frieden von Riga, der den Unabhängigkeitskrieg beendete. Den Kriegsjahren von 1914 bis 1920 (Erster Weltkrieg und Lettischer Unabhängigkeitskrieg) folgte eine erneute Blütezeit. 1938 hatte Riga rund 385.000 Einwohner, etwa 45.000 von ihnen waren deutschstämmig.
Im Hitler-Stalin-Pakt vom August 1939 vereinbarten die beiden Diktaturen, dass das Baltikum und damit auch Lettland zur sowjetischen Einflusssphäre kamen. Im Herbst 1939 wurden die Deutsch-Balten vereinbarungsgemäß in den vom Deutschen Reich eroberten Warthegau umge-

siedelt. Am 17. Juni 1940 rollten sowjetische Panzer durch Rigas Straßen und besetzten die Stadt. Die Sowjetunion machte Lettland zu einer Sowjetrepublik (Lettische Sozialistische Sowjetrepublik) und deportierte viele Letten in das Innere der Sowjetunion.
Im Zuge des Angriffs auf die Sowjetunion eroberten deutsche Truppen am 29. Juni die Stadtteile links der Düna und in den beiden folgenden Tagen die übrigen Stadtteile. In der Zeit der deutschen Besetzung von 1941 bis 1944 war Riga der Verwaltungssitz des Generalkommissars für den Generalbezirk Lettland. Auch das Reichskommissariat Ostland (zunächst in Kaunas) mit seinen Dienststellen befand sich hier.
Von 1941 bis 1944 wurden im Wald von Biķernieki bei mehreren Massakern etwa 20.000 Juden, 10.000 Kriegsgefangene und 5000 Widerstandskämpfer ermordet. Während der kriegerischen Auseinandersetzungen um die Rückeroberung der Stadt durch die Rote Armee (13. bis 15. Oktober 1944) wurde die Altstadt Rigas schwer beschädigt. Lettland wurde erneut von der Sowjetunion okkupiert und Riga wieder die Hauptstadt der Lettischen Sozialistischen Sowjetrepublik.
Ermutigt durch Perestroika und Glasnost erklärte der Oberste Sowjet der Lettischen Sozialistischen Sowjetrepublik (der sich als Saeima, als lettisches Parlament, konstituierte) 1990 die Wiederherstellung der Unabhängigkeit von der Sowjetunion. Daraufhin ließ der damalige Generalsekretär des Zentralkomitees der KPdSU und Präsident der Sowjetunion, Michail Gorbatschow, das Parlamentsgebäude in Riga zeitweilig durch sowjetische Militäreinheiten besetzen. Am 21. August 1991 erkannte die Sowjetunion die Unabhängigkeit Lettlands an. Riga wurde wieder Hauptstadt eines souveränen lettischen Staates.
2004 wurde die Republik Lettland Mitglied der Europäischen Union und trat der NATO bei.
Am 1. Januar 2014 führte Lettland als zweiter baltischer Staat den Euro ein

Wir checken zuerst ins Hotel Riga Islande ein. Bereits auf dem Weg zwischen Windau und Riga hatte unser Mitglied, der Verwaltungsjurist Ulrich Hahn, ein Kurzreferat über das nächste Besuchsziel, das Luftfahrtmuseum, gehalten. Aus Gründen der Kontinuität füge ich seinen Text an dieser Stelle ein:
"Das "Riga Aviation Museum" befindet sich in unmittelbarer Nähe des Betriebsgeländes des Internationalen Flughafens Riga. Es ist das einzige Luftfahrtmuseum des Baltikums und von der Anzahl der ausgestellten Exponate her betrachtet eines der umfangreichsten in Europa.
Zurück geht die Sammlung von Flugzeugen auf den in den 1950er Jahren gegründeten "Verein der jungen Piloten", eine berufsbezogene Lehranstalt der Zivilluftfahrt in Lettland mit eigenem Übungsflughafen. Die Übungsflugzeuge bestanden aus vom Militär ausrangierten Maschinen. Und damit begann die Flugzeugsammlung des Vereins.

Mit dem Fall der Sowjetunion 1991 war eine Finanzierung des Vereins nicht mehr möglich. Dafür sprang die Flughafenverwaltung von Riga ein. Von 1998 bis 1999 wurde das jetzige Gelände bezogen. Die Ausstellung stellt sich als Freilichtmuseum dar. Die Exponate stehen dichtgedrängt allesamt draußen und sind der Witterung und dem sichtbaren Verfall ausgesetzt. Der Begriff "Schrottplatz" ist insoweit nicht abwegig, zumal auf dem Gelände auch sonstige "Gerätschaften" mit ursprünglich militärischer Zweckbestimmung gelagert werden.

Das ungeordnete Durcheinander und die überwiegend verrotteten Ausstellungsstücke, überwiegend in Form von Jagdmaschinen aus der Zeit der Sowjetunion, haben aber als ausgediente Zeitzeugen aus der Zeit des "Kalten Krieges" durchaus ihren Reiz, sind sie doch Beweise für die Vergänglichkeit menschlichen Schaffens. Von daher kann man das Gelände durchaus als "Museum der anderen Art" bezeichnen. Für an historischen Luftfahrzeugen Interessierte aber durchaus sehenswert. Man sollte sich beeilen, die zum Teil aus westlicher Sicht seltenen Exponate sowjetischer Herkunft zu besichtigen, da der Flughafen Riga das Gelände dringend für seine eigenen operativen Zwecke zu nutzen beabsichtigt. Die Zeit des Museums dürfte daher bald abgelaufen sein." U. Hahn

Bei den mehr als 40 Maschinen handelt es sich um die größte Sammlung sowjetischer Militärflugzeuge außerhalb der GUS Staaten. Wir werden von Victor Talpa, dem Gründer des Museums, durch die Sammlung geführt. Er erhielt seine Ausbildung 1962 an der Militärakademie in Irkutsk und diente als Marineflieger am Schwarzen Meer. Später arbeitete er für Aeroflot und leitete den o.a. "Verein Junger Piloten". Die Ansammlung von im Freien stehender Militärtechnik reicht von Segel- und Leichtflugzeugen, über SA-2 und SA-6 Flugabwehrraketen bis zu tschechischen Aero Trainingsflugzeugen und Hubschraubern von Mil (Mi-1, Mi-2, Mi-4, Mi-6, Mi-8; Mi-24) und Kamov (Ka-26). Die Sammlung umfasst auch Transportflugzeuge von Antonov (An-2, An-14 und An-24), Erdkampfflugzeuge von Suchoi (Su-7) und Jagdflugzeuge des Konstruktionsbüros von Mikojan & Gurewitsch (MiG-15, MiG-21, MiG-23, MiG-25 und MiG-29). Es gibt auch einen überschallschnellen Mittelstreckenbomber vom Typ Tupolev Tu-22.

Für westliche Augen eine sehr beeindruckende Sammlung. Besonders der schwere Mil Mi-6 Transporthubschrauber, der allein 17 Weltrekorde aufgestellt hat und der zur Jagd auf amerikanischen SR-71 Spionageflugzeugen entwickelte Abfangjäger MiG-25, der ganz aus Titan gefertigt wurde und mehr als 3.000 Stundenkilometer erreichte, beeindrucken den Betrachter.

Bei der Abfahrt vom Flugzeugmuseum springt der Bus nicht an. Die Gemeinschaft bewährt sich und schiebt den 18 t schweren Bus mit Leichtigkeit an. Unser armer Busfahrer wird in der Nacht bis 2 Uhr arbeiten um einen neuen Anlasser einzubauen.

Dann geht es in die Stadt zu einem Rundgang mit Erläuterungen zu den bekannten Jugendstilhäusern. Der russische Jugendstil-Architekt Michail Eisenstein wurde 1893 Baustadtrat in Riga und ließ allein rund 50 Häuser mit verschwenderisch gestalteten Fassaden bauen. Heute zählt man um die 800 Gebäude im Jugendstil. Wir gehen durch die Elisabethstraße mit ihren prunkvollen Wohnhäusern.

Auch zahlreiche repräsentative Gebäude, darunter die Nationaloper, das Nationaltheater, das Kunstmuseum, die neugotische Lettische Kunstakademie sowie die Universität wurden in dieser Zeit als Jugendstilbauten errichtet.

Nach jahrzehntelangem Verfall ist längst vieles restauriert und die weltweit größte Ansammlung von Jugendstilarchitektur begeistert mit neuer, alter Pracht. Man sieht, warum Riga in den 1920er Jahren "Paris des Nordens" genannt wurde.

Zum Abschluss des heutigen Besichtigungstages werfen wir noch einen Blick auf und in die Markthallen, ehemals deutsche Zeppelinhallen aus dem 1. Weltkrieg, die in Libau ab und in Riga wieder aufgebaut wurden.
Der Zentralmarkt Riga ist der größte Lebensmittelmarkt Lettlands. Er galt in den 1930er Jahren als der größte und modernste Markt Europas. Nach dem Ersten Weltkrieg sollten die hygienischen Bedingungen auf dem Lebensmittelmarkt tiefgreifend verbessert werden. Nachdem am 28. Dezember 1922 der Rigaer Stadtrat den Beschluss zum Neuaufbau des Marktes gefasst hatte, wurden die beiden Hallen des Luftschiffhafens Wainoden bei Libau von der Regierung gekauft. Aus bautechnischen Gründen und wegen hygienischer Anforderungen wurden hierbei von den Hallen nur die oberen Teile verwendet.

Die Arbeiten begannen im Juni 1924. Im Laufe der Projektausführung ergaben sich diverse Änderungen des ursprünglichen Plans. Deswegen wurden die Bauarbeiten im Jahre 1926 unterbrochen und erst 1928 wieder fortgesetzt. Am 2. November 1930 konnte der Lebensmittelmarkt dann mit einem Gottesdienst übergeben werden.

Insgesamt wurden aus den beiden Luftschiffhallen, von denen jede ursprünglich eine Länge von 240 m hatte, fünf Markthallen errichtet – eine größere in ostnordöstlicher Ausrichtung mit einer Länge von etwa 140 m und einer Fläche von 5.000 m² für den Großhandel und die Fleischverarbeitung sowie 4 kleinere Hallen in südsüdöstlicher Richtung mit einer Länge von etwa 70 m und

etwa 2.500 m² für Milch- und Fleischprodukte, Brot, Obst und Gemüse sowie Geflügel und Fisch. Mittlerweile beträgt die gesamte Fläche des Zentralmarkts 5,7 ha, wovon 1,6 ha überdacht sind.

Dann geht es zurück zum Hotel auf die andere Seite der Düna. Abends sitzen wir noch lange auf der Terrasse; die Gemeinschaft wächst immer mehr zusammen. Es entwickelt sich wieder ein schöner, harmonischer DGSM-Abend.

Mittwoch, den 12. Juni

Busfahrt über die Düna ins historische und geographische Zentrum Rigas, das seit 1997 zum UNESCO Weltkulturerbe gehört. Nur die alte Stadtmauer wurde im 19. Jahrhundert abgerissen, der Festungscharakter mit den engen Gassen und verwinkelten Straßen ist erhalten geblieben. Wir gehen über den Rathausplatz mit Schwarzhäupterhaus, Roland und Rathaus.

Mit dem Beitritt zur Hanse im Jahr 1253 begann Rigas wirtschaftliche Entwicklung. Das aufsteigende Bürgertum aus Kaufleuten, Händlern und Handwerkern ließ repräsentative Standesvertretungen bauen wie die Große und die Kleine Gilde, die bis heute von stolzen und reichen Zeiten Rigas erzählen. Das filigran verzierte Schwarzhäupterhaus schmückt in beeindruckender Pracht wieder den Rathausplatz seit es anlässlich der 800-Jahr-Feier im Jahr 1999 neu nachgebaut wurde. Das Original von 1334, einst Sitz der Kaufleute, war im Krieg zerstört worden. Ebenfalls während des Zweiten Weltkriegs wurde das Rathaus weitgehend zerstört. Im Jahr 2003 wurde das heutige Rathaus an gleicher Stelle fertig gestellt.

Der Neubau zitiert die historische Bauweise, verbindet damit jedoch auch moderne Architekturelemente. Auf der Rückseite des Gebäudes wurde eine Einkaufspassage angefügt, die wir durchqueren. Dort ist auch ein historischer Eichenstamm zu sehen, der bei den Bauarbeiten gefunden wurde.

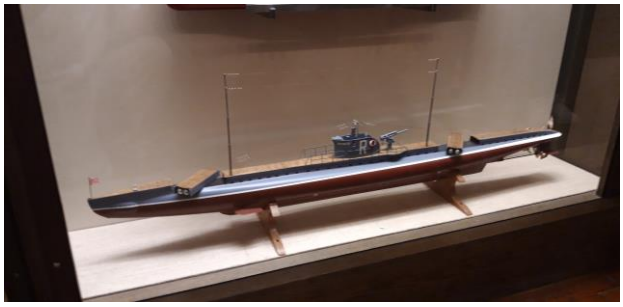
Die Rolandfigur im Zentrum des Rathausplatzes geht auf eine nicht mehr erhaltene Holzfigur zurück, deren früheste Erwähnung aus dem 15. Jh. stammt. Die heute hier aufgestellte Sandsteinfigur ist eine Kopie des 1894 vom Bildhauer August Voltz geschaffenen Roland; das Original der Statue ist in der St. Petrikirche zu finden.

Bereits im 12. Jh. werden in Urkunden die ersten Rolandstatuen erwähnt. Sie waren meist aus Holz und verwiesen auf einen jungen Ritter namens Roland, der unter Kaiser Karl dem Großen gegen die Sarazenen kämpfte. Symbolisch stehen die Rolandfiguren, die in vielen alten Handelsstädten wie Riga, Bremen, Prag, Verona und Dubrovnik zu finden sind, für die zunehmenden städtischen Freiheitsrechte, für den Kampf des Bürgertums um Unabhängigkeit von Obrigkeit und Kirche.

Durch die Gassen der Altstadt gelangen wir am Dom vorbei zum Museum für Rigaer Stadtgeschichte und Schifffahrt. Es ist das älteste öffentliche Museum in Lettland und eines der ältesten in Europa. Seine Anfänge gehen auf das Jahr 1773 zurück.

Das Museum befindet sich im Ensemble des Rigaer Domes, einem bedeutenden Denkmal der Architektur des 13.–20. Jahrhunderts, das aus der Kirche, dem gotischen Kreuzgang und dem Museum besteht. Der Stolz des Museums ist der im Stil des Klassizismus des 18. Jahrhunderts gebaute Kolonnensaal, der sich an der Stelle der ehemaligen Klosterräume befindet.

Das Museum stellt in 16 Sälen die Entstehung und Entwicklung von Riga in mehr als 800 Jahren und die Schifffahrt auf dem Territorium Lettlands seit dem 10. Jahrhundert vor.
Im Rahmen der Ausstellung sind einmalige geschichtliche Zeugnisse, altlettischer Schmuck, Werkzeuge und Waffen, das "Riga Schiff" aus dem 13. Jahrhundert, Gewichte und Maße aus den Zeiten der Hanse, das Schwert des Henkers von Riga, der kleinste Fotoapparat der Welt, MINOX, herausragende Erzeugnisse der Rigaer Silberschmiede, der Heilige Christophorus und vieles mehr zu besichtigen.



Um 12.00 Uhr verlassen wir das Museum und gehen in die Domkathedrale, die größte Kirche des Baltikums aus dem 13. Jahrhundert, in der viele Reformatoren kunstvolle Grabstätten haben. Die Evangelisch-Lutherische Kirche besitzt die zweitgrößte Orgel der Welt, nach dem Passauer Dom, mit 6.718 Pfeifen. Wir nehmen an einem Orgelkonzert teil mit Werken von Müthel, Bach, Vierne und Ore.

Anschließend setzen wir unseren Stadtrundgang mit den ältesten Gebäuden der Stadt fort. Die sog. "Drei Brüder" bestehen aus dem Haus 17, dem ältestes profanen Steingebäude aus dem 15. Jahrhundert mit den Merkmalen eines niederländischen Renaissance-Hauses. Die Fassade von Haus 19 wurde im Stil des Manierismus bauplastisch geschmückt, das Haus 21 erhielt einen barocken Giebel.
Auf kleinsten Parzellen als Gewerbe- und Handelshäuser errichtet, wurde in diesen Häusern gewohnt, gearbeitet und Handel getrieben. Alle drei Häuser sind mit Holzdecken ausgestattet, in deren Mitte sich eine Lücke befindet, durch die man Waren in die verschiedenen Stockwerke mit einem Seil herablassen konnte.
Die Drei Brüder wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört und in den 1950er Jahren wieder aufgebaut. Heute beherbergen die Gebäude das Museum der lettischen Architektur und die Büros der Denkmalschutzbehörde.

Der nächste Besichtigungspunkt ist die Saeima, das Parlament der Republik Lettland. Sie besteht aus einer Kammer mit 100 Sitzen. Das Haupt- und Sitzungsgebäude des lettischen Parlaments war in den Jahren 1863 bis 1867 nach Plänen von Robert Pflug und Jānis Frīdrihs Baumanis als Tagungsort der Livländischen Ritterschaft errichtet worden. 1903 wurde das Haus – zuweilen auch „Neue Ritterschaft“ genannt – nach Plänen von Wilhelm Neumann erweitert und 1923 nach Plänen von Eugen Laube für die Erfordernisse des im Vorjahr erstmals zusammengetretenen lettischen Parlamentes (1. Saeima) umgebaut.
Anschließend schreiten wir durch das Schwedentor. Es ist das einzige der acht Tore, die von der Stadtmauer bis heute erhalten geblieben sind. Das Schwedentor wurde im Jahr 1698 erbaut, um die Innenstadt mit den sich außerhalb der Stadtmauer befindenden Häusern und Kasernen zu verbinden.

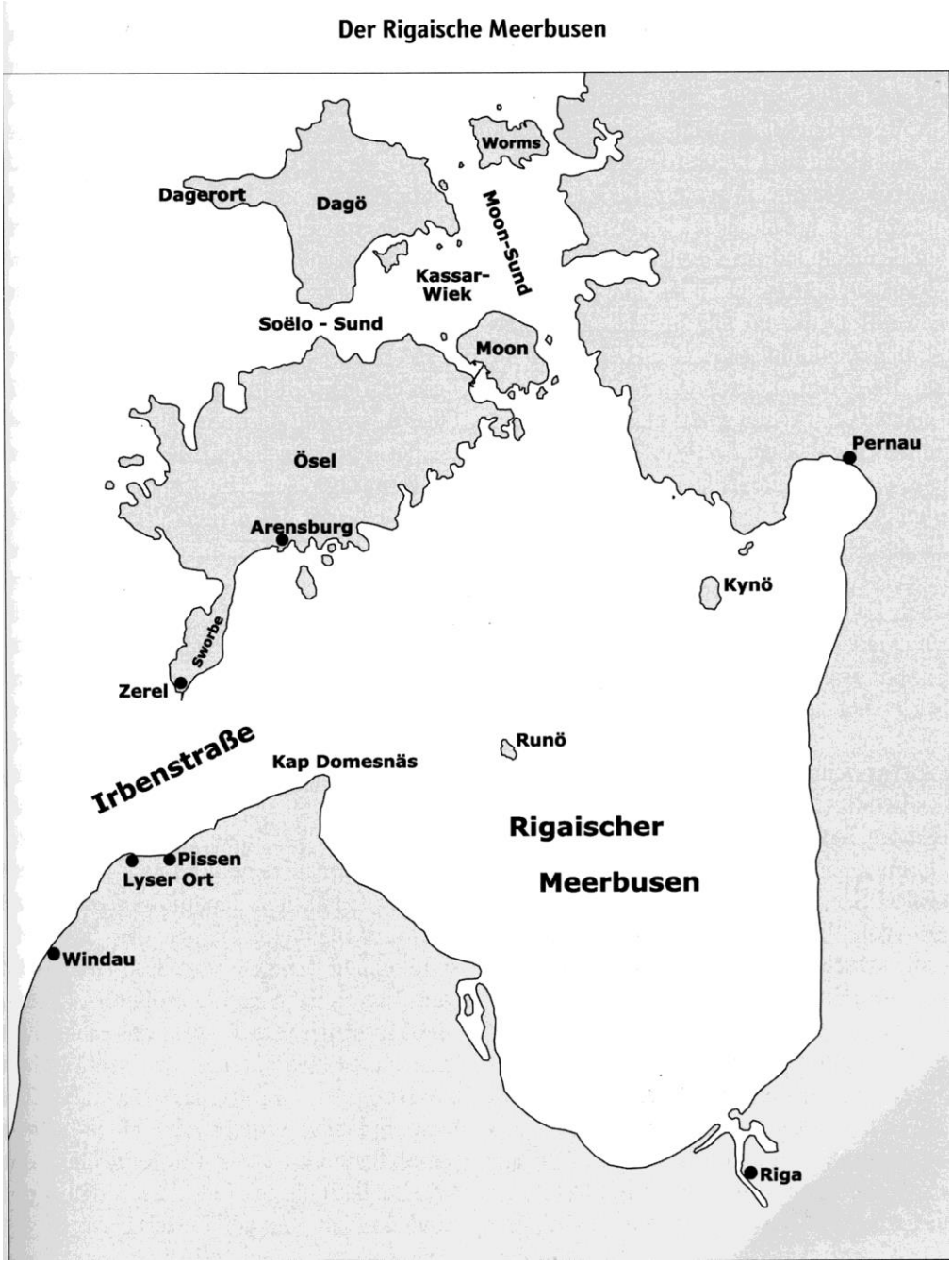
Ein Kasernenkomplex, die sog. Jakobs-Kaserne, wurde Ende des 18. Jahrhunderts direkt neben den Erdwällen der damaligen Stadtbefestigung errichtet und seit dieser Zeit mehrfach umgebaut. Seit einem Umbau in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts befinden sich in diesem längste Gebäude Rigas Sozialwohnungen und Geschäfte.

Wir bewundern die gegenüber liegenden Reste der wieder aufgebauten Stadtmauer und erreichen kurz darauf unser Ziel, den Pulverturm aus dem 17. Jahrhundert. Er ist der einzige von ursprünglich 28 Türmen der Stadtverteidigung, der bis heute bewahrt werden konnte. Heute befindet sich im Pulverturm und in dem zwischen 1937 und 1940 errichteten anschließenden Gebäude das Lettische Kriegsmuseum. Das Museum widmet sich chronologisch und räumlich aufsteigend in jedem der Geschosse einem Zeitabschnitt vom 13. bis zum 18. Jahrhundert, dem Ersten und Zweiten Weltkrieg über die Sowjetzeit bis zu den gemeinsamen NATO Operationen in der Gegenwart. Der Schwerpunkt liegt auf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sowie der Dokumentation der Entstehung der lettischen Nation und deren Wehrhaftigkeit. Insgesamt bietet das Museum eine Vielzahl eindrucksvoller Exponate von Artillerie, Handwaffen, Blankwaffen, Geschossen und Granaten, Uniformen, Helmen, Orden, Dokumenten & Fotografien, Unterstandnachbauten, Lazarettausstattungen, usw.

Nach einem Imbiss gehen wir zur Düna, besteigen ein Ausflugsboot und fahren eine Stunde lang an Riga vorbei. Mit diesen herrlichen Ansichten von Riga endet ein wunderbarer Exkursionstag, der wieder auf der Terrasse des Hotels ausklingt.

Donnerstag, den 13. Juni
Fahrt von Riga nach Reval (Tallinn) mit Stopps an der Grenze zwischen Lettland und Estland, in Pernau mit Strandspaziergang, einem Mittagsimbiss in einer Raststätte und Vorträgen zum Unternehmen "Albion" von Uli Grünewald und zum Eisbrecher SUUR TÖLL von Uli Hahn. Den zweiten Kurzvortrag habe ich in Verbindung mit dem Besuch des Estnischen Meeresmuseums später in das Tagebuch eingefügt. Die Eroberung der Baltischen Inseln im Ersten Weltkrieg beschäftigt die Exkursionsgruppe auf dieser Fahrt die Küste entlang, da sich die Inseln nur wenige Kilometer westlich von uns befinden und wir die Aufmarschhäfen für dieses größte deutsche Amphibische Unternehmen des 1. Weltkriegs bereits besichtigt haben.

"Vortrag zum Unternehmen "Albion", der Eroberung der baltischen Inseln im Herbst 1917 durch die deutsche kaiserliche Armee und Marine. Die Baltischen Inseln waren bis dahin in russischer Hand (Ösel, Dagö und Moon).



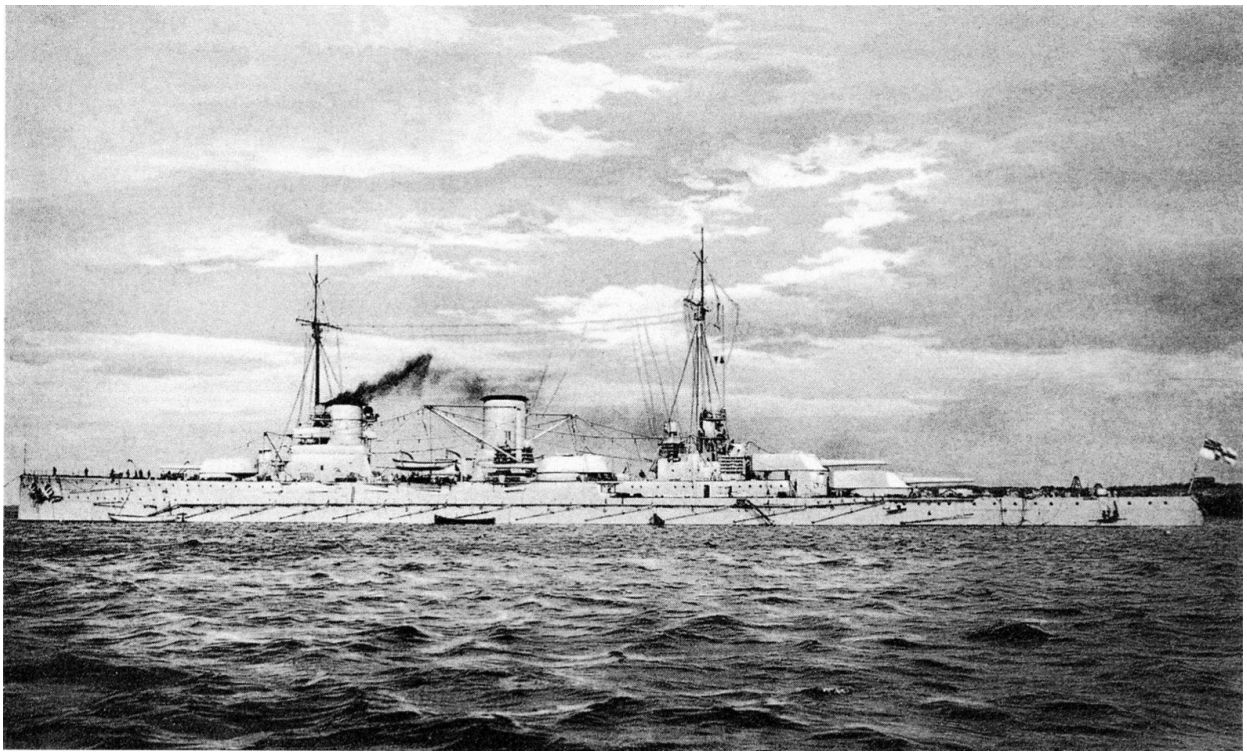
Dieses Unternehmen zeichnete sich durch einige Besonderheiten aus:

1. Es war das erste gemeinsame Unternehmen von Heer und Marine. Das erste deutsche amphibische Landungsunternehmen überhaupt. Erfahrungen für eine kombinierte Unternehmung lagen nicht vor!
2. Es war eine gewaltige Streitmacht aufgeboten worden, zu den Einzelheiten komme ich noch.
3. Es waren große nautische Probleme zu lösen, die Wassertiefen sind im genannten Revier sehr gering, natürlich waren alle Tonnen und Feuer im 4. Kriegsjahr nicht mehr in Betrieb.
4. Im Laufe des Krieges waren alle Zufahrten und Sunde durch Russland stark vermint. Die Inseln waren z.T. auch stark befestigt.
5. Das Unternehmen Albion war für die Marine nach der Skagerrakschlacht das zweitgrößte des 1. Weltkriegs, ist aber im Gegensatz dazu sehr unbekannt und auch in der Fachliteratur lange nicht so stark vorhanden wie diese. Sehen wir mal durch unseren maritimen Bücherschrank!

6. Zuletzt war die Öselunternehmung, wie sie auch genannt wird, sehr gut geplant und sehr gut durchgeführt.

Der Befehl für das Unternehmen erfolgte am 19. September 1917.
Der Beginn der Einschiffung der Truppen war am 3. Oktober 1917 in Libau.
Am 10. Oktober 1917 sind die Großkampfschiffe aus der Putziger Wiek, das ist die Bucht nördlich von Danzig (Gdingen), ausgelaufen.
Die Inseln Ösel und Moon waren am 18. Oktober 1917 in deutscher Hand, die Insel Dagö am 19. Oktober.
Am 19. Oktober wurden dann die schweren Einheiten der Hochseeflotte schon wieder in die Nordsee entlassen.

Zu den Einzelheiten:
Die Lage an der nördlichen Ostfront war vor Beginn des Unternehmens folgende: Riga war inzwischen vom deutschen Heer eingenommen, die stark befestigten baltischen Inseln bildeten jedoch eine erhebliche Flankenbedrohung.
Die Oberleitung oblag der 8. Deutschen Armee, unter dem Befehl von General d. Inf. von Hutier.
Zum Flottenchef der Seestreitkräfte wurde Vizeadmiral Ehrhard Schmidt ernannt,
Flottenflaggschiff war der Schlachtkreuzer SMS MOLTKE.



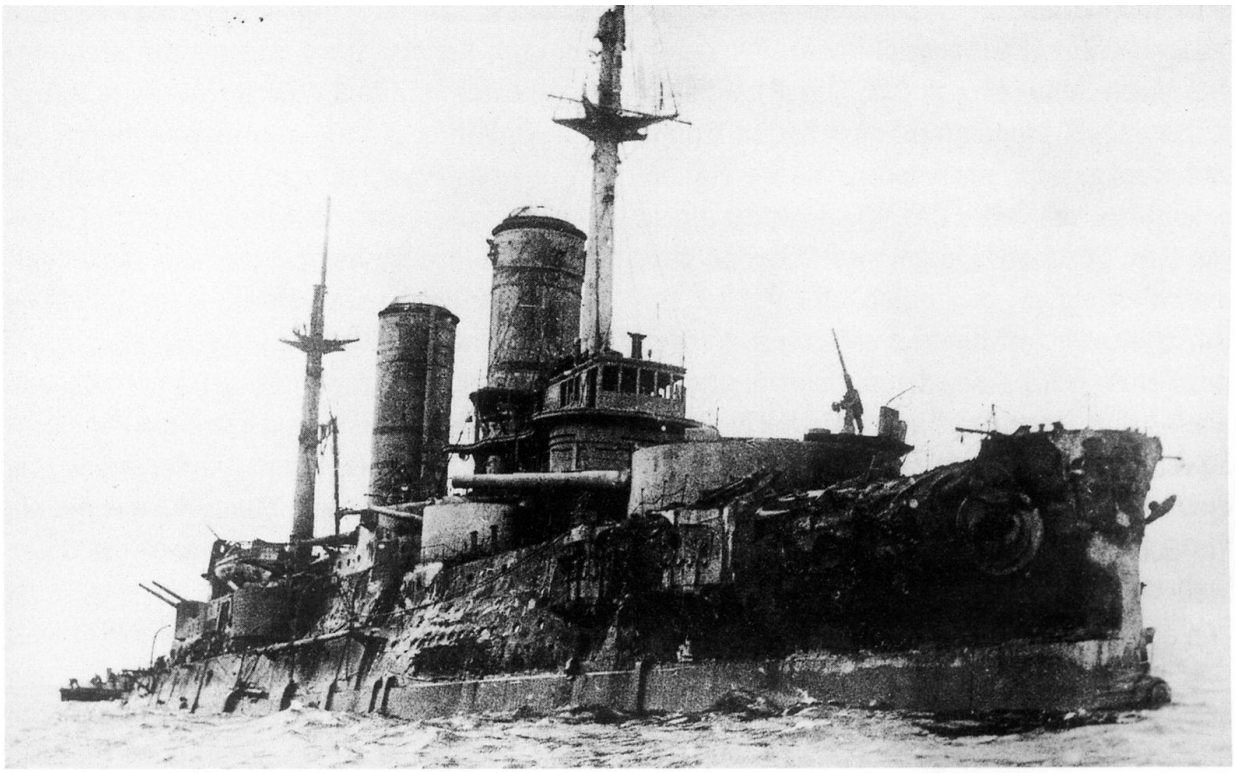
Übersicht der beteiligten Einheiten:

Schlachtkreuzer MOLTKE (Flottenflaggschiff)	10 x 28 cm
5 Schlachtschiffe der KAISER-Klasse	je 10 x 30,5 cm
4 Schlachtschiffe der KÖNIG-Klasse	je 10 x 30,5 cm
Schlachtschiff BAYERN	8 x 38 cm
9 Kleine Kreuzer	
10 Zerstörer (große Torpedoboote)	
33 Torpedoboote	
6 U-Boote	
60 Minensuchboote	
70 Hilfsfahrzeuge	

Dazu kam die große Transport- und Landungsflotte (21 Schiffe), zur Überführung der Landungstruppen (42. Infanterie-Division) von rd. 24.500 Mann, mit Geschützen, Minenwerfern, 8.500 Pferden, Fahrzeugen, Munition, Proviant und Pioniergerät usw.

Die Hauptaufgabe der Großkampfschiffe war neben der Fernsicherung die artilleristische Vorbereitung der Landungsoperation sowie die Niederkämpfung der feindlichen Küstenbatterien und Schiffe. Dabei haben sich SMS BAYERN und SMS GROßER KURFÜRST je einen Minentreffer eingehandelt, konnten ihre Positionen jedoch halten, und blieben voll verwendungsbereit.

Am 17. Oktober vernichteten SMS KÖNIG und SMS KRONPRINZ das russische Linienschiff SLAVA. Das Linienschiff GRASDANIN und der Kreuzer BAJAN konnten nach Norden entkommen.



Das Wrack der „Slava" vor dem Moon-Sund. Mit der Vernichtung der „Slava" endete das letzte größere Gefecht in der Ostsee im 1. Weltkrieg. (Foto aus der Sammlung des Autors)

Planung, Durchführung und Zusammenarbeit haben bei der Öselunternehmung gut funktioniert. Als Auswirkung der Unternehmung war die Flanke des russischen Heeres bedroht. Mit dem Rückzug der russischen Flotte lag für die deutsche Marine der Weg nach Reval und den Aalands-Inseln offen, eine Tatsache, die später (März-April 1918) für die Befreiung Finnlands von Bedeutung war.

Das erfolgreiche Unternehmen Albion ist sicherlich auch Ursache für den schnellen Zusammenbruch Russlands. Nur ca. 8 Wochen nach dem deutschen Sieg kam es zum Waffenstillstand von Brest-Litovsk (15. Dezember 1917). Damit war der aufgezwungene Zweifrontenkrieg für das Deutsche Kaiserreich beendet.

Literatur:
Hans H. Hildebrand, Albert Röhr, Hans-Otto Steinmetz: „Die Deutschen Kriegsschiffe"
E. B. Potter, Ch. W. Nimitz, J. Rohwer: „Seemacht"
Siegfried Breyer: „Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970"
Christian Jentzsch u. Jann M. Witt: „Der Seekrieg 1914-1918"
wikipedia.unternehmen albion

Anlage: Die großen Einheiten und Strukturen

Flottenchef VAdm. Schmidt, SMS MOLTKE (Flottenflaggschiff)

III. Geschwader VADM. Behncke
SMS KÖNIG (Flaggschiff)
SMS GROßER KURFÜRST
SMS KRONPRINZ
SMS MARKGRAF
SMS BAYERN

IV. Geschwader VAdm. Souchon
SMS KAISER
SMS FRIEDRICH DER GROßE (Flaggschiff)
SMS KÖNIG ALBERT
SMS KAISERIN
SMS PRINZREGENT LUITPOLD

II. Aufklärungsgruppe KAdm. von Reuter
Kleine Kreuzer
SMS KÖNIGSBERG II (Flaggschiff)
SMS KARLSRUHE II
SMS NÜRNBERG II
SMS FRANKFURT
SMS DANZIG

VI. Aufklärungsgruppe KAdm. Hopmann
Kleine Kreuzer
SMS KOLBERG (Flaggschiff)
SMS STRAßBURG
SMS AUGSBURG

Führer der Torpedoboote, Kommodore Heinrich
Auf kl. Kreuzer EMDEN II (Flaggschiff)
(10 Zerstörer und 33 Torpedoboote)

Insgesamt nahmen 5 Admirale und 1 Kommodore auf deutscher Seite an der Aktion teil.
Ösel: Viertgrößte Ostseeinsel, nach Seeland, Gotland und Fünen. 2.672 km^2, West-Ostausdehnung 97 km.

Bezeichnung der Inseln

1917		2019
Ösel	=	Saaremaa
Dagö	=	Hiiumaa
Moon	=	Muhu"

Uli Grünewald
DGSM

Durch die Stopps und Vorträge wird die rd. 300 km lange Busfahrt zu einer kurzweiligen Angelegenheit und Tallinn am frühen Nachmittag erreicht.

Kurhalle Pernau und Mittagsrast nördlich von Pernau

Wir checken ins Hotel Hestia Europa am Hafen ein und beginnen die Besichtigung der estnischen Hauptstadt mit ihren rund 430.000 Einwohnern, die bis zum 24. Februar 1918 amtlich Reval hieß. Den Namen Tallinn trug die Stadt im Estnischen bereits seit der Eroberung durch den dänischen König Waldemar im Jahr 1219. Er wird üblicherweise abgeleitet von Taani-linn(a), was „Dänische Stadt“ oder „Dänische Burg“ bedeutet. Die Ursprünge der Stadt gehen auf eine hölzerne Burg und einen vermuteten estnischen Handelsplatz auf dem heutigen Domberg zurück,

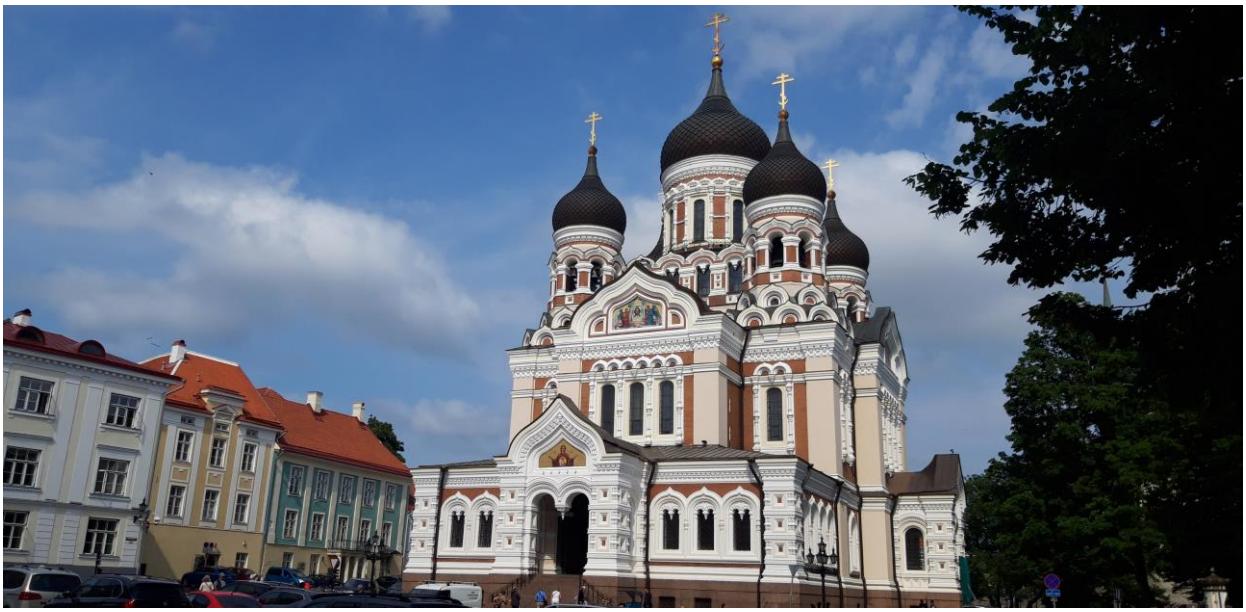
die Mitte des 11. Jahrhunderts errichtet wurden. Gleichzeitig wurde in dieser Zeit der Hafen Tallinns angelegt. Der Name Reval rührt vom estnischen Namen des historischen Landkreises her, dessen Zentrum die Stadt war, und wurde für die Burg und die spätere Stadt von Dänen und Deutschen geprägt.
1227 eroberte der Schwertbrüderorden Reval mit päpstlicher Genehmigung und erhielt die Burg und einen Großteil des heutigen Estland zur Verwaltung aus der Hand des päpstlichen Statthalters in Estland. Wahrscheinlich um seine Stellung gegen die ländlichen Vasallen zu stärken, ließ der Schwertbrüderorden im Jahre 1230 aus Gotland 200 westfälische und niedersächsische Kaufleute anwerben, die sich, mit Zollfreiheit und Land belehnt, unterhalb der Burg ansiedelten. Obwohl eine Gründungsurkunde nicht überliefert ist, ist hierin wohl die eigentliche Gründung der Stadt Reval zu sehen.
Als der Orden es ablehnte, seine Lehnsherrschaften und die Burg drei Jahre später wieder an den päpstlichen Legaten zu übergeben, machte der dänische König seine Ansprüche auf Reval und Estland wieder geltend. Nach der vernichtenden Niederlage in der Schlacht von Schaulen im Jahre 1236 strebte der Schwertbrüderorden die Vereinigung mit dem Deutschen Orden an, die der Papst nur gegen die Herausgabe Revals genehmigte. So ging der Schwertbrüderorden 1237 als Livländischer Orden in den Deutschen Orden über, und Reval fiel 1238 an Dänemark. In diesem Zusammenhang wurde Reval zum ersten Mal als civitas erwähnt.
Unter der erneuten dänischen Herrschaft gewann die Stadt rasch an wirtschaftlicher Bedeutung und erhielt 1248 vom dänischen König das lübische Stadtrecht, das bis 1865 galt. Mit derselben Urkunde wurden die ersten Ratsherren ernannt. Die Stadt erhielt nach und nach umfangreiche Privilegien, die sie vom Landesherrn weitestgehend unabhängig machte. Die Amtssprache in Reval war bis 1889 Deutsch.
Obwohl Reval unter dänischer Herrschaft stand, behielt die Stadt eine deutsche Oberschicht, und da diese fast ausschließlich aus Kaufleuten bestand, wurde ein enger Kontakt zur Hanse unterhalten. Dass sich Reval als der Hanse zugehörig betrachtete, ist bereits für 1252 belegbar und findet spätestens 1285 ausdrückliche Erwähnung. Von wirtschaftlicher Bedeutung war die dänische Entscheidung von 1294, allen deutschen Kaufleuten den Handelsweg nach Nowgorod über Reval und Narwa zu gestatten. Damit konnte Reval zu einem Knotenpunkt des hanseatischen Ostseehandels werden.
Reval erhielt als Teil des „Livländischen Drittels“ der Hanse bereits 1346 zusammen mit Riga und Pernau das Stapelrecht, das alle mit Russland Handel treibenden Kaufleute dazu verpflichtete, eine der drei Städte anzulaufen und für einen Zeitraum von drei bis acht Tagen ihre Waren auf dem Markt anzubieten. Als um 1401 die Vitalienbrüder aus der Ostsee vertrieben werden konnten, hatte sich Reval zur wichtigsten Stadt des hanseatischen Osthandels entwickelt.
Der Russlandhandel blieb allerdings nicht immer ungetrübt. Nach mehreren unsicheren Jahren brach 1471 der Handel mit Nowgorod durch Angriffe der Moskauer ganz ab. Das Großfürstentum Moskau führte Krieg gegen Livland, mit dem es nun eine gemeinsame Grenze besaß. Der Einfall der Moskauer Russen in Livland 1481 brachte der von Flüchtlingen überfüllten Stadt einen schweren Pestausbruch. 1501–1503 fand ein erfolgreicher Kriegszug des Deutschen Ordens gegen Moskau statt, an den sich ein bis 1558 dauernder Friede anschloss.
Die Reformation erreichte Reval 1523/24. Ihren endgültigen Durchbruch erlebte sie, als sich im Juli 1524 Vertreter der livländischen Städte und Ritter im Revaler Rathaus versammelten und beschlossen, bei der protestantischen Lehre zu bleiben und sie mit allen Mitteln zu verteidigen. Am 9. September 1525 wurde die neue Lehre in Reval durch den Erlass einer lutherischen Kirchenordnung seitens des Rates und der Gilden „amtlich“.
Die restliche Zeit der Ordensherrschaft war von inneren und äußeren Streitigkeiten geprägt, bis Moskau bei seinem Einfall 1558–1561 den Deutschen Orden in Livland besiegte. Reval wandte sich an Schweden als Schutzmacht, womit eine bis zum Großen Nordischen Krieg 1710 anhaltende schwedische Herrschaft in der Stadt begann.
Infolge dieses Krieges fiel Reval im Zuge der Belagerung von 1710 an Russland. Zar Peter I. setzte die alten deutschen Ratsgeschlechter wieder vollständig in ihre ursprünglichen Positionen.

Am 24. Februar 1918 wurde die selbständige Republik Estland ausgerufen; die Stadt, die nun Tallinn hieß, wurde Hauptstadt des unabhängigen Estland. Die eigentliche Unabhängigkeit wurde im Freiheitskrieg (1918–1920) erkämpft und durch den Friedensvertrag mit dem sowjetischen Russland abgesichert.
Ein geheimes Zusatzprotokoll zum deutsch-sowjetischen Nichtangriffspakt vom August 1939 machte den Weg für die Eroberung Estlands durch die Sowjetunion frei. Die deutschbaltische Bevölkerung wurde vom Tallinner Hafen aus auf Befehl Hitlers in den neu geschaffenen Reichsgau Wartheland umgesiedelt. Nach der sowjetischen Okkupation im Juni 1940 wurde die Estnische Sozialistische Sowjetrepublik ausgerufen, deren Hauptstadt Tallinn blieb. Es begannen die ersten Deportationen der estnischen Bevölkerung – insbesondere der politischen und kulturellen Elite – nach Sibirien und Nordrussland. In den sowjetischen Terrorwellen nach 1940 und dann wieder ab 1944/45 wurde insgesamt jeder fünfzehnte Este ermordet und jeder siebzehnte zumindest für zehn Jahre nach Sibirien verschleppt.
1941 besetzte die deutsche Wehrmacht Tallinn, wodurch die Stadt und das Land von einer Willkürherrschaft in die nächste geriet. Hitler verfolgte das Ziel, Estland dem Deutschen Reich anzugliedern. Die von den Esten erhoffte Wiederherstellung der Unabhängigkeit erfolgte nicht. Dennoch beteiligten sich viele junge Esten am Vormarsch der deutschen Wehrmacht nach Osten und nahmen an Vernichtungsaktionen teil. Die deutsche Besatzungsmacht ließ die jüdische Bevölkerung Tallinns und Estlands nahezu gänzlich ermorden.
Am 9. März 1944 erfolgte ein schwerer sowjetischer Luftangriff. Es wurden 11 Prozent der Altstadt zerstört und 600 Tote gezählt. Die Wehrmacht wurde bis Ende 1944 von der Sowjetarmee im Zuge der Baltischen Operation aus Tallinn und Estland zurückgedrängt und die sowjetische Herrschaft wiederhergestellt
Nach 51 Jahren wurde Tallinn am 20. August 1991erneut zur Hauptstadt eines unabhängigen Estlands. 2004 trat das Land der NATO und der EU bei; seit 2011 gilt in Estland der Euro.

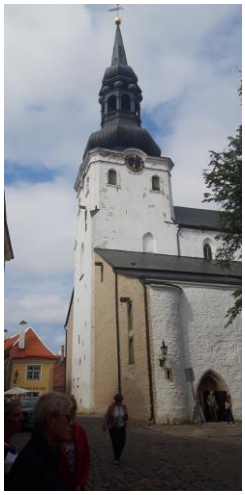
Wir beginnen unseren Stadtrundgang auf dem Domberg und werfen zuerst einen Blick auf die gut erhaltene Stadtmauer am sog. "Langen Hermann". Dabei handelt es sich um einen der vier ursprünglichen mittelalterlichen Ecktürme des Schlosses von Tallinn, in dem das estnische Parlament seinen Sitz hat. Er gilt als eines der Wahrzeichen der estnischen Hauptstadt.
Der Lange Hermann wurde als hoher und schlanker Wachturm zwischen 1360 und 1370 errichtet und im 16. Jahrhundert auf seine heutige Höhe von 45,6 m erweitert. Seine Spitze liegt 95 m über dem Meeresspiegel. Auf dem Langen Hermann weht traditionell die Fahne Estlands. Die

blau-schwarz-weiße Trikolore wurde erstmals am 12. November 1918 gehisst. Bei der morgendlichen Hissung der Fahne wird täglich die estnische Nationalhymne gespielt.
Die Stadtmauer Revals entstand ab der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts zunächst auf den 1265 erfolgten Befehl der dänischen Königin Margarethe. Der Ausbau der Befestigungsanlagen zog sich über 300 Jahre hin, sie mussten wiederholt der veränderten Waffentechnik angepasst werden. Reval gehörte im Mittelalter zu den am besten befestigten Städten an der Ostsee. Die Stadtmauer umfasste letztlich eine Länge von 2,35 Kilometer. Sie war 13 bis 16 Meter hoch, zwei bis drei Meter dick und verfügte über 40 Türme. 26 Türme und 1,85 Kilometer Stadtmauer sind bis heute erhalten geblieben.

Der Parlamentssitz, das Schloss Toompea, wurde auf den eingefallenen Grundmauern des Ostflügels der vom 13. bis zum 14. Jahrhundert erbauten Festung von Toompea errichtet. Der Bau des Schlosses mit seiner spätbarocken Fassade erfolgte auf Veranlassung der russischen Zarin Katharina II. in den Jahren 1767–1773.
Gegenüber befindet sich die russisch-orthodoxe Alexander-Newski-Kathedrale mit ihren weithin sichtbaren Zwiebeltürmen aus den Jahren 1894–1900. Sie gilt als Sinnbild der versuchten Russifizierung Estlands. Daher konnte sich die estnische Bevölkerung lange Zeit nicht über dieses dominante „fremde“ Bauwerk freuen. Inzwischen ist sie ein touristischer Anziehungspunkt in der Altstadt.



Der Domberg, auf dem der Bischof, der Vertreter des Landesherrn, der des Deutschen Ordens und die Vertretung der Ritterschaft saßen, ist bis heute Zentrum der Staatsgewalt. Hier hat neben dem Parlament auch die Regierung der Republik Estland ihren Sitz. Der Domberg erhebt sich 48 m über der Unterstadt.
Das nächste Besuchsziel ist die Domkirche. Sie liegt am Kirchplatz, an dem sich acht historische Straßen kreuzen und ist der Heiligen Jungfrau Maria gewidmet. Mit dem Bau wurde im 13. Jahrhundert begonnen, sie ist somit eine der ältesten Kirchen der Stadt. Später im 14. Jahrhundert wurde sie nach dem Vorbild der gotländischen Kirchen in eine dreischiffige Basilika im gotischen Stil umgebaut.



Die Tallinner Gotik ist die sogenannte Kalksteingotik. Bei einem Brand im Jahre 1684 trug die Kirche schwere Schäden davon, dabei wurde der größte Teil der Einrichtung zerstört. Das heutige Interieur ist barock. 107 Wappenepitaphe estländischer Adliger sind erhalten, ebenso viele Grabdenkmäler bekannter Persönlichkeiten wie Pontus De la Gardie, der Heerführer der Schweden im Livländischen Krieg, Adam Johann von Krusenstern, der bekannte Admiral, Weltumsegler und Entdecker, Samuel Greigh, der schottische Admiral, der für Katharina II. viele Siege errang, und andere mehr. Uns fällt besonders der mit russischen Marinekriegsflaggen geschmückte Wappenepitaph des am 09.01.1797 in Pleskau (Pskow) geborenen Ferdinand Friedrich Georg Ludwig Baron von Wrangel auf. Der deutschbaltische Offizier der kaiserlich-russischen Marine, Sibirienreisender, Weltumsegler und Geograph in russischen Diensten war uns immer wieder in Alaska begegnet; u.a. sind dort nach ihm eine Stadt, eine Insel, ein Vulkan, ein Gebirgszug, eine Meerenge und der Wrangell-St.-Elias Nationalpark benannt. Er starb am 06. Juni 1870 in Dorpat. Daneben gibt es zwei Familienlogen aus dem 18. Jahrhundert, eine der Familie von Patkul und eine der Familie von Manteuffel. Die vorhandene Ladegast-Orgel wurde in der Werkstatt des Berliner Meisters Sauer perfektioniert. Die Domkirche ist heute eine lutherische Kirche mit einer 600-köpfigen Gemeinde. Als Erkenntnis nehmen wir mit, dass viele russische Seehelden Baltendeutsche protestantischen Glaubens waren.

Dann erfreuen wir uns an der spektakulären Aussicht vom Domberg auf die Unterstadt. Sie ist, geschichtlich gesehen, die eigentliche Stadt Reval. Hier lebte der Großteil der Stadtbevölkerung, Handwerker und Kaufleute. Die Stadt war dem Landesherrn gegenüber unabhängig. Es waren lediglich geringe jährliche Zahlungen an Zins und Pacht an den Orden zu leisten, und im Falle eines feierlichen Einzuges in die Stadt musste sie dem Landesherrn huldigen. In Rechtsfragen wandte sich die Stadt an Lübeck.
Die Unterstadt nahm für ihre verhältnismäßig kleine Fläche, Nord-Süd-Achse etwa 1 Kilometer, Breite weniger als 700 Meter, eine recht große Anzahl an Menschen auf. Für das Jahr 1538 wird für die gesamte Stadt Reval eine Bevölkerungszahl von etwa 6.700 Einwohnern angenommen. Damit gehörte Reval zu den mittelgroßen europäischen Städten.

Die meisten Revaler Bürger waren Deutsche und kamen, sofern sie nicht bereits in Reval geboren wurden, aus dem Reich. Während des ganzen Mittelalters bildete Lübeck die Durchgangsstation für kommende Revaler Neubürger. Die Fernhandel treibenden Kaufleute bildeten, über die Hansestädte verteilt, ein dichtes soziales Netz. Eine Untersuchung der in Revaler Bürgernamen des 14. Jahrhunderts vorkommenden Ortsbezeichnungen ergab, dass sich etwa die Hälfte aller Ortsnamen im rheinisch-westfälischen Raum wiederfinden lassen, die andere Hälfte setzt sich hauptsächlich aus dem gesamten norddeutschen Raum zusammen.

Dann gehen wir in die Unterstadt und besichtigen die Nikolaikirche mit dem wertvollsten Wandbild Revals, dem Totentanz. Die St. Nikolaikirche, eine spätgotische Steinkirche, stammt aus dem Beginn des 13. Jahrhunderts. Nennenswert sind der Hauptaltar des Lübecker Meisters Hermen Rode aus dem Jahre 1481 und das Fragment des Totentanzes des berühmten Lübecker Malers Bernt Notke. Das Original seines Bildes wurde im Krieg in Lübeck zerstört. Die Nikolaikirche ist ein Beispiel der im 13. Jahrhundert verbreiteten „Kaufmannskirchen“, deren Dachstuhl als Warenlager diente. Zudem diente sie als Wehrkirche. Ab dem 15. Jahrhundert wurde sie zur Basilika umgebaut. Sie überstand als einzige Kirche den Bildersturm der Reformationszeit, weil, wie es heißt, der Kirchenvorsteher die Türschlösser mit Blei ausgießen ließ. Nach schwerer Zerstörung durch den russischen Bombenangriff im Jahre 1944 dient die Kirche heute als Museum und Konzertsaal.

Nach der Besichtigung der Nikolaikirche gehen wir zurück zum Hotel. Abends sitzen wir auf der Terrasse des Hotels am Hafenbecken zusammen, bis uns ein Gewitter mit Starkregen vertreibt.

Freitag, den 14. Juni

Wir fahren in den Stadtbezirk Kadriorg und besichtigen Park und Schloss Katharinental. Den Barock Palast ließ Zar Peter der Große für seine Frau Katharina errichten. Das Schloss wurde nach Entwürfen Nicola Michettis von Gaetano Chiaveri und Michail Semzow erbaut. Der Palast beherbergt aktuell das Kadriorg Art Museum, einen Zweig des Estnischen Kunstmuseums, das ausländische Kunst vom 16. bis zum 20. Jahrhundert zeigt.

Nach der erfolgreichen Belagerung Revals während der finalen Phase des Großen Nordischen Krieges kaufte Zar Peter der Große ein kleines Herrenhaus im niederländischen Stil bei Lasnamäe für seine Ehegattin Katharina. Das heutige Haus am Rande der Parkanlage ist das Resultat einer 1827 von Nikolaus I. angeordneten Renovierung.

Pläne für einen größeren Palast in diesem Gebiet waren bald entwickelt und der Bau des neuen Palastes Katharinental begann am 25. Juli 1715. Peter und Katharina besuchten die unfertige Residenz bei einigen Gelegenheiten, aber nach dem Tod des Kaisers im Jahre 1725 zeigte Katharina keinerlei Interesse mehr an dem Anwesen am Meer. Die große Halle mit Katharinas Initialen und dem üppigen Stuckdekor (zurückzuführen auf Heinrich von Bergen) überdauerte, während viele andere Teile der Inneneinrichtung umgestaltet wurden.

Der Gärtner Ilya Surmin war verantwortlich für den Blumengarten mit zwei Springbrunnen und dem sogenannten Illusionsgarten auf verschiedenen Ebenen.
Nach dem Tode Peters des Großen kam dem Palast mehr Aufmerksamkeit seitens der kaiserlichen Familie zu. Er wurde von den Kaiserinnen Elisabeth und Katharina der Großen sporadisch besichtigt. 1828 bis 1830 wurden größere Restaurierungen am Palast und in der Umgebung vorgenommen. Zwischen 1741 und 1917 war der Palast der Sitz des Zivilgouverneurs des Gouvernements Estland.

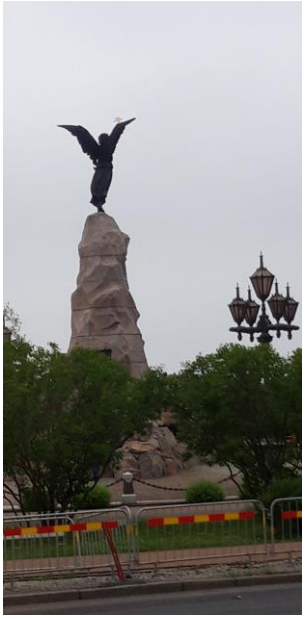
Nach der Unabhängigkeitserklärung Estlands im Jahre 1919 wurde der Palast Staatseigentum. Zeitweise beherbergte ein Flügel das Atelier des Bildhauers August Weizenberg, während der Palast für Kunstausstellungen genutzt wurde. Zwischen 1921 und 1928 beherbergte das Schloss den Vorläufer des Estnischen Kunstmuseums, aber in Verbindung mit einem Staatsbesuch Gustav V. von Schweden, wurde der Palast in eine Sommerresidenz für das Staatsoberhaupt umgewandelt. 1934 wurde der Palast die offizielle Residenz des ersten Präsidenten Estlands, Konstantin Päts. Seit dieser Zeit ist die in dem aufwendigen sogenannten Danziger-Barockstil von dem Architekten Olev Siinmaa 1939 komplettierte Bibliothek besonders erwähnenswert. Während der deutschen Besetzung war der Palast Residenz des Zivilgouverneurs, Karl-Siegmund Litzmann. Nach 1944, während der sowjetischen Besetzung Estlands, diente der Palast abermals als Hauptstandort des Estnischen Kunstmuseums. Aber das Gebäude wurde vernachlässigt und war zum

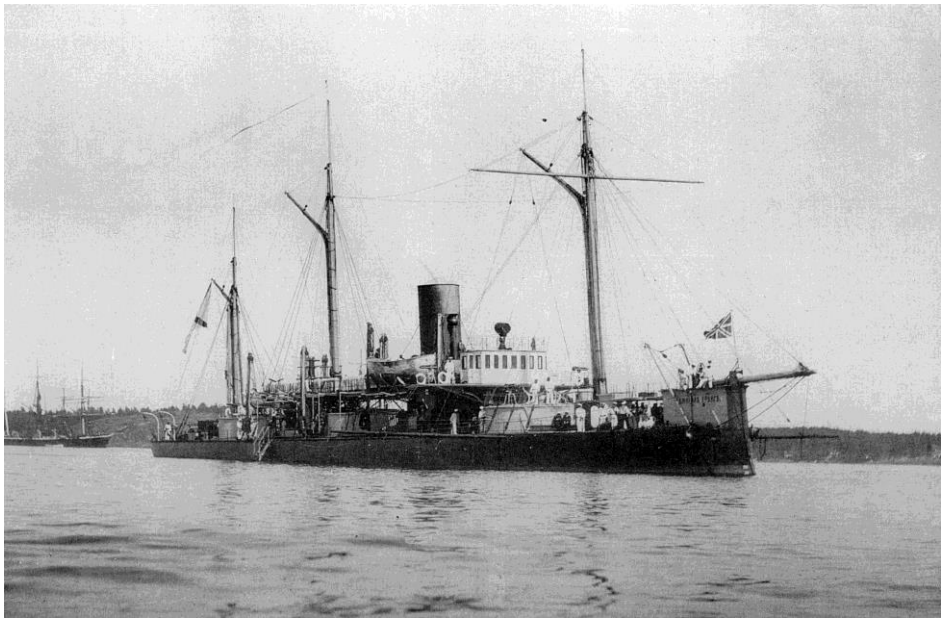
Zeitpunkt der Unabhängigkeit Estlands 1991 eine Ruine. Restaurierungen, mitfinanziert von der schwedischen Regierung, begannen 1991 und der Palast eröffnete 2000 als Standort der Sammlung fremdländischer Kunst des Museums.

Diese beherbergt Gemälde von Bartholomeus van der Helst, Gillis van Valckenborch, Jacob Jordaens, Lambert de Hondt, Adriaen Cornelisz. Beeldemaker, Maria Dorothea Wagner, Bernardo Strozzi, Pietro Liberi, Anton Graff, Angelica Kauffmann, Francesco Fontebasso, Cornelius Schut, Michail Clodt von Jürgensburg und Ilja Repin. Aus deutscher Sicht ist besonders ein Portrait des sächsischen Kurfürsten von Lucas Cranach dem Älteren zu erwähnen.

Die Fahrt zur Sängerwiese führt am 1902 vom estnischen Bildhauer Amandus Adamson geschaffen Russalka-Denkmal vorbei. Es erinnert an den Untergang des russischen Panzerschiffs RUSALKA im Jahr 1893 im Finnischen Meerbusen.
Die RUSALKA war 1866/67 in Sankt Petersburg erbaut und nach dem weiblichen „Wassergeist“ in der slawischen Mythologie, benannt worden. Das Schiff war zur Küstenverteidigung ausgerüstet und gehörte der Baltischen Flotte an. Seine Länge betrug 62,3 m, der Tiefgang 3,3 m. Die maximale Geschwindigkeit des sehr schmalen Schiffes lag bei 9 Knoten.
Am Morgen des 19. September 1893 lief das Panzerschiff gemeinsam mit dem Kanonenboot TUTSCHA aus dem Hafen von Reval mit Ziel Helsingfors (heute Helsinki) aus. Im Finnischen Meerbusen herrschten starker Wind und hoher Seegang. Als die TUTSCHA im Hafen von Helsingfors eintraf, fehlte von der RUSALKA jede Spur.
Der einzige Hinweis auf das untergegangene Schiff war ein auf der Festung Sveaborg vor Helsingfors angelandetes Rettungsboot, in dem sich ein toter Matrose befand. Die Ursache für den Untergang des Schiffes im Herbststurm ist bis heute ungeklärt. Mit dem Schiff gingen 177 Seeleute unter. Das Wrack der Rusalka wurde erst im Juli 2003 bei Erkundungen des Meeresbodens mittels Sonar für die Erdgasleitung Nord Stream in 94 m Tiefe auf dem Grund der Ostsee entdeckt. Die Unglücksstelle liegt ca. 25 km südlich von Helsinki. Die RUSALKA steckte zum

Zeitpunkt ihres Auffindens mit dem Bug voraus im Schlamm, wobei das Heck aufrecht zur Meeresoberfläche zeigte.





Ab 1899 setzten sich die Angehörigen und Bekannten der Verschollenen für die Errichtung eines Denkmals ein, das an den Schiffsuntergang erinnern sollte. Es wurde durch Geldsammlungen in ganz Russland finanziert. Mit den Bauarbeiten wurde 1901 begonnen.
1902 wurde im Revaler Stadtteil Catharinenthal das Russalka-Denkmal für die beim Untergang getöteten Seeleute eingeweiht. Es steht fast unmittelbar am Ufer der Ostsee. Eine Promenade führt vom Denkmal direkt zum Schloss Katharinental. Das Denkmal stellt einen auf einem Granitsockel stehenden Engel dar, der in seiner ausgestreckten rechten Hand ein vergoldetes orthodoxes Kreuz hält. Er zeigt auf den vermuteten Ort des Schiffsuntergangs. Die Skulptur ist das erste Monumentalwerk des estnischen Bildhauers Amandus Adamson (1855–1929), der sich dabei wahrscheinlich an der Darstellung der Nike von Samothrake orientierte.
Um den Fuß des Denkmals sind Anker und Kanonen zu sehen. Auf Schildplatten sind die Namen der umgekommenen Seeleute zu lesen. Hohe Laternen umrahmen den Platz des Denkmals, das heute ein beliebter Ort für russischsprachige Brautpaare ist.

Der letzte Besuchspunkt der heutigen Führung ist die Sängerfestwiese, ein Ort mit besonderer Bedeutung für die estnische Kultur und Unabhängigkeit. Seit 1923 findet das Liederfest im Tallinner Stadtteil Kadriorg in der Nähe zur Ostseeküste statt. Die heutige Konstruktion der Sängerbühne stammt von den estnischen Architekten Alar Kotli und Henno Sepmann. Die Anlage wurde in den Jahren 1957 bis 1960 errichtet. Bis zu 38.000 Sänger können sich auf und vor der bis zu 73 Meter breiten Treppenbühne versammeln.
An der Nordseite der Sängerbühne steht der 1969 zur Hundertjahrfeier des Liederfests eingeweihte 42 Meter hoher Turm von Allan Murdmaa, auf dessen Dach sich ein Feuer befindet, das zu Beginn des Liederfests entzündet wird.
Etwa eine viertel Million Zuschauer können vom Hügel Lauluväljak auf die Sängerbühne und die dahinter liegende Ostsee blicken. Auf der Wiese steht das Denkmal für den Dirigenten und Komponisten Gustav Ernesaks (1908–1993) von Ekke Väli, das während des XXIV. Liederfestes 2004 eingeweiht wurde.
Die Tradition des estnischen Liederfests wurde 1869 begründet. Sie ist im Kontext des Erstarkens des estnischen Nationalbewusstseins zu sehen. Das estnische Liederfest findet derzeit alle fünf Jahre statt. Es ist eine der größten Veranstaltungen für Laienchöre weltweit. 2003 wurden die estnischen, lettischen und litauischen Lieder- und Tanzfeste von der UNESCO als Meisterwerke des mündlichen und immateriellen Erbes der Menschheit anerkannt und 2008 in die Liste des immateriellen Kulturerbes der Menschheit aufgenommen.

Der Nachmittag steht den Teilnehmern zur freien Verfügung. Viele erkunden auf eigene Faust die Altstadt und die neu erbauten Viertel der estnischen Hauptstadt.
Das Zentrum der Unterstadt bildet der Rathausplatz, der von dem 1322 erstmals erwähnten, aber schon im 13. Jahrhundert errichteten gotischen Rathaus und anderen stattlichen Gebäuden umschlossen wird. Die beiden Wasserspeier in Drachengestalt sind aus dem 17. Jahrhundert.

Gegenüber befindet sich die Ratsapotheke. Sie wurde 1422 erstmals urkundlich erwähnt und ist damit eine der beiden ältesten noch tätigen Apotheken Europas (die andere ist in Dubrovnik). Nach Umbauten im 16. Jahrhundert mietete die aus Ungarn stammende Familie Johann Burchart die Apotheke und führte sie über 300 Jahre.

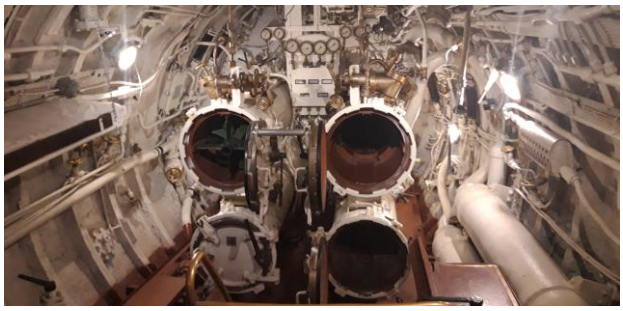
Samstag, den 15. Juni
Der letzte Exkursionstag bietet noch einmal einen schifffahrtshistorischen Höhepunkt; die Besichtigung des Meeresmuseums im ehemaligen Tallinner Wasserflugzeughafen. Das Museum gibt seinen Besuchern einen umfassenden Einblick in die Geschichte der Seefahrt. Wobei die Themenbereiche Leben auf und mit dem Meer, Fischerei, Schiffbau, Häfen und Navigation behandelt werden. Das Museum überzeugt aber besonders durch seine Großexponate.
Die Sammlung nautischen Materials begann in Tallinn bereits Ende der 1920er Jahre. Später wurde die Sammlung im Befestigungsturm "Dicke Margarethe" untergebracht, die derzeit wegen Renovierung geschlossen ist. Da dort aber keine Schiffe gezeigt werden konnten, ergab sich die Idee eine Außenstelle am Hafen zu eröffnen.
Die Geschichte des Wasserflugzeughafens geht auf die Anfangsjahre der Fliegerei zurück. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte man im Russischen Reich die Vision, von Tallinn aus mit

Wasserflugzeugen den Finnischen Meerbusen zu überwachen, um frühzeitig auf anrückende Marineverbände reagieren zu können. So begann man 1912 mit dem Bau eines Hangars für Wasserflugzeuge, dessen Fertigstellung sich allerdings durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs verzögerte. Das eigenständig gewordene Estland nutzte die Anlage in den 1920er- und 1930er-Jahren als Basis für die eigene Marineluftwaffe. Von 1940 bis 1941 wurde das Areal, nach der Besetzung Estlands, vom sowjetischen Militär genutzt – danach nur noch als Lagerhalle.
2010 begann die Sanierung des alten Wasserflugzeughangars. Am 11. Mai 2012 wurde das Meeresmuseum mit einer Ausstellungsfläche von 6.500 m² dann eröffnet. Größte Attraktion ist die LEMBIT, ein historisches U-Boot der estnischen Marine.

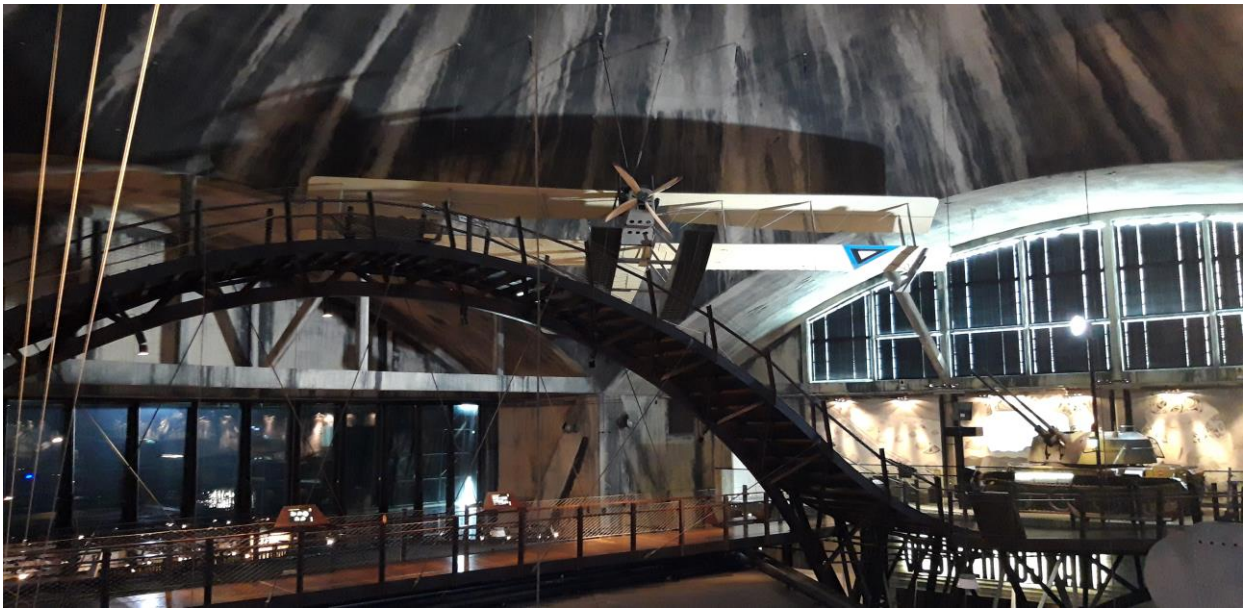
Das Boot lief am 07. Juli 1936 bei Vickers-Armstrong in Großbritannien vom Stapel und wurde 1937 als zweite Einheit der Kalev-Klasse für die estnische Marine in Dienst gestellt. Das Schiff erhielt seinen Namen nach Lembitu, einem estnischen Heerführer des 13. Jahrhunderts im Kampf gegen den deutschen Schwertbrüderorden.
Nach der sowjetischen Besetzung Estlands diente die LEMBIT von 1940 bis 1979 als U-Boot der sowjetischen Marine. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs nahm es zusammen mit anderen Schiffen der Baltischen Flotte an der Evakuierung von Tallinn teil. 1994 wurde das U-Boot der estnischen Marine zurückgegeben. Bis zum 19. Mai 2011 trug es den Ehrentitel „Estnisches Militärschiff Nr. 1“. Am 21. Mai 2011 wurde das U-Boot aus dem Wasser gehievt und steht heute im Museumsgebäude den Besuchern offen.

Anders als bei anderen U-Booten, die als Museumsschiffe dienen, wurden keine neuen Eingänge in den Körper des Boots geschnitten. Besucher kommen an Bord und verlassen das Schiff durch die Torpedoladeluke.

Die Originalzeichnungen der LEMBIT wurden 2010 in Archiven im englischen Cumbria gefunden. Sie wurden kopiert und nach Estland geschickt. Insgesamt erhielt Estland mehr als 200 Zeichnungen, mit deren Hilfe die LEMBIT originalgetreu restauriert werden konnte. Mit einer Verdrängung von 665 t über- und 853 t unter Wasser entspricht LEMBIT in etwa einem Boot des Deutschen Typs VII, dem es auch äußerlich recht ähnlich sieht. Das Boot ist 59,5 m lang, 7,5 m breit und hat einen Tiefgang von 3,6 m. Es konnte eine max. Tauchtiefe von 120 m erreichen.
Die Besatzung bestand bei der Estnischen Marine aus 4 Offizieren und 28 Mann, bei der Sowjetischen Marine aus 7 Offizieren und 31 Mann. Der Antrieb erfolgte über Wasser mit 2 Vickers-Armstrong Dieselmotoren von je 600 PS, unter Wasser mit 2 Metropolitan-Vickers Elektromotoren von je 395 PS. Dies ergab eine Überwassergeschwindigkeit von 13,5 und eine Unterwassergeschwindigkeit von 8,5 Knoten. Die Reichweite betrug 3.700 Seemeilen. Bewaffnung: 4 Bugtorpedorohre (Ø 533 mm); 8 Torpedos; 1 × 40 mm Geschütz von Bofors; 1 × 7,7 mm Lewis MG; 24 Minen.



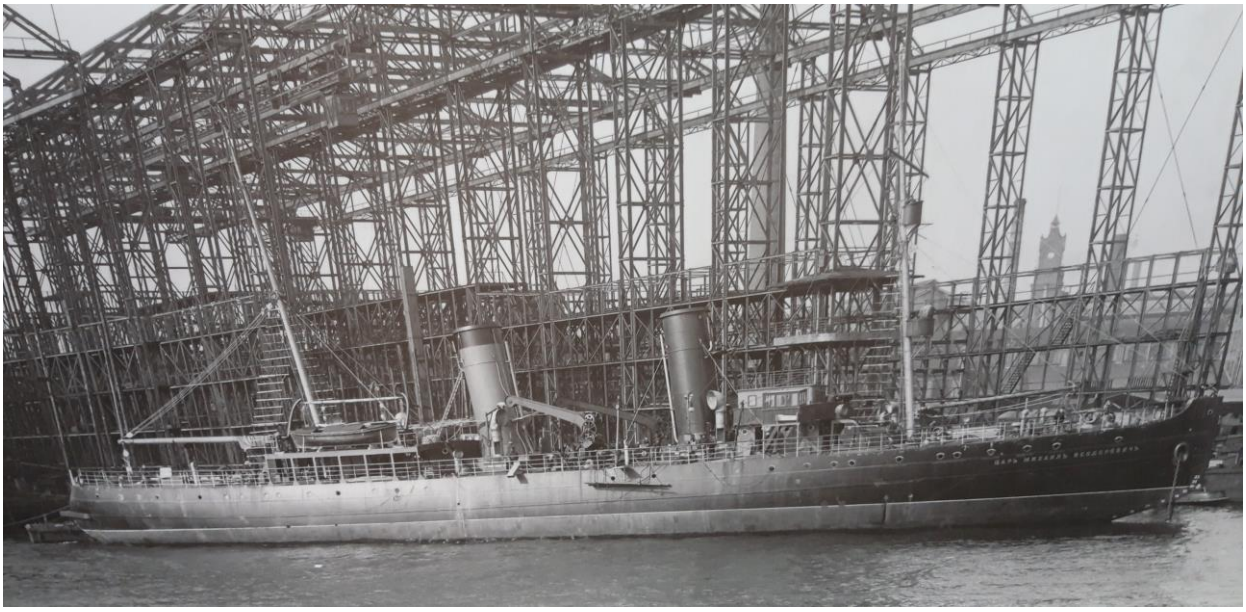
Ein weiteres bedeutendes Exponat in der beeindruckenden und architektonisch wertvollen Stahlbetonhalle ist das an der Decke hängende Wasserflugzeug vom Typ Short 184. Der Short Admiralty Type 184 war das erste Flugzeug, das ein Schiff mit einem Torpedo versenkte.
Als kurz vor dem Ersten Weltkrieg die ersten britischen Lufttorpedoversuche gemacht wurden, benötigte die britische Admiralität ein neues Flugzeug dafür. Horace Short baute daraufhin im Frühjahr 1915 die ersten beiden Prototypen der zukünftigen Short 184. Die Maschinen trugen einen Torpedo zwischen den beiden Schwimmern.



Die Short 184 war sehr schwer zu fliegen. Mit einem Torpedo an Bord musste mit halbleeren Tanks gestartet werden. Die Flugdauer war dadurch auf 45 Minuten begrenzt.
Am 25. März 1916 flogen zwei Sopwith Baby und drei Short 184 von der HMS VINDEX einen Angriff auf den Luftschiffhafen von Tondern. Die Maschinen fanden ihr Ziel jedoch nicht; nur zwei Maschinen kehrten zur HMS VINDEX zurück.

In der Skagerrakschlacht Ende Mai 1916 wurden vier Short 184 für Aufklärungsflüge vom Wasserflugzeugträger HMS ENGADINE aus eingesetzt.
Von der Short 184 wurden insgesamt 936 Stück im 1. Weltkrieg gebaut. Gegen Ende des Krieges wurden die Maschinen auch zur U-Boot-Jagd eingesetzt. Sie waren aber bald zu langsam gegen die moderneren deutschen Seejagdflugzeuge und mussten in die zweite Reihe zurückgezogen werden.
Die Short 184 diente auch nach dem Krieg noch bis 1922 beim Fleet Air Arm. Eine Reihe von Maschinen wurde ins Ausland verkauft. Die estnische Luftwaffe bekam 1919 acht Maschinen. Das einzige heute noch existierende vollständige Exemplar einer Short 184 befindet sich in Tallinn. Technische Daten: Besatzung: 2 Mann; Länge: 12,40 m; Spannweite: 19,40 m; Höhe 4,10 m; Leermasse: 1.680 kg; Max. Startmasse: 2.433 kg, Höchstgeschwindigkeit 139 km/h; Reichweite: 320 km; Dienstgipfelhöhe: 2.743 m. Bewaffnung: ein 7,7 mm Lewis-MG, ein 14 Zoll (356 mm) Torpedo oder 236 kg Bomben.

Auch im Außengelände des Museums befinden sich interessante Objekte. Das größte und bedeutendste ist der Dampfeisbrecher SUUR TÖLL. An dieser Stelle füge ich den von Uli Hahn auf der Fahrt nach Tallin gehaltenen Kurzvortrag zu dem historischen Eisbrecher ein:
"Im Museumshafen des Estnischen Schifffahrtsmuseums in Tallinn kann der historische Eisbrecher SUUR TÖLL besichtigt werden. "Töll" ist eine Sagenfigur aus der estnischen Mythologie - ein Riese von der Insel Ösel. Frei übersetzt bedeutet der Name "Großer Riese".
Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts beschloss die damalige zaristische Marine, Reval, wie Tallinn damals hieß, zum Ostsee-Flottenstützpunkt auszubauen. 1912 schrieb Russland den Bau eines leistungsfähigen Eisbrechers aus. Die Vulcan-Werft in Stettin erhielt dafür den Zuschlag. Das Schiff wurde mit Inbetriebnahme im Juli 1914 auf den Namen ZAR MIKHAIL FEODOROVICH getauft.



In Kürze einige Daten: Das Schiff wurde bei einer Verdrängung von 4.579 t mit 2.560 BRT vermessen. Länge: 75,60 Meter, Breite: 17,50 Meter, Tiefgang: 7,20 Meter. Drei Dreifachexpansions-Dampfmaschinen, 2 achtern, eine vorn für die Bugschraube. Die maximale Geschwindigkeit: 15 Knoten; 64 Mann Besatzung.
Im März 1917 erhielt der Eisbrecher den neuen Namen VOLYNETS. Ab März 1918 fuhr das Schiff unter finnischer Regie. Erneuter Namenswechsel in WAINÄMÖINEN. Es gelangte im Jahre 1922 an die neu gegründete Republik Estland und erhielt erstmals den Namen SUUR TÖLL. Das Land wurde 1940 von der Sowjetunion annektiert; das Schiff erhielt wieder den Namen VOLYNETS. Es war bis 1988 aktiv im Eisbrecherdienst, speziell im Finnischen Meerbusen tätig und sollte anschließend verschrottet werden.

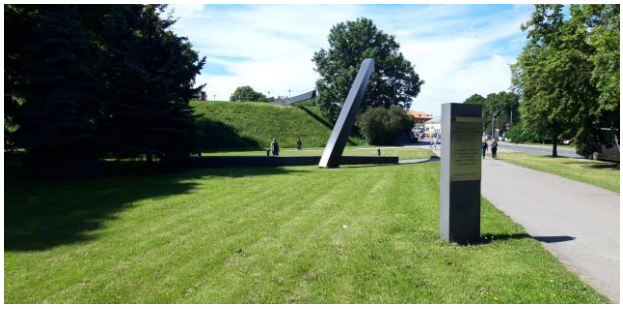
Es fanden sich shiplover, welche das Schiff vor dem Schneidbrenner retteten und somit der Nachwelt erhielten. Mit der neuen Unabhängigkeit der Republik Estland von der Sowjetunion im Jahre 1991 und unter seinem ursprünglichen Namen SUUR TÖLL wurde und wird der Eisbrecher mit viel Engagement fachkundig instandgesetzt, konserviert und der Öffentlichkeit präsentiert. Regie führt das Estnische Schifffahrtsmuseum. Der Eisbrecher befindet sich als Museumsschiff innen wie außen in einem tadellosen Zustand und stellt nicht nur für die Freunde historischer Schiffe, sondern gerade für die Esten, eine Ikone dar. Eine Besichtigung dieses Eisbrechers mit seiner wechselvollen Geschichte ist in jeder Hinsicht empfehlenswert."
U. Hahn

Das Estnische Meeresmuseum mit seiner Mischung aus zivilen und militärischen Exponaten gehört zu den interessantesten Schifffahrtsmuseen in Europa. Dazu trägt sowohl die Themenvielfalt von der Fischerei über Seezeichen bis zur Schiffsartillerie, als auch die große Anzahl ziviler und militärischer Schiffe, vor allen Dingen im Außengelände, bei. Ein Besuch des Museums ist uneingeschränkt empfehlenswert! Hier endet der offizielle Teil des Programms. Die Reiseteilnehmer verbringen den Nachmittag nach eigenem Gusto.

Wir laufen noch einmal durch die Unterstadt und werfen noch einen Blick in die Olaikirche, benannt nach dem norwegischen König Olaf II. Haraldsson, der die Christianisierung Nordeuropas betrieb und auch als Beschützer der Seefahrer gilt. Die Kirche wurde im 13. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnt. Der Turm kann bestiegen werden und bietet eine hervorragende Aussicht über die gesamte Stadt. Über die frühen Jahre dieser gotischen Kirche ist nur wenig bekannt, aber es wird davon ausgegangen, dass an gleicher Stelle schon vor dem 12. Jahrhundert eine Kirche gestanden hat. Baunachrichten des 14. und 15. Jahrhunderts zeugen vom Ausbau der Kirche, 1364 wird der Turm erwähnt. 1625 legte ein Brand sie in Schutt und Asche. Der Wiederaufbau schloss 1649–1651 mit dem Turmbau ab. Nach einem erneuten Turmbrand 1820 erfolgte der Wiederaufbau mit Förderung des Zaren bis 1834. Der Turm erreichte nunmehr 138,68 m.

Die von verschiedenen Stellen aufgestellte Behauptung, die Kirche sei zwischen 1549 und 1625 mit einem angeblich 159 Meter hohen Turm das höchste Gebäude der Welt gewesen, beruht auf einem Irrtum. Tatsächlich lag die Höhe des 1549 erbauten Kirchturms nach neuen Schätzungen bei 115 bis 125 Meter, also ähnlich wie der heutige Turm. Damit war der Kirchturm immer noch hoch genug, um als Signal für die Seefahrt zu dienen. Somit war die Hansestadt schon von weitem auf See zu erkennen. Allerdings brachte ein hoher Turm auch Risiken mit sich, mindestens acht Mal schlug ein Blitz in den Kirchturm ein und drei Mal brannte die Kirche komplett nieder. Die Flammen waren selbst auf der anderen Seite des Finnischen Meerbusens in Finnland zu sehen. Die Kirche ist heute ein Gotteshaus der Baptisten.

Vorbei am "Dicke Margarethe" genannten Kanonenturm der Stadtbefestigung, dessen Durchmesser 25 m beträgt, verlassen wir die Altstadt und erreichen das Denkmal für die Opfer der ESTONIA Katastrophe.



Es wurde am 28. September 1996, exakt zwei Jahre nach dem Unglück, vom Bildhauer Villu Jaanisoo aus Stahl und schwarzem Granit fertig gestellt. Die Skulptur trägt den Titel "Zerbrochene Linie". Das Unglück war auf eine ungenügend geschlossene Ladeklappe zurück zu führen und

kostete 852 Menschenleben. Eine „Wasserlinie“ führt in einem weiten Bogen von einer An-höhe zu einem Abgrund und bricht darüber ab. Weit jenseits der Bruchstelle setzt sich der Bogen fort, und die „Wasserlinie“ stürzt in das Erdreich hinein. Unter der unteren Abbruchstelle ruht ei-ne schwarze Granitplatte, auf der die Namen der Ertrunkenen verzeichnet sind. Die Angehörigen legen hier und auf dem darüber stehenden Bogen Blumen, Kränze und Windlichter nieder.

Auf unserem Weg zurück zum Hotel am Hafen schlendern wir durch das neue Rotermann Stadtviertel mit seinen alten Fabrik- und neuen futuristischen Gebäuden. Was vor nur zehn Jahren eine Ansammlung von verfallenen Gebäuden war, ist heute ein mit Leben erfülltes Kommerz- und Kulturzentrum, dessen Avantgarde-Architektur ein beeindruckendes Symbol der Entwicklung Tallinns in den vergangenen Jahren ist.

Abends sitzt die DGSM-Gruppe komplett beisammen und lässt die Reise Revue passieren. Viele positive Eindrücke und neue Erkenntnisse machen auch diese Mitgliederreise wieder zu einer gelungenen Veranstaltung, die immerhin zum Eintritt von drei neuen Mitgliedern geführt hat. Damit hat die Regionalgruppe NRW in diesem Jahr bereits 27 neue Mitglieder gewinnen können.

Sonntag, den 16. Juni
Rückreisetag. Der Bus bringt uns zum Flughafen, wo wir uns von unserem Fahrer Rolands herzlich verabschieden. Die Reiseleiterin Maja bringt uns noch bis zum Schalter und sorgt dafür, dass alle Reiseteilnehmer mit entsprechenden Bordkarten versorgt werden. Auch von ihr verabschieden wir uns gemeinsam und danken für die vielfältigen Eindrücke, die sie uns von den drei Baltischen Staaten vermittelt hat. Während eine kleinere Gruppe direkt mit der Lufthansa nach Frankfurt fliegt, hat die größere Gruppe zuerst einen kurzen Flug von nur 80 km mit Finnair ATR 72-500 über den Finnischen Meerbusen nach Helsinki und anschließend einen längeren Flug mit Finnair Airbus A319 nach Düsseldorf vor sich. Viele Gespräche verkürzen die Zeit. Am Gepäckband in Düsseldorf verabschieden sich die Reiseteilnehmer herzlich von einander; viele alte Verbindungen wurden auf dieser Reise vertieft und neue geknüpft. Die meisten Teilnehmer freuen sich bereits heute auf die DGSM Reise 2020 nach Südengland.
Ronald Hopp

Deutsche Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V.

DGSM
Regionalgruppe
Nordrhein-Westfalen

Teilnehmerliste der DGSM Baltikum Reise vom 07. bis 16. Juni 2019

Klaus-Michael von Bartenwerffer, Caroline Ruppert - von Bartenwerffer, Münster

Jochen Beeck, Claudia Köppe, Zülpich

Rudolf Damm, Dr. med. Verena Malchau-Damm, Hagen

Bernd Grübel, Marlies Grübel, Velbert

Uli Grünewald, Inge Grünewald, Gevelsberg

Ulrich Hahn, Helga Jedermann, Düsseldorf/Langenfeld

Gero Hesse, Rita Zorba, Troisdorf

Ronald Hopp, Elke Hopp, Neuss

Christoph Kehrig, Gaby Kehrig, Overath

Matthias Knauer, Sabine Knauer, Oestrich-Winkel

Achim Koerver, Helene Koerver, Eschweiler

Wolfgang Kühl, Erkrath

Dr. Eberhard Mohs, Magdalena Mohs, Luxemburg

Detlef Moll, Nümbrecht

Doris Momberger, Düsseldorf

Norbert Ruchti, Wilma Ruchti, Taunusstein

Roswitha Schaper, Dortmund

Hans-Jürgen Steffen, Hamburg

Rita Vogtmann, Neuwied

Kurt Wieben, Elsa Wieben, Celle

Achim Wilde, Maria Wilde, Düsseldorf

insgesamt 36 Personen