

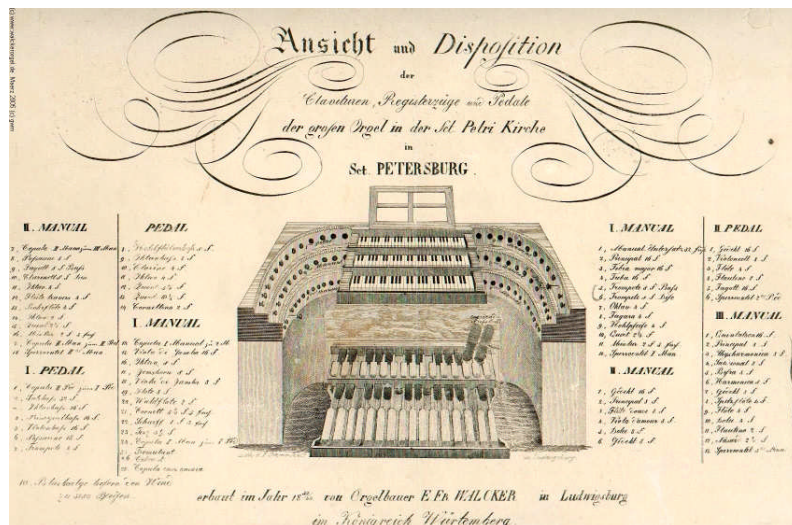
Eine Wasserfahrt nach St. Petersburg im Jahre 1840 – eine Reisegeschichte von Orgelbaumeister Johannes Spaich, Bruder des späteren Companion Eberhard Friedrich Walckers, anlässlich der Lieferung und des Einbaus der berühmten Walcker-Orgel in die Petrikirche in Petersburg.

Der Schwabe erzählt Geschichten, die unglaublich klingen mögen, aber der damaligen Wirklichkeit entsprechen. Vergleicht man unsere heutigen Reise- und Kommunikations-Möglichkeiten, so tut sich hier eine ganz andere, fremde, ja unbeholfene Welt auf. Letztendlich fragt man sich : Wie haben die das damals nur geschafft, solche Riesenwerke unter diesen abenteuerlichen Umständen zu planen, zu bauen und dann sogar noch so fertig zu stellen, dass sich in Windeseile die Kunde herumsprach, welche große Leistung geschaffen wurde.

1. Teil Die Hinreise

Eine Aufzeichnung liegt vor uns aus dem Jahre 1840, die in naiv schlichter Weise eine in jenen Jahren ausgeführte Fahrt nach St. Petersburg auf dem Wasserwege beschreibt und uns in die Verkehrsverhältnisse und kulturellen Zustände der Zeit hineinblicken lässt. Verfasser ist der in Rapperswihl verstorbene Orgelbaumeister Johannes Spaich, damals Gehilfe des Altmeisters der Orgelbaukunst Eberhard Friedrich Walcker in Ludwigsburg.

Walcker hatte in den Jahren 1839 und 1840 auf Bestellung der evangelischen Gemeinde der Petrikirche in Petersburg eine große Orgel erbaut, die nun auf dem Wasserwege an ihren Bestimmungsort geschafft werden sollte. Die Fahrt die Spaich mit noch anderen Gehilfen begleitet und die den Gegenstand seiner Aufmerksamkeit bildet, nahm ihren Ausgang in Neckarweihingen. Drei Tage hatte die Verladung des großen Orgelwerkes gedauert. Vor der Abfahrt, die am ersten des Wonnemonats bei herrlichem Wetter erfolgte, hatte sich eine große Schar Verwandter und Freunde aus Ludwigsburg eingefunden, um den Begleitern der Orgel auf ihre lange und gefährvolle Reise ein herzliches Lebewohl zu sagen und um der Stimmung der Abschiedsstunde noch einen besonders feierlichen Ausdruck zu verleihen, hatte ein Lehrer ein Lied gedichtet, das von dem Ludwigsburger Musiklehrer Zundel in Musik gesetzt, von den Abfahrenden selbst mitgesungen wurde, als das Schiff vom heimischen Strande stieß. In Marbach wiederholten sich die Abschiedsszenen, und der Verfasser der Reisebeschreibung verschweigt nicht die Tränen der Wehmut, die dabei flossen.



Treulich wird nun jedes Dorf, das die Fahrt berührt, jedes Schiff, das den Reisenden begegnet, mit Namen bezeichnet und die Herkunft der Schiffe erwähnt, die zum Teil aus weiter Ferne kommen, keine Schleuse an der oft längere unfreiwillige Rast gemacht werden muss, wird vergessen. Nach kurzem Aufenthalt in Heilbronn und nach Passieren der badischen Zollgrenze geht es weiter

zwischen den im ersten Frühlingsgrün prangenden Bergen des Odenwalds, begleitet von munteren Vogelgesang, auf dem breiter werdendem Strome vorüber an stolzen Burgen und Ruinen, von denen namentlich Hirschhorn den Verfasser mit dem Zauber ritterlicher Romantik anweht, hinab nach

Heidelberg, Wie Bilder von Ludwig Richter muten zuweilen die einfachen Schilderungen der Talfahrt entlang den schönen Neckanrufern an und die gelegentlichen kurzen Ergüsse eines fromm empfindenden Herzen klingen wie Harfentöne darein.

In Heidelberg wird gerastet. Am meisten scheint dort den Mann der Technik der Bau der neuen Eisenbahn zu bewegen, die zu Großherzogs Geburtstag fertig zu stellen zahllose Hände eifrig beschäftigt waren. ein Mechaniker aus Manchester erklärt ihm die Maschinen, zeigt ihm die Wagen und führt ihn im neuen Bahnhof umher. Von Mannheim, das er nach dem Geschmack seiner Zeit als Stadt über die Maßen rühmt, geht es am 11. Mai den Vater Rhein hinab. freilich sind es nicht immer romantische Stimmungen, denen sich unser Tagebuchschreiber dabei hingeben kann. Wasserwirbel, starke Gegenwinde oder entgegenkommende große Schiffe halten oft sein Fahrzeug auf oder drehen es gar im Kreise herum, so dass die Begleiter der Orgel samt der Schiffsmannschaft die Pferde an Seilen das Schiff am Uferweiter ziehen müssen.

Das gewerbereiche Mainz, die ehemalige Bundesfestung mit der großen preußisch-österreichischen Besatzung ist wieder ein Haltepunkt. Seine Kirchen und ihre Orgelwerke werden eingehend besichtigt. Auch hier wird neben den vielen Fabriken und der belebten Schifffahrt der Eisenbahn wieder gedacht, die viermal täglich in fünf Viertelstunden nach Frankfurt fährt und des Dampfwagens, der Mainz in 15 Minuten mit Wiesbaden verbindet. Die nun erst recht beginnende Romantik des Stromes ergreift auch den Verfasser und er vergisst keine Sehenswürdigkeit, die der Erwähnung wert ist. Bei Koblenz findet die Stadt und Feste Ehrenbreitstein sein besonderes Interesse. In ersterer wird eine eintägige Ruhepause gemacht und dabei die Festung mit Erlaubnis des Stadtkommandanten eingehender besichtigt. Am Rolandseck und dem Drachenfels vorbei eilt die Fahrt dem heiligen Köln entgegen. Seine erste Betrachtung gilt dort dem ausgezeichneten schönen, aber noch nicht ausgebautem Dome mit den zwei Türmen, die mit einander verbunden und 500 Fuß hoch werden sollen. Die Aufzählung aller Kunstschätze des Innern namentlich der Statuen, der Glasmalereien, der Bischofgräber, verrät den für das Schöne empfänglichen Mann. Hundert Leute arbeiten damals am Bau. Doch was soll das heißen an solchem Gebäude, fügt er bei. Neben Altertümern gedenkt er aber auch der Werke der Technik, der

Windmühlen, Schiffsmühlen und Fabriken, als besonders bemerkenswert aber noch des Telegraphen.



Schon ist es der 20. Mai, als sie in Düsseldorf anlangen. Regen und Sturm, die nicht einmal den Aufenthalt auf dem Verdeck gestatten, hindern die Reisenden am Aussteigen und an der Besichtigung der Stadt. Auch in der folgenden Nacht tobt der Sturm fort und die Wellen schlagen stark über Bord. Ein Schauern durchdrang mein Innerstes, schreibt er. In Emmerich, der letzten deutschen Stadt, ist zweitägiger Aufenthalt, wegen Durchsicht der Schiffsladung und der damit zusammenhängenden

Formalitäten. Durch einen Zollwächter wird das Schiff an

die holländische Grenze geleitet, wo die verdrießliche Stimmung, die den Verfasser wegen der vielen Widrigkeiten der Reise ergriffen hatten, bald nach dem tiefen Eindringen in die Gegend hellem Entzücken weicht. Als das Schiff in den Kanal einbiegt, der nach Amsterdam führt, macht er seinen Gefühlen mit den Worten Luft: "Hier sah ich die schönste Gegend, die ich auf dem ganzen Rheinstrom gefahren, ich glaubte, wir führen ins Paradies ein". Man berührt Utrecht mit seinem schönen Dom, woran das schöne Glockenspiel seine Verwunderung erregte.

Am 30. Mai fährt das Schiff in den Amsterdamer Hafen ein. Mit Staunen sieht der Verfasser zum ersten Mal mächtige Seeschiffe. Er beschreibt die Sehenswürdigkeiten der Stadt, ihre Kirchtürme und schöne

Anlagen und macht seine Betrachtungen über den Gegensatz von Reichtum und Armut, der sich ihm aufdrängt. " Zum Erstaunen ist es, " sagt er, "dass in so reicher, schöner Stadt solch verdorbenes zerlumptes und mit aller Art Ungeziefer wohlbesetztes Volk häufig zu sehen ist." Hinsichtlich der Essens- und Schlafenszeiten findet er in Hollandauffallende Verschiedenheiten von deutscher Sitte. Um 9 Uhr stehe man, so sagt sein Bericht, erst auf und schwärme dann die Nacht bis 2 Uhr oder 3 Uhr herum. Als Frühstück gebe es starken Kaffee mit wenig Milch, Brot, Butter und gewürzten Käse, dann werde bis zum Mittagessen gearbeitet, das erst um 3 Uhr stattfindet. Das Mittagsmahl scheint nicht eben einfach. Er erwähnt zwar kein Fisch, aber außer Suppe, verschiedene Gemüse und Rübenarten, Kartoffeln auf zweierlei Art, Senf, Salat und gebratene Fische. Unlieb bemerkt er aber, dass alles zumal aufgetragen als auf den Teller gelegt werde. Ob diese Sitte freilich überall in Holland bestehe, wisse er nicht, fügt er vorsichtigerweise hinzu. Um 5 oder 6 Uhr werde Kaffe oder Tee gevespert, um 10 Uhr zu Nacht gegessen. Dabei klagt der Sohn des weingesegneten Südens bitter über das schlechte Bier und den teuren Wein zu den Mahlzeiten. - Von Industrieanlagen erwähnt er Tabakfabriken, Mühlen und Sägmühlen. An Windmühlen will er um und bei Amsterdam allein 500 an Zahl feststellen.

2. Teil

Durch eine Kommission wurden die Schäden festgestellt, die bei den Rheinunfällen der Orgel zugestoßen waren. Alles wurde genau untersucht und der Schaden auf 400fl taxiert. Nun begann das Umladen auf das große Segelschiff, das bis zum 9. Juni dauerte. "Delphin" ist der Name des Schiffes, der Kapitän "ein



Reisepass von Johann Spaich

sehr freundschaftlicher" Mann". Der Segler lichtet am 11. Juni abends die Anker. Schon in der ersten Nacht wird der Verfasser das Opfer der Seekrankheit, der er seiner Beschreibung nach reichlichen Tribut zu zahlen hat. Um gegen die starken Windstöße wenigstens geschützt zu sein, legt er sich in der Mitte des Schiffs hinter einem Fasse nieder. Um 12 Uhr mittags gelangt das Schiff an den Eingang der Nordsee, muss aber wegen der holländischen Grenzstation Anker werfen. Die Papiere werden geprüft, aber der starke Wind hindert zunächst noch zwei Tage am Passieren der Einfahrt. Erst am 14. segelt man auf die hohe See hinaus. Ein schwacher Trost war es für den Seekranken, dass dort einer seiner Kollegen sein Leidensgefährte wurde. Mehr und mehr gerät das Schiff in bedenkliches Schaukeln. Als bei Einbruch der Nacht der Sturm zu heulen begann und aus schwarzen Gewölk Blitze niederzuckten, beschreibt er mit Schauern, wie Wellenberge das Schiff emporhoben, dass man in tiefe Täler hinabzublicken glaubte. In dieser nie gekannten Gefahr sendet er innige Gebete um Rettung zum Himmel. Der Morgen findet die 'See ruhiger und unser wieder auflebender Passagier gewinnt wieder Lust und Muse zu Beobachtungen der Instrumente und Methoden, die die Seeleute zu Bestimmung der Zeit und Wegrichtung haben. Nach erneuten widrigen Winden erblicken die Passagiere am 16. Juni beim Eingang ins Kattegat die jüttische Küste. Hell scheint die Sonne, der Wind hat nachgelassen und zum ersten Mal erfreut man sich wieder des Blicks auf ein freundliches Stück Erde. Aber zu bald wechselt man auf neue die Szene. Ein furchtbarer Sturm, der dem Schiffe entgegenkommt, dieses am Weiterfahren hindert, wirft Wellenstürze über Bord.. Der Kapitän lässt alle Segel einziehen und das Schiff mit dem Wind treiben. Die Masten krachen, alles erzittert unter der Wucht des Sturmes, der Regen peitscht in Strömen nieder und unser Verfasser nimmt in der Angst seines Herzens aufs neue seine Zuflucht zum Gebet, da er jeden Augenblick glaubt, das Schiff werde

zerschellen oder von den Wellen verschlungen. Treu bewahrte Erinnerungen aufs Bibel und Gesangbuch drängen sich ihm aus der Tiefe des Herzens auf die Lippen. Endlich lässt der Sturm etwas nach. Das Schiff muss lavieren, bis es schließlich den geraden Kurs wieder fortzusetzen vermag, indes die Dankgebete der Mannschaft zum Himmel steigen.

Am 18. Juni fährt man in den Sund. Helsingör mit seiner Festung und Helsingborg kommen in Sicht. Zwischen dänischen und schwedischen Kanonen fährt man hindurch. Bei gutem Winde führt die Fahrt nach mehrstündigem Aufenthalt an den lieblichen Ufern Seelands vorüber. Schmerzlich ist, dass man in Kopenhagen nicht anhält, dessen Anblick nur flüchtig genossen werden kann. An Bornholm vorbei geht der Kurs nach der schwedischen Insel Gotland bei herrlichem Wetter und günstigem Winde. Schon war der 21. Juni angebrochen, als man den finnischen Meerbusen erreichte und in weiter Ferne die russische Küste erblickte an der die hohen Türme Revals auftauchten.

Als man am 23. Juni morgens auf Deck kommt, erblickt man zu beiden Seiten den finnischen Meerbusen und gegen Mittag werden die Masten der Schiffe von Kronstadt sichtbar. Bis zum Abend liegt die See spiegelglatt. Dann erhebt sich ein günstiger Wind, der das Schiff schneller dem Ziel entgegenbringt. Man läuft in den Hafen von Kronstadt ein, dessen Strandbatterien und Mauern die Blicke fesseln. In der ersten Frühe des folgenden Morgens kam das Wachtschiff heran, die Beamten visitierten die Pässe und zunächst ging die Fahrt weiter. Vor der zweiten Wache musste 2 1/2 Tage gewartet werden, bis die Pässe nachgesehen und neu ausgefertigt waren. Das Schiff wurde nun plombiert. Ein dichter Wald von Masten von Schiffen aus zahllosen Nationen, vorwiegend amerikanischer Herkunft, breitete sich jetzt vor den erstaunten Blicken aus. Am 27. Juni morgens kam noch eine letzte Untersuchung, dann verließ das Schiff Kronstadt, und schon um 10 Uhr erblickte man die glänzenden Turmspitzen der heißersehnten nordischen Hauptstadt. Aber die Geduld wurde durch die anhaltende Windstille, die die Einfahrt verzögerte, noch auf eine peinlich Probe gestellt.

Erst der Morgen des 28. Juni bringt die erwartungsvoll Harrenden ans Land. Sofort ging die Fahrt zur Petrikerkirche, die Stätte der bevorstehenden Arbeit, wo die Ankömmlinge mit dem Prinzipal (Eberhard Friedrich Walcker) und seinem Begleiter (Spaichs Bruder) zusammentreffen. Freude und Rührung über das Wiedersehen erfüllte die Herzen. Nach einem Spaziergang in Petersburg wird die erste Nacht wieder auf dem Schiffe zugebracht, ein ruhiger Schlaf umfängt die Fremdlinge. Noch ist man nicht völlig am Ziele, erst am 30. Juni kann man in den Hafen einfahren. Nach einem Rasttag füllten drei Tage das Ausladegeschäft. Wie es dabei zugeht, lasse ich den Verfasser selbst erzählen: " Da hatten wir viel mit dem wüsten, unangenehmen Volk zu kämpfen. Voll Verwunderung mussten wir die Leute ansehen. keiner ein gutes Hemd, noch weniger sonst etwas Gutes auf dem Leibe. In ihrem Pelzen sitzt es voll mit Läusen, da zucken und reiben sie den ganzen Tag. Wenn sie Mittags Feierstunde haben, da wird gegessen. Dies besteht in Schwarzbrot und rohen Zwiebeln, die Stengel haben so lang, wie ein Arm. Wenn sie sich dann recht voll gefressen haben, dann wird der Pelz ausgezogen und dann wird gelaust. Da kann man tausende so russischer Kerls an der Börse sitzen sehen. " Der Verfasser benutzt doch die wenigen, freien Stunden fleißig zur Besichtigung der Stadt. Eine Wunderwelt tut sich vor dem einfachen Schwaben auf. Er beschreibt die Stadt als weitläufig und nicht ganz ausgebaut, die breiten Straßen mit granitnen Fußpfaden zu beiden Seiten. Sein erster Gang gilt dem kaiserlichen Winterpalais. Drei Jahre zuvor hatte es eine 36 Stunden wütende Feuersbrunst zum großen Teil zerstört. Nun aber war jede Spur des Brandes wieder verwischt, und der Palast im alten Glanz wiederhergestellt. Dann geht's zur Ermittage und Ihren bekannten Sammlungen, welche ihn in maßloses Erstaunen versetzt. Und nun lässt er alle übrigen Sehenswürdigkeiten der Stadt an uns vorüberziehen: die bekannte Reiterstatue Peters des großen, den Riesenmonolithen der Alexandersäule, das Gebäude der Admiralität, deren Turm eine vergoldete Kuppel krönt. Besonders eingehen beschreibt er die Kirchen, vornehmlich die Issackskathedrale, die er den herrlichsten Tempel Italiens vergleicht, und die Kasankathedrale.

Überwältigend ist ihm die Pracht ihrer granitnen Säulen, ihrer goldstrotzenden Altäre und der Reichtum ihrer Statuen. Der Kathedrale gegenüber ist die St. Petrikerkirche, die Stätte, die nun viereinhalb Monate lang die schwäbischen Männer bei der Aufstellung der Orgel beschäftigt sieht. Das Gedränge der Menschen, die die Orgel sehen und spielen hören wollen, war täglich ungeheuer, so dass die Leute oft an der Arbeit gestört waren. Für fürstliche und hochadlige Personen, die voll Verwunderung das Werk betrachteten, wurde infolge dessen bestimmte Tage frei gehalten. Oft fuhren 20 bis 30 Karossen vor.

Über Leben und Treiben der Bewohner macht der Verfasser mannigfache Beobachtungen. Er spricht von den Gefährten und spricht von der Bequemlichkeiten der Lohnfuhrwerke. Besonders interessiert ihn die Bespannung! Fürsten und Grafen fahren langgespannt einher, sonstige Standespersonen fahren vierspännig nebeneinander, dies geht meistens im Galopp." "Bei denjenigen, die weitgespannt fahren,

sitzt der Vorreiter auf dem rechten Pferd, bei deutschen Herrschaften sitzt er auf dem linken Pferd, wie bei uns." Ein stattlich bärtiger Kutscher in dunkelfarbigem Kaftan und hellem Gürtel regiert ohne Peitsche mit ausgestrecktem Arm die Hinterpferde. Ein hübsch gewachsener und sauber gekleideter Knabe von 8-12 Jahren leidet die Vorderspannpferde. ER sitzt in etwas zurückgelehnter Haltung in einem wohlgepolsterten Sattel. Eine kleine Peitsche hängt an seinem Arm und so durchpfeift sein warnender Ruf : " Jadi, Jadi " oder "dita, dita" d.h. "aus dem Weg", kreischend die Luft.

Die Lohnkutschen, ein- und zweispännige, stehen an allen Plätzen und Straßenkreuzungen bereit. Es ist aber gut, mit den Kutschern, vor Annahme der Fahrt zu akkordieren, " sonst ziehen die schlaun Kerls dem Fremden die Haut über die Ohren. Normalerweise fährt man für 20 Kopeken vier Wehrst. In sausendem Galopp stürmt, sobald man eingessessen, das unbedeckte Gefährt über Stock und Stein. Die Bitten des erschreckten Fahrgasts, nicht so zu rasen, findet taube Ohren. Die russische Gastfreundschaft rühmt er außerordentlich. Vermöge der Beziehungen seines Prinzipals zu reichen und vornehmen Häusern hatte er sie auch in besonderem Maße zu genießen. Ungeniert kann er auch seinen Mittagstisch wählen, bei welcher der bekannten Familie er will. Abends beim Tee ist stets Gesellschaft von 10 bis 20 Personen, wobei man immer neu Bekanntschaften machen kann. Minder günstig urteilt er über das sittliche Leben der Bewohner. Die Nacht wird zum Tag, der Tag zur Nacht gemacht. Abends 8 Uhr geht es in die Gesellschaft, die bei Spiel und Zechgelage bis 2 oder 3 Uhr morgens, ja noch länger dauert. Diese Gastereien gehen bei den befreundeten Familien der Reihe nach um. Des Morgens verlässt man erst um 9 oder um 10 Uhr das Lager. Diese Art Menschen fand er abgestumpft gegen Gedanken an höhere Dinge, " sehr arm an Geist und blind", da ihr Dichten und trachten nur auf Sammeln von Schätzen und Betrügen des Nebenmenschen gerichtet sei. Über die Erzeugnisse der Kunst, so mächtigen Eindruck sie ihm gemacht, urteilt er, dass alle Kunst aus dem Ausland stamme, da die Russen nicht imstande seien, etwas kunstreiches zu erfinden. "Zwar meint er, rücken die Russen seit einigen Jahren in den Wissenschaften in Kenntnissen etwas vor. Aber ich glaube, dass bloß die Deutschen, die darin sich befinden, davon Ursache sind.

3. Teil Fest auf dem Friedhof - Rückreise

Eine merkwürdige Szene aus dem Volksleben schildert er am Schluss seiner Betrachtungen über Leben und Kultur der Russen. An einem Tage im August findet alljährlich eine Totenfeier an den Gräbern der Angehörigen statt. Diesmal ist es gerade Sonntag. Mit seinen Kollegen wandelt er 2 Stunden hinaus zum Petersburger Friedhof. Scharen von Menschen zu Wagen und zu Fuß, Vornehme und Geringe, strömen mit ihnen., alle reichlich mit Speisen und Getränken versehen. Auch Wirtschaftsbuden sind darin aufgeschlagen.. Das Volk setzt sich dann auf die Gräber „frisst und sauft. was das Zeug hält“. Da fangen die einen zu weinen an, andere singen, wieder andere tanzen oder sie tun abwechslungsweise das eine und das andere. Das Ende ist eine große Schlägerei. Das Durcheinander was hierbei so groß, dass dem Verfasser, wie er sagt, die Haare zu Berge standen. Bei diesem Anlass sieht er auch einige zur Beerdigung gebrachte Leichen, mit dem der Sitte gemäß den Toten in die Hand gesteckten „Pass“, der ihnen die Himmelspforte öffnen soll.

Endlich naht der Tag der Einweihung der Orgel, wo der Meister die Glückwünsche zu seinem Werk in Empfang nehmen durfte. In der dicht gedrängten Kirche brannten 500 Wachskerzen. Die erfreuten Mitglieder der Kirchengemeinde kargten auch mit Geschenken nicht. Jeder Gehilfe erhielt außer 6 halben Imperials als Beweis der Zufriedenheit eine silberne Dose, dem Prinzipal Eberhard Friedrich Walcker wurde ein silberner Pokal verehrt. Am 19. November konnte man an die Abreise denken. Sie vollzog sich unter dem herzlichen Lebewohl zahlreicher neugewonnener Freunde. Der Prinzipal Walcker hatte mit einem Kurscher akkordiert, der versprach, mit seinen 3 Pferden die Reisenden in 30 Tagen in die Heimat zu führen. Aber es war zu wenig mit dem russischen Winter gerechnet.. Der Schnee lag 2 Fuß tief, alle Wege waren verschneit. Gleich nach Petersburg fuhr man schon viele Werst weit fehl und musste umkehren. Dies wiederholte sich bald darauf. Die ermatteten Pferde versagten den Dienst. Schon war es nahe an Mitternacht. Der wagen musste von den Insassen durch den knietiefen Schnee geschoben werden. Endlich wurde ein Licht sichtbar. Es war ein einsamer Krug. Die Pferde mussten in eine von allen Seiten offene Halle gestellt werden, zu Essen und zu trinken gab es nichts mehr; ebenso wenig waren Betten vorhanden. Die eine Hälfte der vier Reisenden musste sich auf den warmen Ofen legen, die andere Hälfte mit der harten Bank vorlieb nehmen., wo die Kälte bald ebenso lästig wurde, wie der ersten Partie die Wärme. Niedergeschlagen dachten alle an die noch bevorstehenden Widerwärtigkeiten und an die Unwahrscheinlichkeit, auf solche Weise noch bis Weihnachten die Heimat zu erreichen. Ihr Mut wurde auch nicht gehoben durch die Versicherung der Kutschers, es sei in ganz Russland nicht anders. In der folgenden Nacht fanden die Reisenden wenigstens heißes Wasser vor, um sich den Tee breiten zu können und zwei hartgepolsterte Sofas, die zwei von ihnen als Nachtlager dienen mussten, wobei die

Röcke als Kopfkissen, die Pelze als Decken benutzt wurden. Die schlaflose Nacht wurde noch gestört durch das Toben betrunkenere Bauern, die sich im Krüge versammelten und Lust bezeigten, die Fremden zu überfallen. Nur die von diesen mitgeführten Waffen und ein scharfer Hund hielten sie davon ab. Mit wenig besseren Quartieren, fast stets durch Wälder, aus denen zuweilen ein Edelfhof sichtbar ward, geht die Fahrt weiter durch das tief verschneite Russland. Wenige Stationen vor Reval kann der Kutscher seine Pferde nicht mehr vorwärts bringen, die Wageninsassen müssen zum zweiten Mal sich zum Schieben bequemen. In der folgenden Station gelang es, statt der Mietgäule 6 Postpferde zu erlangen, mit denen der Wagen in unruhiger Fahrt über die durch Schneewehen gefährlichen Strassen hinsauste. Am nächsten Tag blieb man trotz der Anstrengung der 6 Pferde im Schnee stecken, der bis an die Achse der Räder ging. Der Postillion musste ausspannen und in einem benachbarten Dorf Hilfe holen, indessen die Reisenden mit halberfrorenen Fingern bei grimmiger Kälte ihrer warteten. Endlich gelangte man nach Reval. In der dortigen Olaikirche wird der Platz für die künftige Orgel besichtigt, die Meister Walcker als eine Frucht seiner Petersburger Reise dort bestellt erhalten hatte. Am 5. Dezember abends war man in Riga., wo eine Begegnung mit alten Stuttgarter Freunden stattfand, die als Führer durch die Sehenswürdigkeiten der Stadt dienten, in der damals noch fast durchweg deutsch gesprochen wurde. Am 7. Dezember geht's über das Eis der Duna, dann wird Mitau passiert und unterwegs eine Rekrutierung mitangesehen. Der Bericht erzählt: es wurden Knaben von 8-10 Jahren genommen, sie kommen dann in die Schule einer Gouvernementsstadt, bis sie 18 Jahre alt sind, dann werden sie unters Militär genommen und müssen 15 Jahre Soldat sein. Tauroggen war das letzte russisch-polnische Städtchen, das die Reisendendurchfahren, froh, „nicht immer so wüste, schmutzige Leuten sehen zu müssen“.

In Tilsit, wo man erstmals wieder vaterländischen Boden betritt, hat die Kälte 24 Grad erreicht, so dass man über die hartgefrorene Memel fahren konnte. Am 12. Dezember trifft man in Königsberg ein, dann fährt man über Frauenburg, wo dem Dom mit dem Copernicusgrab einige Worte gewidmet werden, über Elbing nach Dirschau an der Weichsel. Noch war dort der Fluss nicht so hart gefroren, um den Wagen darüber fahren zu lassen, so musste man zu einer nicht ungefährlichen Manipulation greifen.

Nun wird das Klima täglich besser., obwohl man dem Winter immer näher rückte. In Deutsch-Krone wird Extrapost genommen, um noch sicher die Heimat rechtzeitig zu erreichen. Nun geht's Tag und Nacht durch die Städte Deutschlands, deren Bilder wie schatten an den Reisenden vorbeizogen., nach der geliebten Heimatstadt, wo man am Abend des 23. Dezember anlangt, mit hellem Jubel von Verwandten und Freunden empfangen. Mit ihnen darf man wieder das schönste der Feste im traulichen Kreise feiern.

Hier endigt die Reisebeschreibung mit Dank gegen Gott für die glückliche Heimkehr. Eine schlichte und fromme Seele, ein für alles Schöne und alle Formen und Fortschritte der Kultur aufgeschlossener Geist tritt uns in ihr sympathisch entgegen. Aber sie gestattet auch einen ansprechenden Rückschluss auf das Milieu der Erziehung und heimatlichen Umgebung des Verfassers, wie nicht minder auf die Volksschule der älteren Zeit, aus der er herauswuchs.

abgeschrieben gwm 21.8.2005

© www.walckerorgel.de 2005