

einem Jahrhundert bei ihnen Eingang gefunden hat und sie auch äusserlich die Ceremonien der Kirche befolgen, so sind sie innerlich doch dem Glauben ihrer Väter, dem Schamanismus, zugethan. An gewissen verborgenen Stellen in den Wäldern haben sie noch Opferplätze, wo Rennthiere, Pelzwerk und Silbergeld den Göttern geopfert wird, um von ihnen Glück für die Jagd zu erlangen, und selbst Russen, welche die Jagdzüge der Wogulen mitmachen, nehmen an diesen Opfern Theil. Die Mitglieder solcher Jagdgesellschaften schwören dabei untereinander einen Eid der Treue bei der Bärenschnauze, d. h. sie schneiden mit einem Messer in eine Bärenschnauze oder beißen in dieselbe zum Zeichen, dafs derjenige, der in der gemeinsamen Jagd unehrlich ist, von den Bären aufgefressen werden möge, was nach der Ueberzeugung der Russen wie der Wogulen sicher eintreffen soll. Von der Verehrung oder Furcht, welche die Wogulen, gleichwie die Finnen den Bären zollen, mag hier als Beispiel dienen, dafs, ebenso wie der Finne sich scheut, dieses Thier mit seinem wahren Namen zu nennen und dafür den Ausdruck Honigtatze oder ähnliche schmeichelhafte Ausdrücke gebraucht, so auch der Wogule denselben nur den Alten nennt, und wie in der Kalewala die alten Finnen dem Bären ein Todtenmahl halten, wird auch noch heute bei den Wogulen der getödtete Bär unter Musik und Schüssen in das Dorf geschleppt, wo ein Schmaus und Trinkgelage die Feier beschliesst. Im Handel ist das Eichhorn das allgemeine Maafs für den Werth der Waare. Sowie bei den Tscheremissen das Wort *ur* (finnisch *orava*) sowohl Eichhorn als Kopeke bedeutet, so auch bei den Wogulen das Wort *līn* (*lēn*), so dafs z. B. eine russische *Griwna* (10 Kopeken), wogulisch *lou līn* (10 Eichhörchen), ein Rubel *šēt līn* oder *sat līn* (100 Eichhörchen) bezeichnet wird. Da aber der Preis des Eichhörchens jetzt weit gröfser ist, als in den Zeiten, da dieser Sprachgebrauch aufkam, so fügen die Wogulen, wenn sie vom Gelde sprechen, das dem Tatarischen entlehnten Wort *oksa* an die Summe, um es von dem wirklichen Eichhörchen zu unterscheiden und sagen z. B. 10 Rubel: *lou šēt līn oksa* (zehnhundert Eichhörchen Geld), wogegen *lou šēt līn* allein 1000 wirklichen Eichhörchen entsprechen würden, deren Werth jetzt weit gröfser als 10 Rubel ist. Die Wogulen zerfallen nicht, wie die Samojuden und manche andere sibirische Völker in Geschlechter, sondern sind auf russische Art in Woloste eingetheilt, in welchen sie ihre eigenen *Golowa's* (Häupter) und *Starschina's* (Aelteste) haben. Schliesslich bemerken wir noch, dafs der Verf. auf p. 25 ff. desselben Bandes einige grammatikalische Bemerkungen über die Sprache der Wogulen mitgetheilt hat. — r.

Nikolajewsk und die Castris-Bai.

(Hierzu eine Karte, Taf. IV.)

Seitdem hinsichtlich der russischen Besitzungen in Ost-Sibirien und der benachbarten Küsten die Bestimmung getroffen wurde (im Jahre 1856), die Regierung derselben von Petropaulowsk nach Nikolajewsk zu verlegen, und das Ganze unter dem Namen „Ost-Sibirischer Küsten-District“ in vier Bezirke, Nikolajewsk, Petropaulowsk, Gishiga und Udsch, getheilt worden, hat Nikolajewsk, Sitz des Gouverneurs, Admiral Kasakewitsch, sehr an Bedeutung gewonnen. Hier

sind ansehnliche Festungswerke und Maschinenwerkstätten errichtet, der Handel am Amur, soweit derselbe bis jetzt besteht ¹⁾, wird von hier aus betrieben, und die kleineren russischen Kriegsfahrzeuge sowie Kauffahrteischiffe, die nicht über 12 Fufs Tiefgang haben, kommen hierher und legen sich der Festung gegenüber im Strome vor Anker.

Dennoch fehlen Nikolajewsk durchaus die Bedingungen, die bei der vorauszu sehenden schnellen Entwickelung des Handels und Verkehrs im reichen Amur-Thale und Sibirien für ein Emporium unerlässlich sind. Zuvörderst muß man es von Süden, durch den tatarischen Golf und Liman, mit engem Fahrwasser von 12 bis 14 Fufs Tiefe, zu erreichen suchen, die Auffahrt ist also, wengleich nicht in dem Grade gefährlich, wie bei der nördlichen Durchfahrt, doch schwierig und zeitraubend, und tiefer gehende Schiffe müssen erst in Castries-Bai leichtern. Es hat ferner keinen Hafen, die Schiffe liegen $1\frac{1}{2}$ Werst vom Ufer, mitten im Strome, in schlechtem Ankergrund und ohne allen Schutz. Endlich ist das Klima hier unverhältniß-

¹⁾ Nach eigner Beobachtung am gedachten Platze kann Schreiber dieses nicht umhin, hier beiläufig die Fr. Aug. Lühdorf'sche Schilderung in Petermann's Mittheilungen 1858, VIII. auf etwas wahrheitsgetreueren Zahlen zurückzuführen. Der Lühdorf'sche Bericht scheint nur bis zum 7. October 1857 zu reichen, während der Verf. die dortigen Verhältnisse bis zum August 1858 kennen gelernt hat. Herr Lühdorf sagt z. B.: „Welche überraschende Proportionen der Handel dort angenommen hat, geht aus der einfachen Thatsache hervor, daß in diesem Jahre schon 29 Dampfschiffe den Amur befahren werden, von denen 14 russische Kriegs-Seedampfer sind, die übrigen Flußdampfer, theils der russischen Regierung, theils russischen und ausländischen Compagnien gehörend.“

Die 29 Dampfschiffe, die den Amur schon in diesem Jahre (also 1858) befahren sollten, bestehen bis jetzt nur in der Einbildungskraft des Berichterstatters. In Wirklichkeit sind 1858 auf dem Amur vorhanden: ein tauglicher Regierungsdampfer, der „Amur“ (in den Vereinigten Staaten von Amerika von Eisen gebaut), und vier unbrauchbare Regierungsdampfer, der Argun, die Lena, Schilka und die kleine Nadjescha von 8 Pferdekräft; russischen oder ausländischen Compagnien gehörende Dampfer, die den Amur befahren, giebt es aber noch gar nicht, nur einen hölzernen, von Herrn Burling aus San Francisco herübergebrachten, der bis zum 5. August 1858 noch nicht zusammengesetzt war.

Der Handel, der nach Herrn Lühdorf „überraschende Proportionen angenommen hat“, wird durch ein deutsches Geschäftshaus (nämlich das des Herrn Lühdorf, dem wir den besten Erfolg wünschen), vier amerikanische und vier russische vertreten und ist erst im Entstehen begriffen, dürfte bis jetzt jährlich bei Weitem nicht eine Million Rubel umsetzen, wie auch der Export russischer Producte, mit Ausnahme von Zobelfellen, erst dann in's Leben treten kann, wenn am oberen Amur und in Transbaikalien zu diesem Behufe große Quantitäten dieser Producte erzeugt, gesammelt und den Fluß abwärts geschafft werden.

Vom Amur-Fluß, den er freilich nicht selbst befahren hat, sagt Herr Lühdorf: „Der Amur ist auf einer Strecke von beinahe 2000 Werst schiffbar, doch dürfen die die letzte Hälfte befahrenden Dampfschiffe nur $1\frac{1}{2}$ bis 2 Fufs Wasser ziehen.“

Auch hier muß ich, da ich ein Jahr später als der Berichterstatter den Amur von seiner Mündung bis zum Strjalotschnoi Karaul befuhr, Herrn L. dahin berichtigen, daß dieser Strom von der Mündung bis zu dem genannten Karaul ca. 3000 Werst schiffbar ist (wovon 2000 Werst bis zum Fluß Seja bei $4\frac{1}{2}$ bis 5 Fufs Tiefgang, dann weitere 1000 Werst bei $2\frac{1}{2}$ bis 3 Fufs bis Ust Strjalotschnoi Karaul), daß aber flache Dampfer, die nur $1\frac{1}{2}$ bis 2 Fufs Tiefgang haben, noch 500 bis 700 Werst weiter aufwärts die Schilka und Ingodá bis Tschitá, der Hauptstadt von Transbaikalien, und dem eigentlichen *headwater of navigation* befahren können.

mäßig strenger als westlich und südlich von der Küste, nach Schrenk offenbar in Folge der Nähe des Ochozkischen Meeres, der in demselben wie im Liman bis in den Juni liegen bleibenden Eismassen und der Ostwinde, welche im untern Amur-Thale im Frühjahr fast ausschließlich vorherrschen. Die Schifffahrt ist daher im Jahre nur für vier Monate möglich, in den andern acht wird jeder Verkehr seewärts durch einen starren Eisgürtel und Treibeis gehemmt.

Dagegen ist die in 51° N. Breite befindliche Castries-Bai von unendlich günstigerer Lage, da die Schifffahrt hier 7 Monate im Jahre offen und eine Verbindung mit dem Amur entweder durch den Kisi-See oder direct per Eisenbahn (wie solche durch den russischen Ingenieur Romanoff schon vermessen) leicht ausführbar ist. Der Terminus derselben am Amur soll Djai, 28 Werst oberhalb Mariinsky, also circa 320 Werst oberhalb Nikolajewsk, werden, und das General-Gouvernement in Irkuzk hat mit Genehmigung der Regierung in St. Petersburg, diesen Hafen „Djai“ oder „Sophia“ allen fremden Schiffen und Ladungen unter denselben Bedingungen, die für Nikolajewsk gelten, für offen erklärt. Auch sind schon in Sophia und in Castries-Bai die nöthigen Vermessungen und Karten beendet und der russisch-amerikanischen Compagnie und einigen Kaufleuten von Nikolajewsk sehr bereitwillig und unentgeltlich Grundstücke an diesen beiden Punkten überwiesen worden.

Auf einer im großen Maßstabe gezeichneten Karte der Castries-Bai, die sich im Hause des Gouverneurs in Nikolajewsk befindet, sahen wir den Plan der dort beabsichtigten Verbesserungen; dieselben bestehen in einem großartigen *breakwater*, Docks, Werften und Magazinen für die Regierung, — Bauten, welche sämmtlich schon in diesem Jahre (1859) in Angriff genommen werden sollen. In Djai dagegen sind schon eine Anzahl Häuser neu erbaut, die Ansiedelungen von Kisi und Mariinsky sollen zum großen Theil dorthin verlegt werden, und eine Kirche von stattlichen Dimensionen sahen wir bei unserer Auffahrt auf dem Amur schon beinahe vollendet.

Die seit dem Jahre 1855 in Castries-Bai bestehende Colonie und militairische Besatzung führt den Namen „Alexandrowsky Post“, zwei Werst von dieser entfernt landeinwärts liegt die Militär-Colonie „Castries“, aus circa 60 Häusern, Hospital und Kirche bestehend. Hier wohnen circa 150 Soldaten, größtentheils mit ihren Familien, und beschäftigen sich mit etwas Gärtnerei und Viehzucht. Die Zahl der Häuser und Besatzung von Alexandrowsky Post ist in neuester Zeit stätig vermehrt, auch ein Hafen-Capitain, dem ein der deutschen, englischen und französischen Sprache kundiger Uebersetzer beigegeben, ernannt worden.

Südöstlich und in der Castries-Bai liegt die Lachs- oder Salmon-Bucht, die einen außerordentlich großen Ertrag an diesen Fischen liefert. Soldaten und einige Tungusen sind mit dem Fang und Einsalzen des Ueberschusses beschäftigt, auch Austern sind in der Bai vorhanden, und Fisch- und Austersuppen werden den Truppen außer ihren Rationen verabfolgt.

Auf der beifolgenden, nach den Peilungen des Capt. Horner von der amerikanischen Brig „Sophia“ entworfenen Karte ist die Einfahrt zum äußeren und inneren Hafen der Castries-Bai klar ersichtlich und mit Hilfe derselben mag jeder Seefahrer auch ohne Lootsen unbesorgt einsegeln.

Schon Capt. Bernard Whittingham von der alliirten Flotte, die im Jahre 1855

den Hafen zweimal besuchte, beschreibt die Einfahrt im Wesentlichen richtig mit folgenden Worten: „Die Castries-Bai, der beste Hafen der russischen Besitzungen in der Nähe der Amur-Mündung, wird vom Meer durch drei Inseln getrennt, die sich von Norden nach Süden erstrecken, steil, leicht wellenförmig und gut bewaldet sind und zwischen sich drei Eingänge in den innern Hafen bilden. Die Strafe zwischen der mittleren und nördlichen Insel ist seicht und nicht passirbar; die zwischen der mittleren und südlichen Insel ist nur für kleinere Schiffe tief genug, während der eigentliche Canal für Kriegsschiffe und andere große Schiffe die südliche Passage ist.“ In Bezug auf diesen Bericht Capt. Whittingham's haben wir nur zu bemerken, dafs die Strafe zwischen der mittleren und südlichen Insel gut und für Kauffahrtei- und jede andere Art von Schiffen vollkommen passirbar ist, wie die auf der Karte bezeichnete Fahrt der Brig „Sophia“ dargethan hat. Besonders müßte die Aufmerksamkeit des Seefahrers auf die von Capt. Horner mit großer Sorgfalt gepeilte Bank im Centrum der äußeren Einfahrt gerichtet sein. Quer über die Bank und vom westlichen Rande nach Süden hin gesehen, erscheint über dem Low Isthmus hinweg ein steiler Felsen, wie auf der Zeichnung angedeutet; noch zwei andere Peilungen bestimmen die Lage der Bank genau; von einer Schwierigkeit bei der Einfahrt kann also auf keinen Fall, trotz einer in Hamburg publicirten Aussage eines Capt. Krell von der Bark „George Krell“, die Rede sein.

Der südlich angemerkte Cours war der der Bark „Oskar“, Capt. Matthieu, der im Jahre 1857 in Ermangelung irgend einer Karte auf das Riff des Oyster Islands gerieth, von dort aber ohne Beschädigung mit Hilfe der Mannschaft der russischen Sloop „Baikal“, Capt. Popoff, binnen 12 Stunden mit Hochwasser abkam.

Im Schutze der mittleren Insel ist in 3 bis 4 Faden Tiefe guter Ankergrund, in dessen Nähe man vorzügliches Trinkwasser findet; übrigens wird den einsegelnden Fahrzeugen von dem hier stets stationirten Regierungsschiff ein Ankerplatz angewiesen. Das letztere würde sogar einem überaus ängstlichen Capitain, der es vorzöge, bei Klosterkamp zu kreuzen, einen Lootsen herausenden, da durch den am North Head des Caps aufgestellten Wachtposten von seewärts kommende Schiffe signalisirt werden.

J.

Das T'een T'ung-Kloster unweit Ningpo.

Dieses Buddhisten-Kloster ist bis jetzt wiederholt von Fremden besucht worden, dreimal von Robert Fortune¹⁾, einmal von dem Missionar William C. Milne²⁾, außerdem von einem Ungenannten, dessen Bericht, mit H. unterzeichnet in der *China Mail*³⁾ veröffentlicht und vom 22. Septbr. 1858 ans Ningpo

¹⁾ Im Mai 1844: Vgl. *Wanderungen in China*. Leipzig 1854. Seite 79 u. ff.; und später: Vgl. ebendasselbst S. 287 u. ff.; endlich: *Fortune, A Residence among the Chinese*. London 1857. pag. 97 sqq.

²⁾ Vgl. *Milne, Real Life in China* S. 250 u. ff.

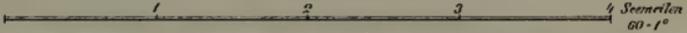
³⁾ *China Mail*, Hongkong vom 4. Novbr. 1858.

PLAN DER CASTRIES BAY

nahe der Anzur Mündung
nach der Aufnahme des Capt. Hornet.

Tiefen in Faden bei Ebbezeit. Flathhöhe um 11 Uhr 3 Fuzz.

1: 200,000



ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1859

Band/Volume: [NS 6](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Nikolajewsk und die Castries-Bai. 226-229](#)