



Admiral

Adam Johann v. Krusenstern,

gestorben

am



12. August 1846 auf seinem Gute Nß in Bierland.



(Besonderer Abdruck aus dem „Inlande“ 1846 Nr. 44 u. 45.)

Dorpat, 1846.

Druck und Verlag von G. Kaatzmann.

Est-A

Tartu Riikliku Olikooli  
Raamatuksogu

14 266

1394 85870

## Adam Johann von Krusenstern.

---

Am 6. October 1846 wurden die irdischen Reste des kürzlich verstorbenen Admirals Adam Johann v. Krusenstern, mit den seinem Rang gebührenden Ehren in der Ritter- und Domkirche zu Reval bestattet.

Der Abschluß eines menschlichen Daseins fordert uns immer, wo er uns irgend berührt, zu ernster Betrachtung auf, zu einem Blick rückwärts, auf den Verlauf und die Bedeutung der nun geschlossenen Laufbahn, und in einem höheren Grade, wie in einem weitem Kreise, wird das ernste Interesse der Ueberlebenden in Anspruch genommen, wenn das Leben, das vor unsern Augen endete, für das gemeinsame Streben und die gemeinsame Entwicklung der Menschheit, für Wissenschaft und Geschichte, eine wirkliche Bedeutung hatte. Und tritt nun noch ein anderes Element hinzu, läßt der rückwärts gewendete Blick den edelsten, reinsten Character erkennen, der sich, früh entwickelt, treu bewährt durch ein langes Leben, den vielfache Berührung mit der Welt, eine reiche, prüfende Erfahrung, nur gereift und gestählt, nie getrübt hat, der sich stets unverändert zeigt, in der würdevollen Milde des Greises, wie in dem

hoffnungsreichen Streben des Jünglings, dann verweilen wir gewiß gern vor dem Bilde. So glauben wir denn eine Pflicht, mehr noch gegen die Ueberlebenden, gegen das heranwachsende Geschlecht, als gegen den Verstorbenen zu erfüllen, wenn wir hier in wenigen Worten an die Hauptzüge seines Lebens, und die Bedeutung seines Daseins und Wirkens erinnern.

Adam Johann v. Krusenstern war, der jüngste von sechs Geschwistern, den 8. Nov. (a. St.) 1770 auf dem väterlichen Gute Haggud in Ehstland geboren, und erhielt den ersten Unterricht theils im elterlichen Hause, theils auf der Ritter- und Domschule zu Reval, die er während der drei Jahre von 1782 bis 1785, mit seinem älteren Bruder zusammen, besuchte. Sein Lebensweg wurde fast zufällig bestimmt, da man sich, bloß auf den Rath eines Freundes der Familie, bei Gelegenheit eines Besuchs, dafür entschied, ihn dem Seedienst zu widmen, an den bis dahin weder er selbst, noch einer seiner Angehörigen gedacht hatte. Im Januar 1785 trat demgemäß der junge Krusenstern in das Seecadetten-Corps, das, damals noch in Kronstadt, den Zöglingen in mancher Beziehung weit geringere Mittel der Bildung bot, als zu einer spätern Zeit. Uebrigens verweilte Krusenstern hier nicht so lange als gewöhnlich war; die Umstände erlaubten ihm nicht im Corps den herkömmlichen Cursus ganz zu vollenden, und führten ihn bald in die fruchtbare Schule des thätigen Lebens und bedeutender geschichtlicher Ereignisse.

Bekanntlich wurde im Jahr 1787 eine Escadre ausgerüstet, die unter dem Admiral Greigh nach dem mittelländischen Meer segeln sollte, um das türkische Reich auch von dieser Seite zu bedrohen, und schon waren drei Schiffe von hundert Kanonen, die nicht mit ihrem Geschütz und der ganzen Ladung durch den Sund gehen konnten, nach Kopenhagen vorausgeschendet, um bei Zeiten und mit Bequemlichkeit durch diesen Engpaß des Meeres ge-

schafft zu werden, als der König von Schweden, Gustav III., durch einen raschen, ja, wie sich bald ergab, übereilten Angriff auf Rußland, auch der russischen Seemacht eine andre Bestimmung aufnöthigte. Sie hatte sich nun mit einem näheren Feinde zu messen, gegen den im Frühjahr 1788 die gesammte Ostsee-Flotte ausgerüstet wurde. Es mangelte an Offizieren. Da erfolgte der Befehl, sämtliche Gardemarine, auch diejenigen, die den Coursus noch nicht vollendet hatten, wenn sie nur, wenigstens ein Mal zur See gewesen seien, als Offiziere aus dem Cadetten-Corps zu entlassen. Krusenstern gehörte zu diesen letztern; im Mai 1787 zum Gardemarin befördert, hatte er noch im Laufe desselben Jahres sein Element kennen gelernt, auf einer ersten Übungsfahrt in der Ostsee, die er mit neun und zwanzig andren Zöglingen des Cadetten-Corps zusammen, unter den Befehlen eines Capitains v. Steinheil, auf der Fregatte *Mstislavetz*, von 36 Kanonen, machte. Ein Jahr früher, als er unter gewöhnlichen Verhältnissen hoffen durfte, verließ demgemäß der Jüngling, im Mai 1788, das Cadetten-Haus als Mitschippmann und ein günstiges Geschick gewährte ihm eine Anstellung auf dem *Mstislaff*, einem Linienschiffe von 74 Kanonen, das unter den Befehlen eines vielseitig gebildeten, sehr ausgezeichneten Seemanns stand. — Ja man könnte eine Vorbedeutung, ein Zeichen seiner künftigen Bestimmung in der zufälligen Anordnung sehen, die den jungen Offizier grade auf dieses Schiff führte. Die Kaiserin Katharina II., deren thätiger Geist so Vieles umfaßte, scheint auch die Bedeutung wissenschaftlicher Unternehmungen, für die Bildung einer tüchtigen Seemacht, wohl erkannt zu haben. Schon, und zwar in den ersten Regierungsjahren der Kaiserin, war *Tschitschagoff* zweimal nach dem hohen Norden entsendet worden, um durch das Eismeer über Spitzbergen hinaus, wo möglich bis zur Behringstraße vorzudringen. Wenn ähnliche Versuche nicht wiederholt wurden, so lag der Grund wohl darin, daß die russ. Flotte selbst sich sol-

den Unternehmungen nicht gewachsen glaubte, wie man denn auch die eben erwähnten Expeditionen, freilich mit Unrecht, für gänzlich verfehlt hielt. Lag doch die Zeit noch nicht fern, wo es unmöglich schien, ein Schiff im Lauf eines Sommers aus Archangelsk nach Kronstadt zu bringen. Jetzt endlich sollte der Befehlshaber des *Mstislaff*, Capt. *Muloffsky*, an der Spitze einer Escadre von 3 Schiffen eine Weltumsegelung unternehmen, und zum ersten Mal die russische Flagge den entferntesten Küsten und Meeren zeigen. Doch nicht ihm, sondern dem jüngsten der Offiziere unter seinen Befehlen war dieser Ruhm vorbehalten. Der Krieg, der ausbrach, verhinderte die Ausführung jenes Planes.

Noch im J. 1788 nahm der *Mstislaff* einen sehr thätigen Antheil an der Schlacht bei Hochland, die zu keinem entscheidenden Ergebnis führte, und kreuzte dann bis spät in den October mit der übrigen Flotte vor Carls-crona, in der vergeblichen Hoffnung, die schwedische Seemacht aus diesem Hafen, in den sie sich zurückgezogen hatte, zu neuem Kampf hervorzulocken. In Reval, wo die russische Flotte überwinterte, verlor sie ihren Befehlshaber, den Adm. *Greigh*, der hier endete, u. durch *Tschitschagoff* ersetzt wurde. Unter den Befehlen dieses letztern ging sie darauf im folgenden Jahr früh wieder in See, um sich mit einem Geschwader zu vereinigen, das aus Archangelsk kommend den Winter über in Kopenhagen gelegen hatte. Vergebens wagte die schwedische Seemacht in den Gewässern von Deland eine Schlacht, um diese Vereinigung zu verhindern, die ungestört erfolgte, als König *Gustav's* Flotte nach dem Treffen wieder in dem Hafen von Carls-crona Schutz suchte. In diesem Gefecht verlor der Capt. *Muloffsky*, dessen ganzes Wesen, wie sich aus Tagebüchern und Briefen schließen läßt, auf den jungen *Krusenstern* den lebhaftesten Eindruck gemacht zu haben scheint, von einer Kanonen-Kugel getroffen, das Leben, und Hr. v. *Essen*, derselbe, der im J. 1834 als Gouverneur von Esth-

land starb, befehligte nun den *Mstislaff*, der Rest des Sommers aber verging ohne Thaten, da die schwedische Flotte sich mit der russischen, die jetzt auf mehr als 50 Segel, worunter 55 Linien-*schiffe*, angewachsen war, nicht mehr zu messen wagte.

Um so reicher an Ereignissen war bekanntlich das folgende Jahr. Den Umstand benutzend, daß die schwedische Küste früher vom Eise befreit ist als der finnische Meerbusen, erschien der Herzog von Südermanland, an der Spitze der schwedischen Flotte, zuerst in See, und suchte die russische in ihren Hafen auf, um die Geschwader, die getheilt in *Reval* und *Kronstadt* überwintert hatten, vereinzelt anzugreifen — u. so wurde *Krusenstern* Zeuge einer der denkwürdigsten Schlachten. Zehn russische Linien-*schiffe* unter *Tschitschagoff*, auf der *Rhede* von *Reval* vor Anker, wurden von 30 schwedischen angegriffen. Die Stellung der russischen Flotte war der der französischen bei *Abukir* ähnlich, ein *Nelson* hätte ihr gefährlich werden können, der Herzog von Südermanland aber sah sich bald zum Rückzug genöthigt, nachdem er zwei seiner Schiffe verloren hatte. Wir erwähnen hier, als bekannt, nur im Vorbeigehn, daß er hierauf bei *Krasnaia Gorka* einen eben so vergeblichen Versuch auf das andre, aus *Kronstadt* kommende, russische Geschwader machte, und sich dann genöthigt sah, vor der nunmehr vereinigten feindlichen Flotte in die *Bay* von *Wiburg* zu flüchten — wo er sich bald auf das engste eingeschlossen, in der bedrängtesten Lage befand. Indessen, mit so vieler Umsicht die Blockade auch angeordnet war, gelang es doch endlich dem König *Gustav*, der sich nun selbst an die Spitze seiner Flotte gestellt hatte, mit dem verhältnißmäßig geringen Verlust von zwei Linien-*schiffen* zu entkommen. Er verdankte dies, wohl kaum gehoffte Glück, großentheils der zaubernden Vorsicht eines Unter-Befehlshabers in der russischen Flotte, der, zur raschesten Verfolgung befehligt, Zeit damit verlor, seine Anker in regelmäßiger Weise zu lichten. Nur einer der

Capitaine, ein zwar sehr roher, aber eben so tapferer und entschlossener Seemann, kappte augenblicklich seine Anker, und eilte den fliehenden Schweden nach. Es war der Capt. Biloff, ein Däne von Geburt, der nunmehrige Befehlshaber des Mstislaff, u. Krusenstern sah sich so auch hier wieder in den Vorkampf, in den Kreis der lebendigsten Thätigkeit, geführt. Dem zuerst ereilten Schiff, der Sophia Magdalena, von 74 Kanonen, gedachte Biloff vorbei zu segeln, und es gleichsam dem weiter rückwärts folgenden Geschwader zu überlassen, während er selbst ein weiter entferntes einholte, — aber die Schweden erwiderten die Geschüßlage, die ihnen im Vorbeigehn gegeben wurde; eine Kugel traf die große Mast-Mars-Kaa des Mstislaff u. das Segel stürzte auf das Verdeck herab, Kanonen und Mannschaft bedeckend. So in seinem raschen Lauf gehemmt, außer Stand gesetzt einen andern Gegner aufzusuchen, sah sich Biloff genöthigt, den einmal begonnenen Kampf mit diesem auszufechten. Nach drei Viertel-Stunden war die Sophia Magdalena gezwungen, die Flagge zu streichen. Daß Krusenstern schon damals Mittel gefunden hatte, sich auszuzeichnen, daß man ihn schon bemerkt hatte, dafür bürgt der Umstand, daß ihm der ehrenvolle Auftrag wurde, sowohl die Flagge des besiegten Schiffs, als die des Admirals Eyenanker, die auf dessen Mast wehte, in Empfang zu nehmen, und diesen Admiral selbst, so wie den Capitaine der Sophia Magdalena, an Bord des siegenden Mstislaff zu bringen. Auch wurde er, wegen seines Antheils an diesem Treffen, zum Schiffslieutenant befördert.

Bald ward nun der Friede geschlossen und es folgten, auf diese bewegten Zeiten des Krieges, Tage einförmiger Ruhe, die Krusenstern zu Reval um so drückender empfand, da das Schiff, dem er angehörte, während der folgenden Jahre selbst nicht zu Übungsfahrten in See geschickt wurde.

Ueberhaupt konnte man bis dahin die Umstände, unter denen sich Krusenstern herangebildet hatte, nicht

eben besonders günstige nennen. Wenigstens lag in seinen bisherigen Erlebnissen nichts, das besonders geeignet gewesen wäre seinen Geist zu einem höhern Streben zu erwecken. Aber ihn selbst hatte die Natur in reichem Maaße begabt mit dem, was den Menschen eigentlich zum Menschen macht und den edlen Geist über den alltäglichen erhebt: mit einem strebenden Sinn, der aus eigener Bewegung unablässig ringt einen erweiterten Horizont zu beherrschen, und die Flügel in einem stets wachsenden Kreise zu regen. England, und die reichen Erfahrungen, die er dort ahnte, waren das, was ihn lockte. Ein andrer junger Offizier, Namens Behring, ein Enkel des berühmten Reisenden — theilte seine leidenschaftlich erfaßten Wünsche, und während diese beiden Jünglinge, von denen der Eine einen schon bedeutenden Namen trug, der Andre bestimmt war den seinigen zu einem bedeutenden zu machen, mit Plänen beschäftigt waren, wie wohl dorthin zu gelangen sei, um die größte Seemacht der Welt kennen zu lernen, kam ihnen das Glück auf mehr als halbem Weg entgegen.

Zwölf Offiziere der russischen Flotte wurden bestimmt, eine Reihe von Jahren auf der englischen zu dienen; Krusenstern befand sich, wie sein Freund, unter den gewählten und betrat im Jahre 1793 zuerst im Hafen von Hull den Boden Englands. Es war eine große Zeit, zu der er dorthin gelangte, und ein großartiges Schauspiel eröffnet sich vor seinen Blicken: die gesammte Energie einer thatkräftigen Nation, deren rastlose Thätigkeit und vielverzweigte Interessen den gesammten Erdkreis umfassen, aufgeboten im Kampf mit einem Gegner, der ihr gewachsen schien. Dies Schauspiel ergriff den Fremdling mit seiner ganzen Macht, die Tüchtigkeit vaterländischer Gesinnung, die sich offenbarte, bewegte das junge Herz des russischen Seemannes, und im Bewußtsein, daß der eigene Geist dort, in dieser Umgebung erst zu seiner ganzen Energie erwacht sei, blieb ihm das Andenken an England theuer bis an sein Ende. Als etwas Merkwürdiges tritt daneben hervor,

daß Krusensterns stiller Werth sich auch dort, in diesem Meere von Weltbegebenheiten, geltend zu machen wußte.

Daß später fast ein jeder ausgezeichnete Mann, der in seinen Kreis trat, sich von ihm angezogen und bald in Freundschaft mit ihm vereint fühlte, war nicht mehr als natürlich. Sein Ruhm, verbunden mit seiner einfach anspruchslosen Bescheidenheit, mußten die Aufmerksamkeit jedes sinnigen Menschen fesseln, und die fleckenlose Reinheit des Characters, die Achtung gebot, konnte der so geweckten Aufmerksamkeit nicht entgehn. Daß er aber schon damals, jung und fremd, niemanden besonders empfahlen, selbst der äußeren Vortheile entbehrend, die ein bedeutendes Vermögen gewährt, den Blick ausgezeichneter und achtungswerther Männer auf sich zu ziehn wußte, ist in gewisser Hinsicht noch bezeichnender. Berühmte Seemänner, bedeutende geschichtliche Charactere, Gelehrte von hohem Ansehn, so wie mancher redliche und tüchtige Privatmann wurden im fremden Lande zu jener frühen Zeit seine Freunde, und sind es geblieben bis an das Ende.

Die meisten von Krusensterns Gefährten gingen in das mittelländische Meer, wo mehrere von ihnen am gelben Fieber starben. Krusenstern selbst erbat sich eine Anstellung in entferntern Regionen. Unter dem damaligen Capitaine Cochrane u. Adm. Murray kreuzte er längere Zeit auf der Fregatte Thetis an der Küste von Nordamerika gegen die Franzosen. Da England mit den vereinigten Staaten in Frieden war, fand sich hier oft Gelegenheit ans Land zu gehn u. die bedeutendsten Städte der Küste, besonders New-York und Philadelphia zu sehn. Gern erinnerte sich Krusenstern bis in sein spätes Alter Washington's, dessen persönliche Bekanntschaft er hier erwarb. Die Fregatte gerieth auf den Strand und wurde dadurch genöthigt, zur Ausbesserung bei Norfolk einzulaufen. Ihre Thätigkeit war auf längere Zeit unterbrochen. Krusenstern benutzte die Zwischenzeit, um auf einem kleinen Fahrzeuge nach Westindien zu gehen, und gelangte so nach Barbados,

Surinam und den Bermuden. Seine Mäßigkeit bewahrte ihn vor dem gelben Fieber, das hier wüthete. Im Jahre 1796 endlich kehrte er auf der Fregatte *Cleopatra*, unter Capt. Penrose, nach England zurück. Schon hatte er Gefechten gegen einzelne französische Schiffe beigewohnt, auf dieser Fahrt drohte ihm die Gefahr französischer Gefangenschaft in großer Nähe. Bekanntlich hatte die französische Regierung eben damals eine Expedition ausgerüstet, die bestimmt war, ein ansehnliches Heer unter dem General *Hoché* an die Küsten des unzufriedenen Irlands zu bringen. Das Unternehmen wurde von Wind und Wetter nicht begünstigt. Stürme zerstreuten die Flotte, die gar nicht zum Landen kam, und vereinzelt irrten die Schiffe im hohen Meer und an den Küsten umher. Langsam segelte die *Cleopatra*, deren Befehlshaber natürlich von diesen Verhältnissen nichts wußte, in dichtem Nebel an der Küste von Irland dahin. Plötzlich theilten sich die Wolken, es ward hell, und man fand sich überraschend in der unmittelbarsten Nähe eines französischen Pinien Schiffes (des *Castor*, von 84 Kanonen). Nur ein ganz geringer Zwischenraum von wenigen Fußes trennte die beiden Fahrzeuge; deutlich unterschied man die Physiognomien der französischen Seeleute, hörte ihre Gespräche — man konnte nicht näher sein ohne zusammenzustossen! — Auf der *Cleopatra* bereitete man sich in Eile zu gleicher Zeit zu einem Widerstande, der, wie schon der Augenschein lehrte, vergeblich sein mußte, und zur Flucht, von der man aber auch keine Rettung hoffen konnte, da sich sehr bald ergab, daß das französische Schiff besser segelte als die englische Fregatte. Indessen die Franzosen waren nicht darauf vorbereitet, die günstigen Umstände zu benutzen, auch mochten sie es wohl bedenklich achten, in diesen Gewässern einen Kampf zu beginnen; sie wendeten bald ihren Lauf der Küste Frankreichs zu. Diese Scene, wohl geeignet einen lebhaften Eindruck zu machen, gehörte zu denen, deren sich *Krusenstern* selbst in später Zeit noch oft erinnerte. Als einen bezeichnenden

Zug dürfen wir wohl hier im Vorbeigehn erwähnen, daß Krusenstern die verhältnißmäßig sehr bedeutenden Prisen-  
gelder, zu denen er berechtigt war, den Mannschaften der  
Schiffe schenkte, auf denen er gedient hatte.

Schon mit dem Gedanken beschäftigt, dem russischen  
Handel den Weg nach Ostindien zu eröffnen, trachtete Krus-  
enstern zunächst nach den indischen Meeren zu gelangen,  
ein Streben, in dem er von den englischen Behörden nicht  
grade unterstützt wurde, so daß es im Gegentheil mancherlei  
Schwierigkeiten zu besiegen gab. Mit zweien seiner Gefährten,  
Baskakow und Lissianskiy, auf dem engl. Linien Schiff  
Raisonnable, nach dem Cap der guten Hoffnung gelangt,  
fand er hier eine nach Ostindien bestimmte Fregatte, wußte  
die Erlaubniß des kommandirenden Admirals zur weitem Reise  
auf diesem Fahrzeug zu erlangen — und verdankte es den-  
noch nur einer seltsamen Fügung, daß er das Ziel seiner  
Wünsche erreichte! — Jene Fregatte, Diseau, von einem  
Capt. Lindsay befehligt, die früher auf ein Riff gerathen  
war, befand sich in dem schlechtesten Zustande, so leß, daß  
selbst im Hafen die Pumpen Tag und Nacht arbeiten muß-  
ten, um sie über dem Wasser zu erhalten. Man glaubte  
allgemein, daß sie Calcutta nicht erreichen werde, und wi-  
derrieth den russischen Offizieren die gewagte Fahrt auf das  
dringendste. Wirklich entschlossen sich auch die drei Gefähr-  
ten ihr Gepäck, das bereits an Bord der Fregatte war,  
wieder abzuholen und ihren Wünschen, für jetzt wenigstens,  
zu entsagen. Baskakow und Lissianskiy thaten das auch,  
glücklicher Weise an einem Tage, an welchem Krusenstern  
durch andre Beschäftigungen verhindert war sich ihnen an-  
zuschließen. Als er am andren Morgen in derselben Ab-  
sicht auf das Schiff kam, wurde er, ehe er noch ein Wort  
sprechen konnte, von dem Capitaine mit dem Zuruf: „Nun,  
es freut mich, daß Sie wenigstens sich nicht fürchten mit  
mir nach Ostindien zu gehn,“ und einem Handschlag em-  
pfangen. Diese Auredede bewog Krusenstern zu bleiben.  
Die Fahrt nach Madras u. von dort nach Calcutta gelang

ohne Unfall, als aber hier die Fregatte Behufs ihrer Ausbesserung auf die Seite gelegt wurde, zeigte sich, daß ein großes Felsstück sich nahe am Kiel in das Schiff eingedrückt hatte, und dort in unsicherer Lage wunderbarer Weise festgehalten war. Ein Windstoß, ein starker Wellenschlag, und der losgerüttelte Stein stürzte in die Tiefen des Meeres. Dann drang durch die gewaltige Öffnung eine solche Wassermasse in das Schiff, daß dies rettungslos in wenigen Minuten versinken mußte. Es schien unglaublich, daß ein Schiff in diesem Zustand den indischen Ocean hatte durchschneiden können, und die ganze Bevölkerung von Calcutta strömte in die Docks, um das Wunder zu sehn.

Während diese Fregatte hier ausgebessert wurde, kreuzte Krusenstern auf einer andren drei Monate lang in dem Bengalischen Meerbusen. Nach Calcutta zurückgekehrt lernte er hier einen Livländer, Namens Torckler kennen, der die Nordwestküste von Amerika aus eigener Anschauung kannte, und durch den Umgang mit ihm wurde er aufmerksam darauf, wie vortheilhaft es für Rußland werden könnte, die Producte seiner Colonien unmittelbar nach Kanton zu verführen. In ihm erwachte der Wunsch nach China vorzudringen und die dortigen Verhältnisse näher kennen zu lernen; aber auch hier hatte er Schwierigkeiten zu besiegen, die um so größer schienen, da die persönlichen Hülfsmittel, über die er gebot, beschränkt waren, und Capt. Lindsay, ein harter Mann, für rücksichtslose Behandlung seiner Offiziere und unmenschliche Grausamkeit gegen die Untergebenen bekannt, weit entfernt war, seinem Verlangen entgegen zu kommen. Zu Krusenstern's Glück wurde die Fregatte, auf der er nun wieder kreuzte, durch Unwetter bedeutend beschädigt, gezwungen in Poolo-Penany einzulaufen. Hier verließ Krusenstern den Capt. Lindsay u. begab sich zunächst nach Malacca, von wo er, nach überstandener schwerer Krankheit, in der Freunde, die er sich hier erwarb, ihn treulich pflegten, auch sonst mit seltener Theilnahme von diesen selbst

Freunden in seinen Plänen gefördert, auf einem kleinen Fahrzeug nach Kanton gelangte. An diesem Ort, dem einzigen Punkt, an dem die abgeschlossene und stillstehende Welt der Chinesen, und die bewegte der wirklich lebenden Völker sich berührten, konnte Krusenstern während seines Aufenthalts (1798 und 1799) den Gang des Handels mit der Nordwestküste von Amerika beobachten, und die Vortheile würdigen, die er den Europäern gewährte. Besonders fesselte seine Aufmerksamkeit ein kleines Fahrzeug von nicht mehr als hundert Tonnen, das in Makao ausgerüstet, von dort in der Zeit von kaum 5 Monaten an die Nordwestküste Amerika's gegangen und nach Kanton zurückgekehrt war, mit einer Ladung Pelzwerk, die es in wenigen Tagen sehr vortheilhaft für 60,000 Piaster absetzte.

Krusenstern's Rückreise nach Europa wurde durch den Capt. Hamilton, der einen sogenannten, in mancher Beziehung wie ein Kriegsschiff ausgerüsteten India-Fahrer befehligte, und ihn als Freund einlud, fast zu einer vielfach interessanten Lustfahrt gemacht. Mit ihm besuchte Krusenstern noch einmal das Vorgebirge der guten Hoffnung und die Felseninsel St. Helena, die später eine so große geschichtliche Bedeutung erlangen sollte. In England angelangt, eilte er noch in demselben Jahr (1799) der Heimath zu, wo er bald darauf bei dem Seeministerium den ausführlichen, motivirten Plan zu einer Weltumsegelung einreichte, bei der Vieles und Großes beabsichtigt wurde.

Es galt nicht allein die russische Flagge zum ersten Mal um das Erdrund zu führen, und sie so als denen der andren berühmten Seemächte ebenbürtig geltend zu machen, was allein schon ein ruhmvolles Unternehmen gewesen wäre; viel mehr sollte hier geleistet und erreicht werden. Der Handel mit den schönen Pelzwerken der Nordwestküste von Amerika, der Aleutischen Inseln und Kurilen, seit 1798 ausschließlich von der neu gegründeten russisch-amerikanischen Compagnie geführt, war für Rußland bedeutend und wichtig geworden, bewegte sich aber in den

sehr unvortheilhaften Bahnen, in denen der Zufall und die Unkenntniß der ersten Unternehmer ihn geleitet hatte. Irkutsk war in Sibirien der Mittelpunkt der Handelsunternehmungen dieser Compagnie, Ochotk an einer höchst unwirthbaren Küste der einzige Hafen, vermöge dessen man mit Amerika und jener Inselwelt in Verbindung stand. In Ochotk wurden die nöthigen Schiffe gebaut, aber die Gegend bietet keine Hülfsmittel für ihre Ausrüstung. Alles was dazu erforderlich war, was zur Versorgung der Colonien gehörte, selbst das Brod, alles was an Ammunition, an Jagd- und Fanggeräth gebraucht wurde, so wie die Waaren, die den Eingebornen jener entfernten Länder überlassen werden sollten, wurde wenigstens von Irkutsk, zum großen Theil sogar von Europa aus, mit unendlicher Beschwerde und ganz unverhältnismäßigen Kosten, auf ungebahnten Wegen, durch rauhe Wüsteneien, die ungeheure Strecke zu Land nach Ochotk geschafft und von dort erst eingeschifft. Große, gewichtige Gegenstände, wie Anker und Ankertaue, die auf dem Rücken der Saum-Pferde fortgeschafft werden sollten, machten dabei die größte Beschwerde, es blieb kein Mittel als sie in Stücke zu zerschneiden und dann in Ochotk wieder zusammen zu setzen, was immer nur unvollkommen gelang, und die Schiffe, die sich in stürmischen Meeren auf so mangelhafte Anker verlassen sollten, oft der größten Gefahr aussetzte. Andre Borräthe gelangten kaum anders als verdorben an den Ort ihrer Bestimmung. Eben so wurden die Pelzwaaren der Nordwestküste zur See nicht weiter als nach Ochotk, von dort auf demselben beschwerlichen Wege über Jakutsk und Irkutsk zu Lande nach Kiachta, an der Gränze China's, oder nach Europa gebracht. — Krusenstern schlug nun vor, die Colonien fortan zu Schiffe, auf dem Wege um das Cap Horn, mit allem Nöthigen zu versehen; die Pelzwerke aber, besonders die in China kostbar geachteten See-Otterfelle, von der Nordwestküste ebenfalls zu Schiff nach Canton zu senden, von wo dann die Fahrzeuge der amerikani-

schen Compagnie mit einer Ladung Chinesischer Waaren um das Vorgebirge der guten Hoffnung nach Europa steuern konnten. So wurde es möglich allen Uebelständen abzuhelfen, die Colonien konnten gegen den Mangel sicher gestellt werden, der sie so oft traf; unendliche Betriebskosten wurden erspart, und der kümmerliche, mühselige Verkehr zwischen der Nordwestküste und Schokt konnte sich zu einem Welthandel entwickeln. Und nicht geringere Bedeutung als für den Handel hatte das Unternehmen für die russische Flotte. Nicht ein Mal nur und vorübergehend sollte Rußlands Flagge dem ganzen Erdrund gezeigt werden: — die Flotte sollte aus ihrem bisherigen engen Thätigkeits-Kreise in den größten möglichen geführt werden; aus der Ostsee auf den Ocean, mit dem sie vertraut werden, auf dem sie sich einheimisch fühlen sollte; nicht Eine Entdeckungsbereise nur wurde bezweckt — Weltumsegelungen mußten vielmehr, diesem Plan zu Folge, für die russische Flotte etwas Herkömmliches und Gewöhnliches werden, das sich wiederholte, so oft Provisionen nach den Colonieen zu senden waren. So waren, gleichsam mit einem Schlage, die Forderungen, welche fortan sowohl die Flotte als jeder einzelne Offizier an sich selbst zu stellen hatte, zum Heil des Ganzen unbeschreiblich gesteigert. Und daß die russische Flotte, wenn man sich so ausdrücken darf, berechtigt war, von diesem erweiterten Wirkungskreis Besitz zu nehmen, daß sie ihren Kräften vertrauen durfte und solchen Aufgaben gewachsen war, das war Krusenstern bereit durch die eigene That zu beweisen. Wie wichtig es war, die russische Flotte zu diesem Bewußtsein dessen, was sie vermochte, zu erwecken, übersieht man ganz, erst wenn man sich erinnert, daß die bedeutendsten Männer, die ältesten Seeleute, namentlich der bejahrte Admiral Chanikow, dessen Stimme viel galt, als es zur Ausführung kam, bis an das Ende dringend riefen, die zur weiten Seereise bestimmten Schiffe wenigstens durchaus mit englischen Seeleuten zu bemannen; mit russischen Matrosen werde das Unternehmen nimmermehr gelingen

Krusenstern dagegen hegte die Ueberzeugung, die er oft aussprach, daß die russischen Seeleute, in Beziehung auf Gelehrigkeit, Ausdauer und guten Willen, über nicht unter den englischen stehn.

Im Drang der damaligen Zeiten blieb übrigens Krusenstern's Plan mehrere Jahre über unbeachtet; erst der Kaiser Alexander erfaßte ihn mit dem lebhaftesten Interesse, als er durch den Kanzler Grafen Rumänzow und den Admiral Mordwinow, die den regsten Antheil daran nahmen, damit bekannt gemacht wurde. Unverzüglich schritt man nun zur Ausführung; dem Verfasser des Entwurfs sollte sie anvertraut werden. Krusenstern, seit einem Jahr vermählt, und in seinen neuen glücklichen Verhältnissen geneigt, sich in einen stilleren Wirkungskreis zurückzuziehn, wurde durch eine ganz unerwartete Aufforderung überrascht; aber solche Rücksichten, der Gedanke an die Entfagungen, die er sich selbst auferlegen mußte, konnten ihn nicht zurückhalten.

Am 26. Juli (7. August) 1803 gingen zwei Schiffe, die *Nadesbda* und *Newa*, von Krusenstern befehligt, von der Rhede von Cronstadt unter Segel. Die Expedition hatte nun bekanntlich noch die weitere, dem ursprünglichen Plan fremde, Bestimmung erhalten, einen russischen Gesandten nach Japan zu bringen, unnöthig aber wäre es den Gang der Reise hier im Einzelnen zu verfolgen — der Reisebericht ist in ganz Europa bekannt, und in Deutschland namentlich fast zu einem Volksbuch geworden, wenigstens mit besonderer Vorliebe aufgefaßt, in die Hände aller Stände gekommen. Wir dürfen nur daran erinnern, daß diese Weltumsegelung, auch ganz abgesehn von ihrer Wichtigkeit für Rußland, die Wissenschaft vielfach durch reiche Ergebnisse gefördert hat. Die Hydrographie der Südsee wurde mehrfach berichtigt, namentlich die Nicht-Existenz mancher vorgeblichen Insel früherer Karten erwiesen. Die genaue Aufnahme der Küsten von Japan, Jesso und Sachalin in einem weiten Umfang, so wie die

der nördlichen Kurilen, die Bestimmung der geographischen Länge von Nangasaki, die bis dahin unbekannt war, die linguistischen Sammlungen, die Schilderungen Japanischer Zustände, der Nufachiwer und Ainos, die Arbeiten der Gelehrten Störner, Langsdorf und Tilesius bilden zusammen ein Ganzes, auf das man stolz sein durfte. Dann ist es auch schon öfter anerkannt worden, daß wohl nie ein Befehlshaber seiner Mannschaft eine größere und wohlwollendere Sorgfalt gewidmet hat, und daß die treue Sorge Krusenstern's durch den schönsten Erfolg belohnt wurde. Außer dem schwindfüchtigen Koch des Gesandten fehlte, als die *Nadesbda* nach drei Jahren wieder auf der Rhede von Cronstadt ankerte, niemand von allen, die das heimische Ufer auf ihr verlassen hatten. Auch darf hier wohl noch erwähnt werden, daß während der ganzen Reise nur ein einziges Mal die Anwendung einer Disciplinar-Strafe nöthig geworden war, und zwar in den ersten Tagen als sich noch nicht alles eingelebt hatte in den Geist, der hier fortan herrschen sollte. Daß die Bewohner jener kaum bekannten Länder, die sogenannten Wilden, mit größerer Schonung behandelt wurden, als sie von manchen anderen Seefahrern erfahren haben, war eine natürliche Folge der humanen Gesinnung Krusenstern's.

Wie der Kaiser Alexander alle Theilnehmer an der Reise, Offiziere, Gelehrte und Seeleute durch Orden, Beförderungen und Pensionen reichlich belohnte; daß er eine Denkmünze auf die erste Weltumsegelung der russischen Marine schlagen ließ, ist bekannt.

Wie schon im Allgemeinen, und mehr noch ihrer besondern Anlage gemäß zu erwarten stand, war diese Reise reich an mittelbaren wie an unmittelbaren Folgen. Krusenstern's Berichte veranlaßten wesentliche Verbesserungen in der Verwaltung von Kamtschatka; neue wissenschaftliche Expeditionen wurden nun häufiger ausgerüstet, und ausgezeichnete Seefahrer in langer Reihe haben sich und der russischen Flagge Ehre erworben. Besonders aber war in

einer Hauptbeziehung der Zweck der Reise vollkommen erreicht. Die russischen Besitzungen im Nordwesten von Amerika und Nordosten von Asien haben durch die seit dieser Fahrt nicht mehr unterbrochene See-Verbindung mit der Hauptstadt unendlich gewonnen; sie werden regelmäßig auf dem Wege um das Cap. Horn mit allem Bedarf versorgt, und dies weite Feld der Thätigkeit und Übung ist der russischen Flotte als ein Herkömmliches verblieben.

Krusenstern selbst, zum Capitain 2. Ranges befördert, gewann bald die nöthige Muße, um auf dem Lande in Esthland die Beschreibung seiner Reise auszuarbeiten. Sie erschien in deutscher Sprache in St. Petersburg in den Jahren 1810—1812, in russischer eben dort 1809—1813 und bald ward sie in fast alle europäischen Sprachen übersetzt, ein Umstand, in dem sich wohl am entschiedensten ausspricht, wie allgemeine Anerkennung das Werk gefunden hatte. In das Englische wurde es (1813) von Hoppner übersetzt; in das Französische von Cyriès (1821); etwas früher schon in das Holländische (1811—1815), dann in das Schwedische, in das Dänische und in das Italienische, in der bekannten Mailänder Sammlung von Reisebeschreibungen; — der Berliner Ausgabe des deutschen Textes, einer Bearbeitung für die Jugend, und vieler Auszüge nicht zu gedenken.

Im Jahre 1811 zum Klassen-Inspector im See-Cadetten-Corps ernannt, blieb Krusenstern vielfach, wie für den Dienst so für die Wissenschaft thätig. Sein Einfluß war es großen Theils, der den Kanzler Grafen Rumänzow bestimmte, auf eigene Kosten eine wissenschaftliche Expedition auszurüsten, deren Führung dem damaligen Lieutenant v. Rozebue anvertraut wurde. Krusenstern selbst, der auch den Plan zur Reise und die dem Befehlshaber gegebene Instruction entwarf, begab sich im Frühling 1814 auf ein Jahr nach England, um dort die nöthigen astronomischen und anderen Instrumente unter seinen Augen anfertigen zu lassen, wie er denn auch unterwegs in Finn-

land ein Schiff bestellt hatte. Außerdem benutzte er seinen Aufenthalt in England, um von neuem die bedeutendsten Seeplätze dieses Reichs, Portsmouth, Plymouth, Woolwich und Chatham nach einander zu besuchen, und dort alle Fortschritte des englischen Seewesens im Interesse der russischen Flotte zu beobachten. Zurückgekehrt nach Reval und St. Petersburg leitete er noch, unter den Augen des Kanzlers Rumänzow, die Ausrüstung des *Nurick's*, der gegen das Ende des Sommers seine Reise nach der Behringsstraße antrat, dann aber sah er sich durch den schwankenden Zustand seiner Gesundheit genöthigt, auf den activen Dienst für mehrere Jahre Verzicht zu leisten. Der Kaiser Alexander, der einen solchen Offizier nicht ganz aus der Flotte scheiden sehen wollte, gewährte ihm einen unbestimmten Urlaub auf mehrere Jahre.

Die Muse, die Krusenstern so gewann, verwendete sein thätiger Geist im Dienst der Wissenschaft, auf dem Lande, wo er nun lebte, beschäftigt eine umfassende Aufgabe zu lösen, die er sich selbst gestellt hatte. Wir verdanken dieser Zeit das zweite Hauptwerk Krusenstern's, den für Schiffahrt und Erdkunde in gleichem Grade wichtigen, von umfangreichen hydrographischen Memoiren begleiteten Atlas der Südsee. Ueber den Werth dieses bedeutenden Werks haben der Gebrauch und das anerkennende Urtheil der Sachverständigen längst entschieden, die Schwierigkeit des Unternehmens aber sich zu vergegenwärtigen, muß man einen Blick auf die Materialien werfen, die vorlagen, und sich Rechenschaft davon geben, wie Mangel und Ueberfluß an Nachrichten in entgegengesetztem Sinn, aber in gleichem Maße, jeden Schritt erschwerten. So vielfach auch der transatlantische Ocean durchkreuzt worden ist, seitdem Anson's Reise um die Welt — und mehr noch das gesteigerte, regere wissenschaftliche Leben der neueren Zeit, im Geist der europäischen Menschheit, auch das Verlangen alle Zonen unsres Planeten zu durchforschen — den Entdeckungstrieb von neuem angefacht hatten — gab es doch damals, vor

einem Viertel-Jahrhundert — ja, giebt es auch wohl jetzt noch, neben ganz ununtersuchten Regionen, Theile jener weiten Meeresfläche, über welche nur die Nachrichten älterer Seefahrer vorliegen. Diese Nachrichten sind natürlich ungenügend und besonders ungenau in Beziehung auf die geographischen Lagen, die in jenen frühern Zeiten bekanntlich nur sehr unvollkommen bestimmt werden konnten. Von andren Theilen jenes Ocean's konnten vielfache Nachrichten, die sich durchkreuzten und widersprachen, leicht ein sehr verwirrtes Bild geben. In vielen Fällen konnte es zweifelhaft scheinen, ob diese und jene Insel, welche neuere Seefahrer besucht, deren Lage sie bestimmt haben, mit Eilanden, welche die berühmten Reisenden der frühern Jahrhunderte in denselben Meeren, aber angeblich unter etwas verschiedener Polhöhe und Länge, gesehen hatten, identisch sind oder nicht. — Vielfache Verwirrung hatten außerdem die Befehlshaber mangelhafter ausgerüsteter Schiffe, namentlich Rauffahrer veranlaßt, indem sie sich nur allzu leicht schmeichelten, neue Entdeckungen gemacht zu haben, wenn sie bloß für irgend ein schon bekanntes, aber von ihnen nicht erkanntes, Eiland eine falsche Länge und Breite berechneten. Viele Hydrographen machten es sich zur Pflicht, alle solche angeblichen Entdeckungen in ihre Karten aufzunehmen, um diese, ihrer Ansicht nach, reich auszustatten, — und so wimmelten viele, zum Theil sehr berühmte, Karten jenes Oceans von hunderten, ja tausenden von Inselchen und Klippen, die in der Wirklichkeit gar nicht existiren. Diese Andeutungen mögen genügen, um daran zu erinnern, wie hier der emsigste, gewissenhafteste Sammler-Fleiß durch die besonnenste Kritik unterstützt werden mußte, und wer die Memoiren, durch welche Krusenstern die einzelnen Theile seiner Karte rechtfertigt, nur einigermaßen aufmerksam durchgeht, wird hier beides bewährt finden. Außerdem wurde hier manches Neue zum ersten Mal bekannt, denn Krusenstern benutzte mit Umsicht die handschriftlichen Schätze der Admiralität, und brachte so viele und zum Theil sehr

mühsame und genaue Arbeiten der russischen Marine an das Licht, die sonst gar nicht bekannt geworden wären. Natürlich konnte ein solches Werk eigentlich nie als abgeschlossen betrachtet werden, am wenigsten zu einer Zeit, während der die Flotten aller bedeutenden Seemächte ihre friedliche Thätigkeit in so reichem Maaß und mit so vielem Erfolg der Durchforschung der fernsten Meere zuwendeten. Auch war Krusenstern bis in die letzten Monate seines Daseins, so vielfach seine Thätigkeit auch sonst in Anspruch genommen sein mochte, unablässig bemüht, seine Karten zu vervollständigen und zu berichtigen. Die Ergebnisse seiner Expedition nach der Südsee entgingen seiner Aufmerksamkeit, und man darf hinzusetzen, daß sein wohlverdorbener Ruhm diese fortgesetzte Arbeit erleichterte. Die Befehlshaber mancher, mit der Aufnahme entfernter Küsten beauftragten Expeditionen beeilten sich, ihm die Ergebnisse ihrer Untersuchungen mitzutheilen, noch ehe sie durch den Druck allgemein bekannt wurden, und Offiziere, besonders der englischen Flotte, die irgend welche Aufträge in die Südsee führten, machten es sich ebenfalls oft zur Pflicht, ihn von den genauern Aufnahmen einzelner Küsten-Striche und Inseln in Kenntniß zu setzen, die sie nebenher Gelegenheit gefunden hatten zu machen.

So hatte Krusenstern, als er die mittlern Jahre erreichte, bereits im thätigen Seedienste und im Dienste der Wissenschaft das Ehrenwertheste geleistet; nun sollte sich ihm noch eine dritte Laufbahn eröffnen, in der er wohlthätig in der Gegenwart, in fruchtbarer Weise für die Zukunft wirken konnte. Schon während der Jahre, die er auf dem Lande verlebte, war er öfter nach Petersburg gefordert worden, um an den Sitzungen mehrerer Commissionen Antheil zu nehmen, und über manche vorgeschlagenen Aenderungen und Verbesserungen im Seewesen, wie über beabsichtigte wissenschaftliche Expeditionen, seine Meinung abzugeben. Seit 1822 war er wieder ganz in der Hauptstadt einheimisch, und thätig als Mitglied des gelehrten Comités

des See-Ministeriums, des Admiralitäts-Conseils, der Ober-Schul-Direction und des Comités für die Organisation der Civil-Schul-Anstalten. Hier traf ihn 1826, wenige Monate nachdem Seine Majestät der jetzt regierende Kaiser Nicolaus I. den Thron bestiegen hatte, die Ernennung zum Director des See-CadettenCorps, und von diesem Augenblick bis gegen Ende des Jahrs 1842, fast siebzehn volle Jahre, leitete Krusenstern diese Erziehungsanstalt, aus welcher mit wenigen Ausnahmen alle Offiziere der russischen Flotte hervorgehn. Ein wichtiges Amt, dessen gewissenhafte Führung auf die Zukunft der russischen Seemacht einen unberechenbaren Einfluß übt; treue, einfache Pflicht-Erfüllung, die sich darauf beschränkt, das Bestehende in seinem geregelten Gang zu erhalten, wäre hier schon ehrenvoll, und verdienstlich: — Krusenstern aber hätte geglaubt seiner Pflicht nicht zu genügen, wenn es ihm nicht gelang, das Corps auf eine höhere Stufe zu erheben, und Forderungen zu entsprechen, die er selbst steigerte. Die sittliche wie intellectuelle Bildung der Zöglinge, und das Wohlsein der Untergebenen lagen ihm auf gleiche Weise am Herzen.

Nicht allein die Studien der Cadetten wurden besser geregelt, und gleich der Pünktlichkeit der Professoren in Erfüllung ihrer Pflichten, einer strengen Controlle unterworfen, wie sie bisher in dieser Anstalt nicht geübt wurde: — auf Krusensterns Vorschlag genehmigte Seine Majestät der Kaiser noch außerdem die Bildung einer Offiziers-Classe, in welche die Fähigsten unter den Cadetten, nach vollendetem gewöhnlichen Cursus, nach ihrer Beförderung zum Mitschipman, aufgenommen werden konnten, um während dreier Jahre den Sommer practischen Uebungen zur See, den Winter dem Studium der höhern Mathematik, eines umfassenderen Cursus der See-Tactik, der Astronomie, Physik, und überhaupt aller das Seewesen berührenden Wissenschaften zu widmen. Diesenigen Zöglinge, die den gestellten Forderungen entsprechen, treten alsdann als Schiffs-lieutenants in den activen Dienst.

Zu dem Personal des See-Cadetten-Corps gehören, außer den Offizieren, Prof. u. Zöglingen, auch mehrere Hundert Matrosen — der Mehrzahl nach verheirathete, die bisher mit ihren zahlreichen Familien, mit Frauen u. Kindern, im Kellergeschoß des Hauptgebäudes nicht eben bequem untergebracht waren. In einer weisen Sparsamkeit fand Krusenstern die Mittel, mehrere ansehnliche Häuser in der Nähe des See-Cadetten-Corps für dieses anzukaufen, umzubauen, und zu geräumigen gesunden Wohnungen einzurichten, in denen besonders mit mehr als gewöhnlicher Sorgfalt für Trockenheit, eine gleichmäßige Temperatur und genügende Ventilation gesorgt war. Hierher wurden die meisten der verheiratheten Matrosen versetzt. Eben so hatte es bisher im Cadetten-Corps wohl ein Lazareth für die erkrankenden Zöglinge gegeben, an einer ähnlichen Anstalt für das dienende Personal aber hatte es gefehlt. Die Kranken mußten in die großen Militär-Hospitäler der Stadt abgegeben werden. Die Folge war, daß die Matrosen sehr häufig selbst gefährliche Uebel zu verheimlichen bemüht waren, um sich nicht von Frau und Kindern getrennt zu sehn, und auch wohl weil sie jene ihnen fremden Anstalten, wo sie unter der Obhut ihnen unbekannter Obern sehn sollten, mit dem Mißtrauen betrachteten, das man so oft an Individuen der untern Stände wahrnimmt. Sie konnten in Folge dessen in manchem bedenklichen Fall erst dann in das Hospital gesendet werden, wenn ihr Zustand bereits ein verzweifelter geworden war, und natürlich kehrten verhältnißmäßig viele nicht zurück zu den Ihrigen. Jetzt wurde ein neuer Anbau zum Lazareth für die Matrosen eingerichtet, und das glückliche Ergebniß so vieler, das Wohl der Untergebenen bezweckenden Veränderungen war, daß die Sterblichkeit unter ihnen sich in einem fast überraschenden Verhältniß verminderte. Wir dürfen hier wohl auch noch erwähnen, daß Krusenstern überdas im Cadetten-Corps selbst eine Elementar-Schule für die Kinder der Matrosen einzurichten wußte, und daß sowohl die Begründungs- als die Erhaltungs-Kosten aller neuen Anstalten,

so wie sämmtlicher Neubauten lediglich aus Ersparnissen bestritten wurden. Die gewöhnlichen, für die Erhaltung des Corps bestimmten Summen genügten, ohne daß je ein besonderer Zuschuß nöthig geworden wäre.

Doch es wäre vergebens, Krusenstern's Verwaltung in allen Einzelheiten schildern zu wollen; am wenigsten könnte das in einer kurzen Uebersicht geschehen. Größere Reformen, wie die erwähnten, lassen sich, selbst in der Kürze andeuten: die stille, geräuschlose, nie ruhende Thätigkeit jedes Tages dagegen, in ihrer dauernd segensreichen Wirksamkeit, der Einfluß, den eine würdevolle und durchaus edle Persönlichkeit auf die Zöglinge und auf die ganze Umgebung üben mußten, das sind wichtige, folgenreiche Elemente seines Wirkens, die sich jeder Analyse entziehen und im Einzelnen nicht nachweisen lassen. Was Krusenstern als Befehlshaber seinen Untergebenen war, das sprach sich am deutlichsten in der Feier seines fünfzigjährigen Dienst-Jubiläum's aus, welche ursprünglich von den Offizieren des Cadetten-Corps veranstaltet wurde, und an der ein großer Theil der Flotte, die Akademie der Wissenschaften, die Russisch-Amerikanische Compagnie und mancher ausgezeichnete Freund sich beeiferten Antheil zu nehmen, die Seine Majestät der Kaiser selbst auszeichnete. Wir übergahn hier das Nähere dieser Feier. Die Tagblätter haben zu seiner Zeit Auskunft darüber gegeben, sie wurde in ganz Europa bekannt, ja es war erfreulich zu sehn, wie besonders in Deutschland die Theilnahme, die der fleckenlose Ruhm eines edlen Greises jedem Wohlgesinnten einflößte, der Beschreibung jenes Festes selbst in Volksbücher und Volks-Kalender Eingang verschaffte. Nur an einen Zug, der ergreifend auf die Anwesenden und selbst in die Ferne wirkte, sei es vergönnt hier noch einmal zu erinnern. Er ist bezeichnend. Mehrere Wochen früher, als kaum die ersten Berathungen über das Fest stattfanden, langte, von niemanden erwartet, aus weiter Ferne, aus dem Innern von Rußland, ein ehemaliger Matrose der *Nadeshda*, *Klim Grigorieff*, jetzt ein Greis mit weißen

Haaren, in Petersburg an. Er hatte die weite Reise im tiefen Winter, meist zu Fuß gemacht, nur, wie er auf Befragen erklärte, weil er nicht sterben könne, ohne seinen Capitain noch einmal gesehen zu haben. Die Ordner des Festes hielten diesen alten Seemann heimlich zurück. Man wußte, daß ein anderer jener Matrosen, Taras Gledianoff, der mit seltner Treue sein ganzes Leben dem Dienst Krusensterns gewidmet hatte, jetzt im pachtfreien Besiz eines kleinen Vorwerks bei seinem ehemaligen Befehlshaber auf dem Lande lebe; dieser wurde nun nach Petersburg entboten, und als die Kunde von der bevorstehenden Feier sich verbreitete, stellte sich noch ein dritter greiser Veteran aus den Tagen der Nadesjda. Diese drei begrüßten den Jubel-Greis im Festsaal, und neigten vor ihm das schneeweisse Haupt, und die Flagge, die sie einst um die Welt geführt hatte. Es ist gewiß charakteristisch, daß von allen Auszeichnungen, die dem Admiral Krusenstern je zu Theil wurden, sicher keine ihn mehr erfreut hat, als dieß gewichtige Zeugniß, das ehemalige Un'ergebene ihm so durch die einfachste That gaben. Noch während seiner letzten Krankheit, kurze Zeit vor seinem Ende, sprach er den Wunsch aus: wenn je einige Zeilen seinem Andenken gewidmet würden, möge Klim Grigorieff nicht vergessen werden.

Auch im Interesse der Wissenschaft rastlos thätig, durfte Krusenstern während der Jahre des herannahenden Alters fast jeden durch Geist und Character ausgezeichneten Mann in Petersburg, unter Fremden und Einheimischen, seinen Freund nennen. So lag etwas wahrhaft Rührendes in der innigen Zuneigung, mit der Maximilian Klinger, dieser strenge, catonisch gesinnte, oft gegen das Leben und die Welt herb abgeschlossene Mann, an Krusenstern hing; sonst nennen wir keine Namen, selbst die berühmtesten nicht; es wäre ungerrecht nur der Verstorbenen zu erwähnen — und die Ueberlebenden möchten wir nicht unmittelbar an ihren Verlust erinnern. Welche Achtung sein anspruchloses Sein und Wirken dem Fremden

einstößte, der ihn vorübergehend sah, darüber haben Selbstbiographien und Reiseberichte ehrenwerther und bedeutender Männer dem ganzen gebildeten Europa genügende Kunde gegeben.

Krusenstern war nun in regelmäßiger Weise, in seiner Reihe nach der Anciennität zum Contre-Admiral, Vice-Admiral und wirklichen Admiral emporgestiegen; er war in hergebrachter Folge mit den Orden des russischen Reichs, bis zum Alexander Newsky-Orden, dessen diamantne Insignien er am Tage seines Jubiläums erhielt, geschmückt worden; die Akademie der Wissenschaften zu St. Petersburg hatte ihn zum Ehrenmitglied ernannt, die Universität Dorpat zum Doctor honorarius der Philosophie, das Institut de France zum Correspondenten, die Royal Society zu London, die königl. Societät der Wissenschaften zu Göttingen, und mehrere andre gelehrte Gesellschaften des In- u. Auslandes zu ihrem Mitglied. Auch unter die Ritter des preussischen Verdienst-Ordens war er aufgenommen worden. Die vergehenden Jahre hatten ihn mit der Würde des Greises umkleidet.

Erst im Jahre 1842 begann Krusenstern das Bedürfnis verhältnismäßiger Ruhe zu fühlen und bat, ihn der Leitung des See-Cadetten-Corps zu entheben. Se. Majestät der Kaiser gewährte die Bitte, vermöge eines huldvollen Rescripts, indem Er zugleich dem hochverdienten Admiral die ehrenvollste Stellung unmittelbar bei Seiner Person anwies. Aber nur wenige Jahre noch war es dem edlen Greise vergönnt in diesen neuen Verhältnissen zu leben; er sank nach langen Leiden den 1/2ten August 1846 in die Gruft. Treffend hat die Pietät der Seinigen sein eigenstes Wesen ausgesprochen, indem sie auf sein Grab schrieb: „Selig sind die reines Herzens sind, denn sie werden Gott schauen“ —

---

Als Anhang möge hier ein Verzeichniß der durch den Druck bekannt gewordenen Schriften Krusensterns fol-

gen. \*) Der Beschreibung seiner Reise um die Welt, mit dem Atlas von 104 Blättern, haben wir bereits erwähnt, so wie der Karte der Südsee, deren genaueren Titel wir jedoch hier an seiner Stelle einrücken; mit diesen sind zu nennen:

Wörterammlung aus den Sprachen einiger Völker des östlichen Asiens und der Nordwestküste von Amerika. St. Petersburg 1813. 4.

Mémoire sur une carte du détroit de la Sonde et de la rade de Batavia. St. Pétersbourg. 1813. 4.

Nachfertigung des Lord Cochrane. Berlin 1817. 8.

Beiträge zur Hydrographie der größeren Oceane, als Erläuterungen zu einer Karte des ganzen Erdkreises nach Mercator's Projection. Leipzig 1819. 4. Mit einer großen Karte.

Atlas de l'Océan pacifique. Publié par ordre de Sa Maj. Imp. T. I. — II. 1824. — 27. Gr. Fol. (34 Bl.) Auch russisch unter dem Titel: Атласъ южнаго моря Спб. 1823—26.

Récueil de Mémoires hydrographiques, pour servir d'analyse et d'explication à l'Atlas de l'Océan Pacifique. T. I. et II. St. Pétersbourg 1824—27. 4. Russisch: Собрание сочинений, служащихъ разборомъ и изъясненіемъ атласа южнаго моря. Спб. 1823—26. 4.

Suppléments au Récueil de mémoires hydrographiques, publiés en 1826 et 1827 pour servir d'analyse et d'explication à l'Atlas de Océan Pacifique. St. Pétersbourg 1835. 4. Russisch: Дополненіе къ изданнымъ въ 1826 и 1827 годахъ объясненіямъ основаній послужившихъ для составленія атласа южнаго моря. Спб. 1835. 4.

An diese größeren, selbstständigen Werke schließen sich in großer Menge einzelne Abhandlungen, die in Zeitschriften,

\*) Aus einem Aufsatze des Academikers v. Bär entlehnt.

Sammlungen ic. erschienen. So befindet sich in Otto v. Kogebue's Reise in die Südsee eine ausführliche Uebersicht der Polarreisen zur Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt aus dem atlantischen Ocean in das Südmeer;

ferner eine

Analyse der auf dem Kurick im großen Ocean entdeckten Inseln, und die Einleitung zu dem ganzen Werk.

In den Mémoires de l'Acad. des Sc. de St. Petersbourg Vol. II.:

Observations et Réflexions sur les marées dans le port de Nangasaki.

Im Bulletin de l'Acad. des Sciences de St Petersburg:

Mehrere kritische Würdigungen angeblich neuer Entdeckungen in der Südsee.

In Storch's Zeitschrift: Rußland unter Alexander dem Ersten:

Briefauszüge. Auch über die Handelsverbindungen der russischen Colonien.

In den naturwissenschaftlichen Mittheilungen aus Dorpat: Beobachtungen über die Wirkung des Eisens auf die Magnet-Nadel.

In Gilberts Annalen der Physik:

Nutzen des Verkohlens der Wassertonnen auf Seereisen. Der Hasenbau in Plymouth.

In den Memoiren der Admiralität (Записки изд. Госуд. Адмиралтейскимъ Департаментомъ):

Ueber die eigene Reise auf der Fregatte Dife au. Ueber Golownin's Reise. Ueber Maldonado's und Mallespina's Reisen. Ueber die Karolinen.

In den allgemeinen geographischen Ephemeriden:

Ueber das Dasein von Davis's Land.

Ueber Maldonado's vorgebliche Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt 1588.

Verschiedene Briefauszüge.

In Berghaus Hertha u. dessen Annalen der Völker und Länderkunde:

Mehrere Berichte über neue russische Reisen. Kritiken neuer Entdeckungen in der Südsee.

In Oidekop's St. Petersburgischer Zeitschrift:

Ueber Grönland und die neuern Versuche die Nordwestpassage zu finden.

Instruction für den Lieutenant v. Kozebue.

In den Memoiren des gelehrten Comité's des Sec-Ministeriums (Записки ученаго комитета морскаго министерства):

Eine Abhandlung über die Erhaltung der Gesundheit der Seeleute auf den Schiffen.

Eine ältere Abhandlung über Tasman's Entdeckungen ist ebenfalls in einer Zeitschrift erschienen, die wir jedoch im Augenblick nicht näher nachzuweisen wissen, und überhaupt kann noch manches Einzelne unserer Aufmerksamkeit entgangen sein.

