



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kaemmel, Otto: Russische Skizzen : (Fortsetzung.)

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



Russische Skizzen.

Von Otto Kaemmel.

(Fortsetzung.)



So trifft das Auge überall in der weiten Stadt auf Erinnerungen an die beiden größten Gestalten der neueren russischen Geschichte, Peter I. und Katharina II. Der erstere war Russe von Geburt, aber Deutscher oder Holländer seiner Bildung und Erziehung nach, und was er hier schuf im öden Sumpflande der Newamündung, das schuf er nach ausländischen Mustern und zum Teil mit ausländischen Kräften und benannte es mit Vorliebe deutsch (Peterburg, Peterhof, Kronstadt, Schlüsselburg); die zweite war Deutsche von Herkunft und Russin nur durch ihre Herrscherstellung, und was sie ins Leben rief, trug das Gepräge der französischen Aufklärung. Aus dem russischen Volkstum ist weder das eine noch das andre erwachsen. Und doch sind beide Herrscher vollstümlich geworden; aber populärer als sie scheint die Erinnerung an den großen Franzosenkrieg von 1812. Denn hier verteidigte sich das „heilige,“ das „rechtgläubige“ Rußland mit seiner ganzen massigen Wucht, dem düstern religiös-nationalen Fanatismus seines Volkes gegen den Einbruch des feyerischen Westens und bereitete ihm eine furchtbare Katastrophe. An diese Zeit erinnert vor allem die Kasansche Kathedrale mit ihren Denkmälern, die so massenhaft erscheinen wie die keiner andern Kriegsperiode, selbst nicht der Türkenkriege. Wenn heute das „gebildete“ Rußland für Frankreich schwärmt in jener innern Verwandtschaft, die den russischen Nihilismus im weitesten Sinne des Wortes, d. h. die Abwesenheit jedes Glaubens an die Berechtigung des Bestehenden und jedes sittlichen Ideals, mit dem französischen Radikalismus verbindet, die russischen Massen wissen davon nichts. Überhaupt das russische Volkstum hat sich doch dieses Küstenreiches, der eigentlich jenseits seiner Grenzen

liegt, mit ganzer Energie bemächtigt, und zwar keineswegs erst seit Peter dem Großen, denn die schwedische Herrschaft bildet hier nur eine kaum hundertjährige Episode. Es wäre ein großer Irrtum, Petersburg so schlechtthin als eine künstliche Schöpfung zu bezeichnen; wie wäre es auch sonst in den noch nicht zweihundert Jahren seines Bestehens auf eine Einwohnerzahl von fast einer Million gewachsen! — es ist vielmehr die glänzende Erbin des alten stolzen Groß-Nowgorod, und nur eine unerhörte, höchst unwahrscheinliche Katastrophe könnte die russische Macht von diesem Posten und aus ihren baltischen Vorlanden wieder vertreiben, die sie nicht entbehren kann, so wenig wie diese ohne ihr weites Hinterland zu bestehen vermöchten.

Denn, wie abendländisch sich vieles auch ausnehmen mag, wie sehr Petersburg an nationalrussischem Gehalt hinter Moskau zurücksteht, der Typus des Straßen- und Volkslebens ist doch auch hier durchaus russisch. Zwar leben 50—60 000 Deutsche in der Stadt, zum Teil in angesehenen amtlichen Stellungen oder an der Spitze großer Geschäfte, Fabriken und Expeditionsfirmen, sodaß Petersburg wirklich als eine Art deutscher Kolonie erscheinen kann, eine verspätete Gründung hanfischer Unternehmungsgeistes; aber es wäre ganz falsch, es sich deshalb als halbdeutsch vorzustellen oder zu glauben, man könne, etwa wie in Kopenhagen, jeden Gebildeten auf gut Glück deutsch anreden oder in jedem Geschäfte deutsch sprechen. Das ist keineswegs der Fall. Russisch und nur russisch sind die Straßenausschriften, mit verschwindenden Ausnahmen auch die Firmen, unter denen relativ nur sehr wenige doppelsprachige sich finden, so viele Geschäftsinhaber auch deutsche Namen tragen. Nur die zahlreichen Buchhandlungen zeigen in ihren Auslagen deutsche Literatur in Masse, und zwei selbständige Zeitungen erscheinen ausschließlich in deutscher Sprache, der „Herold“ und die „St. Petersburger Zeitung,“ während das französische Journal de St. Pétersbourg Regierungsorgan ist. Ganz und gar russisches Gepräge trägt vor allem auch der Fahrverkehr, besonders seine wichtigsten Vermittler, die „Šwoštschik,“ die Droschkentutscher (das Wort bedeutet ebenso den Koffelkenner wie das Gefährt). Da hocken diese echt nationalen Charakterfiguren auf dem Bod ihres kleinen offenen, kaum zweifüßigen Wagens mit dem Pferde in der Gabel und im Bogen (Duga), an dem das Glöckchen hängt, sie selbst im langen, dunkelblauen Raftan, um den Leib die bunte Binde, auf dem oft wenig gepflegten, meist blonden Haar den sonderbar geformten, niedrigen, schmalkrämpigen, schwarzen Filzhut, Leute des verschiedensten Alters, vom graubärtigen Greise bis zum halbwüchsigem Knaben herab. Sie haben keine festen Standorte, keine Tage, aber sie sind überall; sie bieten, wenn sie irgend welches Bedürfnis des Wanderers voraussetzen — und ein solches pflegt sich bei den ungeheuern Entfernungen Petersburgs sehr bald einzustellen — mit unerschöpflicher Beredsamkeit ihre Dienste an, besonders an den Bahnhöfen und vor den Hotels, immer freundlich, gutmütig, dankbar für eine kleine Extravergütung, an die sie

doch nur selten erinnern. Ist der Vertrag zur Zufriedenheit des Koffelenters geschlossen, dann strahlt sein Gesicht, er sagt verbindlich: „Choroscho pojédem“ (wir werden gut fahren) und treibt sein Kößlein zu schnellem Lauf. So sind sie alles in allem echte Vertreter ihres Volkes, dessen gute Seiten auch der Fremde bald erkennt und lieb gewinnt; sie fahren billig und teuer, ganz nachdem der Fahrgast zu handeln versteht — und das versteht jeder Petersburger — immer sicher, auch in nächtlicher Schwärze, immer in scharfem Trabe, auch auf dem schlechtesten Pflaster und durch die größte Plütze. Es soll ihrer 9—10 000 geben, was durchaus glaublich erscheint, denn sie beherrschen den Straßenverkehr in erster Linie. So schießen sie oft in fast ununterbrochenen, langen Reihen auf den Hauptstraßen dahin, vereinzelt neben ihnen auch „Karety“, geschlossene Landauer, und — im Sommer freilich selten — elegante herrschaftliche Equipagen oder Trojkas (Dreigespanne). Dazwischen drängen sich lange Reihen plumper einspänniger Frachtfuhrwerke, das Pferd in der Gabel und unter einer bunt-, meist grün oder rot bemalten Duga, der Kutscher in hohen Stiefeln und im nationalen roten Hemd, das er über den Beinkleidern trägt, oder ein vierspänniger Packetpostwagen teilt das Gemühl, oder im schärfsten Trabe saust ein Zug Feuerwehr daher. Sie gehört sicher zu den stärksten und bestorganisirten Europas. Eine eben damals abgehaltene Parade vor dem Erzherzog Karl Ludwig auf dem Schloßplatz (10. August) machte einen ganz militärischen Eindruck. Jeder Zug, mit dem Namen des Stadtteils bezeichnet, geführt von seinem berittenen Chef, bestand aus vier Wagen, dem vierspännigen Mannschaftswagen, dessen Pferde alle nebeneinander gespannt sind, zwei Zubringern und einer Spritze, dazu kamen noch große Dampfspritzen. Alles in allem waren es wohl hundert Fahrzeuge, bedient von mehreren hundert Leuten in grauer Uniform und Messinghelmen römischer Form. Selbstverständlich fehlt heute auch in den Straßen Petersburgs das ganz moderne, internationale Verkehrsmittel nicht, die Pferdebahn, kurzweg „Konka“ (Abkürzung statt „Konnosheljesnaja Doroga“) mit ihrer vielleicht noch mehr entwickelten Schwester, der Dampfstraßenbahn, die den äußern Newskij befährt. Ihre Linien führen durch alle Teile der Stadt, sehr verschieden in ihrer Ausstattung, bald elegant, bald auch unsauber und wenig einladend, aber sie fahren gut und zu außerordentlich billigen Preisen (meist 4 Kopeken = 7 bis 8 Pfennig).

Die Menschen, die zu Fuß und Wagen sich einher bewegen, tragen in ihrer Mehrzahl, soweit sie den gebildeten Ständen angehören, natürlich die Tracht des gebildeten Europäers. Geistliche, Popen und Mönche, jene kenntlich an ihrem langen Kasten und dem breitkrempeigen, schwarzen Seidenhut, diese im schwarzen Talar mit hoher, schirmloser, schwarzer Filzklappe, begegnen trotz ihrer großen Zahl nicht so oft, umso häufiger Militärs oder wenigstens uniformirte Leute, die in Petersburg überaus zahlreich sein müssen; selbst Stu-

denten und Schüler sind bekanntlich uniformirt und natürlich auch die „Gasetniks,“ die Zeitungsverkäufer, die an jeder Straßenecke ihre Waare feilbieten. Sonderbar genug berührt es, daß alle diese Uniformträger fast niemals ohne den schweren, grauen Tuchmantel erscheinen, selbst in brennender Mittagssonne und zu Fuß. Wenn die Uniformen der Zivilbeamten noch ganz preußisch-deutschen Schnitt tragen, so ist die Armee schon ganz und gar, mit Ausnahme einiger Garderegimenter, „national“ ausgerüstet. Die Infanterie trägt den dunkelgrünen Halbkaftan, ohne Knöpfe, durch Heftel schräg über die Brust zusammengehalten und durch einen schwarzen Ledergürtel um die Hüfte, die dunkeln Beinkleider in hohen Stiefeln, auf dem Kopf die niedrige, schwarze, schirmlose Lammfellmütze mit der schwarzweiß-orangenen Kolarde, an deren Stelle außer Dienst eine ebenfalls schirmlose, breite Deckelmütze tritt, die Reiterei eine dragonerblaue Uniform desselben Schnitts. Die Offiziere führen den Säbel in schwarzer Lederscheide am goldnen Bandelier, die Schneide nach vorn, ebenso die Reiterei. Da während des Sommers die Petersburger Truppen im Lager von Krasnoe Selo zusammengezogen sind, so ist in der Stadt selbst wenig Militär zu sehen; was aber davon sich zeigt, Posten, Offiziere, kleinere Abteilungen, macht in seiner Haltung einen günstigen Eindruck; freilich sind es durchweg Gardetruppen.

Auch Professionen ziehen zuweilen durch die Straßen, wie am 1. August von allen Kirchen zum S. Isaak, vorauf Geistliche im Ornat, in ihrem Geleite zahlreiche große Heiligenbilder und Scharen von Andächtigen, alle entblößten Hauptes, wie auch auf der Straße alles stehen bleibt und in andächtiger oder mindestens achtungsvoller Haltung den Zug vorübergehen läßt; denn die Russen sind streng kirchlich, und man sieht die meisten Leute aus dem Volke an jedem Heiligenbilde, jeder Kirche sich eifrig bekreuzigen, auch wenn sie in der Pferdebahn fahren; ganz bestimmt versäumt das kein Iswochtschik, wenn er die Nikolaibrücke hinauf an der Kapelle des Heiligen vorüberjagt.

Zur Überwachung dieses ganzen regen Verkehrs dient natürlich eine zahlreiche Polizei. Kaiserliche Gensdarmen in etwas phantastisch aufgeputzter „nationaler“ hellblauer Uniform mit der schwarzen Lammfellmütze, aus der hinter dem weißen Federstutz eine rote Kappe hervorsteht, stehen nur an den Eingängen kaiserlicher Gebäude oder Gärten Posten; im übrigen versehen den Sicherheitsdienst städtische Polizisten, „Gorodowojs,“ in dunkelgrüner Uniform und breiter Schirmmütze, den Säbel in der Lederscheide, meist stattliche und höfliche Leute, zu jeder Auskunft bereit und zuweilen auch des Deutschen mächtig. Eine Art Hauspolizei üben die „Schweizer,“ Hausmeister, nicht zu verwechseln mit den Dworniks, den Hausknechten, deren jedes größere Haus mehrere besitzt. Sie führen das Hausbuch, sitzen am Tage vor der Thür und sind auch in der Nacht immer auf dem Posten; wann sie schlafen, bleibt dunkel.

Am stärksten flutet selbstverständlich der Verkehr auf dem Newskij und den angrenzenden Straßen wie über die Nikolai- und die Palastbrücke. Denn am Newskij liegen die elegantesten Restaurants, die besuchtesten „Moskauer Bäckereien,“ die glänzendsten Läden. Sie enthalten natürlich der Hauptsache nach daselbe wie in jeder andern europäischen Großstadt; aber charakteristisch sind die herrlichen Fruchtläden (Fruktowaja Lawka), die in reichster Auswahl alle denkbaren Südfrüchte darbieten. Denn man darf ja nicht vergessen, daß Südrußland und der Kaukasus alle Produkte der Mittelmeerländer hervorbringen, die heute die Eisenbahn in wenigen Tagen nach der Newa führt, auch treffliche Weine, welche seit einigen Jahren sehr in Aufnahme gekommen sind, zumal da sie sich durch verhältnismäßig billigen Preis empfehlen. Wieder in andrer Weise erinnern an den fernen Süden die „orientalischen Handlungen“ (Wostotschnaja Torgoblja). Wer an morgenländischen Industrieerzeugnissen, schön ziselirten Waffen, farbenprächtigen Teppichen und Decken, kunstvollen Gefäßen seine Freude hat, der wird sich schwer von einem solchen Gewölbe trennen, wo geborne unzweifelhaft „echte“ Kaukasier in heimatlicher Tracht, kräftige, mittelgroße Leute mit feurigen, dunkeln Augen in dem runden, kraushaarigen Kopf und dichtem Schnurrbart, ihm zu Diensten stehen. Andre Läden wieder zeigen die oft wunderschönen Tulaarbeiten in Silber und schwarzem Email, auch sie überwiegend nach orientalischen oder byzantinischen Motiven. Da öffnet sich dem geistigen Auge ein Blick in den fernsten Osten und Süden des ungeheuern Reiches, dessen Hauptstadt auch in diesen Beziehungen den alten Verkehr Nowgorods wieder aufgenommen hat. Alle diese Herrlichkeiten vereinigen sich, wieder in halborientalischer Weise, in den endlosen Arkadenreihen des Gostinnoj Dvor, einem riesigen Bazar in Form eines verschobenen Vierecks zwischen dem Newskij und der großen Sadowaja (Gartenstraße); gleich dahinter beginnt das Wirrsal des Apraxin Dvor, ein schwer übersehbares Durcheinander kleiner Gassen und Plätze und Markthallen, wo in buntem Gemisch Gemüse und Fische, Röcke und Stiefel, Geschirr und Eisenwaaren, Altes und Neues von zungenfertigen Verkäufern feil geboten werden. Aber man thut gut, nicht bloß hier, sondern auch in eleganten Geschäften zu „handeln,“ denn das „Vorschlagen,“ bei uns in der Hauptsache längst verschwunden, gehört hier noch zur Geschäftspraxis.

Doch dieser Kleinverkehr will schließlich wenig besagen gegenüber dem Großhandel, für den Petersburg ebenso Ziel- wie Durchgangspunkt ist. Die Zahl der einmündenden Bahnen ist allerdings verhältnismäßig gering; umso bedeutender erscheint der Verkehr zu Wasser; auch in dieser Beziehung ist die Newa Versorgerin. Die vier mächtigen Brücken, die über sie hinwegführen, stören ihn wenig, weil sie zu bestimmten Stunden für die Schiffe geöffnet werden und außerdem Binnen- und Seeverkehr sich wesentlich scheiden: was oberhalb der Nikolaibrücke liegt, gehört jenem, was unterhalb, diesem an. Da

liegen oberhalb, den breiten Strom fast zur Hälfte bedeckend, die riesigen plumpen Rewakähne, hochbeladen mit Holz, das sie aus dem Innern bringen — denn damit heizt diese glückliche Stadt noch durchaus ihre Wohnungen —, dazwischen einzelne Seeschiffe, die bis an die im obern Teile Petersburgs gelegenen Fabriken gehen, und mit einer charakteristischen Takelage die auf dem Ladogasee fahrenden Segelschiffe. Zahlreiche kleine Lokaldampfer schießen geschäftig hin und her, und wer keinen von diesen benutzen kann, der kann sich einer der in eine sonderbare Spitze nach hinten auslaufenden Gondeln bedienen, die ein „Zailik“ mit kräftigem Ruderschlage durch die bewegten Fluten treibt. Dasselbe Schauspiel beinahe, nur auf engerem Raume, zeigen die Kanäle, welche die Stadt durchziehen; kaum ist hier zuweilen zwischen den Massen der Fahrzeuge, die sie tragen, das dunkle Wasser sichtbar. Wie anders das Bild von der Nikolai-Brücke abwärts! Zur Rechten am Wassily Ostrow liegen dicht gedrängt die eleganten Dampfer, die nach Oranienbaum und Kronstadt gehen, weiterhin die schönen, großen Schiffe, welche den Verkehr mit Finnland und Schweden vermitteln, endlich die Handelschiffe aller nordischen Völker, namentlich deutsche, englische, dänische, oft bis mitten hinein in den Strom verankert. Dort kommt eben ein großer Dampfer aus London herauf, dieses schöne Räder Schiff setzt sich nach Reval in Bewegung. Das linke Ufer dagegen trägt zunächst der Nikolai-Brücke einen wesentlich verschiednen Charakter. Denn hier schaukeln sich vor wappengeschmückten, bedeckten Landungsbrücken die kaiserlichen Yachten, von der „Garde-equipage“ bemannt, daneben die prächtigen Raddampfer, welche nach Peterhof fahren; erst weiter hinab herrscht dann auch hier der Handel.

Merkwürdig und doch wieder sehr erklärlich, daß dieser Handel, soweit er von Rußland aus betrieben wird, überwiegend in den Händen von Deutschen und Finnen liegt. Namentlich die letztern haben fast den gesamten Küsten- und Lokalverkehr des finnischen Meerbusens monopolisirt, er führt auch in dieser Beziehung seinen Namen mit Recht. Alle Lokaldampfer auf der Rewa gehören einer finnischen Gesellschaft, haben finnische Bemannung und sind in Schweden erbaut; finnisch sind die Schiffe, die nach Finnland und Schweden fahren, finnisch die Küstensegler im ganzen Meerbusen. Denn die Finnen gelten für klug und energisch, und sie treten selbstbewußt genug auf, selbst geringe Leute. „Wir sind Finnen, wir nehmen dafür keine Bezahlung,“ antwortete ein schlichter Fischer, der uns aus gutem Willen in seinem Boot über eine Bucht der ingermannländischen Küste setzte; jene Seedampfer führen mit Vorliebe Namen aus der finnischen Geschichte und Sage (Dulu, Wäinämöinen), und zwar ausschließlich in abendländischer Schrift; die finnische Bahn ist die bestverwaltete, hat die elegantesten Wagen, kennt nur finnisches Geld, nur abendländischen Kalender und kleidet ihre Beamten nach schwedischem Muster. Bekanntlich ist auch das „Großfürstentum Finnland“ nur durch Personalunion mit Rußland verbunden und von diesem durch eine Zollgrenze getrennt. Wenn

heute die russische Herrschaft aufhörte, so würde morgen jede Spur derselben verschwunden sein, bis auf den Zwoschtschik, der auch die finnischen Küstenstädte erobert hat. Denn in diesem Lande der Wälder und Seen herrscht noch ungebrochen die schwedisch=protestantische Kultur, das Russische ist nur wie ein dünner Firniß aufgetragen.

Doch wir kehren nach Petersburg zurück. Der lange Sommertag geht zu Ende, spät sinkt die Sonne in glühendem Purpur und steigt frühzeitig wieder empor; eine eigentliche Finsternis tritt hier so wenig ein, daß während des Juni und Juli keine Gaslaterne angezündet wird. Dann strömt alles, wenn der Abend einbricht, aus der heißen Stadt hinaus nach den „Inseln“ (Ostrowa) der Newa und Newka mit ihren Parks, Gärten, Vergnügungsorten und Villen; endlos fahren die Zwoschtschiks, dicht besetzt sind alle Wagen der Pferdebahn und die kleinen Dampfer, die vom Sommergarten aus in die Newka hineinschießen, überall an den Landungsbrücken mit ihren Häuschen in national-russischem Holzstil Jahrgäste einnehmend und absetzend, bis hinaus nach Selagin mit seinen kaiserlichen Villen im grünen Park und dem Blick auf die offene See. Dort draußen auf der Apothekerinsel liegt auch der botanische Garten, sicher einer der bestgepflegten Europas, im Schmuck seiner alten, prachtvollen Linden und hochstämmigen Erlen, der Akklimatisationsort für asiatische Pflanzen und vielleicht einzig durch seine wunderbaren Farren, die an Größe oft mit den Palmen wetteifern und an Eleganz und Feinheit der Formen sie weit übertreffen. Man könnte sich in eine Landschaft der Steinkohlenzeit versetzt glauben. Wer nicht nach den „Inseln“ will, der wandert nach dem zoologischen Garten an der Festung. Die Tiere sind hier ganz Nebensache und bieten auch abgesehen von den beiden Nilpferden, wahrhaft vorsintflutlichen Ungetümen, deren plumpe Komik fortwährend dichte Scharen an ihr Gitter fesselt, wenig Bemerkenswertes, wie denn der Garten mit den deutschen Anlagen der Art keinen Vergleich aushält; den Hauptanziehungspunkt bilden die Vergnügungen, das Sommertheater und die Konzertsäle. Dort gehen in elektrischer Beleuchtung, mit buntestem Dekorationswechsel und glänzenden Ballets Ausstattungs- und Spektakelstücke in Szene, etwa eine „Feerie“: „In Amerika,“ in der die tollsten Abenteuer durcheinander gehen: Steppenbrand, Überfall eines Zuges auf der Pacifikkahn, Urwaldreise u. s. w. und ein riesiger Neger den Retter der verfolgten Unschuld spielt; hier treten neben guter Instrumentalmusik — natürlich unter einem deutschen Kapellmeister — wohl auch „Tiroler“ von fragwürdiger Echtheit auf, deren Lieder eigentümlich sich genug ausnehmen in dieser russischen Umgebung, doch lebhaft beklatscht werden von Deutschen wie von Russen. In einem andern Lokal führen mittlerweile dressirte Seehunde die unglaublichsten Kunststücke aus. So geht es in verwirrendem Durcheinander bei verschwenderischer Beleuchtung bis tief in die Nacht hinein, bis die Nacht dem Morgen zu weichen beginnt.

(Fortsetzung folgt.)