Anleitung zur Befahrung

der

Tatar- oder Sachalin-Strasse,

wie des Amur Limans.

Auf Veranlassung des Hydrographischen Departements
zusammengestellt vom Stabscapitain

S. P. Samochwalow,

aus dem Russischen übersetzt, mit einer Uebersichtskarte vom Seeufer des Amurgebietes, einer Seekarte über die Richtungszeichen im Liman, verschiedenen Ansichten der bemerkbarsten Uferpunkte, sowie mit einigen nachträglichen Mittheilungen über Strandungsfälle und deren Ursachen versehen,

herausgegeben

von

H. J. Pallisen,
1ter Gilde-Kaufmann in St. Petersburg.

St. Petersburg. Oktober 1870.

Zweite verbesserte und vermehrte Auflage.

Uebersetzungsrecht vorbehalten.
Gesetzlich geschutzt.

Hamburg.
L. Friederichsen & Co.
Land- und Seekarten-Handlung.
Admiralität-Str. 19.
1871.

Bemerkungen.

Die Richtung ist immer nach dem Magnetischen Compasse angegeben, ausgenommen wo ausdrücklich „nach wahrem Compasse“ beigeschrieben ist.

Die Entfernungen sind in Seemeilen, 60 auf einen Grad, angegeben.

Die Cabellänge ist zu 100 Faden, à 6 Fuss gerechnet.

Wo Daten angegeben, verstehen solche sich nach Russischem oder altem Style, der um 12 Tage früher als der neue Styl fällt, z. B. 1. Januar nach altem, ist 13. Januar nach neuem oder Ausländischem Style.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Als ich 1861 zum ersten Mal in den Fall kam, Schiffe für das russische Amurgebiet, resp. Nicolajewsk, zu befrachten, stiess ich, sowohl bei den Schiffsrhedern, als auch bei den Assecuradeurs auf einige Hindernisse. Erstere kannten diese neuen Gebietstheile Russlands am stillen Ocean fast gar nicht; letztere waren abgeschreckt durch die Strandung zweier Schiffe der russischen Amur-Compagnie „St. Innocent“ und „Orlus,“ die im Spätherbste 1860 mit werthvollen Ladungen, ganz nahe am Bestimmungsorte, Schiffbruch litten und den Assecuradeurs grossen Schaden brachten. Ich musste daher bei meinen ersten Expeditionen

nicht nur sehr hohe Prämien für die Ladungen zahlen, sondern es fiel den Rhedern auch schwer, ihre Cascos zu versichern. Der auf Gegenseitigkeit gegründete finnländische Assecuranz-Verein in Abo ging sogar so weit, die Besegelung der Tartarstrasse, nördlich von De Castries Bay, als ausserhalb der Policen liegend zu erklären und schloss damit die Finnländischen Schiffe, so zu sagen, von dieser Fahrt aus, während zuerst namentlich diese Schiffe gern für diesen Trafic benutzt wurden. —

Durch die Kenntnisse, die ich mir bereits von dem Fahrwasser verschafft hatte, wusste ich schon damals, dass die Ursachen, sowohl jener beiden Strandungen, als auch einiger früher vorgefallenen, nicht in wirklichen maritimen Gefahren begründet waren, sondern lediglich in der Unkenntniss der betreffenden Führer mit den Oertlichkeiten gesucht werden mussten, sowie auch darin, dass diese Schiffe zur ungeeigneten Zeit aus Europa abgegangen waren und daher nothwendiger Weise zu einer zu späten Jahreszeit in den Amur-Gewässern

ankamen. — Als daher der Stabscapitain S. P. Samochwalow im Jahre 1865, auf Veranlassung des kaiserl. russischen hydographischen Departements, seine Anleitung zur Befahrung der Tartar- oder Sachalin-Strasse, wie des Amur-Limans, in russischer Sprache geschrieben hatte, benutzte ich solche sofort als Grundlage zu dem von mir im Jahre 1866 unter demselben Titel ausgegeben Buche, dem ich noch einige von mir selbst gesammelte Notizen hinzufügte.

Dieses Buch, welches ich lediglich zu meinem eignen Gebrauch, für die von mir selbst expedirten Schiffe, drucken liess, zog indessen bald die Aufmerksamkeit auf sich und da ich dasselbe gern einem Jeden gab, so ist die erste Auflage bereits vollständig vergriffen. Von mehreren Seiten um Exemplare davon ersucht, habe ich mich zur Herausgabe dieser zweiten Auflage veranlasst gefunden, der ich noch eine ausführlichere Beschreibung der südlichen Häfen und Buchten zugefügt habe. Ich verschaffte mir das Material dazu

von dem kaiserl. russischen Marinelieutenant Klykow, der jene Gewässer lange befahren hat und ich hoffe, bei der namentlich diesen südlichen Häfen bevorstehenden grösseren Bedeutung, dem Werkchen damit eine nützliche Beigabe hinzugefügt zu haben. —

Indem ich meine Arbeit der Oeffentlichkeit übergebe, befürworte ich ausdrücklich, dass dieselbe durchaus keine Ansprüche auf wissenschaftliche und positive Genauigkeit macht. Ich bin weder Schriftsteller, noch Specialist als Seemann, daher, sowohl in Bezug auf den Styl, als auch auf die correcte Wiedergabe mancher technischen Bezeichnungen und Benennungen der Punkte, vielleicht Ungenauigkeiten oder Abweichungen nachgewiesen werden können, denn es ist mir leider in dieser Beziehung, trotz aller angewandten Mühe, nicht gelungen, competente Mithülfe zu erlangen. Die russische Sprache ist dabei reicher an Benennungen für gewisse technische Bezeichnungen als die deutsche — wenigstens, soweit ich sie kenne —; so z. B. giebt es im Russischen

drei Benennungen für den Ausdruck Hügel, Anhöhe oder kleiner Berg, mehrere — theils nur in den Sibirischen Gewässern bekannte — Benennungen für Scheeren, kleine Felsen oder Steine, desgleichen mehrere Benennungen für das, was ich nur mit „Landzunge“ wiederzugeben weiss. Selbst die Eigenthümlichkeit des russischen Alphabets muss in Berücksichtigung gezogen werden; der Laut, den wir mit H bezeichnen, fehlt gänzlich in der russischen Sprache, wird daher im Russischen bald mit G, bald mit Ch wiedergegeben, die russischen Zischlaute tsch, sch, schtsch mögen auch nicht immer ganz correct von mir wiedergegeben sein. Ich bitte daher an das Werkchen keine grossen Ansprüche zu stellen, sondern es nur dafür zu nehmen, wofür es geschrieben ist, nämlich, speciell für den Gebrauch der von mir selbst expedirten Schiffe, denen ich dasselbe gratis verabfolge, sowie ich es denn auch überhaupt auf meine eigenen Kosten habe herstellen lassen und wenn ich es auch der Land- und Seekarten-Handlung

der Herren L. Friederichsen & Co. in Hamburg gestattet habe, das Werk in den Verkauf zu bringen, so ist dieses ausdrücklich unter Entsagung eines jeden pecuniairen Vortheiles für mich geschehen, als ein wohlverdienter Ersatz der nicht geringen Mühe, der diese Herren sich mit dem Drucke und der Herausgabe gütigst unterzogen haben.

St. Petersburg, im Juli 1870.

H. J. Pallisen.

I.

Beschreibung der Tatarstrasse.

Die **Tatarstrasse** hat bei der Südspitze Sachalin's eine Breite von 170 Meilen, bei De-Castries circa 36, und bei den Caps Lasarew und Pogobi nur $3^1|_3$ Meilen, welches die allerschmalste Stelle ist, und Nevelskoy Strasse genannt wird, denn weiter Nördlich wird sie wieder breiter. Durch diese Einengung wird die Strasse in zwei Theile getheilt, nämlich: in die eigentliche Strasse, von dieser Einengung an und südlich bis zur Südspitze Sachalin's, und: in den Amur Liman, von dieser Einengung an und nördlich. Die Länge der ganzen Strasse ist circa 470 Meilen, die Ufer der ganzen Tatarstrasse sind hoch und fast überall mit Wald bewachsen, das östliche Ufer

besteht fast ausschliesslich aus hohen Granitabhängen, zuweilen die Höhe von 280 Fuss erreichend, das westliche Ufer endigt sich nach der Meeresküste in Inseln und Buchten, und ist nur sparsam bewohnt von den Eingeborenen, die sich mit Jagd und Fischfang ernähren.

Die besuchtesten Plätze sind: Imperatorskoi Hafen, De-Castries-Bay auf dem festen Lande, Due, Sokkota und Kosuani auf Sachalin; ausserdem giebt es auf beiden Ufern einige Buchten, die auch eine Zufluchtstätte gewähren. Während des Sommers und bei Ostwind kann man überall längs der Küste Sachalin's ankern, muss aber immer bereit sein unter Segel zu gehen bei dem ersten Umschlagen des Windes zum Westen. Die Küsten der Strasse scheinen frei zu sein von weit auslaufenden Gründen oder Riffen, wenn auch die Tiefe gegen das Ufer abnimmt, so ist dieselbe doch grösser bei den Vorgebirgen, die hoch und steil sind, als man glauben sollte; das Senkblei warnt daher nicht vor einer zu grossen Annäherung. Im Nördlichen Theile über 51°, ist die Tiefe zwi-

schen 46 und 26 Faden; die geringste Tiefe, 26 Faden, ist auf der Parallele von Castries, von wo an die Tiefe rasch abnimmt bis 16, 10, 7 und 4 Faden, die geringste Tiefe findet man auf 51° 42′ bei Cap Tschichatschew und bildet die erste Barre vor dem Liman. Nördlich davon nimmt die Tiefe wieder zu bis 8 und 10 Faden; aber bevor man an die Glasenap Inseln und Cap Catharina gelangt, trifft man die zweite Barre mit 4 und 4½ Faden bei Sandgrund, von da an bis Cap Lasarew und Pogobi ist die Tiefe von 6 bis 13 Faden.

Vom April bis October, ganz besonders aber im April, May, Juny bis Mitte July, ist S und SO Wind vorherrschend, häufig bis zur Stärke von 2 bis 3 Reffen mit vorübergehenden, heftigen Nördlichen Windstössen und Stille. Laut einer mir zugegangenen authentischen Privat-Nachricht, waren den ganzen Sommer bis September 1866, die O bis SO Winde vorherrschend, gegen Ende August und Anfang September durch einige sehr heftige N und NO Stürme unterbrochen; erst gegen Mitte

October traten heftige SW Winde ein, die bald den regelmässigen W und NW Luftströmen wichen. Was die SO Winde anbetrifft — so bezeichnen sie den Umschlag der Witterung und treffen im April und Anfang Mai ein; später hält sich der Wind ziemlich fest zwischen NO und OSO, oft durch mehrtägige Stillen unterbrochen, denen anhaltende, zuletzt steife S Brisen folgen, die wieder durch dicken Nebel enden — und dieses bis gegen Anfang Juli. Es versteht sich von selbst, dass die Richtung und Stärke der Winde sehr von der Oertlichkeit abhängt. 1862 und 1863 will man indessen bemerkt haben, dass der Wind während des Sommers häufiger NO und N als S und SO gewesen; ausnahmsweise hatte man im Mai starke SO Winde mit Schneegestöber, 12 bis 13 Stunden anhaltend, wobei zuweilen ein starkes Sinken des Barometers beobachtet wurde. Der Wind nimmt während dieser Stürme rasch zu und ab an Stärke und geht höchst wahrscheinlich nach SSW und W um, vielleicht auch nach NW. Von Ende Juli bis

Ende October haben einige Seefahrer SW bis NW und N, als vorherrschend, angetroffen. Während des Herbstes und des Winters, bis medio Januar weht der Wind aus NW und W. Im October tritt schlechtes Wetter ein mit nach dem NO Viertel umgehenden Winden, allein die heftigsten Stürme, die während des Winters wehen, muss man aus NW erwarten.

Vom März bis Ende Juli, mit Ausnahme seltener klarer Zwischenräume, welche zuweilen 1 und 2 Tage hinter einander dauern, ist in der Tatarstrasse Nebel vorherrschend, am häufigsten und dichtesten ist der Nebel aber im Juni. Nach der Bemerkung vieler Seefahrer, ist der Nebel am häufigsten vom Süd-Winde begleitet: so lagert sich mit dem Umspringen des Windes von S in der ganzen Strasse Mist, der sich in dem Maasse wie der Wind an Heftigkeit zunimmt, verdichtet und einen dichten Nebel bildet, während es gleichzeitig am Ufer und in den Buchten klar ist; dieses letztere bezieht sich indessen mehr auf

die Küste von Sachalin, denn an der Küste des Festlandes legt sich der Nebel ganz an das Ufer, und dehnt sich nur nicht auf die inneren Buchten aus. So hält er sich zuweilen mehrere Tage hinter einander, bis der Wind nach und nach abschwächt oder nach SW umgeht, und der Nebel sich entweder hebt oder als Regen niederfällt. Der Commandeur des Kriegsschooners „Wostok“ sagt von seiner Fahrt während des Sommers 1853 unter Anderem: dass auch bei Windstille dichte Nebel vorkommen, besonders im Anfange des Sommers; alsdann dehnen sie sich auch auf die Buchten des Tatarischen Ufers, Imperatorski und De-Castries aus, so wie auch bis zum Ufer der Insel Sachalin; zwei Mal hatte er bei vollkommener Windstille dichten Nebel; gleichfalls ist auch bei Veränderung des Windes zu NO in der Tatarstrasse dichter Mist, mit Regen, observirt worden.

Im Herbste, vom September an, ist der Südwind schon nicht mehr von Nebel begleitet, sondern nur von Mist, der es indessen

gestattet, das Ufer in 5 bis 10 Meilen zu sehen, und sich, wie des Sommers, in Regen auflöst. Im Allgemeinen sind die Nebel mit dem Herannahen des Herbstes seltener, so dass während des Augustes, Septembers und eines Theiles von October gutes klares Wetter vorherrschend ist, obschon im October zuweilen auch Schnee fällt. Medio October tritt zuweilen ein jäher Wechsel des Wetters ein, und der Winter stellt sich schnell ein, die Wärme des Sommers beinahe in einem Tage verdrängend. Um diese Zeit bildet sich Eis im Nördlichen Theile der Strasse und im Liman; die Navigation ist dann für Segelschiffe als geschlossen anzusehen. Das erste Eis pflegt fast regelmässig mit dem $^{13}|_{25}$ bis $^{16}|_{28}$ October sich im Liman zu bilden, und zwar in der Tschome Bucht, unterhalb der Hagemir Inseln, wo sich auf wenig Tiefe das durch die Fluth verdrängte Amur Wasser ausbreitet und lange genug stille steht, um bald gefrieren zu können; dann erstreckt sich dort auch bald das Eis über das Fahrwasser, zunächst unterhalb der Inseln.

Um Castries und Due herum friert die Strasse zu, so weit das Auge reicht, südlicher im Imperatorskoi und Kosunabay herum, bildet sich nur längs der Küste ein Streifen Eis von circa 1 Meile, bei Castries und bei Kosuna noch schmäler; zeitweise bringt der NW und N Wind viel Treibeis ans Ufer. 1862 entledigte sich die Tatarstrasse des Eises Anfangs April. (1865 kam die Russische Bark Sovinto am 19. April vom Winterlager aus Hongkong in De-Castries an.) Uebrigens hat es auch Winter gegeben, wo man von De-Castries immer offenes Wasser mit treibenden Eisblöcken gesehen hat; das feste Eis erstreckt sich dann nur bis zum äussersten Vorlande, daher der Verkehr mit Sachalin übers Eis nur von Cap Lasareff nach Norden zu geschehen kann. Auch bei Due hält der Eis-Streifen nur zeitweilig am Ufer, der sogar von mässigen W Winden zerbrochen wird.

Barometer- und Thermometerbeobachtungen sind noch ungenügend, und man hat nur Bruchstücke von solchen Be-

obachtungen, die, wenn auch unvollständig, doch dem Seemanne einigen Nutzen schaffen können.

Im May, Juny und July 1853 stand das Barometer zwischen 29, 65 und 30, 28 und fiel nur ein Mal auf 29 Zoll, bei sehr heftigen SO Winde. Im July 1862 stand das Barometer bei anhaltendem SW Winde, 30, 16 bis 29, 74, im August aber, während der Windveränderung besonders von NO 29, 88, und 29, 43 bei südlichem Winde. Die Temperatur der Luft im März, April und May war 1 bis 8^0 +, im Juny und July 6 bis 14^0 Réaumur. In Castries stand das Thermometer während Octobers selten über Null, zuweilen bis 6^0 unter.

Ebbe und Fluth ist in der Tatarstrasse an den Küsten regelmässig. Die Fluth geht gen Norden, die Ebbe gen Süden. Auf der Höhe von den Caps Krilljon und Aniva, in der Laperouse Strasse, geht diese Strömung von O nach W, mit einer Schnelligkeit von 4 bis 5 Knoten bei der Nördlichen Parallele dieser Vorgebirge, in der Tatarstrasse aber von SSO und NW, mit einer Schnelligkeit von $1^1/_2$ bis

2 Meilen in der Stunde; das Steigen des Wassers ist bis 5 Fuss. Längs der Küste Sachalins, bis zum Durchflusse bei Viachta, ist das Steigen circa 6 bis 7 Fuss. Ueber die Strömungen sind keine ausreichende Baobachtungen gemacht; soviel man aus den Rapporten der Schiffscommandeure weiss, ist die Strömung unregelmässig und richtet sich hauptsächlich nach der Ebbe und Fluth und nach den Winden, wahrscheinlich hat auch der Ausfluss des Amurflusses, der sich nach Süden und Norden ergiesst, einigen Einfluss.

Als Contreadmiral Krusenstern die Tatarie Strasse besegelte, bemerkte er, dass die mittägliche Berechnung der Puncte sich immer circa 12 Meilen nördlicher oder südlicher als die observirten Puncte zeigten, wegen der Ebbe und Fluth. Während der Fahrten des Schrauben-Kanonenbootes Morsh, vom 13 bis 17 July 1862, bei frischem SW Winde, bemerkte man aus dem Unterschiede zwischen den berechneten und observirten Puncten vom NO Viertel eine Strömung von $3^1/_2$ bis 16 Meilen

des Tages (24 Stunden), 1863 aber auf demselben Schiffe vom 4. bis 8. August, bei veränderlichen Winden, berechnete man die Strömung nach derselben Norm, von NNO und NO von 5 bis 17 Meilen in 24 Stunden.

Das Befahren der Tatarstrasse ist nicht schwierig, nur erheischen die herrschenden Nebel die grösste Aufmerksamkeit; der Commandeur des Schooners Wostok sagt, „dass die Schifffahrt daselbst nach seiner Beobachtung, ohnerachtet der vorherrschenden Nebel, ungefährlich und lange nicht so beschwerlich ist, als z. B. im Finnischen Meerbusen; bemerkbare Strömungen sind nicht vorhanden, und wenn sie vorhanden sind, so dependiren sie von der Stärke und Ausdauer des Südwindes, und werden schwerlich zu grösseren Missgriffen führen. als sich bei einem gewöhnlichen Bestecke zeigen dürften. Weiter sagt derselbe: wer wegen anhaltenden Nebels seines Besteckes nicht sicher ist, thut gut, wenn er um die Mittagszeit sich dem Ufer Sachalins nähert, wo man mit Bezug auf die obenerwähnte Klarheit unter dem

Lande, sogar eine Observation bekommen kann. Nördlich von den Tschichatschewschen Steinbrüchen (4 Meilen südlich von Due) würde ich dreist Sachalin auf das Loth anlaufen bis zur Tiefe von 10, südlicher aber 20 Faden, weil man mit dieser Tiefe nicht näher als 4 Meilen kommen wird. Der Tatarischen Küste darf man sich aber nicht mit solcher Sicherheit nähern; es ist mir an dieser Küste, während des Nebels, öfters begegnet, das Land erst in 200, sogar nur 100 Faden Entfernung zu entdecken. Auf das Loth kann man sich nicht verlassen, indem ich bis 40 Faden, innerhalb einer Cabellänge vom Lande, gefunden habe, besonders bei den steilen und hohen Vorgebirgen.“ Wer, von Norden des Oceans kommend, durch die Laperousestrasse einsegeln will, muss in dem Ochotschen Meere, durch eine der Kurilenstrassen, seinen Cours auf Cap Aniva richten, sich so haltend, dass er, bis er dieses Cap in Sicht hat, nicht südlicher als die Parallele von 46° kommt, weil die Strömung südlicher ihn stark an die Insel Iturup und Mats-

mai versetzen wird. Wenn man auf der Höhe von Cap Aniva ist, bei welchem Wetter es auch sein mag, muss man, um seine Lage zu bestimmen, durchaus dieses Cap in Sicht haben als den Anfangspunct zum Einlaufen in die Laperousestrasse. Wenn man durch eine Kreuzpeilung auf Cap Aniva seine Lage bestimmt hat, muss man so steuern, dass man den **Stein der Gefahren „Kamen Opasnosti“** südlich oder nördlich, in 5 Meilen, umsegelt; wenn man nördlich um diesen Stein geht, muss man, um Cap Krilljon zu vermeiden, anfänglich SW, später aber W steuern und sich hüten, diesem Vorgebirge nicht näher, als auf 40 Faden Tiefe zu kommen; Cap Krilljon muss man 5 Meilen abhalten wegen eines grossen Riffes. Wenn man den Stein südlich umsegelt, muss man sich 12 Meilen abhalten, weil die Strömung an diesen Stein ansetzt. Dieser Stein ist ganz flach, über 20 Fuss über der Meeresfläche und circa 60 Fuss im Diameter, mit blinden Scheeren umgeben und von einer Menge Seelöwen besucht, welche mit ihrem anhaltenden Gebrülle, bei

Nebel und beim aufmerksamen Hören, die Seefahrer vor einer zu grossen Annäherung dieser gefährlichen Stelle, warnen. Dangerous rock, Kamen Opasnosti befindet sich vom Cap Crillon gegen SO, ca. 5 Meilen entfernt, bedarf aber einer genaueren Bestimmung. Innerhalb Cap Crillon, etwa 1—2 Meilen gegen ONO vom Lande, liegen zwei vom Wasser überspülte Steine. Daher ist es nicht rathsam, zwischen Crillon und dem Stein der Gefahren zu steuern — sondern besser diesen südlich zu passiren, wo man breites Wasser hat. Die in Krusensterns Karten angegebenen Tiefen sind durchaus richtig. Wenn man Cap Krilljon in Sicht hat, kann man die nördlichen Ufer der Insel Matsmaja, Pick de L'angle und die Insel Refundscheri und Moneron zwar sehen, doch darf man sie nicht als Peilung gebrauchen, weil sie noch uicht genau aufgenommen sind, und ihre Lage auf den Karten des Russischen Hydrographischen Departements von 1852, unter sich nicht richtig ist. Wenn man den Meridian Cap Krilljon gemacht hat, nimmt man seinen Cours

in der Mitte, zwischen der Insel Moneron und dem Krilljonschen Ufer, allein wenn man dann weiter nördlich in die Tatarstrasse geht, muss man sich mitten in derselben halten, auf 49 aber suchen die Tatarische Küste in Sicht zu bekommen, weil die Küste von dieser Parallele bis De-Castries am besten aufgenommen ist; die auf den sich ausdehnenden hohen Vorgebirgen angegebenen Tiefen sind ziemlich genau angegeben, und können als guter Leitfaden dienen. Schiffe, die in der Laperousestrasse von Osten nach Westen gehen, werden es bei Gegenwind günstig finden, in der Aniva-Bucht zu laviren, weil da weder Strömung noch Wellenschlag ist.

Provision und Feuerung. Wild und Fische findet man im Ueberfluss; auf 30 bis 63 Faden fängt man sehr schöne Dorsche, frisches Wasser und Holz findet man reichlich, fast an allen Ufern der Tatarstrasse; Steinkohlen in grosser Menge in Due.

Lootsen. Zwischen De-Castries und Nicolajewsk giebt es keine eigentlichen Kronslootsen, wohl aber sind 5 Mann gut unter-

richtet darin, indem sie eigens deswegen 1859, 60, 61 auf einem besonderen Fahrzeuge eingeübt sind. Eine feste Taxe existirt nicht, und sie werden auch nicht als verantwortliche Lootsen, sondern nur als Führer gegeben, man kann sie bekommen, wenn man sich in Castries, an den Chef des Postens, und in Nicolajewsk, an den Stab des Gouverneurs, wendet. Für die Nördliche Durchfahrt zwischen Sachalin giebt man keine Lootsen oder Führer.

Suffren Bay. Das Cap Suffren bildet auf seiner Nördlichen Seite 47° 20′ eine offene, zum Ankern taugliche Bucht desselben Namens, von Wald umgeben. Gegen das niedrig gelegene Ufer bricht immer eine Brandung. Das Cap ist mit Steinen umgeben, und erstreckt sich ½ Meile ins Meer.

Der **Fluss „Fisch“** liegt auf 37° 55′ Nördlicher Breite. Vor der Mündung, ungefähr in 1 Meile Entfernung, ist ein Ankerplatz auf 9 Faden, der gegen NW und WWinde geschützt ist.

Cap Low hat ein hohes Ufer hinter sich

und liegt auf 48° 20′ Nördlicher Breite; eine Meile davon ist 8 Faden Wasser.

Auf 15 Meilen nördlich von Cap Low ist die Küste unregelmässig, erstreckt sich aber weiter gegen Cap Hadschi (Beachy Head), 20 Meilen in NtO; sie hat eine Tiefe von 14 bis 17 Faden in 2 Meilen Entfernung vom Lande. Innerhalb sieht man hohe, schneebedeckte Gebirge und Fichtenwälder, bis an das Ufer reichend, und sich in Hügel und Abhänge endigend.

Imperatorskoi Bay, seit 1853 genannt Imperator Nicolays Hafen, auf Englischen Karten Baracout Bay, von den Eingeborenen Hadschi genannt, ist eine mächtige, gegen alle Winde geschützte Bucht, tief in's Land hineinschneidend, sich in mehrere tiefe Buchten theilend, und mit schönem Walde bewachsen; sie theilt sich in 4 Buchten: Die eigentliche Hadschi-Bay und die dazu gehörenden Seitenbuchten, nämlich die Alexandrowsche oder die Nördlichste, von den Eingeborenen Ui genannt, die Constantinowsche oder die Westlichste, von