



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Rednas, M.: Riga in Friedenszeiten

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Riga in Friedenszeiten

Eine Planderei von M. Rednas



auf den Pfaden der Hanse durchfurchte die Alexandra das Ostmeer. Der Stadt strebte sie zu, deren Wurzeln aus der Pionierarbeit deutscher Kaufleute in der zweiten Hälfte des zwölften Jahrhunderts hervorgewachsen sind, deren Christentum und Kultur auf durchaus norddeutscher Grundlage ruhen: Riga, der glänzenden Metropole des russischen Ostseehandels. Von ihren Fahrten in die westlichen Kulturländer zurückkehrende Balten waren an Bord, ein statiliches, frohes Geschlecht; scharf hebt es sich ab von den ursprünglich eingeseffenen oder später eingedrungenen Liven, Letten, Esten, Russen. Eine 10000 bis 12000 Mann starke Gruppe im Deutschen Verein für Livland, wollen sie Hüter des Deutschtums gegenüber dem mächtig andringenden Slaventum sein; von der Einwohnerschaft Rigas machen sie etwas weniger als die Hälfte aus, bilden aber den qualitativ am höchsten zu wertenden Teil, im Geistes- und Wirtschaftsleben das eigentlich vorwärts treibende Element. Ein leiblich und geistig sympathisches Geschlecht, diese blonden hochgewachsenen Balten, das sich nun heimisch fühlt in diesem von der Natur nicht gerade bevorzugten Uferland an der unteren Düna. Mit soviel Stolz und Freude sprachen sie von ihrer Heimatstadt, daß die fremden Reisenden voller Spannung dem Ziel entgegensehen.

Dünamünde — der Dampfer stoppt. Der russische Lotse wird an Bord genommen. Einen Augenblick fesselt der große, starke Mann, der in seiner Leinwandjacke neben den deutschen Kapitän tritt, die allgemeine Aufmerksamkeit; aber da er nichts sagt und nur zuweilen sein Glas phlegmatisch auf irgend etwas in der Ferne richtet, so wendet sich das Interesse bald all den verwickelten Maßnahmen zu, die notwendig sind, um einem Auslandsdampfer das Einlaufen in einen russischen Hafen zu ermöglichen, zum Beispiel der Zoll- und Passrevision. Ein gerade einfahrendes russisches Torpedoboot, die Befestigungen von Dünamünde werden neugierig angeschaut, und endlich dampfen wir weiter. Bald tritt Riga in unseren Horizont, und es wird uns von Minute zu Minute klarer, daß wir uns einer Stadt der Arbeit nähern. Flöße werden von den zünftigen Anternecken sorgfältig stromab geleitet; an senkrechter Granitmauer veranfert liegen in langer Reihe russische, finnische, skandinavische, hanfische Dampfer, ladend und löschend: Kohlen, Bretter, Eisenbahnschwellen, landwirtschaftliche Maschinen, Mühlsteine. Weiter stromauf kommen die herrlichen Türme Rigas in Sicht, in noch größerer Entfernung strebt eine Speicherstadt aus roten Backsteinbauten empor; Sägemühlen, ein Elevator sind in Tätigkeit; kurz: das Fauchen, Stampfen, Dröhnen der unendlich vielseitigen Arbeit einer gewaltigen Handelsstadt berührt den Hamburger wie ein Gruß aus der Heimat. Endlich wird die Alexandra am Kai vertäut. Jeder ergreift sein Handgepäck und wartet mit kaum gemäßigter Ungeduld, bis der diensttuende Beamte seinen Namen aufruft. Nun darf nach Empfangnahme des Passes aus seinen Händen der

primitive Landungssteg überschritten werden. Die Reisenden setzten — es war im Sommer 1912 — ihr Gepäck einfach unter freiem Himmel auf Gottes Erdboden nieder inmitten großer Haufen Zollgüter, während die noch Einholen der für das Betreten der Zollstation nötigen behördlichen Erlaubnis zahlreich herbeigeeilten Rigenser durch einen ausgerauten ruppigen Strich noch von den Umarmungen der Ihrigen getrennt waren. Die Zollabfertigung erfolgte rasch, ohne Schikane und ohne Erörterungen, da diese Beamten nur russisch und die meisten der Angekommenen diese Sprache gar nicht verstanden. Bald sah man nun in einer der kleinen, leichtgebauten Droschken mit dem für das Einsteigen während der Fahrt berechneten bequemen niedrigen Trittbrett, gab dem „Iswochtschik“ oder „Fuhrmann“ das Ziel an, und fort sauste das unansehnliche Pferdchen in einem bei uns bei Droschkengäulen nicht üblichen Tempo. So sind wir bald in der vornehmen Petersburger Vorstadt, dem Wohnbezirk meiner Gasifreunde. Er zeigt weder im Hausbau noch in der Straßenanlage erhebliche Abweichungen von dem Vorstadtbilde einer deutschen Großstadt. Die niedergelegten Wälle sind hier wie in anderen alten Städten in schöne, gut gehaltene Anlagen mit Springbrunnen, schattigen Spazierwegen und Ruheplätzen verwandelt. Die umkreisenden Straßen, die breiten, sauberen Boulevards zeigen hohe, vornehme Wohn- und Geschäftshäuser, Hotels, glänzende Läden, öffentliche Gebäude. Aber trotzdem kann nicht die Meinung entstehen, daß wir uns in einer rein deutschen Stadt aufhalten. Da fallen zunächst die mindestens zweisprachigen Firmenschilder, die dreisprachigen Straßenbezeichnungen an den Ecken auf. Unter dem russischen uliza steht Straße, darunter wieder lettisch eela, das erinnert daran, daß in dieser Stadt drei Stämme unverschmolzen nebeneinander wohnen, ganz abgesehen von den einen starken Prozentsatz ausmachenden Juden. Vor allem jedoch zeigte das Straßenleben manche fremdartige Erscheinung. Die Rigaer Bürgerfrau, die zum Dünamarkt, die Kontoristin, die an ihre Arbeitsstätte eilt, erinnern in ihrer Kleidung an die deutsche Landstadt, die wir gern für rückständig erklären. Bei den Arbeiterfrauen tritt häufig die breite Physiognomie finnischen Zuschnitts unschön aus den geschmacklosen dreieckigen Kopftüchern hervor. Viele Männer tragen ihre Weste über einem bunten Hemde und die Hosen in gutstehenden Schafstiefeln, so auch der schmuck uniformierte Schuhmann oder Gorodowoi. Leder ist billig in Rußland und die Schuhwarenherstellung daher in Blüte. Gut steht dem jungen, schlanken Schüler der ihm als Tracht vorgeschriebene Kittel mit dem Ledergurt darüber. Sehr auffallend sind uns Männer, deren Haar unter kleinen Hüten lang herunterfließt und deren weitärmelige Gewänder frauenhaft bis zur Erde reichen. Das sind Popen, Diener jenes uns so fremdartig anmutenden, griechisch-orthodoxen Glaubens, dem die gewaltige Kathedrale auf der Esplanade mit ihren fünf goldgerippten Kuppeln ebenso wie die zierliche farbenfrohe Troitzky-Kirche in der Mitauer Vorstadt geweiht sind. Auch der armenische Teppichhändler erregt unsere Neugier, der, die Ware offen über die Schulter geschlagen, damit hausieren geht; nicht minder jener Herrschaftskutscher mit dem niedrigen Zylinderhut, der die schön angeschirrten Rosse seines reichen Herrn zügelt. Sein Gesicht ist schmal, fast mager, im übrigen gleicht er aber dem sattsam bekannten Abte, von dem Bürger singt: „Vier Männer umspannten den Schmerbauch ihm nicht“. Von dem durch eine dicke Schnur vorgetäuschten Taillenschluß — in Wahrheit hat dieser Mann ja keine Taille — wallt sein Rock in unförmlicher Weite nieder und verleih ihm das uns befremdende Aussehen. Wie erklärt es sich? Man erzählt uns, daß der Kutscher eines vornehmen russischen Hauses auf jeden Fall Fettleibigkeit zeigen, und sie sich also, wenn es not tut, durch Wattierung

verschaffen muß, weil man daraus auf die Wohlhabenheit seines Brotherrn schließen soll.

Zimmerhin jedoch mögen diese fremdartigen Züge, nur leicht eingetragen ins Stadtbild von Neu-Riga, dem unaufmerksamen Reisenden entgehen. Darum, wer die Eigenart Rigas kennen lernen will, muß sich in die Altstadt begeben, in jenen von eng zusammengeschobenen Gassen und Gäßchen ausgefüllten Halbkreis, der sich im Süden an die Düna legt. Hier fühlt er den kräftigen Herzschlag, durch den der mächtig angestaute Strom des Verkehrs schnell in die äußeren Stadtgebiete und die freie Landschaft abfließt. Um uns jedoch zunächst nur des anmutvollen Stadtbildes zu erfreuen und zwar von der romantisch-historischen Seite, wollen wir einmal ganz absehen von diesem Verkehr und annehmen, wir wanderten in einer frühen Morgen- oder späten Nachstunde bei Mondenschein allein durch die stille Stadt. Wohl hat ihr schnelles Wachstum, das hastende, beständig praktischen Bedürfnissen Rechnung tragende Leben der Neuzeit viel malerisches aus den glanzvollen Tagen der Hanse hinweggeegt; aber noch überragen die schönen Türme der ehrwürdigen Kirchen das Häusermeer; noch träumt das Mittelalter in manchem stillen Winkel, der sich an sie schmiegt, noch gibt es manches hochgegiebelte alte Haus mit wundervollem Zierat an Erkern, Giebeln und Portalen, kurz, Schönes in Hülle und Fülle. Hier sammeln sich schmale, leicht gekrümmte, oft sehr kurze Straßen auf kleinem Raume wie in einem Brennpunkt. Dort treten Seitengäßchen kullissenartig von rechts und links in das Hauptsträßlein ein, ein malerischer Anblick. Manchmal, wie an der Scheunenstraße, steht ein großes altes Haus, vielleicht mit auffallendem Giebel, gleichsam als verllorener Posten einer Zeit, die sich zurückgezogen hat, zwischen zwei Straßenzügen ganz vereinsamt und macht hinter sich ein Verbindungsgäßchen zwischen den seitlich vorbeilaufenden Straßen nötig. Oft zeigt sich überraschend am Ende eines Gäßchens in bezaubernder Silhouette der Domturm oder der von St. Peter, oder überdeckt der schöne Giebel der Großen Gilde. Wahrlich, wer sich in stiller Stunde in den Reiz dieses Stadtbildes versenkt, dem wird es klar, daß deutscher Geist hier seinem mittelalterlichen Schönheitsideal kraftvollen Ausdruck verliehen hat. Auch aus den ehrwürdigsten Bauten dieser Zeit: dem Dom, St. Peter, St. Johann, St. Jakobus, spricht deutscher Geist zu uns; kein Wunder, da Riga, als Mitglied der Hanse in lebhafter Fühlung mit den übrigen Hansestädten, dort, namentlich im weiten Bezirk der Ostseeküste, seine Ideale für den Kirchenbau in herrlichen Werken der nordischen Backsteingotik fand und sich Baumeister aus diesen Gebieten verschreiben konnte. So stoßen wir in der Baugeschichte der alten Stadtkirchen wohl auf deutsche Namen: Rostocker, Lübecker, ein Straßburger Meister werden unter anderen genannt. Wer die Dome zu Braunschweig und Hagenburg, die Marienkirchen zu Rostock und Lübeck, wer westfälische Hallenkirchen kennt, wird in Riga häufig an bereits gesehenes erinnert. Am innigsten verflochten mit der mittelalterlichen Geschichte Rigas, gewissermaßen das Schoß- und Sorgenkind der wohlhabenden Bürgerschaft des fünfzehnten Jahrhunderts, war die Pfarrkirche St. Peter. Wir haben sie auf unserer nächtlichen Wanderung gerade erreicht und sehen mit ehrfürchtigem Staunen an ihr empor. Drei schöne Kuppeln, durch Säulenrotunden getrennt, wölben sich übereinander und über der letzten läuft der Wunderbau in eine schlanke Spitze aus. Dieser Turm und der hohe Chor werden durch die anschließenden alten niedrigen Häuschen ins ungemessene gesteigert. Aber es war nicht der heutige Turm, dem Rat und Bürgerschaft im fünfzehnten Jahrhundert ihre Sorge und ihre Mittel weiheten, sondern sozusagen sein Großvater. Mit diesem wurde 1491 ein großartiger Neubau der alten

Pfarrkirche beendet, der schon 1408 in die Wege geleitet war. Der lange Zeitraum zwischen diesen Zahlen erzählt uns, daß der Bau häufige Unterbrechungen erfuhr, und diese waren natürlich in den Zeitverhältnissen, etwa in Kämpfen des Ordenslandes mit Polen, begründet. Innerhalb dieser Epoche interessiert uns eine erzbischöfliche Verordnung vom 20. November 1456, worin allen zum Bau Steuernden ein vierzigstägiger Ablass verheißen wird. Ist es nicht eine Ironie des Schicksals, daß gerade in diesem Gotteshause, auf dessen Bau ein Mißbrauch der katholischen Kirche fördernd wirkte, die einleitenden Schritte zur Reformation getan wurden? Aber erlauben denn „Mondschein und Siebeldächer in einer deutschen Stadt“ so trocken-sachliche Bemerkungen wie die vorstehenden, wenn von den Türmen mittelalterlicher Kirchen in dumpfen Tönen der nächtliche Stundenschlag erschallt? Zweifelsohne nicht; sondern die von Mondschein übergossene steinerne Märchenwelt in der Stille wirkt einzig ein großes Staunen in der Seele, die zunächst nur fühlt; aber später erwacht doch der Wunsch, sich über die Ursachen dieses Staunens klar zu werden, — von der Stärke des Gesamteindrucks rückwärts bis auf die Elemente zu gehen, die in ihrer Verschmelzung den ästhetischen Genuß bewirkt haben. Diesen Weg kann nun nicht jeder in der vorbildlichen Weise des jungen Goethe machen, der so lange und so oft grübelnd vor der Fassade des Straßburger Münsters stand, bis ihm die Steine selbst ihre Geschichte erzählten. Der gewöhnliche Sterbliche greift nach einem ihm gerade passenden Buche, dem entnimmt er die Richtlinien, die zum Verständnis der neuen Kunsterscheinung führen können. Denjenigen, der sich für „Berühmte Kunststätten“ interessiert, verweise ich hiermit auf Nummer 42 dieser bei Seemann in Leipzig erscheinenden Sammlung, auf Neumann: „Riga und Reval“, das auch wegen seines feinen Bildschmuckes zu empfehlen ist.

Inzwischen aber ist es Zeit geworden, daß wir uns von den Kunststätten weg- und dem geschäftigen Alltagsleben wieder zuwenden. Wie fügt sich das reale, tägliche Leben in dieses Straßengewirr hinein, wie ist es geartet? Diese Frage ist für den Fremden, der nur kurze Zeit in Riga weilt, nicht so leicht zu beantworten. Er wird darauf verzichten, von historischen Bedingtheiten, sozialen und politischen Strömungen, von dem Verhältnis der Bekenntnisse zueinander, vom Schulwesen und anderem zu reden und sich auf seine persönlichen, mehr oder minder an der Oberfläche haftenden Beobachtungen beschränken müssen, aber von dem, was unmittelbar mit dem Reiz des Neuen, Überraschenden auf ihn gewirkt hat, ein farbenfrohes Bild zu entwerfen, das ist sein gutes Recht; und damit verbindet sich in unserem Falle auch der gute Zweck, die Aufmerksamkeit weiterer deutscher Kreise auf ein städtisches Gemeinwesen hingelenkt zu haben, das im Grunde Fleisch von unserem Fleisch, Bein von unserem Bein ist, und dessen alter Kultur Gefahr von dem von Osten andrängenden, planmäßig gegen alles Deutsche arbeitenden Barbarentum droht. — Stürzen wir uns also hinein in das brüllende, brausende Leben der Großstadt Riga! Wie die Wassermasse eines Stromes zwischen engen Felsenufeln, so staut sich der Verkehr hier zwischen den schmalen Gassen, vor der Börse und anderen öffentlichen Gebäuden. Da ist nicht Zeit und Ruhe, sich liebevoll in die Ornamentik alter Türflügel usw. zu versenken, man wird gedrängt und geschoben, wenn man nicht mit dem Strome läuft. Suchen wir also diesem Unbehagen durch Benutzung einer Fahrgelegenheit zu enttrinnen. Aber welcher? Automobile können in diesem Irrgarten von Gassen und Gäßchen der Altstadt nicht fahren; die Wagen der elektrischen Straßenbahnen verkehren nur an ihrer Peripherie, bleibt also die Droschke, sie ist in dieser Stadtgegend geradezu das Verkehrsmittel, und deshalb seien der eingangs bereits erwähnten Rigaer Droschke noch einige rühmende Worte gespendet. Im

Vergleich zu unserer Droschke, die namentlich in den Großstädten an Ansehen und Aussehen beständig verliert und trotzdem teuer ist, hat sie die Vorzüge der Billigkeit und Schnelligkeit. Im raschesten Tempo geht es vorwärts, ohne Rücksicht auf die von den schmalen Bürgersteigen oft auf den Fahrweg flutenden Menschen. Wenn aus zwei im Winkel zusammenstoßenden Straßen die Gefährte aufeinander losrasen, so glaubt man sich verloren. Aber durch lauten Anruf und schnelles Herumreißen der Pferde wird der Zusammenprall vermieden und wir zollen der Kunst des Kosselenkers, der von den Deutschen als „Fuhrmann“ angerufen wird, unsere volle Bewunderung, unbeschadet der mißbilligenden Gefühle, die Mitglieder des Tierschutzvereins beim Anblick der wenig schonfsamen Behandlung empfinden würden. Wegen ihrer Billigkeit wird dann die Droschke auch von Angehörigen der Volksklassen benutzt, die bei uns fast nie Droschke fahren. Die Rigaer Hausfrauen befördern ihre Einkäufe vom Dünamarkt, der Dienstmann das anvertraute Stückgut, der Handwerker die bestellte Kommode in der Droschke; man hat mir sogar versichert, daß man zuweilen geschlachtete Schweine darin transportiert. Wen bei dieser Mitteilung sanitäre und ästhetische Beängstigungen überfallen, dem sei zum Trost gesagt, daß auch noch schneller fahrende, saubere Zweispänner zur Verfügung stehen. Uns führt ein Einspänner in wenigen Minuten zur Schiffsbrücke: weiter aufwärts überspannen die alte und seit 1914 noch eine neue Eisenbahnbrücke den oberhalb der Stadt stark ausgeweiteten in mannigfache Arme geteilten Strom. Wir wählen die Stelle zur Beobachtung, wo am Anfang des achtzehnten Jahrhunderts trotz der noch unentwickelten Technik für Karl den Zwölften von Schweden, den siegreich gegen seine Feinde vordringenden damaligen Herrn der Ostseeprovinzen, der erste Übergang über die Düna geschaffen werden mußte. Es war eine Floßbrücke, die der König nachher der Stadt schenkte, und durch die das alte rigaische Sprichwort zustanden gemacht wurde: „Das ist so unmöglich wie der Bau einer Brücke über die Düna.“ Im Mai 1896, also vierundzwanzig Jahre nach Vollenbung der ersten Eisenbahnbrücke, wurde diese alte Floßbrücke durch die jetzige Pontonbrücke ersetzt. Wer sie ohne Aufenthalt überschreitet, braucht dazu fünf bis sechs Minuten. Aber wir wollen uns an dieser geschichtlich merkwürdigen Stelle erst einen Augenblick des bunten Lebens erfreuen. Stromauf und stromab wird der Blick durch regen Schiffsverkehr gefesselt. Seedampfer können nur unterhalb der Brücke verkehren; an Teilen der alten Floßbrücke, die der großen seitlich angegliedert sind, ankern kleine Ausflugs-, Gemüse-, Fischdampfer; mittags zwischen zwölf und ein Uhr können auch sie stromab gelangen, da dann die Brücke für den Schiffsverkehr geöffnet wird. Das Besondere in diesem Flußverkehr aber sind die mächtigen Flöße, deren Holz aus den Wäldern von Litauen und Polen stammt. Gerade jetzt wird ein Riesenfloß von einem Dampfer durch die Pontonbrücke geschleppt. Der Flößer hat schwere Arbeit, den langen Holzleib, der sich dreht und windet und mannigfach verschiebt, an den Pontons vorbeizustemmen. Doch es glückt, und wir eilen befriedigt, als wäre es unser persönliches Gelingen gewesen, weiter, dem Brückenende am linken Ufer zu. Nicht nur, daß wir von hier ein schönes Stadtbild haben, noch mehr zwingt uns das rastlos zwischen den Ufern flutende Verkehrsleben, das noch angeschaut sein will und uns zum Verweilen zwingt. Im ununterbrochenen Zuge rollen kleine primitive Lastwagen, meist nur große Holzlisten auf niedrigem Radgestell, über die dröhnende Brücke: oft sitzt der Kutscher in Ermangelung eines Bodens einfach quer über seiner Ladung, etwa kleingeschlagene Steine. Die kleine Pferderasse trabt unter dem originellen, farbig angestrichenem Krummholzanspann gar munter einher, und es ist ein

eigener und ein fröhlicher Anblick, wenn so eine lange Reihe aufeinander folgender blauer oder grüner Krummhölzer bedeckt mit den hell aufgemalten Firmenschildern, sei es in den uns so fremdartigen russischen, sei es in deutschen Lettern, gewissermaßen einen wandelnden Triumphbogen bildet, unter dem Hermes in die Stadt zieht oder sie verläßt. — Daneben aber raffelt die ununterbrochene Wagenkette: Droschken, Autos, quetscht sich auf den schmalen, seitlichen Fußsteigen die Menschenmenge durcheinander. Vorerst nehmen wir Abschied von dieser Szene, um uns vor der Heimkehr noch des höchst anziehenden Dünamarktes zu erfreuen, des räumlich ausgedehntesten, der sich anderthalb Werst, etwa zwanzig Minuten, das Dünaufer entlang zieht. — Laß, lieber Leser, wenn du ihn betrittst, die Vorstellung des Wochenmarktes, etwa in deiner heimatischen Mittel- oder Kleinstadt beiseite! Denke eher an das, was du von der Frankfurter oder Leipziger Messe gehört hast. Nicht nur Blumen werden dir als farbiger Strauß von etwas naivem Geschmack zum Kauf angeboten, nicht nur die Früchte des Gartens und Feldes, die Beeren des Waldes in würziger Frische, oder früh gereiftes Obst aus dem reichen Süden Rußlands; es schicken nicht nur Weide, Wasser und Wald Fleisch und Fisch, Butter und Honig zu deiner Sättigung auf diesen Markt, nein, hier bietet man dir auch die Erzeugnisse einer gar nicht armen Industrie zum Kauf! Farbige Steine, bunte Tücher, wie sie die Bäuerin liebt, hübsche handgeklöppelte Spitzen, feine Gewebe, originelle Holzwaren ländlicher Hausindustrie, Spielzeug, Tand und nützlich Hausgerät; darunter besonders in den Lederarbeiten manches eigenartige, das du zu Hause nicht haben kannst. Das kaufe nur. Aber vergiß das Feilschen nicht, denn russisches Angebot ist immer auf starkes Abhandeln berechnet. Ab und an huscht eine fremdartige Gestalt als Händler durch die Menge, vielleicht ein Sohn des fernen Kaukasus.

Aber nun ein paar Ruhestunden und dann noch eine Nachmittagsfahrt nach dem hübschen Thorensberger Volkspark, wo man unter alten Bäumen im Sommer abends Musik genießen und sich zugleich eines schönen Blickes auf die Stadt erfreuen kann. Wenn wir für die Hinfahrt die Eisenbahn, für die Rückkehr einen elektrischen Wagen benutzen, so bieten sich in jedem dieser Fälle neue Eindrücke. Auf dem Zuckumer Bahnhof oder Bahnhof Riga II, der seit Mitte April 1914 zu bestehen aufgehört hat, waren die Fahrkartenschalter und die Gepäckräume für die Reisenden der verschiedenen Wagenklassen völlig getrennt in zwei aneinandergrenzenden Gebäuden untergebracht. Ebenso trat eine Gruppierung nach Gesellschaftsklassen auf den Wagen der elektrischen Bahn hervor, insofern als Männer und Frauen der arbeitenden Klasse, durchschnittlich unerfreulich anzusehen, weil zerlumpt und schmutzig, sich auf der vorderen Plattform drängten, der übrige Wagen jedoch von Fahrgästen der besseren Klassen angefüllt war. Diese Verteilung ergibt sich wie selbstverständlich durch die meines Erachtens praktische und verständige Einrichtung, daß man auf dem Vorderperron billiger fährt. Niemand kann sich verletzt fühlen, da die Wahl des Platzes ja freisteht; aber der Unterschied zwischen reich und arm, hier gleichbedeutend mit sauber und schmutzig, tritt derartig hervor, daß gleich und gleich sich von selbst gern gesellt.

Herrlich bietet sich jenseits des breiten Stromes die am nördlichen Dünaufer lang hingezogene Stadt dem Beobachter dar, der seinen Standpunkt im Thorensberger Park auf südlicher Uferhöhe gewählt hat; noch großartiger indessen ist der Eindruck, wenn man die Mühe nicht scheut, den hohen Turm von St. Peter zu ersteigen. Da stehen wir hoch über „dem Schall der menschlichen Rede“, das Donnern der Arbeit tönt nur schwach zu uns empor,

die eng zusammengedrängten Häuserreihen der Gäßchen verbergen den wimmelnden Ameisenhaufen in der Tiefe, aber von den Kuppeln und Türmen blinkt ein freundliches Grüßen herauf und in der Ferne brandet das ewige Meer, das germanische Seefahrer als Kulturbringer einst heran getragen und die in Kampf und Mühe wechselnden Geschlechter der Menschen nun an die siebenhundert Jahre hier festgehalten hat.

Wie verödet mag jetzt nach der gewaltsamen Entfernung aller nicht naturalisierten Deutschen die Stadt sein, in wieviel industriellen und kaufmännischen Betrieben mögen deutsche Intelligenz, deutscher Fleiß, deutsche Schaffenskraft nun schmerzlich vermisst werden. Können russische Ersatzmänner gleichwertiges schaffen? Werden die Deutschen zurückkehren wollen oder dürfen, oder wird Riga dem Deutschtum ganz verloren sein? Diese Frage reiht sich in die hundert Fragen ein, die jetzt bald beantwortet werden müssen. Wäre der Wunsch nicht naheliegend, daß das, was einst das deutsche Schwert errungen, der deutsche Pflug gefurcht, der deutsche Missionar dem Heiland zugeführt hat, dem deutschen Volke jetzt zurückgegeben werde?

Nuen Manuskripten ist Porto hinzuzufügen, da andernfalls bei Ablehnung eine Rücksendung nicht verbürgt werden kann.

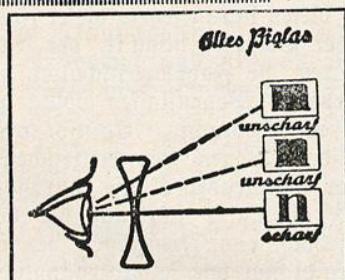
Nachdruck sämtlicher Aufsätze nur mit ausdrücklicher Erlaubnis des Verlags gestattet.
Verantwortlich: der Herausgeber Georg Kleinow in Berlin-Dichterfelde West. — Manuskriptsendungen und Briefe werden erbeten unter der Adresse:

An den Herausgeber der Grenzboten in Berlin-Dichterfelde West, Sternstraße 56.
Bernsprecher des Herausgebers: Amt Dichterfelde 498, des Verlags und der Schriftleitung: Amt Bützow 6510.
Berlag: Verlag der Grenzboten G. m. b. H. in Berlin SW 11, Tempelhofer Ufer 85a.
Druck: „Der Reichsbote“ G. m. b. H. in Berlin SW 11, Dessauer Straße 36/37.

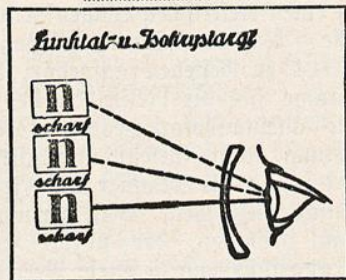
Die Brillengläser des XX. Jahrhunderts!

„Punktal“ Busch „Isokrystar“

punktueller Brillengläser:



Verschwommenes Bild beim Blicken nach oben, unten oder nach den Seiten.



Gleichmäßig klares Bild in allen Blickrichtungen.

Das Beste für die Augen!

Höchste gleichmäßige Bildschärfe in allen Blickrichtungen.
 Grosses, scharfes Blickfeld und volle Ausnutzung der natürlichen Beweglichkeit der Augen.

Aufklärende Druckschrift kostenlos.

Gegr. 1800 **Emil Busch, A.-G., Rathenow** Gegr. 1800
 Optische Industrie.