



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Kaemmel, Otto: Russische Skizzen : (Schluß.)

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



## Russische Skizzen.

Don Otto Kaemmel.

(Schluß.)



ie wenig im Grunde diese russische Kultur in stande ist, auf eine fremde, ihr gleichstehende oder gar überlegene zu wirken, falls sie nicht rohe Gewalt anwendet, lehrt ein Blick auf Finnland.

Sobald man auf dem finnischen Bahnhofe in Petersburg anlangt, ist man nicht mehr in Rußland. Alles trägt westeuropäische, vorwiegend schwedische Färbung: Uniformen, Kalender, Post, Münzen, schließlich die Sprache. Denn neben und über dem Russischen treten sofort Finnisch und Schwedisch auf. Bis zur finnischen Grenze tragen die netten, hölzernen Stationsgebäude die Aufschriften auch in russischer Sprache, weiterhin nur noch in abendländischer Schrift; selbst die „Mamsell,“ welche das nach schwedischer Art reichlich ausgestattete Büffet bedient, spricht dort gelegentlich nur finnisch und schwedisch, aber nicht russisch. Umfassender scheinen die Sprachkenntnisse der Schaffner, die wohl auch des Deutschen mächtig sind, und die Anschläge vollends, welche die Vorschriften über das Rauchen in den Wagen enthalten, verkünden diese nicht nur in den drei hier zunächst liegenden Sprachen, sondern auch deutsch, französisch und englisch, wobei das Deutsche vorangestellt wird, seiner herrschenden Bedeutung im Norden und Osten entsprechend.

Die Gegend freilich, durch die zunächst der Zug führt, trägt den allgemeinen Charakter der Umgebung Petersburgs. Nachdem die netten Villenvororte Bargaslowo und Schuwalowo passiert sind, folgen ununterbrochen Wald und Heide und Moor. So geht es vier Stunden lang bis Wiborg, erst dort ändert sich das Bild. Nur der Iswoschtschik erinnert an Rußland, dazu die dreisprachigen Straßenaufschriften und Firmen wie die Kuppeln einer russischen Kirche, sonst wenig oder nichts, obwohl dieser Landstrich schon seit 1721 unter

russischem Szepter steht. Auf felsigem und hügeligem Untergrunde, auf Inseln und Halbinseln zwischen Landsee und Meer, steigen die Straßen bergauf, bergab, besetzt mit Häusern westeuropäischen Charakters, und was im Norden so seltsam ist, dort ragt ein wirklich historisches Gebäude auf, die massige Backsteinruine des Wiborgschlosses auf seiner Insel mit dem unten viereckigen, oben achteckigen mächtigen Turme, der alte Kern der Stadt, die die schwedischen Eroberer 1296 dort anlegten, wo eine schmale Landenge zwischen dem Meere und dem weit nach Norden hin sich verzweigenden Saimasee die Verbindung des finnischen Südostens (Karelien) mit dem Kernlande vermittelt. Reizend ist der Blick von der Höhe über die blaue Bucht nach Süden hin, steile Felsenufer umkränzen sie, hohe Inseln schwimmen im Wasser, dichtgedrängt liegen am Hafendamme die Schiffe. Doch wir wenden uns landeinwärts. Hier liegt unweit des Schlosses der kleine Dampfer „Jusfila,“ der uns nordwärts führen soll, überfüllt mit Menschen ganz unrussischen Gepräges, und die ersten Laute, die uns ans Ohr schlagen, sind deutsche, auch der Billeteur spricht deutsch. Geräuschlos setzt sich das Fahrzeug in Bewegung über die glatte, dunkle Wasserfläche des ersten in der Kette der Seen. Ringsum steigen waldbige Höhen auf, reizende Villen leuchten hervor aus dunkeln Grün. Nach etwa einer Stunde erreicht der Dampfer Jusfila und damit den Eingang des Saimakanals, der seit 1856 den hochgelegenen Saimasee, den größten und befahrensten Finnlands, mit der Wiborger Bucht in Verbindung setzt. Mächtige Schleusen überwinden hier den ersten Höhenrücken; doch um Zeit zu sparen, gehen die Reisenden die kurze Strecke an ihnen zu Fuß hinauf, um am obern Ende der Schleusen einen zweiten Dampfer zu besteigen. Hat dieser die zweite Schleuse erreicht, so tritt er durch das geöffnete Thor in die erste Kammer ein. Das Thor schließt sich hinter ihm, durch die aufgezogenen Schützen des vordern strömt das Wasser mit solcher Macht ein, daß das Fahrzeug binnen vier bis fünf Minuten über zwei Meter höher steigt und der Wasserspiegel beinahe den obern Mauerrand erreicht. So gehoben gleitet es in die zweite Kammer, um hier dasselbe Experiment nochmals durchzumachen und es in der dritten Schleuse zu wiederholen. Jetzt wird die Landschaft wilder; dicht treten die steilen, dunkeln, waldbekrönten Granitwände ans Wasser heran, oft nur eine enge Durchfahrt gestattend, endlich öffnet sich vor uns der breite Spiegel des Rättijärvi (Järvi = See), nach etwa dreistündiger Fahrt legt der Dampfer unterhalb des Hotels der Smatragesellschaft an, die das ganze Gelände am Smatra auf fünfzig Jahre von der finnischen Regierung gepachtet und alles für Unterkunft und Verkehr so trefflich geordnet hat, daß dies die günstige Anschauung über die Tüchtigkeit des finnischen Volkes nur bestärken kann.

Von der Veranda des Gasthauses wendet sich der Blick noch einmal rückwärts nach dem malerischen Rättijärvi mit seinen Villenkolonien zwischen See und Wald und Fels, denn noch befinden wir uns im Kulturbereiche

Wiborgs. Von jetzt ab ändert sich das einigermaßen, wenn wir, den Saima-kanal verlassend, die Reise zu Lande fortsetzen. Ein halboffener Omnibus, international Diligence benannt, nahm die kleine, buntgemischte Reisegesellschaft auf, die übrigens, einen Franzosen und eine russische Dame mit eingeschlossen, durchaus in deutscher Sprache verkehrte. Zunächst geht es auf schnurgerader Straße, auch einer Schöpfung der Smatragesellschaft, durch dichten Wald, erst an der Poststraße wird das Land offener, die Gestalt des Geländes tritt deutlicher hervor. Es ist ein welliges Felsplateau, zuweilen unterbrochen von einem langgestreckten, höheren und steileren Rücken, der von ferne den Eindruck eines Gebirgszuges macht; an den tiefern Stellen blüht wohl der Spiegel eines stillen Sees auf. Beständig führt die Straße bergauf, bergab über hölzerne Brücken; erreicht der Wagen die Höhe, dann treibt unser Kosselenker sein Dreigespann zum schärfsten Trabe hinunter und an der andern Seite des Thales wieder hinauf, bis er die stärkste Steigung überwunden hat; von Schleifzeug und Hemmschuh ist keine Rede. An Stellen, wo er langsamer fahren muß, lagern mit schlauer Berechnung Rudel von Kindern am Wege, hellblond und rotbäckig, dürftig, aber reinlich gekleidet; unermüdlich bieten sie Körbchen und Schuhe aus Birkenbast an, oder knotige „Smatrastöcke,“ laufen unverbroffen dem rollenden Wagen im Staube nach, bis endlich die Kraft nachläßt oder irgend ein Reisender sich erweichen läßt. Die kleine Gesellschaft gehört den zahlreichen Dörfern an, an denen die Straße vorüberführt. Ohne sichtbare Ordnung liegen die Höfe durcheinander, die Gebäude durchweg von Holz genau in der Art wie in Ingermanland gebaut, nur etwas umfänglicher, obwohl selten mit einem Anfluge von Wohlstand, mit Ausnahme der wenigen gutsherrlichen Höfe. Charakteristisch ist ihnen nur die Getreidedarre. Ziemlich ausgedehnte Wiesen und Felder liegen in der unmittelbaren Nachbarschaft der Orte, die letzteren in ziemlich breiten Streifen, die oft durch Gräben getrennt sind, mit Gerste, Hafer und Roggen bebaut und damals — Anfang August — z. T. schon abgeerntet, wobei man das Getreide in Puppen setzt, welche genau dieselbe Form haben wie in Mitteldeutschland. Dazwischen starren oft mächtige Blöcke roten Granits. Alles ist mit leichten Holzstateten eingefriedigt, wie in unsern Alpen, denn das Vieh läuft den ganzen Sommer auf der Weide und bringt auch die Nacht in einem Pferch am Dorfe zu. Höchst fremdartig aber wirken neugebrochene Ackerfluren in größern Entfernungen von den Dörfern, denn sie führen einen Zustand vor Augen, der bei uns am Anfange aller Geschichte liegt, die Brennwirtschaft. Auf einem mäßig großen Stücke wird der Wald, meist Birken, geschlagen, dann alles, Stämme, Laub, Gestrüpp und Unterholz angezündet, in den durch die Asche gedüngten Boden Korn gesät, das vortrefflich gedeiht. Die gefällten, nur angekohlten Stämme liefern das Material zur Einzäunung, die verkohlten Baumstümpfe bleiben stehen. Nach der Ernte läßt man das Stück etwa zwanzig Jahre lang liegen, um ein andres in An-

griff zu nehmen, bis neues Gehölz aufgeschossen ist, dann wiederholt sich der ganze Vorgang. Denn der Wald ist hier fast ohne Verkaufswert, soweit er nicht bequem genug liegt, um Holz für Dampfschiffe und Lokomotiven zu liefern.

So ging es vierunddreißig Werst, fast fünf deutsche Meilen, weit fort, mit nur einmaligem Pferdewechsel nach vierzehn Werst; allmählich senkte sich der Abend über die fremdartige, melancholische Landschaft, dunkler Wald nahm uns auf. Da scholl von fern durch die stille Nacht dumpfes, gleichmäßiges Tosen, das war der Smatra, und plötzlich bei einer Wegbiegung tauchte ein schönes, in Holz aufgeführtes, ausgedehntes Gasthaus vor uns auf, das „Hotel Smatra,“ eine Kulturoase in der Wildnis. Es war gegen halb zehn Uhr. Ein vortreffliches Zimmer eröffnete erfreuliche Ausichten für die Nacht, ein geräumiger hoher Speisesaal bot nach mehr als zwölfstündiger, kaum unterbrochener Fahrt auf Eisenbahn, Dampfer und Post durchaus zivilisirte Genüsse, welche die Speisefarte auch in deutscher Sprache zur Verfügung stellte, wie denn auch die meisten Kellner des Deutschen mächtig waren. Das Haus war wenig besetzt; das stattlichste Kontingent zu den Gästen stellten etwa fünfzig Zöglinge der Petersburger Marineschule, hübsche Jungen drunter, alle in Matrosentracht. An langer Tafel genossen sie ihr Nationalgetränk, den unübertrefflichen russischen Thee, zum Abendimbiß, dann traten sie auf ein Hornsignal zum Gebet zusammen, im Chore respondierend. Draußen aber toste mit gleichförmigem, majestätischem Donnerhall der Smatra.

Ein wundervoller Morgen zeigte ihn in hellem Sonnenlicht, denn ein tiefblauer Himmel wölbte sich über Wald, Fels und Wasserschwall. Der Smatra ist kein Fall, sondern eine riesige Stromschnelle. Kurz oberhalb der Stelle, wo sich jetzt das Hotel erhebt, breitet sich der Wuoksen, der einzige Abfluß des Saimasees nach dem Ladogasee, weit aus, eine walbige Insel umschlingend; dann sich wieder vereinigend, wird er durch vortretende Felsen zusammengepreßt und schießt nun hinein in die Enge, indem er auf einer Strecke von dreihundert Metern um zwanzig Meter fällt. Zwischen dunkelroten, schroffen Granitfelsen, die düstere Tannen und weißstämmige Birken krönen, tost die riesige Wassermasse pfeilschnell herab, ganz aufgelöst in weißen Schaum, zuweilen wie zornig hochaufbäumend und den feinen Sprühregen emporsendend über das Ufer. Von unten gesehen, da, wo ein Vorsprung, halb von den Schaumwellen überpült, in den Strom hineinragt, gleicht er einer einzigen, wildbewegten, weißen Masse. Nach solcher tollen Jagd strömt er in ein weites, rundes Becken hinein, immer noch in wilden Wirbeln sich windend und hier jene sonderbar kreis- oder eirund geformten flachen Steine abschleifend, die als geologische Merkwürdigkeit hier überall feilgeboten werden, bis endlich der Schwall sich langsam glättet.

Noch voll von dem mächtigen Eindruck des gewaltigen Schauspiels, bestiegen wir um elf Uhr den Wagen, der uns nach dem nächsten Landungsplatze des Saimasees, Jakojenskranta, bringen sollte. Die Fahrt ging beständig an-

steigend durch ein offenes, wohlangebautes Land, häufig einen Blick eröffnend auf die glitzernden Wendungen des Wuoksen, und brachte uns in einer Stunde zur Stelle. Ein kleiner Dampfer führte uns dann aus der felsenumfränzten, lieblichen Bucht in den Saimasee hinaus, den „See der tausend Inseln.“ Es ist eine traumhafte Fahrt. Stundenlang zeigt sie immer wieder in den Grundzügen dasselbe Bild, aber in immer neuer Abwechslung und deshalb niemals ermüdend: bald hochaufragende, bald flache Granitufer, von dunkeln Walde gekrönt, dazwischen ähnlich geformte Inseln der verschiedensten Größe, alles bald eng zusammenrückend, bald weiten Ausblick gestattend in scheinbar endlose Hintergründe, vor die im nächsten Augenblicke kullissenartig sich wieder Inseln und Landzungen schieben, und überall dasselbe stille, dunkle, tiefe Wasser, auf dem das Fahrzeug lautlos gleitet, alles unendlich einsam und menschenleer, zuweilen eine Stunde lang kein Haus, kein Segel. Auf der mehr als dreistündigen Fahrt tauchten nur zwei Orte auf, an denen der Dampfer, von zahlreichen Einwohnern und Passagieren erwartet, anlegte, Soutseno und Lauritsala, der Anfangspunkt des Saimaanals, und begegneten uns nicht mehr als zwei Schiffe. Doch ist überall in den engeren Gewässern die Fahrstraße sorgfältig bezeichnet. Wenn über dem Ganzen ein heller Himmel strahlt, wie ihn dieser Reisetag spendete — nur im Süden stand blauschwarzes Gewittergewölk —, dann giebt das eine anmutige, wiewohl nicht eigentlich heitere Szenerie, etwa wie die Havelseen, nur daß diese nicht so einsam sind; unendlich melancholisch aber muß diese finnische Seelandschaft wirken, wenn Nebel, Gewölk und Regen graue Schleier über sie breitet.

Endlich stieg am hohen Gestade Willmannstrand auf, links das von Russen und Schweden vielumkämpfte, jetzt verfallene Schloß, rechts das Städtchen, ganz und gar unrussisch, mit breiten Straßen zwischen niedrigen, saubern Holzhäusern. Die Straßenausschriften sind auch hier in drei Sprachen gehalten, aber die Ladenfirmen nur finnisch und schwedisch, bei manchen auch nur finnisch, obwohl eine „russische Volksschule“ die Bemühungen verrät, die „Reichssprache“ auch unter das Volk zu tragen, und der junge Bursche, der uns den weiten Weg zum Bahnhof führte, auch russisch sprach. Von Willmannstrand leitet seit 1885 eine Zweigbahn nach Simola zum Anschluß an die finnische Hauptbahn nach Wiborg durch meist offenes Land. Nach etwa zwei Stunden war die Stadt erreicht, die mit ihrem alten düstern Schlosse in hellster Abendbeleuchtung sich ausbreitete, ganz von glänzenden Wasserpiegeln umgeben. Nur im Südosten nach Petersburg hin stand, von purpurgoldnen Rändern umrahmt, eine finstere Wolkenwand, wie symbolisch, denn von dort sind immer und immer wieder die Kriegsstürme über Finnland aufgestiegen. Vor der russischen „Kultur“ aber hat es sich zu wahren gewußt.