

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Vareler Unterhaltungsblatt. 1850-1859 1855

27.10.1855 (No. 43)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-968511](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-968511)

Unterhaltungsblatt.

Wochenschrift für gemeinnütziges Interesse.

1855.

— Sonnabend, den 27. October. —

№ 43.

Tagesgeschichte.

Orientalischer Kriegsschauplatz.

Von Pelissier's Operationen verlautet nur sehr wenig; doch wurden großartige Vorbereitungen gemacht, und darf man daher wohl noch auf erhebliche Unternehmungen vor Eintritt des Winters rechnen. Am 13. d. M. begann der Marschall sämtliche von den Allirten besetzten und besetzten Höhen zu inspizieren, und beordnete er die Generale, bis auf weitem Befehl stehen zu bleiben, wo sie sich befinden. Nur die franz. schwere Cavallerie ward nach der Höhe beim St. Georgskloster, auf der äußersten Südwestspitze der Krimm, verlegt. — Pelissier's Vorposten standen noch 5 Stunden von Baktischirai; die Russen zogen sich langsam zurück. Eprandi schien indes sich auf Gortschakoff stützen und die Belbeklinie verteidigen zu wollen. — In Eupatoria wurden nach russ. Depeschen wie nach Privatberichten immer mehr Truppen ausgeschifft, obwohl dort schon über 60,000 M. standen. Es hieß, diese Armee solle gegen Perecop vorgehen.

Wieder ein wichtiger Sieg der Allirten! Sie sind in Kimburn eingerückt. Bis zum 17. Octbr., Nachm. 2½ Uhr, widerstand diese Festung einem heftigen Bombardement, dann war sie genöthigt, ihr Feuer einzustellen und schon eine halbe Stunde später zogen die Allirten in die drei unzerstörten Forts. Unter dem Schutze des Feuers der Kriegsschiffe und Kanonenböte waren die Laufgräben gegen Kimburn in 800 Metres Entfernung eröffnet worden und zwei franz., 400 Metres im Hinterhalt liegende Jägercompagnien schossen die russ. Kanoniere von ihren Geschützen weg. Die Besatzung der Festung gab sich nach einem Verlust von 120 bis 170 Todten gefangen; es waren ihrer noch 1420 Mann, worunter der General Kocanowitsch und 40 Offiziere. 170 Kanonen und eine Masse Kriegsmaterial erbeuteten die Allirten gleichfalls. Andern Tags verließen auch die Russen das gegenüberliegende Dschakoff, nachdem sie vorher die Befestigungen und 23 Kanonen in die Luft gesprengt hatten. — Ein Blick auf die Karte lehrt die Wichtigkeit dieses Erfolgs; die Allirten sind Herren des Dniepr-Busens und die Folgen davon werden ähnlich, wenn nicht stärker sein, als die Eroberung des Asow'schen Meeres. Nicolajeff ist auf's Höchste bedroht, doch scheint es zunächst auf Cherson loszugehen.

Aus Asien wenig oder nichts Thatsächliches. Omer Pascha soll bereits 40,000 M. zu Batum versammelt

haben und es strömen ihm immer neue Truppen und Freiwillige zu. Es hieß, er werde gegen Dists operiren. — Auch Schamyl soll in neuerer Zeit sich williger zur Theilnahme am Kampfe gezeigt haben; in Redut-Kaleh sollen schon einige Tausend Tscherkessen zur türkischen Besatzung gestoßen sein. — Kars wird noch belagert und erwartet Hülfe von Omer Pascha.

Griechenland. Am Geburtstage der Königin haben in Athen wieder sehr lebhaft Demonstrationen zu Gunsten Rußland's und zur Verhöhnung der Westmächte stattgefunden. — Die griechischen Räuber sogar sind russisch gesinnt; sie lauerten dem gewissen Kriegsminister Kalergis auf, um ihn zu tödten. Derselbe entging ihnen zufällig. Ein franz. Marine-Capitain ward aber in die Berge geschleppt und nur gegen 30,000 Drachmen freigelassen, welche auf franz. Anhalten die griechische Regierung zahlen mußte.

Rußland. Kaiser Alexander verweilte noch in Nicolajeff, als Kimburn genommen wurde. Er inspicierte Truppentheile, welche zur Krimm gingen, und empfing andere, welche von Sebastopol zurückkamen, indem er ihnen entgegenritt.

Aegypten. Weil der Nil nicht gehörig austrat, wird ein Ausfall in der Ernte besorgt und ist deshalb die Ausfuhr von Getreide nur noch für drei Monate erlaubt.

Großbritannien. Die Tollheit der franz. Flüchtlinge auf der Insel Jersey hat dort zu unruhigen Auftritten geführt. Hatte ihr Blatt, l'Homme, die Königin Victoria in crassester Weise beleidigt (es wagte zu behaupten, sie habe durch den Besuch bei Napoleon Alles, Ehre, Würde und Schaam, verlegt), so sagte es über den Kaiser von Frankreich: „Louis Napoleon ist kein Mensch: selbst sein Gedächtniß muß hingerichtet werden; selbst seine Asche und die seiner Angehörigen soll nicht den franz. Boden beslecken; sie sollen ausgestoßen werden, die Lebenden wie die Todten, und wenn irgend ein Volk ihnen Obdach gewährt, so soll das eine Kriegserklärung sein“. Man sieht, daß die Flüchtlinge davon reden, wie's werden soll, wenn sie an's Ruder kommen. — Die Bewohner von Jersey hielten ein Meeting, um gegen einen derartigen Mißbrauch des gastlichen Schutzes zu protestiren und die Behörden zum Einschreiten aufzufordern. Eine Anzahl der beteiligten Flüchtlinge ist ausgewiesen.

Die Eisenbahn.

Es kann uns nur willkommen sein, wenn wir durch unsere Eisenbahn-Artikel die Aufmerksamkeit des denkenden und intelligenten Publikums zu erwecken im Stande gewesen sein sollten und wenn wir auch nicht gesonnen sind, uns auf eine ausführliche und anhaltende Polemik über diese Angelegenheit einzulassen, (denn dazu ist die Eisenbahnfrage schon zu oft und fast bis zum Erschöpfen besprochen und beleuchtet worden) so werden wir uns doch eben so wenig derselben entziehen, weil es einer Sache gilt, welche unserer Meinung nach, — und diese wird von der Majorität des urtheilsfähigen Publikums gewiß getheilt — zu der wichtigsten des Landes gehört.

Aus diesem Grunde wollen wir den resp. Verfassern der im Unterhaltungsblatte vom 6. d. M. No. 40. vorkommenden Artikel, „Die Oldenburgische Eisenbahn-Frage“ und „Die Eisenbahn“, auch gerecht werden und ihre Entgegnung auf unsern Eisenbahn-Artikel in No. 39. des Unterhaltungsblattes erwiedern.

Der Verfasser des ersteren Artikels wird uns schwerlich für so anmaßend halten können, daß wir uns einbilden sollten, Jedermann sei mit unserer Stimme einverstanden. Wir sind hiervon eben so weit entfernt, als wir davon entfernt sind, uns mit seiner Ansicht einverstanden zu erklären; im Uebrigen wissen wir uns nicht zu erinnern, daß wir je in irgend einer Weise, weder in Rede noch Schrift uns derart ausgesprochen haben, um einer solchen Voraussetzung oder Beschuldigung Raum geben zu können. Daß der Verfasser es erst jetzt an der Zeit hält, mit seinen Ansichten über die Eisenbahnfrage hervorzutreten, nachdem sie schon seit 10 Jahren in der Schwebe geblieben hat und von verschiedenen Seiten behandelt worden ist, können wir im allgemeinen Interesse der Sache nur bedauern, und noch mehr zu bedauern würde es sein, wenn noch andere Stimmen nach des Verfassers Meinung, aus diesem Grunde damit zurück gehalten haben sollten. —

In wie weit es im Preussischen Interesse liegen kann, den Bau der Eisenbahn von Heppens nach Minden noch auf 20 Jahre hinaus zu schieben, oder baldigst in Angriff zu nehmen, liegt außer unserer Beurtheilung und wohl eben so sehr außer der Beurtheilung eines jeden Andern; daß es aber nur bei der directesten und kürzesten Verbindung seines projectirten Kriegshafens mit seinen Festungen Minden, Magdeburg und Wesel das größte Interesse hat, ist wohl schwerlich in Abrede zu stellen, und wir für uns sind dessen gewiß, daher wir denn auch der Meinung sind, daß es eben so wenig sich dazu verstehen wird, in kurzer Zeit eine Eisenbahn von Barel über Oldenburg nach Bremen, als außerdem, wenn auch etwas später, eine Eisenbahn von Barel über Heppens und Tever, Wittmund, Esens u. s. w., bis an die Hannoverische Westbahn zu bauen. Preußen hat bei diesen beiden Bahnlirien durchaus kein Interesse; unserer Ansicht nach ist bei ihm die strategische Wichtigkeit und nicht die merkantile vorwiegend, abgesehen von dem Kostenpunkte, welcher in dieser Hinsicht zwar ziemlich gleich ist, aber deshalb nicht weniger in's Gewicht fällt, als es die

Bahn in der directen, ihm gewiß mehr zusagenden Richtung, für dasselbe Geld bauen kann. — Wenn wir Meile für Meile die Kosten in runder Summe auf 250,000 fl veranschlagen, so würden die beiden Bahnlirien, welche der Verfasser sich ausgedacht hat, von Bremen über Oldenburg, Barel, Heppens, Tever, Esens, Norden u. s. w. circa 26 M., 6,500,000 fl kosten. Die Bahn von Heppens bis Minden würde dahingegen in ihrer Länge von 24½ Meilen 6,125,000 fl kosten, abgesehen davon, daß von Oldenburg nach Minden Meile für Meile ungleich billiger zu bauen ist, als nach Bremen, indem die Meile von Oldenburg dahin, der vielen Brückenbauten wegen, wenigstens von Delmenhorst bis Bremen, mit Ueberbrückung der Weser, das Doppelte zu stehen kommen dürfte. Was die Concession von Seiten Hannover's anbelangt, so wissen wir aus in 1846 gemachter Erfahrung, daß solche von einer Privat-Gesellschaft schwerlich zu erlangen ist; daß Preußen sie aber nicht sollte erlangen können, wenn es den Bau der Eisenbahn nach Minden befördern oder selbst in Angriff nehmen will, stellen wir bestimmt in Abrede; denn der Bund würde ihm eine Etappen-Strasse von seinem Kriegshafen nach seinen Festungen schwerlich verweigern können.

Was nun die Rentabilität einer Bahn von der Weser und Jahde nach Minden anbelangt, so beruht des Verf. Behauptung der Nicht-Rentabilität ebenfalls, wie die unsrige der Rentabilität, auf einer Hypothese. Für die unsrige spricht aber das Beispiel und die Erfahrung anderer Länder und die Vortheile, die wir vor der Westbahn und der demnächstigen Geestmünder-Bremer Bahn voraus haben werden, nämlich kürzere Distanz und wohlfeileren Bau, wodurch einerseits an Zeit und andererseits an Kosten erspart wird. „Time is money“; dies ist in jegiger Zeit ein bewährtes Sprichwort geworden. Dieser Zeitgewinn und der billiger darzustellende Frachttarif sind ebenfalls wichtige Factoren für unsere Behauptung. Der Herr Verfasser wird selbst, ohne vielleicht Kaufmann zu sein, wohl nicht leugnen wollen, daß Zeit- und Geldgewinn gewiß die Mittel sind, den Gütertransport in unsere Bahnlirien einzulenken. Daß Bremen seinen Antheil behalten wird, sei ihm gern gegönnt; wir können und werden uns begnügen mit dem Antheil, der uns in Folge der eben erwähnten Vortheile zufallen muß und der gewiß ungleich bedeutender sein wird, als derjenige, welchen uns eine Bahn von Emden, Norden u. s. w. u. s. w. zuführen kann. Was übrigens die Geldkräfte Bremen's anbelangt, so sind wir ihnen allerdings nicht gewachsen. Emden und Leer sind dies aber eben so wenig, und dennoch steht ihnen in Folge der Eisenbahn ein bedeutender Aufschwung bevor; warum nicht ebenfalls Brake, Oldenburg, Barel? — Man schaffe ihnen die Verkehrsmittel und die Geldmittel werden nicht ausbleiben. — Wir geben uns gar keinen Illusionen hin, eben so wenig sind wir sanguin in unsern Erwartungen; wir fassen aber mit Hinblick auf die Vergangenheit die Zukunft in's Auge und erinnern an das allmähliche Aufblühen anderer Städte, wie z. B. Amsterdam, was im 12. Jahrhundert noch nur ein von Fischern bewohntes Dorf war. — St. Petersburg, was in 1750, also 47 Jahre nach seiner Begründung, erst 180 Schiffe in seinen

Hafen einlaufen sah, während es vor der jetzigen Kriegsperiode deren an circa 2000 jährlich darin aufnahm. — Odeffa, dessen Handel nicht minder bekannt ist und was vor dem jetzigen Kriege schon über 80,000 Einwohner zählte. Und dennoch sind es erst reichlich 60 Jahre her, daß es begründet wurde. — Ein Beispiel in unserer Nachbarschaft ist das erst vor etwa reichlich 20 Jahren entstandene Bremerhafen; ein ähnliches Beispiel wird uns Geestemünde in den nächsten Jahren liefern. — Von einer Zinsen-Garantie, welche der Herr Verfasser uns zuschiebt, ist überall nicht die Rede gewesen. Wenn aber eine solche etwa verlangt würde, so sähen wir dabei doch noch keine Gefahr für den Staat; denn wer wüßte wohl die indirecten Vortheile abzuschätzen, welche uns aus dem Eisenbahnverkehr erwachsen würden?

Wir glauben hiemit die Beantwortung des Aufsatzes „die Eisenbahnfrage“ erledigt; wenden wir uns daher nun dem Verfasser des Artikels „die Eisenbahn“ zu. Die Tendenz dieses Artikels scheint dieselbe, wie die des ihm vorhergehenden zu sein, und mancher Punkt in demselben ist durch unsere Beantwortung des ersten erledigt. Wir stellen nicht in Abrede, daß die Bahn nach Minden ohne Zustimmung Hannover's unsererseits nicht gebaut werden kann; ob Preußen gegenüber dasselbe der Fall ist, möchten wir indessen, wie vorhin gesagt, bezweifeln. Es rächt sich nun der diplomatische Fehler, den wir beim Anschluß an den Zollverein begangen haben. Damals hing es von Oldenburg ab, sich jeglichen Vortheil zu sichern; denn unter allen Bedingungen mußte man sich seiner für den Beitritt vergewissern. Unsern Unterhändlern war dies leider nicht klar, und sie ließen sich diese Gelegenheit, dem Lande jeden beliebigen Anschluß an das Eisenbahnnetz Deutschland's zu sichern, escamotiren, und begnügten sich mit den leeren Versprechungen Hannover's. Hätte man damals verstanden, sich auf den richtigen Standpunct zu stellen, dann brauchten wir jetzt nicht sürlich zu nehmen mit dem, was wir bekommen können. Wenn es in Art. 24. des Kriegshafentrages heißt: „Dagegen verpflichtet sich Preußen, diese Eisenbahn (NB. es ist von einer Bahn von seinem Marine-Etablissement über Barel und Oldenburg in südlicher Richtung die Rede), sobald seine Finanzverwaltung es irgend gestattet, zu bauen u. s. w.“ dann erblicken wir darin eben so gut eine Verpflichtung als Concession.

Des Verfassers Blick auf die Karte ist wohl ein höchst unsicherer gewesen, wenn er die Bahnlinie von Heppens über Bremen und Wunstorff nach Minden als eine kürzere bezeichnet. Allerdings ist dies der Fall mit Bezug derjenigen längs der Westbahn über Osnabrück dahin.

Die kürzeste Linie ist aber jedenfalls die von Heppens über Oldenburg, Bechta u. s. w., indem sie nur 24 1/2 M. beträgt, nämlich

von Heppens — Barel	3 1/4 M.
„ Barel — Rastede	2 1/2 „
„ Rastede — Oldenburg	1 1/2 „
„ Oldenburg — Bechta	6 1/4 „
„ Bechta — Minden	11 „
	24 1/2 M.

von Heppens über Bremen u. Wunstorff	sind 32 5/8 M.
als: von Heppens — Oldenburg	7 1/4 M.
„ Oldenburg — Bremen	6 3/8 „
„ Bremen — Wunstorff	12 1/2 „
„ Wunstorff — Minden	6 1/2 „
	32 5/8 M.

von Heppens über Leer nach Minden	sind 38 „
als: von Heppens — Leer	8 1/2 M.
„ Leer — Minden	29 1/2 „
	38 M.

Soll von Heppens über Teber, Wittmund und Aurich nach Leer gebauet werden, dann sind es um ca. 3 Meilen mehr, mithin.	41 „
während, wenn, wie der Herr Verfasser des Artikels „die Eisenbahnfrage“ meint, die Bahnlinie über Wittmund, Esens, Norden nach Emden laufen soll, es nicht weniger von Heppens bis Minden, als	45 5/8 „
sind, nämlich von Heppens nach Emden	12 3/8 M.
„ Emden „ Minden	33 1/4 „
	45 5/8 M.

Es ist möglich, wie der Herr Verfasser meint, daß eine solche Bahnlinie den Preussischen Interessen genügen möchte; wir für uns glauben es in Hinblick auf die größeren Distancen unbedingt bezweifeln zu dürfen. Um Wiederholungen zu vermeiden, müssen wir den Herrn Verfasser mit Bezug auf die durch uns vertretenen Bahnlinien auf unsere kleine im vorigen Jahre erschienene Schrift: „die Eisenbahnfrage Oldenburg's und ihre Wichtigkeit in Beziehung zu dem Preussischen Kriegshafen zu Heppens an der Jade“, verweisen; nur sei es uns noch erlaubt, zu bemerken, daß wir nirgends einem Anschlusse an die Westbahn von Oldenburg nach Leer das Wort geredet haben; im Gegentheil haben wir ausdrücklich das folgende Bahnnetz

Heppens — Barel
Barel — Rastede
Rastede — Brake
„ — Oldenburg
„ — Leer
Oldenburg — Damme
Damme — Minden
„ — Osnabrück

als das vollkommenste angepriesen, und eine Zweigbahn von Rastede nach Leer, etwa über Wiefelstede, Elmendorff, Mansie, Apen, Bokel, Detern, Nordmoor, ist jedenfalls einer von Oldenburg nach Leer durch die Heide vorzuziehen. Wir haben dieser letzten nur beiläufig erwähnt, weil ein späterer Anschluß der holländischen Nordbahn an die Ostfriesische, oder s. g. Westbahn sie dennoch möglich machen könnte. Im Uebrigen glauben wir, daß der Herr Verfasser sich nicht der Hoffnung hinzugeben braucht, daß Preußen die von ihm bezeichnete Bahn je bauen, und daß Oldenburg dadurch in die Gelegenheit gestellt werden wird, den Bau derselben zu verweigern.

Wir wiederholen, was wir früher schon mal gesagt haben: Weder Preußen noch Oldenburg werden den zeit-



gemäßen Anforderungen unserer Eisenbahnbauten genügen. — Preußen bedarf nur der Bahn von Heppens nach Minden, und Oldenburg, will es selbst bauen, kann vor der Hand schwerlich ein Mehreres thun.

Nur von einer Privatgesellschaft kann man ein vollkommenes Bahnnetz erwarten, denn sie weiß, daß um die Rentabilität zu erzielen, die verschiedenen und vielfachen Einmündungen nothwendig sind; sie weiß den Anforderungen des Publicums besser Rechnung zu tragen, und was besonders wichtig ist, sie baut billiger, wie die Regierung. Nur von einer solchen dürfen wir, wie gesagt, die Darstellung eines vollkommenen Bahnnetzes erwarten und, wenn ihr eine billige Zinsengarantie gewährt werden müßte, wüßten wir nicht, warum der Staat ein solches Opfer, wenn es je ein Opfer werden kann, dem allgemeinen Interesse nicht bringen sollte.

Wir für uns hegen bei einer Bahulinie, wie die vorhin aufgenannte mit einer Zweigbahn nach Bremen, sobald der Anschluß der holländischen Nordbahn an die ostfriesische oder i. g. Westbahn stattgefunden haben wird, keine Furcht für die Rentabilität; sie wird sich eher herausstellen, als die einer Bahn durch Zeven- und Harlingerland, so reich beide Länder auch sein mögen; denn sie wird uns Güter- und Personenverkehr in größerem Maasstabe herbeiführen, als das Zeven- und Harlingerland es vermögen, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die holländische Nordbahn eine noch reichere und bevölkertere Gegend, nämlich die der holländischen Provinzen Westfriesland und Groningen, durchschneidet.

Wir sind aber weit davon entfernt, eine Eisenbahnverbindung mit Ostfriesland über Zeven, Wittmund, Norden u. s. w. verwerfen zu wollen; sie ist aber jedenfalls die letzte Linie, welcher wir im Interesse des Oldenburgischen Landes das Wort reden können.

Wir wollen hiemit unsere Entgegnung beschließen. Weit entfernt, unsere Ansichten ändern aufzudrängen, erklären wir uns im Gegentheil dem allgemeinen Interesse gegenüber, dem wir stets aus voller Ueberzeugung uneigennützig das Wort geredet haben, gern bereit, Bezeichnung entgegen nehmen zu wollen.

Von der Jahde, den 23. October 1855.

Das Reformationsfest.

In den meisten evangelischen Ländern wird das Reformationsfest am 31. October, an dem Tage, an welchem im Jahre 1517 Luther seine bekannten 95 Sätze (Thesen) gegen den greulichen Ablasshandel an die Schloßkirche zu Wittenberg schlug, gefeiert. Das war aber bisher in unserem Lande nur im Kreise Zeven der Fall; in den andern Kreisen fand diese Feier am ersten Sonntage im November Statt, und wohl gerade deshalb fast überall ohne die rechte Theilnahme der Gemeinden. Daher beschloß die vorigjährige Landessynode, daß im ganzen Umfange der evangelisch-lutherischen Landeskirche des Herzogthums das Fest zum Andenken an die Reformation am 31. October zu feiern sei; welchem Beschlusse bald darauf die Landesherrliche Genehmigung zu Theil wurde. Die Einstimmigkeit und Einmüthigkeit, womit dieser Be-

schluß von sämmtlichen Mitgliedern der Synode gefaßt worden ist, berechtigen zu der Hoffnung, daß derselbe den Bedürfnissen und Wünschen der Gemeinden entspricht, und daß von diesen fortan das Reformationsfest mit allgemeiner Theilnahme, auf eine würdige, segensreiche Weise gefeiert werden wird. Insbesondere darf erwartet werden, daß die Hunderte von Menschen in Anspruch nehmende, geräuschvolle Arbeit in den Fabriken Barel's an diesem für die evangelische Kirche so hochwichtigen Festtage ruhen wird.

Notizen.

Schon seit langer Zeit stehen die Louisdor in Berlin, Hamburg und Bremen über 5 fl 30 gr Courant, jetzt zu 5 fl 32 gr Courant, während sie im Oldenburgischen bei den öffentlichen Cassen nur zu 5 fl 27 gr Cour. angenommen werden. Welchen bedeutenden Nachtheil unser Land dadurch erleidet, weiß Jeder, der mit den Geldverhältnissen bekannt ist, und wollen wir hoffen, daß die Großherzogliche Cammer durch baldige Erhöhung des Goldcourses bei den Landescaffen ferneren Schaden von uns abwenden werde. —

Kinburn liegt der Festung Otschakoff gegenüber, welches früher der vornehmste Handelsplatz auf der ganzen Nordküste des schwarzen Meeres war, seit der Begründung von Odessa aber in commerzieller Hinsicht zur Unbedeutendheit herabgesunken ist, und nur noch wegen seiner Lage am Eingange des Meerbusens, den der Dniepr und der Bug bei ihrem Ausflusse bilden, militärische Wichtigkeit hat. Am Bug liegt, einige Meilen stromaufwärts von seiner Mündung, die erst unter der russischen Herrschaft entstandene Stadt Nikolajeff, die gegenwärtig über 40,000 Einwohner zählt und die großen Arsenalen und Schiffswerfte enthält, aus denen die ganze jetzt zerstörte russische Flotte hervorgegangen ist, und auf denen in diesem Augenblicke Kriegsdampfer vom größten Maasstabe gebaut werden, die dazu bestimmt sind, das zum großen Theile aus alten, unbrauchbaren Schiffen bestehende Geschwader zu ersetzen, welches die Russen im Hafen von Sebastopol freiwillig vernichtet haben. Der bis tief in das Herz von Rußland hinein schiffbare Dniepr, dessen Stapelplatz Cherson über seinem südlichen Thore die berühmte Inschrift führt: „Hier geht der Weg nach Konstantinopel“, ist neben der Wolga, einem schon mehr asiatischen als europäischen Strom, die Hauptlebensader des russischen Niesenreiches. Nikolajeff und Cherson müssen auf die Flotte der Allirten eine ganz andere Anziehungskraft ausüben, als das friedliche Odessa, dessen Zerstörung, da daraus für die Kriegführung nicht der geringste Vortheil erwachsen kann, nur eine neue nutzlose Barbarei sein würde, gleich der Zerstörung von Kertsch, von Taganrog und Verdiansk. Aber Nikolajeff ist, gleich Cherson, tiefgehenden Kriegsschiffen nicht zugänglich; die russischen Linienfahrer und Fregatten, die dort gebaut sind, müssen sich, selbst unbewaffnet, der Leichter bedienen, um den Bug hinunter durch den Meerbusen des Dniepr in das schwarze Meer zu gelangen.