



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Neurussische Städte. 1. : Nicolajeff.

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

Neurussische Städte.

1.

Nicolajeff.

Es hielt schwer, noch ein Plätzchen zu finden an Bord der Russalka, der Wassernixe, die allwöchentlich von Odessa nach Nicolajeff schwimmt. Niemals habe ich ein Dampfboot so gedrängt voll Menschen gesehen; bei seiner Kleinheit, der Unzuverlässigkeit seiner Maschine und der geringen Befähigung russischer Localschiffscapitäne hätte man fast bange werden können, wenn die Fahrt nicht gar zu kurz gewesen wäre. Wir liefen aus dem nur für die russischen Schiffe bestimmten Hafen; die imposante Fronte der Stadt lag in ihren gewöhnlichen rothen Staubschleier gehüllt, der auch uns noch anhänglich nachflatterte bis weit hinaus aufs Meer. Die Küste bleibt auf der linken Seite fortwährend in Sicht, ebenso Stunden lang die Stadt. Gegen Mittag taucht nach etwa vierstündiger Fahrt zur Rechten eine lange Erdzunge auf, deren äußerste Spitze von zahllosem wildem Wassergeflügel bevölkert ist. Hier steht die Erdfestung Kinburn, die im Krimkrieg von den Engländern genommen wurde, trotz ihrer 240 Kanonen, von welchen freilich nur 40 montirt waren. Bei Kinburn beginnt der Liman des Dniepr und des Bug, ein träges Brackwasser, gleich einem Landsee von beträchtlicher Breite, wie es alle in das schwarze Meer mündenden Flüsse erzeugen. Jenseits auf dem steil abschüssigen Ufer der linken Seite erhebt sich Dezakow, einst eine bedeutende Festung, 1788 von Potemkin und Suwarow mit furchtbaren Opfern erobert, gegenwärtig geschleift und gänzlich heruntergekommen. Auf ihre Kosten ist das weiterhin auf hohem, zerrissenem Kalkufer gelegene Stanislaw zur Bedeutung gelangt. Hier ankern die nach Cherson bestimmten Schiffe mit Tiefgang, welche in die seichte Dnieprmäundung nicht einzulaufen vermögen und ihre Ladung auf Lichterschiffe löschen müssen; dann beginnen zur Rechten weitgedehnte, lichte Eichenwäldungen, sie gehören zu einer der Besitzungen des Barons von Stieglitz in Petersburg. Während wir vorbeifuhren, hatten wir den Anblick eines großartigen Naturschauspiels, ein Heuschreckenzug von mindestens 20 Werst Länge stand über der Halbinsel, das breite Wasser war übersät mit den Leichen der Insecten, die Schaufeln des Dampfers wurden durch ihre Massen gehemmt. Viele kleinere und größere Fahrzeuge belebten in erfreulicher Weise die spiegelglatte Wasserfläche, Schleppdampfer mit mächtigen Holzflößen im Tau ächzten mühsam vorüber. Plötzlich erhob sich ein wunderbarer Bau mitten aus dem Wasser vor unsern Augen. Es war das Linien Schiff Sinope, ein Fahrzeug, das zu 130 Kanonen gebohrt ist, gegenwärtig aber keine einzige trägt und vollständig abgetakelt ist, da Rußland

nach dem Falle von Sebastopol keine Kriegsfahrzeuge mehr im schwarzen Meere haben darf. Der ungeheure Rumpf, neben welchem unser Dampfboot wie ein kleiner Rachen lag, bildet jetzt eine Art Kaserne und ist immer noch mit tausend Händen bemannt. Da wir den Capitän desselben an Bord hatten, so wurden wir mit Rußk begrüßt, hoch über uns stand die Equipage in Reihe und Glied, alle Galerien waren besetzt, aus jeder Luke schaute ein Kopf. Als wir weiter fuhren, ward in der Ferne noch ein zweiter solcher Schiffsleichenam sichtbar, noch größer wie die Sinope, für 142 Kanonen eingerichtet, jetzt aber ebenfalls ganz abgetakelt.

Es dauert lange, ehe man gewahr wird, daß man in den Bug eingelaufen ist, der mit tragem Strom in den Liman mündet. Allmählich aber rücken die Ufer zusammen und werden schroffer. Ueberall sieht man Schanzen, Ueberbleibsel des Krimkriegs; das Wasser erscheint wie ein grüner Schlamm, es ist ganz und gar mit Algen angefüllt, wie ein Sargassomeer, welche die Fahrt sehr erschweren. Auf einer Insel mitten im Fluß erhebt sich ein großes aber nicht vollendetes Fort, welches zum Schutze Nicolajeffs in aller Eile errichtet worden war. Die Aussicht ins Land hinein ist wenig erfreulich, überall Steppe ohne Abwechslung. Noch viel minder ist es der Aufenthalt an Bord, die Unordnung ist groß, man weiß kaum wohin man den Fuß setzen soll, endlich erscheint zur Rechten das Ziel: die Stadt Nicolajeff. Die Menge ergießt sich ans Land und Jedermann sorgt für sein weiteres Fortkommen.

Nicolajeff liegt auf einer Halbinsel, die vom Zusammenfluß des Bug mit dem Ingul gebildet wird. Die Anlage der Stadt datirt erst vom Jahre 1789, ihre Bedeutung aber vom Czar Nicolaus her, dem mehr als drei Vierteltheile derselben ihre Entstehung verdanken. Ursprünglich nur mit Rücksicht auf den Flußverkehr gegründet, hob Nicolajeff sich nach und nach zum Woolwich und Toulon, zum Sitz der Admiralität des schwarzen Meeres. Man sieht es der Stadt auf den ersten Augenblick an, daß sie ein künstliches Gewächs ist. Solche breite, endlos lange, schnurgrade Straßen, solche regelmäßig im rechten Winkel abgezirkelte Quartiere, solche ermüdende Uebereinstimmung der Bauart besitzen nur die Allerhöchst befohlenen Städte, deren wir auch in Deutschland einige aufzuweisen haben. Der Umfang Nicolajeffs ist außerordentlich groß, von einem Ende der Stadt bis zum andern hat man sieben Werst zurückzulegen. Meine Troika, mit prächtigen Tatarenfleppern bespannt, flog munter dahin; dennoch brauchte ich eine halbe Stunde bis zum Hotel St. Petersburg, dem ersten Gasthof der Stadt. Aber das will nicht viel sagen; selbst bescheidenen Ansprüchen wird, namentlich in Bezug auf Reinlichkeit, in südrussischen Hotels wenig Rechnung getragen. In den meisten derselben hat man deutsche Kellner; es scheint aber als habe man sich die

schmutzigsten und ungehobeltesten ausgelesen. Der, dem ich mich im Hotel als Landsmann präsentirte, gähnte mir erst zwei- oder dreimal ins Gesicht, dann fragte er gemüthlich: „Was wollen Sie denn? Vielleicht ein Schnäpsschen?“ Er schien es lange nicht begreifen zu können, daß man am hellen lichten Tage ein Zimmer verlange. Später fand ich, daß die Herren Reisenden sich die Sache öfters bequemer machen und ohne Weiteres auf den schmählich eingedrückten Divans des Speisesaals campiren. Uebrigens bekam ich doch mein Zimmer und noch dazu, allerdings auf meinen dringenden Wunsch, und wahrscheinlich auf gütige Verwendung des Herrn Landsmanns, auch ein frisches Betttuch. Zu weiterem Luxus wollte sich jedoch der Majordomus nicht verstoehn. Kaum war ich im Begriff, mich häuslich einzurichten, so pochte es schon an meiner Thüre, einige merkwürdig aussehende Herren traten ein, überreichten mir einen Zettel und radebrechten ein so furchtbares Französisch, daß ich sofort zu dem Schluß kam, sie müßten Engländer sein. Dies bewährte sich jedoch nicht, denn es waren Amerikaner, Taucher aus Sebastopol, von der bekannten Gesellschaft, welche die versenkten Schiffe im Hafen hervorholen will. Um den schlechten Geschäften, die sie dort machten, ein wenig zu Hilfe zu kommen, gaben sie Vorstellungen in der höheren Wasserspringerkunst, schienen aber dabei ebenfalls nicht viel mehr zu fischen, wie in Sebastopol. Froh, an mir einen Mann des Verständnisses gefunden zu haben, überreichten sie mir ein Gratis-Billet und versprachen treuherzig, mir ihre ganze freie Zeit widmen zu wollen, wobei sie mit Begeisterung den kalten Grog als ein naturgemäßes Heilmittel gegen die verderbliche Witterung empfahlen.

Glücklicherweise ward ich aber solchen vielversprechenden Aussichten bald entrückt. Ich besaß eine Empfehlung an einen Fregattencapitän, nach dessen Wohnung ich alsbald fuhr. Ich fand bei demselben eine äußerst freundliche Aufnahme und die ganze lebenswürdige Familie ließ mich durchaus nicht mehr in das Hotel zurückkehren, sondern setzte sich sofort mit freundlicher Gewaltthätigkeit in den Besitz meiner Effecten und räumte mir ein Zimmer in ihrem Hause ein. Der Capitän war einer der Hunderte von entlassenen Seeoffizieren, die jetzt, größtentheils in Nicolajeff, theilweise auch in andern südlichen Städten einer sehr gezwungenen Muße pflegen. Sie sind entlassen worden, ohne den geringsten Sold, ohne irgend eine Vergütung, bloß mit der Aussicht auf eine demaleinstige Wiederanstellung. Wer von ihnen kein Vermögen besitzt, und dies ist bei der Mehrzahl der Fall, der befindet sich in einer beklagenswerthen Lage. Viele von diesen Männern haben sich zur Arbeit bequemen müssen, sind Schreiber geworden oder schätzen sich glücklich, auf einem Gute als Prifaschschif angestellt zu werden; denn zu einem Deconomiebeamten bedarf es in Rußland durchaus keiner Kenntniß der Deconomie. Auch mein Capitän, der zwar nicht vermögenslos, aber mit einem Häuflein

wackerer Jungen gesegnet war, steuerte auf einen solchen Posten los, wie mir seine liebenswürdige Frau im besten Französisch erzählte. Mit ihm selber gestaltete sich die Unterhaltung äußerst einsilbig, er verstand kein Wort einer fremden Sprache und ich sehr wenig Russisch. Ein leidenschaftlicher Raucher, verfertigte er den ganzen Tag für mich Papyros und weichte mich in das Geheimniß der wohlfeilsten Cigarrenröhren ein, die aus einem Stück Schilfrohr bestehen und hier sehr im Gebrauch sind. Der gute Mann hatte einen unbegreiflichen Fehler: er konnte keinen Wein trinken; wie es schien der Ausgleichung halber war er einem kräftigen Schnapfe, auch mehreren, durchaus nicht abhold, und eine seiner Lieblingsbeschäftigungen bestand in der Zusammenstellung derartiger Mixturen aus allen möglichen Kräutern, Früchten und Gewürzen. Ich sehe ihn noch mir gegenüber sitzen, mit dem apfelrunden, rothen, glänzenden Gesicht, das ein furchtbarer, blonder Schnurrbart in zwei völlig gleiche Theile schied, wie er mit einem schlaun Lächeln der wasserblauen Augen das Gläschen emporhob, mit unnachahmlicher Geschicklichkeit dessen Inhalt hinabwarf, es dann wieder füllte und mir hinreichte mit dem unausbleiblichen Empfehlungswort: „Karascho!“ — „Karascho,“ antwortete ich ihm, und so ging das Gläslein, oder wenn man will, das Glas, recht häufig hin und her. Damals ward die deutsche Standhaftigkeit auf eine schwere Probe gesetzt; es ist in der Fremde gut, wenn man etwas gelernt hat.

Durch einen Gastfreund ward es mir ermöglicht, in Nicolajeff vieles zu sehen, was dem Fremden sonst nicht gezeigt wird. Unser erster Gang führte nach der Artillerieschule. Sie ist ein prächtiges Gebäude auf einem freien Plage, gerade in der Spitze der Halbinsel, sodaß man von hier aus den besten Ueberblick über die Lage hat. Der Ingul, der an dieser Stelle in den Bug mündet, ist zwar nur ein kleiner Fluß, aber hier von solcher Tiefe, daß er Linienische aufnehmen kann. Die Kunst hat das Ihrige dazu gethan, aus ihm einen Hafen für die Marine zu machen; der Handelshafen der Stadt befindet sich jenseits im Bug. Aufwärts am Ingul hin führt die hübsche gutgehaltene Promenade, in deren Mitte das ziemlich einfache Palais des Gouverneurs steht, wo Kaiser Nicolaus oft gewohnt hat. Auf der ganzen Länge des Spazierganges begleiten uns zur Linken über dem Flußufer unermessliche Reihen von Bomben und Kugeln jeder Art in Haufen geschichtet, Mörser, Kanonen, sämmtlich aus Gußeisen; manns hoch wächst das Gras und Unkraut zwischen ihnen empor, aus dem Zündloch einer furchbaren Haubice war ein Weizenhalm mit mehreren Aehren aufgeschossen, ein rechtes Sinnbild des Friedens. Es hätte geraume Zeit bedurft, die Röhre, die hier lagen, zu zählen, und doch waren noch weit mehr davon in den Arsenalen selbst aufgehäuft. Ich kenne die englischen und die französischen Seekriegswerkstätten, trotzdem hat mir diese russische imponirt; sie erschien mir bedeutender, wie die-

jenige von Kronstadt und St. Petersburg. Freilich ruht jetzt alles, was früher arbeitete. In der kolossalen Ankerschmiede ist nur die kleinste Dampfmaschine im Gang für Reparaturen, nebenbei wird etwas Eisengießerei, meist für fremde Rechnung, betrieben. Die gewaltigen Werkzeugmaschinen aus den besten englischen Fabriken stehen still und würden einrosten, wenn sich nicht von Zeit zu Zeit einige schläfrige Soldaten daran herumrieben. Die Werkstätten, die Vorrathshäuser, die Docke mit ihren ungeheuren Kraneen, die massenhaft aufgeschichteten Bauhölzer, alles das sieht jetzt so todt, verschossen, verkommen aus, als sei es schon seit vielen langen Jahren unthätig sich selber überlassen. Statt der 22,000 Arbeiter, welche früher hier beschäftigt wurden, sind jetzt höchstens noch tausend, theils zur Wache und Aufsicht, theils in wirklicher Thätigkeit, in den Arsenalen. Die Mehrzahl der andern wohnt immer noch in Nicolajeff, und zwar in dem besondern Quartiere der Soldatenstadt, wo sie in Häusern der Krone angesiedelt sind, aber außer der Wohnung fast gar nichts haben, um ihr Leben zu fristen. Man mag eine politische Ansicht theilen, welche man will, Anhänger der Friedensfreunde sein oder nicht, diese Erstorbenheit, dieses plötzliche Stocken eines wohlgeordneten, großartigen Mechanismus thut einem weh, und man bedauert die hier nutzlos schlummernden Geld- und Arbeitskräfte. Ein paar kleine bewaffnete Dampfer, augenscheinlich mehr zu Lustfahrten, wie zu ernstern Zwecken gebaut, und einige Wachtschiffe waren der ganze Rest der Marine im Hafen. Auf dem großen Werfte, welches am Bug erbaut ist, lag eine ziemliche Anzahl von Schiffesgerippen, darunter drei große Fregatten, nebeneinander, unvollendet, unberührt da; ihr Holz beginnt schon zu verwittern, in einigen Jahren werden sie vollkommen unbrauchbare Ruinen sein. Es braucht kaum gesagt zu werden, von welchem Einfluß dieser Zustand auf das Wohl der Stadt und einer großen Anzahl ihrer Bewohner ist; sie gehen, wenn nicht Hilfe kommt, mit schnellen Schritten ihrem Untergang entgegen, sehen wenigstens in eine trübe Zukunft. Viele Leute, die sich sonst in dem rührigen Nicolajeff gefielen oder darin ihren Unterhalt fanden, haben sich weggezogen. Selten erblickt man einen Menschen in den breiten Straßen; die einstöckigen Häuser, deren Mehrzahl übrigens Eigenthum der Krone ist, sind vielfach verwahrlost, viele stehen leer, die Stadt ist eine wurzelkranke Treibhauspflanze.

Lebhafter geht es vor der berühmten Wasserquelle zu, in der Nähe des Kronwerftes, der Bugbrücke und der Landung gegenüber. Gute Quellen sind im Süden immer Gegenstand der Verehrung und des Stolzes der Anwohner, die von Nicolajeff ist die größte Wohlthat für die Stadt, obgleich sie von deren Centrum sehr weit entfernt ist. Es gibt zwar Ziehbrunnen und Cisternen, allein zum hauptsächlichlichen Gebrauch wird das Quellenwasser vorgezogen. Daher ist das Bassin stets von Hunderten von Karren und Tonnen umringt,

die, theils mit Pferden, theils mit Ochsen bespannt, geduldig in der Reihe warten, bis sie zur Ladung kommen. Da hier zugleich der Landungsplatz der Dampfschiffe und der Handelsfahrzeuge ist, ebenso der ganze Verkehr aus dem Innern hier vorüber muß, so wogt an dieser Stelle ein unaufhörlich reges Leben.

Eine Merkwürdigkeit Nicolajeffs ist die Brücke über den Bug, welcher hier von außerordentlicher Breite ist. Früher geschah der Uebergang mittelst einer Fähre; die großen Truppenzüge und der Transport von Kriegsmaterial, welche während des Krimkrieges hier passiren mußten, auf der Hauptstraße in die taurische Halbinsel, machten die Anlage einer Brücke nothwendig. Der geniale General Tottleben construirte und vollendete dieselbe innerhalb zwanzig Tagen; es ist eine sogenannte Klobbrücke, nach Art der Schiffbrücken. Die Stelle der Pontons vertreten mächtige Baumstämme, die dicht nebeneinander in der Richtung der Strömung liegen und mittelst Klammern verbunden sind, auf ihnen ruht eine zweite Lage von geringerem Durchmesser der Länge nach und trägt einen Boden aus starken Fichtenbohlen. Die letzteren werden durch schwache auf den Enden liegende Riegel, welche mit Stricken oder gedrehten Weiden verbunden sind, in ihrer Lage gehalten. Leider habe ich Gelegenheit gehabt, die Construction dieser Brücke genauer kennen zu lernen, als mir lieb war. Ich begleitete eines Tags einen werthen Freund auf dessen Besitzung in den Steppen am oberen Jngul. Eine Karawane von vierzig Ochsenwagen, welche Getreide nach Odessa geschafft hatten, war beladen mit Lebensbedürfnissen, Geräthen und Maschinen, darunter eine große Locomobile von 80 Ctr. Schwere, schon mehrere Tage voraus gesandt worden. Wir holten sie auf dem Plateau kurz vor der Stadt Nicolajeff ein und eilten voraus, um zu ermitteln, ob die Bugbrücke im Stande sei, die gewaltige Last sicher zu tragen. Da Erkundigungen aus bester Quelle bestätigten, die Brücke habe durch die schwersten Geschütze nicht gelitten, so sahen wir auch dem Uebergang der Locomobile mit Zuversicht entgegen. Im Anfang ging auch Alles ziemlich gut, allein je weiter die schwere Last sich vom Ufer entfernte, um so gefährlicher fing das schwimmende Werk an zu schwanke und zu wogen; die Bohlenbekleidung stauete sich dachförmig zusammen, es war zum Erschrecken. Dennoch schritten die wackeren Gespanne beharrlich voran auf der beweglichen Straße, während ihre Führer beteten und sich unaufhörlich bekreuzten. Plötzlich geschah ein lauter Krach, der Hinterwagen lag im Wasser. Die Knebel waren gesprengt, die Bohlen der Brücke hatten sich auf einen Haufen zusammengeschoben und der Wagen mit seiner ungeheueren Last war in die Zwischenräume der obersten, die Stromrichtung kreuzenden Stämme gefallen. Sofort wurde alles Mögliche versucht, um dem drohenden Uebel zu entkommen — der Bug ist hier sehr tief, und die kostbare Locomobile wäre, wenn sie in

den Strom gestürzt, auf ewig verloren gewesen — allein trotz dem Ansaß von Hebebäumen, trotz der übermenschlichen Anstrengung der Leute und dem stets willigen Anziehen der Ochsen vermehrte sich die Gefahr mit jedem Augenblick. Der Wagen hatte sich auf die linke Seite geneigt, ein Hinterrad schwebte schon halb in der Luft, der Druck des großen Gewichts senkte zugleich die Brücke so tief unter das Niveau des Stromes, daß das Wasser über die Leiterbäume fluthete und die Thiere bis zum Bauche darin standen. Gleichzeitig erhob sich noch ein heftiger Wind, unsere Lage war eine entsetzliche. Inzwischen waren Boten nach der Stadt geeilt und es kam der Ingenieur der Brücke mit 60 Mann zu Hülfe. Allein auch diese vermochten nichts auszurichten. Trotzdem die Leute wie Besessene schrieten und bis zum Gürtel im Wasser standen, war dem scheinbar Unvermeidlichen nicht zu entgehen. Glücklicherweise hielt auf dem Ufer hinter uns eine lange Reihe von Ochsenwagen, wegen der eingetretenen Sperrung der Brücke. Da unsere eigenen Gespanne schon alle voraus am jenseitigen, viel entfernteren Ufer waren, und die offene Schlucht im Strom, worin der Wagen lag, für sie nicht mehr zu passiren war, so konnten sie uns nichts nützen, denn derselbe war offenbar nur zu retten, wenn er verkehrt, von hinten angepackt und herausgezogen werden konnte. Der Gutsbesitzer eilte zurück und requirirte 18 Paar Ochsen halb mit Gewalt, trotz des Widerstrebens ihrer Führer, die sich jedoch als Leibeigene dem Machtgebot des Edelmanns nicht zu entziehen wagten. Ein ungeheures Tau ward aus dem Arsenal herbeigeschafft, um den Hinterrad festgeschlungen und an dasselbe die 36 Ochsen gehängt. Endlich war Alles fertig. Ein paarmal zogen die guten Thiere vergeblich an, zuletzt aber unter furchtbarem Geschrei rissen sie mit gewaltigem Ruck glücklich die Last aus ihrer verhängnißvollen Gruft. Die Brücke wurde darauf eiligst wiederhergestellt und auf Zureden des Ingenieurs der Uebergang zum zweitenmal versucht. Jetzt waren 12 Paar Ochsen angelegt, neben jedem Thier ein Mann zum Anfeuern, denn im Gallopp mußte es über die schwimmende Straße gehen, damit die Last gar nicht Zeit gewänne, auf einen Punkt besonders zu drücken. Trotz aller Vorsichtsmaßregeln brachen wir noch dreimal ein, aber nicht wieder so gefährlich wie das erste Mal und jedesmal rissen die Gespanne den Wagen glücklich heraus. Die Geschichte spielte ununterbrochen von Vormittags 9 bis Abends 7 Uhr; die Flüche, die an diesem Tag auf uns herabregneten, kann man sich denken, denn auf jeder Stromseite hielten die ganze lange Zeit hindurch Hunderte von Wagen, welchen durch unsern Unfall die Passage versperrt war.

Wenn man über die Brücke kommt, so befindet sich rechts der Stadtgarten, eine schattige Anlage, deren Werth man in diesem Lande des glühenden Sonnenbrandes recht würdigen lernt und gern den Maaßstab heimath-

licher Schöpfungen dieser Art daran zu legen vergift. Auch manche hübsche Privatgärten finden sich im Rayon der Stadt. Die Gewerthätigkeit und der Handel derselben sind verhältnißmäßig sehr unbedeutend; Nicolajeff ist eine reine Beamten- und Militärstadt. Die Zahl ihrer Einwohner mit Ausnahme der Arsenalarbeiter und der Truppen beträgt ungefähr 25,000 Seelen, es gab eine Zeit, wo ihre Bevölkerung 120,000 zählte.

Die Spuren und Reliquien des Krimkrieges werden dem Land auf lange Zeit bleiben. Da man damals nicht anders erwartete, als daß die Allirten über die Landenge von Perekop dringen und einen Angriff vom Lande, gleichzeitig wie zu Wasser versuchen würden, so wurde unter General Tottlebens Leitung die ganze Ostseite der Stadt in einem mächtigen Bogen vom Ingul bis zum Bug mit Befestigungen versehen. Die Schnelligkeit, mit welcher dieselben aus der Erde wuchsen, war fabelhaft, allein es wurden auch alle Kräfte angestrengt. Weiber und Kinder, Mädchen und Greise standen in den Gräben und halfen Schanzen aufwerfen, weniger aus Zwang, wie aus eigenem Antrieb; denn es galt ja einem heiligen Krieg, der Sache der Rechtgläubigen gegen die Ungläubigen. Es waren solche Vorsichtsmaßregeln getroffen, daß das ungeheure, hier aufgehäufte Kriegsmaterial schwerlich in die Hände des Feindes gefallen wäre. Mitschleppen hätte er es doch nicht gekonnt und der Pariser Frieden hat fast dieselbe Wirkung gehabt, wie eine thatsächliche Vernichtung; es liegt todt und nuglos begraben. Eine russische Flotte existirt nicht mehr im schwarzen Meere und Nicolajeff hat seine Bedeutung verloren. Selbst wenn in späteren Zeiten, wie kaum zu bezweifeln ist, eine Aenderung der politischen Lage eintreten, und Rußland wieder die unbeschränkte Herrschaft im schwarzen Meere gewinnen sollte, wozu es bei der jährlich wachsenden Zahl der Schraubendampfer der vom Staat unterstützten russischen Gesellschaft keiner besonders großen Vorbereitungen bedürfte, steht es doch sehr in Frage, ob Nicolajeff wieder zum Sitz der Admiralität und zum Depot der Kriegsvorräthe erkoren werden würde.

Die diplomatische Komödie.

Da die Komödie, die mit dem Vertrag von Villafranca begann, sich eilig dem Ende nähert, ist es zweckmäßig, auf die Hauptpointen derselben aufmerksam zu machen — mit Vorbehalt weiterer Enthüllungen. — Zuerst einen Rückblick auf das vergangene Jahr, in Bezug auf die Savoyer Angelegenheit.

1. Juli 1859: Capitän Harris, britischer Bevollmächtigter in der Schweiz, wird darauf aufmerksam gemacht, Frankreich wolle Savoyen und Grenzboten I. 1860.