

DIE MISSIONS-REISE
S. M. SCHIFF «ALBATROS»

1895—1898

VON

K. U. K. FREGATTEN-CAPITÄN J. VON MAULER

UND

K. U. K. LINIENSCHIFFS-LIEUTENANT WILHELM KESSLITZ

Inhalt

A. Beschreibender Theil

	Seite
I. Zweck der Missionsreise — S. M. Schiff «Albatros» — Fahrt nach Sydney	377 [5]
II. Aufenthalt in Sydney — dessen Zweck — Kreuzungsprogramm für Melanesien — Fahrt nach der Thousand Ships Bay auf Isabel.	383 [11]
III. Die Thousand Ships Bay — Die Umgebung von Cockatoo Anchorage — Die Eingeborenen — Unser Aufenthalt — Ueben des Lagerbaues — Organisation der Expedition ins Innere — Ankunft des Schooners «Siskin» der Marau-Sound Compagnie — Abfahrt nach Vulavu.	385 [13]
IV. Die Küste südlich von Cockatoo — Der Ankerplatz und das Dorf Vulavu — Der König David — Ein Zufluchtsort vor Kopfjägern — Aufstieg zum Popo mit Führern aus Vulavu — Der Missionär von Sepi abwesend — Fahrt nach der Insel St. George	392 [20]
V. Fahrt nach St. George (Tuilagi) — Die Albatros Bucht — Aufenthalt und Operationen daselbst — Die Ostküste der Insel St. George — Ihre Umschiffung — Fahrt zum Ortega Canal	394 [22]
VI. Die Ortega Bai und der Ortega Canal — Der nordwestliche Theil von St. George — Die Küste Isabels zunächst der Ortega Bai — Der Foullon Fluss — Expedition zum Marescot Gebirge — Isabel im Gebirge bevölkert, die Expedition von Buschmännern umschwärmt, kein Zwischenfall vorgekommen — Besuch der Wilden an Bord — Fahrt zu einem Ankerplatze unter dem Lafarge Gebirge — Grundberührung ohne Folgen — Allgemeine Ansicht der Insel Isabel von Süden	396 [24]
VII. Anlaufen der Küste unter dem Lafarge Gebirge — Ankerplatz Michieli — Auskundschaftung der Gegend und Expedition ins Innere	401 [29]
VIII. Die Insel Sawo (Sesarga) und ihr Vulcan — Fahrt nach Tasimboko — «Entfärbtes» Wasser — Ansicht der Nordküste Guadalcanars von Cap Esperance zum Lionshead — Der Lengo Canal — Versuche der Anwerbung von Führern in Tasimboko und Aola — Fahrt nach Marau Sound — Die Küste von der Mündung des Taivo bis Marau	402 [30]
IX. Die Trader-Niederlassung auf Crawford und deren Einwohner — Unsere Beschäftigung während des Aufenthaltes im Marau Sund — Rückfahrt zur Nordküste Guadalcanars — Ankerplatz Gora (Tetere) — Unsere Beziehungen zu den Eingeborenen	405 [33]
X. Abgang der Expedition zum Lionshead (Tatube) — Der Resident der Salomon-Inseln — Die «Southern-Cross»-Projecte für die Besteigung des Lammas	408 [36]

XI.	Marsch der Expedition zum Lionshead (Tatube) — Lager am Abhänge des Tatube — Auftauchen der Buschmänner und deren bedenkliches Gebaren — Friedliche Anzeichen und Aufnahme von Führern — Theilung der Expeditionstruppe und Aufstieg — Meuchlerischer Ueberfall und dessen Opfer — Niederlage und Flucht der Buschmänner — Wiedervereinigung der Truppe — Rückmarsch — Entsatz und Einrückung an Bord — Expedition zur Bergung der Leichen Baron Foullon's, des Seecadetten de Beaufort und der Matrosen Chalaupka und Doković; negativer Erfolg — Abfahrt nach Marau Sound — Vorläufiger Abschluss der Mission S. M. Schiff «Albatros» in Melanesien	411	[39]
XII.	Aufenthalt in Marau Sound bis zur Besserung des Zustandes der Verwundeten — Entsendung der Post nach Brisbane mittelst des Schooners «Siskin» — Ueberfahrt nach Cooktown	418	[46]
XIII.	Verspätung des «Siskin» — Tod des Marsgasten Maras — Malaria an Bord — Reise nach dem Süden Australiens und nach Hobart in Tasmanien	419	[47]
XIV.	Eintreffen weiterer Reise- und Missions-Instructionen — Rückreise von Hobart über Sydney nach Guadalcanar	420	[48]
XV.	Unglückliche Erlebnisse der Trader in Marau — Nachrichten über den Kampf am Tatube — Quarantaine in Aussicht — Unfreiwillig verlängerter Aufenthalt in Marau	420	[48]
XVI.	Fahrt nach Vulavu zum König David und nach dem Nordwesten von Isabel — Der Austria Sund — Erhebungen daselbst	421	[49]
XVII.	Fahrt durch die Manning Straße zur Taura Bai auf Choiseul — Expedition zum Taura Peak — Rückfahrt über Savo, Gayotu, Lengo und Tetere nach Marau — Heimfahrt	425	[53]

B. Meteorologischer Theil

Allgemeines	428	[56]
Beobachtungsergebnisse	430	[58]
Luftdruck	430	[58]
Lufttemperatur	433	[61]
Relative Feuchtigkeit und Dunstdruck	434	[62]
Niederschlag	435	[63]
Wind	436	[64]
Bewölkung	438	[66]

Tafeln

- I. Weg der wissenschaftlichen Expedition auf den Lionshead
- II. Annähernde Skizze der Kampfplätze am Fuße des Berges Tatube — Berg Tatube vom Lager aus



BESCHREIBENDER THEIL

Von K. u. K. Fregatten-Capitän J. von Mauler

I. Zweck der Missionsreise — S. M. Schiff «Albatros» — Fahrt nach Sydney

Anfangs 1895 wurde von der Marineleitung die Entsendung des «Albatros» in die Südsee in Aussicht genommen und dessen Mission planmäßig entworfen. Nach erfolgter Allerhöchster Genehmigung nahm man im See-Arsenale zu Pola jene Arbeiten in Angriff, die die Einrichtung dieses Schiffes für eine längere Campagne in tropischen Klimaten und die vorgesteckten Zwecke bedingten, worauf Ende September die Indienststellung erfolgte.

Nebst dem selbstverständlichen Zwecke eines jeden transoceanischen Missionschiffes, die für die See-Officiere zur Ausübung ihres vielseitigen Berufes unbedingt erforderliche Erweiterung ihrer Weltkenntnis zu fördern und tüchtige, allen Anforderungen des Seedienstes gewachsene Schiffsbesatzungen auszubilden, hatte die Mission des «Albatros» Arbeiten in den melanesischen Gewässern fortzusetzen, die S. M. Schiffe «Saïda» im Jahre 1893 und «Fasana» 1894 begonnen hatten.

Diese Arbeiten bestanden in der Gewinnung von genaueren hydrographischen Daten über dieses Inselgebiet und dessen Fahrstraßen, Vornahme meteorologischer, klimatologischer und magnetischer Beobachtungen, Messungen der Erdschwere, Sammlung naturhistorischer, ethnographischer und anthropologischer Gegenstände, Erhebung des geologischen Charakters der Inselgruppe, und in Wahrnehmungen militärischer, maritimer und commerciell-politischer Natur, zum Zwecke der einschlägigen Berichterstattung, welcher letzteren Aufgabe jedoch nicht allein mit Beziehung auf das genannte Gebiet, sondern, wie bei allen Missionsreisen, nach Maßgabe der sich ergebenden Gelegenheit über jede der im Laufe der ganzen Reise berührten Gegenden zu entsprechen war.

Für die Vornahme der geologischen Erforschungen hatte die Marineleitung den Chefgeologen der K. K. Geologischen Reichsanstalt, weiland Heinrich Freiherrn von Foullon-Norbeeck gewonnen, der schon mit S. M. S. «Saïda» einige Punkte der Neuen Hebriden und Salomonen untersucht hatte, und dessen Einschiffung nun auf S. M. S. «Albatros» nach Ankunft in Sydney festgesetzt wurde. Die Zeitdauer der Expedition war vorläufig mit 18 Monaten anberaunt.

S. M. S. «Albatros» ist ein Kanonenboot mittlerer Größe des in den Sechziger- und Anfangs der Siebziger-Jahre üblichen Typus und zählt somit zu den

älteren Schiffen unserer Flotte. Sein Stapellauf fand 1873 statt. Es ist aus Holz gebaut, mit einer Auxiliar-Schraubenmaschine versehen und als Barkschooner getakelt.

Es ist weder ein Schnellsegler, noch ist seine Dampfkraft höher als die, die den Begriffen seiner Bauzeit-Periode und einer Auxiliar-Maschine entspricht; doch wird seine mindere Fahrgeschwindigkeit aufgewogen durch die Festigkeit seiner wohlconservierten Bauverbände und durch seine vorzüglichen, schon auf mehreren Oceanreisen bewährten Seeigenschaften.

Da die innere Einrichtung als Kanonenboot weder den Bedingungen eines längeren Aufenthaltes in den Tropen entsprach, noch die Unterbringung größerer Vorrathsmengen und empfindlicher wissenschaftlicher Instrumente gestattete, wurden die altersehrwürdigen «Wahrendorff» und deren Munition zu Hause gelassen. Das Schiff erhielt dafür eine leichte Mitraillleusen-Bestückung. Durch diese Verminderung der Oberlast wurde die Errichtung zweier Deckhütten zugelassen, wovon die größere in eine Schreibcabine für den Schiffs-Commandanten, eine Officierscabine, eine Navigationscabine und einen hellen und luftigen Officierssalon eingetheilt, und die kleinere als Lebensmittelkammer für den Schiffsstab eingerichtet wurde. Derartig gewann man in der eigentlichen Proviantkammer Raum zur Unterbringung eines größeren Seevorrathes für die Mannschaft; auch wurde es infolge des geringeren Umfanges der Geschützmunition möglich, ein Granatendepot als Eiskammer umzugestalten. Ferner verbesserte man die Unterkunft der Mannschaft wesentlich dadurch, dass dieser neben dem eigentlichen Mannschaftsraume der sonst vom Jagdgeschütz eingenommene, nun aber freigewordene Raum unter dem Vorcastell zum Aufenthalt überlassen werden konnte.

Eine Benzinbarkasse an Stelle des Kutters und eine vortreffliche Eismaschine mit Handbetrieb wurden dem Schiffe beigegeben; namentlich die Eismaschine trug bedeutend zur Verbesserung der Existenzbedingungen bei.

Die Instrumente, die sämmtlich mit Ausnahme des photographischen Apparates vom Hydrographischen Amte der Kriegsmarine geliefert wurden, fanden dank der Vermehrung der Wohnräumlichkeiten in der Commandanten-Kajüte, in der Officiersmesse und im Salon gesicherte Unterbringung, und es konnten auch zwei zerlegbare Beobachtungshütten, sowie Campierungszelte für Landungen, Vorrath an Schwefelsäure zur Eiserzeugung und Benzin für die Barkasse gut verstaubt werden. Für Freiherrn von Foullon wurde eine Officierscabine reserviert, sowie auch dafür gesorgt wurde, dass er die Commandanten-Kajüte als Schlafraum benützen konnte.

Die Schiffsbemannung bestand aus 114 Mann, und zwar: dem Commandanten Corvetten-Capitän Josef Ritter Mauler von Elisenau, dem Gesamt-Détail-Officier Linienschiffslieutenant Ferdinand Bublaj, dem Linienschiffslieutenant Nikolaus Michieli von Vitturi, den Linienschiffsfährnichen Gustav Ritter von Nauta, Franz Budik und Ferdinand Schramm, dem Fregatten-Arzte Dr. Constantin Hiersche, dem Marine-Commissariats-Adjuncten Franz Weber, dem Maschinenleiter Julius Schua, dann den Seecadetten Karl Novoszad, Maximilian Rosen, Friedrich Hauer, Armand de Beaufort, Emanuel Dworski und aus 100 Unterofficieren und Matrosen.

Versehen mit den von der Marineleitung erlassenen Reise- und Missions-Instructionen, sowie mit den festgesetzten Programmen für die vorzunehmenden

wissenschaftlichen Arbeiten und Beobachtungen, verließen wir am 2. October 1895 den Central-Kriegshafen Pola.

Die Reiseroute war, da S. M. S. «Albatros» nahezu ausschließlich auf das Segeln angewiesen war, so angelegt, dass der vom November bis März wehende SO-Monsun zur Traversade der arabischen See nach Ceylon und des bengalischen Golfes zur Malacca-Straße benützt werden konnte. Von hier hatte die Fahrt durch die Karimata-Straße, die Sunda-, Flores- und Arafura-See zur Torres-Straße unter der Begünstigung durch den NW-Monsun stattzufinden; dann innerhalb des großen Barrière-Riffes längs der Nord- und Ostküste Australiens nach Sydney.

Außer der Suez-Canal-Passage war in Aussicht genommen, unter Dampf folgende Strecken zurückzulegen: den südlichen Theil des Rothen Meeres, wo zu dieser Zeit frischer SSO von starkem Strom begleitet weht; den Golf von Aden bis Ras Tartak, in dem der Monsun nach Ost abgelenkt ist; die Malacca-Straße und weiter nach Süden längs der Küste von Borneo bis zur Erreichung des schon bei der Linie wehenden Sommer-Monsuns der südlichen Erdhälfte, und der Strecke von der Torres-Straße bis Sydney, wo der bis dahin schon zu gewärtigende SO-Monsun ein Aufkommen mit Segel innerhalb des Barrière-Riffes sehr erschwert hätte, und anderseits eine öftere Ergänzung des Kohlenvorrathes thunlich war. Außerdem sollte die Maschine bei andauernden Windstillen oder schwachen Gegenbrisen und in allen jenen Fällen in Gebrauch gesetzt werden, wo es die Sicherheit des Schiffes erforderte.

Die zu berührenden Hafenorte waren: Port Saïd, Suez, Massaua, Aden, Colombo, Singapore, Soerabaja, Thursday-Island, Townville und Brisbane. Sydney hatte Anfangs April erreicht zu werden, um es möglich zu machen, schon im Beginne der orkanfreien Zeit Melanesien anzusegeln.

Scirocco in der südlichen Adria und schwacher, veränderlicher Wind unter Candien brachten eine Fahrtdauer von 20 Tagen bis Port Saïd mit sich; von der Höhe von Brindisi aus mußte sogar nach mehrtägiger Aufkreuzung bis Corfu gedampft werden, um aus dem Bereiche des directen Gegenwindes zu gelangen, was zur Folge hatte, dass letzterer Hafen auf einige Stunden angelaufen wurde, um die verbrauchte Kohle zu ergänzen.

In Port Saïd und nach der Canalpassage in Suez wurde je ein zweitägiger Aufenthalt genommen. Am 29. October setzten wir von Suez unter Segel und machten bei frischem NW guten Weg bis in die Höhe von Suakim, worauf Windstille den Gebrauch der Maschine bis Massaua nothwendig machte. Uebrigens wäre es selbst bei günstigen Windverhältnissen nicht rathsam gewesen, den Massaua-Canal unter Segel zu durchfahren; die noch immer sehr mangelhaften Seekarten dieser Canäle und das nahezu gänzliche Fehlen einer Markierung des durch viele Untiefen verlegten Fahrwassers durch Seezeichen und Leuchtfeuer bedingen selbst für ein Dampfschiff eine sehr vorsichtige Navigation, namentlich zur Nachtzeit; und unter Segel stellt sich die Nothwendigkeit ein, über Nacht stets und auch sonst sehr oft zu ankern.

Ueberhaupt schlugen wir nur deswegen diese Route ein, und giengen somit von der heutzutage keinerlei unbekannte Schiffahrtshindernisse bietenden Hauptfahrstraße des Rothen Meeres ab, weil im Massaua-Canal der NW-Strom weniger

fühlbar, und Massaua in Anbetracht unseres geringen Kohlenvorrathes eine günstiger als Djeddah gelegene Ergänzungsstation war.

Massaua wurde am 7. November angelaufen; wir verblieben dort 20 Stunden. Von hier nach Aden machte der «Albatros» den Weg unter Dampf bei constantem, mitunter frischem Gegenwinde und Seegang, was die Fahrgeschwindigkeit sehr herabsetzte; am 12. November ankerten wir in Steamer Point und verblieben dort drei Tage.

Frischer, mitunter steifer, aus Ost wehender Monsun und Gegenstrom zwangen uns viereinhalb Tage hindurch aufzudampfen, um aus dem Golf von Aden und in den Bereich raumeren Windes zu gelangen. Bei Ras Fartak, wo wir unter Segel setzten, um unseren stark hergenommenen Kohlenvorrath zu schonen, traten etwas günstigere Verhältnisse ein, doch keineswegs günstig genug, um entsprechenden Weg nach Osten zu machen.

Wir entfernten uns von der Küste und näherten uns ihr dann wieder, wir suchten günstigere Windrichtung und -Stärke im Süden und im Norden der arabischen See, doch überall fanden wir den Monsun noch mit den Jugendmängeln behaftet, die den Beginn seiner Herrschaft kennzeichnen: Unbeständigkeit und geringe Stärke. Am schlechtesten war es dicht unter der Küste, die wir am 1. December anliefen um zu versuchen, mit Land- und Seebrisen aufzukreuzen. Das Beginnen war geradezu aussichtslos, da dort der Gegenstrom über zwei Knoten betrug, und die Brisen entweder zu schwach waren, um gegen solchen Strom aufzukommen, oder überhaupt ganz ausblieben. Wir hatten bisher, seitdem wir unter Segel gesetzt hatten, erst 135 Seemeilen an Luv gewonnen, sehr wenig für einen Zeitraum von zehn Tagen; doch ließen die unter der Küste angetroffenen Strom- und Windverhältnisse mit Sicherheit annehmen, dass dort die Chancen der Navigation noch schlechter gewesen wären. Es wurde nun nach diesem misslungenen Versuch, unter der Küste aufzulavieren, eine Strecke von 50 Seemeilen bis Ras Merbat am 4. December gedampft, einerseits in der Hoffnung, bessere Windverhältnisse zu finden, anderseits mit der Absicht, an dem genannten Küstenpunkte, dessen Abhänge bewaldet sind, Holz zu schlagen. Der noch mehr verminderte Kohlenvorrath ließ diese Vorsichtsmaßregel geboten erscheinen, um von nun an zur Wassererzeugung nur Holz zu verwenden und so die Kohle für den Fall der äußersten Nothwendigkeit zu sparen. Ras Merbat, das in zehn Stunden erreicht wurde, verließen wir jedoch sofort wieder, ohne das erwünschte Heizmaterial beschafft zu haben, da uns dies in einen Conflict verwickelt hätte.

Es standen sich nemlich dort zwei feindliche Beduinenstämme in vollem Kriege gegenüber, wovon der eine an der Küste bei Bender Merbat campierte, und der andere die bewaldeten Anhöhen besetzt hielt. Der Häuptling des unteren Stammes, gierig das Geld, das wir für die Holzbeschaffung anboten, verdienen zu können, trug uns zwar an, mit ihm gemeinsam gegen seinen Feind zu ziehen und diesen zu verjagen, doch schien es uns besser, diesen Kriegsruhm ihm allein zu überlassen.

Von hier an konnten wir im allgemeinen Curs auf Minikoi halten, doch verstrichen 19 Tage, bis wir, bei stets mäßigen und flauen Brisen aus NO und ONO den 9^o Canal erreichten. Hier fanden wir Windstillen abwechselnd mit veränderlichen, flauen Brisen vor. Wir kamen aber durch zufälliges, günstiges Wirken

ganz unregelmäßig auftretender Strömungen, wenn auch langsam, so doch nach Osten weiter.

Wir näherten uns nun der indischen Küste etwas nördlich von Cap Comorin und bekamen sie am 28. December in Sicht. Einsetzender NW ließ uns Cap Comorin am darauffolgenden Tage sichten und passieren, und es stand nun zu erwarten, dass der im Golf von Manaar stets frisch, ja mitunter steif wehende NO-Monsun das Ansegeln von Colombo begünstigen würde. Doch geriethen wir 30 Seemeilen SSW von Cap Comorin in das nördliche Sturmfeld einer vom Golf von Bengalen über Ceylon WNW laufenden Cyclone, deren Mittelpunkt uns im Momente der größten Annäherung 80—100 Seemeilen in SSW passiert haben dürfte. Diese stürmische Wetterstörung hielt in ihrer größten Heftigkeit 30 Stunden an, während welcher Zeit wir beizulegen gezwungen waren und eine Versetzung von 70 Seemeilen nach WSW erfuhren. Absolute Windstille mit abnormer, hohler See und fortdauerndem N-Strom als Folge der Cyclone, die wir übrigens vorzüglich überstanden hatten, stellten ein weiteres langsames Fortkommen nach Colombo in Aussicht und ließen es am 3. Jänner 1896 zweckmäßig erscheinen, das nunmehr 130 Seemeilen entfernte Cochin anzulaufen, um von dort, nach geschehener Kohlenergänzung nach Colombo zu dampfen. Tutikorin wäre näher gewesen, doch hätte man, um es zu erreichen, frischen Gegenwind steven müssen, was der geringe Kohlenvorrathsrest von 7 t unthunlich machte; dagegen war nach Cochin mit ziemlicher Sicherheit wenigstens auf nächtliche Landbrisen zu rechnen, die sich auch thatsächlich einstellten.

Die Beweggründe dieses Abganges von der Route waren imperativer Natur, da die Bemannung schon seit Wochen auf reducierte Wasserration gesetzt war, der Mannschaftswein und einige Lebensmittelsorten gänzlich ausgegangen waren und der projectierte Ankunftsstermin für Colombo bereits um 24 Tage überschritten war.

Wir hielten uns in Cochin vom 5. auf den 6. Jänner auf und kamen nach 52stündiger Dampffahrt am 8. in Colombo an.

Gründliche Instandsetzung von Schiff, Takelage und Maschine nach so vielen Seetagen, sowie Ergänzung sämtlicher Vorräthe erforderten einen zehntägigen Aufenthalt in Colombo, worauf am 18. die Reise fortgesetzt wurde.

Als nächster Hafen stand Singapore in Aussicht.

Bei Berücksichtigung der bestehenden Windverhältnisse wäre es wünschenswerth gewesen, von Dondra Head unter Dampf höhere Breite zu erreichen und so von einem entsprechend luvwärts befindlichen Abfahrtsort im Osten von Ceylon die Traversade zur Malacca-Straße unter Segel zu unternehmen. Doch fanden wir bei Dondra Head zu frischen NO-Wind vor, um mit Vortheil dagegen aufzukommen, und setzten Segel.

Wir lagen unter Backbord Halsen zwar etwas zu südlich an, doch hielten wir es für vortheilhafter, eventuell im Calmengürtel Ostweg unter Dampf zu machen, falls schrale Winde uns soweit südlich treiben sollten, und dann allenfalls Atschin anzulaufen, falls der Kohlenvorrath eine Ergänzung erheischen sollte, um die Fahrt nach Singapore fortzusetzen.

Wir mußten überhaupt von nun an darauf gefasst sein und es darnach einrichten, die Maschine mehr in Gebrauch zu setzen als im Reiseplan vorgesehen

war, um die im Arabischen Meere erfahrene Verzögerung im weiteren Verlaufe der Reise einzubringen; denn es hätte eine bedeutende Verspätung der Ankunft in Sydney eine nachtheilige Verkürzung unserer diesjährigen Arbeitszeit in Melanesien zur Folge gehabt.

Nach Zurücklegung von 200 Seemeilen unter Segel im Course OSO kamen wir bei Erreichung von 4⁰ Nördlicher Breite am oberen Rande des Calmngürtels an. Wir nahmen nun Curs auf Cap Atschin und durchdampften die Strecke von 500 Seemeilen unter relativ günstigen Bedingungen — nemlich vollkommener Windstille und mäßiger Dünung.

Am 30. Jänner ankerten wir in Atschin und setzten nach beendeter Kohlenergänzung am darauffolgenden Tage die Fahrt durch die Malacca-Straße nach Singapore unter Dampf fort. In Singapore verblieben wir vom 5. bis 13. Februar. Am 14. liefen wir aus und nahmen unseren Weg durch die Carimatta-Straße nach Soerabaja. Diese Fahrt wurde nach Passierung der Insel St. Barbe größtentheils mit frischen NO- und NW-Winden unter Segel zurückgelegt; nur zeitweise machte es das anhaltend regnerische und häufig böige Wetter erforderlich, die Maschine der größeren Manövrierfähigkeit wegen in Thätigkeit zu setzen. Die seltene Möglichkeit der astronomischen Bestimmung des Schiffsortes und die größere Unverlässlichkeit der Loggrechnung durch das öftere Abfallen von schralen Böen ließen diese Vorsichtsmaßregel, namentlich in der Nähe der noch zahlreichen, nicht genau bekannten Riffe der Carimatta-Straße, zweckmäßig erscheinen. Soerabaja wurde am 19. vormittags erreicht.

Die Fortsetzung der Reise nach der Torres-Straße konnte nicht durch die Sunda-, Flores- und Arafura-See erfolgen, wie es planmäßig in Aussicht genommen war, da infolge des verspäteten Eintreffens des Schiffes in diesen Gewässern auf den westlichen Monsun nicht mehr lange genug gerechnet werden konnte. Andererseits standen auch auf dieser Route keine Kohlenstationen zur Verfügung, die ihrer Lage nach dem beschränkten Actionsradius des «Albatros» entsprochen hätten, um die Fahrt unter Dampf durchzuführen. Wir wählten folglich die Route südlich von den östlich von Java liegenden Inseln, weil da wenigstens bei Tag auf meist westliche Seebrisen gerechnet werden konnte, und für den Fall der Nothwendigkeit Koepang und Port Darwin eine rechtzeitige Kohlenergänzung ermöglichten.

Am 26. Februar verließen wir Soerabaja und segelten durch den Madura-Golf zur Alas-Straße. Nach deren Durchdampfung steuerten wir ostwärts, wobei sich die erwarteten Wetterverhältnisse einstellten, und wir guten Weg mit südwestlichen Brisen unter Segel machten. Ab und zu mußten wir nachtsüber bei Windstille von der Maschine Gebrauch machen.

Nachdem wir am 4. März die Insel Sumba im Süden umsegelt hatten, wurde es nothwendig, Koepang anzulaufen, da der bisherige Kohlenverbrauch immerhin zur Sicherstellung einer baldigen Ankunft in Thursday Island ersetzt werden mußte. Koepang wurde am 5. erreicht und am 6. wieder verlassen. Bis zum 12. wurde im allgemeinen guter Ostweg südlich von Timor unter Segel gemacht und Victoria Shoal passiert, wobei nur zeitweilig, wenn die Südwestbrise abflaute, gedampft wurde. Von nun an gieng die Fahrt ausschließlich mit Dampf vor sich, da sich östliche Brisen einstellten.

Am 16. März ankerten wir im Hafen von Thursday Island.

Wir hatten nun insoferne die erlittene Reiseverzögerung seit unserer Abfahrt von Colombo eingebracht, als es jetzt möglich war, bei zulässigster Abkürzung der Aufenthalte in den australischen Zwischenhäfen unter Dampf Sydney Anfangs April zu erreichen. Wir beschränkten demnach auch den Aufenthalt in Thursday Island auf die zur Kohlenergänzung erforderliche Zeit und liefen am 18. aus. Wir berührten Cooktown, Townsville und Brisbane auf nur je einige Stunden, um Kohlen einzunehmen, und liefen den Abend des 5. Aprils zwischen den Heads von Port Jackson und Sydney ein.

Die ganze Reise von Pola bis hierher war im Allgemeinen, den seemännischen Begriffen entsprechend, von schönem Wetter begleitet und mit Ausnahme der misslichen Windverhältnisse, die wir in der Arabischen See angetroffen hatten, unter günstigen Umständen zurückgelegt worden.

In den berührten Häfen wurden erdmagnetische Beobachtungen und Schwere-messungen vorgenommen; nur in Australien mußten wir diese Arbeiten, der hiezu nicht genügend langen Hafenaufenthalte wegen unterlassen. Doch stand der erneuerte Besuch dieser Hafenorte noch in Aussicht. Ansonsten waren unsere bisherigen Erlebnisse sowohl zu Wasser als zu Lande so ziemlich alltäglicher Natur, und die mehrtägigen Aufenthalte in den auf der großen Dampferroute gelegenen, heutzutage schon aus den Reisehandbüchern wohlbekanntem Städten, boten keinen Anlass zu besonderen Aufzeichnungen.

II. Aufenthalt in Sydney — dessen Zweck -- Kreuzungsprogramm für Melanesien — Fahrt nach der Thousand Ships Bay auf Isabel

Sydney ist als die bedeutendste Seestadt des südwestlichen Stillen Oceans der geeignetste Ausgangspunkt jeder Expedition in die Inseln der Südsee. Wenn auch die Häfen von Queensland diesem Gebiete näher liegen, so gebietet es ihnen doch an genügenden Mitteln, um die Nachschübe zu sichern, deren eine Expedition in vollkommen resourcelosen und abseits vom Weltverkehre liegenden Gegenden bedarf; außerdem hätte auch keiner die werthvolle Vermittlung eines eigenen Regierungsvertreters bieten können, während Sydney der Sitz eines K. u. K. Consulates ist. Aus diesen Gründen wurde letztgenannter Hafenplatz als Stützpunkt für unser Unternehmen gewählt, weshalb auch die Nachsendungen aus der Heimat, sowie die Post für die ganze Dauer unserer Mission dahin geleitet wurden.

Die wichtigste Angelegenheit, der wir in Sydney zu obliegen hatten, war es, eine eigene, zweckmäßig gelegene Kohlenstation im Salomon-Archipel zu gründen, um in dieser Hinsicht von jeder Eventualität unabhängig zu sein, dann die in bestimmten Zeiträumen stattzufindende Nachfuhr an Proviant und Betriebsmaterialien contractlich sicherzustellen, da die Fassungsräume S. M. S. «Albatros» die der Kreuzungslauer entsprechenden Mengen nicht aufnehmen konnten; ferner war dafür Sorge zu tragen, dass uns bei dieser und sich etwa sonst noch ergebenden Gelegenheiten die Postsendungen zukämen. Endlich mußten wir uns mit den unter den Eingebornen der Insel gangbaren Tauschartikeln versehen.

Um diese Vorsorgen entsprechend treffen zu können, war es nothwendig, vorerst das Kreuzungsprogramm für Melanesien zu entwerfen; da es jedoch zweck-

mäßig war, bei dieser Feststellung die Wünsche und Absichten des Barons von Foulton möglichst zu berücksichtigen, mußte erst dessen Ankunft abgewartet werden. Diese erfolgte schon in den ersten Tagen unserer Anwesenheit in Sydney, und nun konnten auf Grund einer beiden Arbeitsprogrammen entsprechenden Vereinbarung die in Sydney zu erledigenden Geschäfte ihrem Abschlusse zugeführt werden.

Hiebei gieng uns mit besonderer Bereitwilligkeit und Sachkenntnis unser Consul, Capitän Julius Mergell, an die Hand; ihm verdanken wir es, dass alle jene Maßnahmen, die getroffen werden mußten, um unsere Actionsfähigkeit in den Inseln materiell zu sichern, rasch und glatt getroffen wurden. Unserer Absicht, ein Vorrathsdepot in Marau Sound am östlichen Ende Guadalcanar's zu errichten, kam außerdem ein sehr günstiger Zufall zu statten. Es traf sich nemlich, dass der norwegische *Trader*, Capitän Oscar Svensen, der in Marau Sound auf der Insel Crawford angesiedelt war, und mit dem wir durch Vermittlung der ihn in Sydney vertretenden Firma in Verbindung treten wollten, eben gerade selbst anwesend war.

Er war nach Sydney gekommen, um einen neuen Schooner abzuholen, ein Umstand, der umso günstiger war, als dadurch Svensen einen Theil unserer Vorräthe mit seinem eigenen Schiffe mitnehmen konnte. Ferner war es uns dadurch möglich, die Modalitäten, unter denen die uns später von Sydney aus nachzusendenden Vorräthe von Svensen in Verwahrung genommen, oder eventuell von ihm zu anderen Punkten weiter befördert werden sollten, mit diesem selbst contractlich festzustellen. Es war für uns ein sehr werthvoller Vortheil, diesen Mann, der uns von S. M. S. «Fasana» her nur dem Namen nach bekannt war, persönlich kennen zu lernen; wir fanden in ihm einen ehrlichen, intelligenten und entschlossenen Menschen, auf den wir uns bezüglich der ihm ertheilten Aufträge vollkommen verlassen konnten.

Ueberdies erhielten wir von Svensen, der infolge seines Berufes ein genauer Kenner der localen Verhältnisse des melanesischen Archipels war, auch sehr zweckdienliche Auskünfte, die uns in der Entwerfung unseres Kreuzungs- und Arbeitsprogrammes erwünschte Directiven lieferten.

Svensen hatte einige Tage vor uns von Sydney abzugehen.

Unsere Abfahrt von Sydney erlitt eine Verzögerung von einigen Tagen durch den Verlust der Benzinbarkasse, für die ein Ersatz durch ein neues Boot geschafft werden mußte. Der Verlust der Benzinbarkasse entstand dadurch, dass in Sydney am 9. April der Benzinorrath zu ergänzen war, und dass ein eingeliefertes Muster nach vorhergegangener und zufriedenstellender Analyse zur Erprobung gelang. Während des Versuches, der unter Bord des «Albatros» stattfand, erfolgte auf un- aufgeklärte Weise eine Selbstentzündung und Explosion des im Buge des Bootes befindlichen Benzinreservoirs, wodurch das Boot selbst, sowie auch die umliegende Wasseroberfläche mit brennendem Benzin überfluthet wurden. Der den Versuch leitende Maschinist, dann ein Seecadett, zwei Maschinen-Unterofficiere und ein Matrose, die die Bemannung des Bootes ausmachten, konnten sich durch Ueberbordspringen retten; das brennende Boot aber mußte, da jeder Löschversuch vergeblich blieb, in freies Wasser geschleppt und dort seinem Schicksal überlassen werden.

Da in Sydney ein solches Boot nicht zu erhalten war, eine mit Kohle zu betreibende Dampfbarkasse aber für den «Albatros» sowohl dem Gewichte nach

als auch in Berücksichtigung des beschränkten Kohlenvorrathes des Schiffes nicht zweckmäßig gewesen wäre, wurde als Ersatz ein Ruder- und Segelkutter angeschafft. Dieser wurde erst 14 Tage, nachdem das Schiff ansonsten schon seebereit war, eingeliefert. Es war übrigens ein vorzügliches Boot, das sich in jeder Beziehung bewährte.

Folgende Tabelle (S. 386 und 387) gibt die Uebersicht unseres Kreuzungs- und Arbeitsprogrammes für Melanesien.

Sowohl die Vornahme photographischer Aufnahmen als die Sammlung naturhistorischer und ethnographischer Gegenstände hatten bei Gelegenheit stattzufinden; bezüglich der letzteren rechneten wir außer auf directe Erstehung von den Eingeborenen hauptsächlich auf den Trader Svensen, dem wir in dieser Hinsicht Aufträge gegeben hatten.

Für den Aufenthalt auf den Inseln war die Zeit vom Mai bis October in Aussicht genommen.

Am 9. Mai verließen wir Sydney und steuerten zunächst nordöstlich, um aus dem Bereiche des unter der australischen Küste herrschenden starken Südstromes zu kommen. Diesen Curs hielten wir durch 560 Seemeilen bei und benützten zeitweilig die Maschine, um aus Windstillen und veränderlichen, leichten Brisen zu kommen. So wurde in fünf Tagen der 32. Breitengrad erreicht, von wo uns frischer, mitunter steifer Passatwind guten Nordweg unter Segel machen ließ. Wir segelten dann vier Tage später östlich an den Chesterfield-Riffen vorüber, worauf Curs auf das Westende Guadalcanar's gesetzt wurde. Mittlerweile kamen wir aus dem Gebiete des SO-Passates in jenes des SO-Monsuns, der jedoch mehr östlich und weniger frisch wehte. Doch legten wir täglich gute Distanzen zurück bis zum 23., wo in der Höhe von Bellona-Riff Windstille eintrat. Unter Dampf fahrend, sichteten wir nun am nächsten Morgen Guadalcanar, steuerten zwischen dieser Insel und Russel durch und liefen nachmittags die Thousand Ships Bay an, worauf wir zwischen der Cockatoo-Insel und der Ostküste der Bai vor Anker giengen. Die Berge Gaillard und Marescot waren die Marken, die beim Anlaufen zuerst gesichtet wurden; dann kamen das Südende der Insel St. George und das südliche Ende von Isabel, Cap Prieto, in Sicht, die die Kopfenden der Thousand Ships Bay bilden. Curssteuernd auf die Mitte der Bay, kamen Round Island und Pigeon Island in Sicht, die sich in der Mitte der Bay befinden, worauf, zwischen deren ziemlich ausgedehnten Riffen und Cockatoo Island durchsteuernd, das Nordende der letztgenannten Insel umschiffet wurde. Der eingemommene Ankerplatz ist in der englischen Admiralitätskarte als Cockatoo Anchorage bezeichnet und gut skizziert; wir hatten außerdem sehr gute Einlaufsdirectiven von S. M. S. «Fasana» her, die diesen Ankerplatz besucht hatte.

III. Die Thousand Ships Bay — Die Umgebung von Cockatoo Anchorage — Die Eingeborenen — Unser Aufenthalt — Ueben des Lagerbaues — Organisation der Expedition ins Innere — Ankunft des Schooners «Siskin» der Marau-Sound Compagnie — Abfahrt nach Vulavu

Die, wie die Bezeichnung es ausdrückt, sehr ausgedehnte Thousand Ships Bay wird im Norden und Osten von der Insel Isabel und im Westen von der Insel

F a h r t	Z w e c k
1 Von Sydney nach der Thousand Ships Bay am östlichen Ende der Insel Isabel	<p>Aufsuchung von Ankerplätzen in der Thousand Ships Bay und Aufnahme einiger davon. Ausführung von Erdschwere-Messungen, magnetischen und meteorologischen Beobachtungen.</p> <p>Expeditionen zu den Bergen Gaillard und Marescot sowie Erforschung der Insel St. George (Tuilagi).</p> <p>Uebernahme von Vorräthen, die von Marau Sound nachgesendet werden sollten.</p>
2 Umschiffung von St. George und hierauf in den Ortega Canal	<p>Fortsetzung der Untersuchung von St. George, der meteorologischen Beobachtungen und eventuell der hydrographischen Aufnahmen.</p> <p>Expedition zum Marescot.</p>
3 Navigation längs der Südküste Isabels	<p>Untersuchung des Fahrwassers und der Küstenformation. Aufsuchung eines Ankerplatzes in der Nähe des Berges Lafarge; Expedition zu diesem.</p> <p>Fortsetzung der meteorologischen Beobachtungen.</p>
4 Fahrt nach der Insel Sawo	<p>Besichtigung des Vulcans.</p>
5 Fahrt nach dem Norden Guadalupe's	<p>Aufsuchung von Ankerplätzen und Erhebung, ob als Ausgangspunkte von Expeditionen zu den Bergen Lionshead und Lammas geeignet.</p>
6 Fahrt nach Marau Sound	<p>Ergänzung der Vorräthe.</p> <p>Vornahme von magnetischen Beobachtungen und Erdschwere-Messungen.</p> <p>Fortsetzung der meteorologischen Beobachtungen.</p>

7	Fahrt zur Südküste Guadalcanar's und zur Wanderer-Bai (eventuell)	Aufsuchung von Ankerplätzen und Erhebung, ob als Ausgangspunkte von Expeditionen zum Lionshead und Lammas geeignet (im Falle sich jene der Nordküste als ungeeignet herausgestellt hätten).
8	Rückfahrt von Marau Sound, zu der Nordküste Guadalcanar's (im Falle 7 als nicht nothwendig unterbleiben sollte)	Aufnahme von Ankerplätzen, Fortsetzung der meteorologischen Beobachtungen. Expedition zu den Bergen Lionshead und Lammas. Uebernahme von Vorräthen, die von Marau Sound nachgesendet werden sollten.
9	Nach dem NW-Ende der Insel Isabel	Aufsuchung und Aufnahme eines Ankerplatzes. Fortsetzung der meteorologischen Beobachtungen. Expedition ins Innere.
10	Durchschiffung der Manning-Straße zur Insel Choiseul	Untersuchung des Fahrwassers in der Manning-Straße zwischen Isabel und Choiseul. Aufsuchung eines Ankerplatzes unter dem Taura Peak auf Choiseul; Aufnahmen. Fortsetzung der meteorologischen Beobachtungen, Expeditionen auf den Taura Peak.
11	Rückfahrt durch die Manning-Straße und nach der Insel Shortland in der Bougainville-Gruppe	Uebernahme von Vorräthen, die von Marau Sound nach Alu auf Shortland nachgesendet werden sollten.
12	Nach Thursday-Island in der Torres-Straße	Berichterstattung und Abwartung weiterer Befehle bezüglich der Heimfahrt.

St. George (Tuilagi) begrenzt. Beim südöstlichen Ende, dem Vorgebirge Prieto, steigt die Küste bis beiläufig 100 *m* Höhe steil an, worauf sich in nordwestlicher Richtung mehrere, nach und nach höher werdenden, flachen Kuppen bis zum Berge Gaillard (circa 600 *m*) anreihen, der den markantesten Punkt des südöstlichen Ausläufers der Insel bildet. Von hier zieht der Rücken der Insel, sich langsam senkend und mehrmals zackige Formen aufweisend, gegen NW und flacht sich im Norden der Bai zu einer weiten, von vielen Wasserläufen und Sümpfen durchzogenen Tiefebene ab, in deren Hintergrunde das hochbergige Rückgrat der Insel sichtbar ist.

Von dieser Tiefebene ist die in ihrem nördlichen Theile gleichfalls sumpfige Insel St. George (Tuilagi) durch einen nur einige Hundert Meter breiten Wasserstreifen, den Ortega Canal, getrennt. Sie zieht der Längsrichtung nach parallel zum östlichen Gestade der Bai in einem Abstände von beiläufig fünf Seemeilen, und ist zehn Seemeilen lang und durchschnittlich vier Seemeilen breit. Mit Ausnahme des nördlichen Endes erscheint diese Insel als ein durchschnittlich 100—150 *m* hoher Gebirgsstock mit mehreren flachen Kuppen. Das südliche Ende läuft sanft zur See ab.

Die Bai ist elf Seemeilen lang und fünf bis acht Seemeilen breit; ihre Axe liegt beiläufig NNW—SSO. In der Mitte befinden sich einige Eilande aus Korallensand, wovon zwei, Pigeon und Round Island, Hochwaldbestände aufweisen.

Die Wassertiefe der Bai nimmt im Norden stellenweise bis zur Unbefahrbarkeit durch Boote ab, während sonst Tiefen von 20—40 *m* vorhanden sind. Brandende Korallenbänke ziehen östlich und westlich, beiläufig 1000 *m* weit, von Pigeon- und Round-Eiland aus; dem Strande im nordöstlichen und nordwestlichen Theile der Bai lagern breite Korallenbänke und zahlreiche Riffe vor.

Der östlichen Küste liegt in ihrem südlichen Theile nur das dicht bewaldete, seewärts steil abfallende, felsige Eiland Cockatoo vor, dessen dem gleichnamigen Ankerplatz sanft zulaufende Böschung dicht bewaldet ist. Das Eiland ist 50—60 *m* hoch und eine Seemeile lang; vom nördlichen Ende zieht ein brandendes Riff eine halbe Seemeile weit nach NW; das südliche Ende ist mit Isabel durch eine Korallenbank verbunden.

Der Ankerplatz ist demnach von drei Seiten eingeschlossen.

Der westlichen Küste der Bai, die wie gesagt, der Insel St. George angehört, liegen keine Eilande vor; nur einzelne mit Vegetation bedeckte Felsen entsteigen dem stellenweise vorliegenden Korallensaume.

Die Küste, die von unserem Ankerplatze aus in NNWlicher Richtung verläuft, ist von 60—100 *m* hohen, dicht bewaldeten Hügeln gebildet, deren Abhänge mäßig steil bis zum Wasser heranreichen, und hinter denen die höheren Kuppen zum Mittelkern der Insel ansteigen. Ein Korallensaum liegt der Wasserlinie vor, und bis zur Tiefebene der nördlichen Bai schneiden mehrmals Buchten 400—600 *m* tief in das Land hinein, in die sich mehrere kleinere Wasserläufe ergießen.

Dichter Mangrovenwald reicht meistens bis zur See; nur stellenweise ist ein Strand aus feinem Korallensand vorhanden, hie und da durch die Mündung eines Bergbaches unterbrochen. Oberhalb schließt sich die strotzend üppige Urwaldvegetation an, die bis zu den höchsten Höhen hinaufreicht.

Die Wasserfläche, die zwischen Cockatoo-Eiland und der Hauptinsel eingeschlossen ist, hat die Breite von beiläufig einer Seemeile. Die See ist hier ge-

wöhnlich ruhig, während die an beiden Enden des Cockatoo-Eilandes liegenden Riffe schon bei Mittelhochwasser mächtig branden. Der Ankergrund bietet verlässlichen Halt. Nur von Norden ist man ungedeckt, doch dürfte auch der Wind von dieser Seite keinen bedeutenden Seegang verursachen. Der Monsun streicht frisch durch und macht den Aufenthalt angenehm.

Eine Seemeile nördlich, bei der Mahaga-Spitze, öffnet sich die erste Einbuchtung, beiläufig 1000 *m* lang und in der Einfahrt 600 *m* breit. Sie hat eine dreieckige Form; ein schmaler Wasserstreifen in der Mitte macht sie für Boote zugänglich, während der Rest aus lauter Korallenbänken besteht, die bei Ebbe trocken liegen. Mehrere Bäche geben beiderseitig Zugang zu dem Mangrovenwald, der die Ufer bedeckt, und ermöglichen es, mit einem flach gehenden Boote den Abhang zu erreichen.

Die Fortsetzung der Bucht bildet eine Thalung, die ziemlich steil zum Mahaga-Sattel emporsteigt. Am halben Wege dahin befindet sich im Urwalde das kleine, aus beiläufig 30 dicht aneinander liegenden Hütten bestehende Dorf Piri hadi, dessen Einwohner Christen sind; das Dorf hat eine den übrigen Hütten ähnliche Kapelle, eine Schule und einen eingebornen Teacher, der den in Sepi bei Cap Prieto angesiedelten presbyterianischen Missionär vertritt.

Um das Dorf herum ist an einzelnen Stellen der Wald ausgehauen; die Lichtungen sind mit Taro und Yam bepflanzt. Außerdem gibt es noch Cocos-, Sago- und Bananen-Plantagen und sogar Orangen, die wir sonst nirgends fanden. Die Leute sind sehr freundlich, wenn auch anfangs scheu, und es war möglich, sich mit ihnen englisch zu verständigen. Wir machten ihre Bekanntschaft gleich als wir vor Anker giengen, da sie vorsichtig nach und nach mit Canoes unter Bord kamen. Seitdem hatten wir stets einige Canoes um uns herum; wir wurden neugierig beobachtet, und was wir über Bord warfen, wurde gierig gesammelt, besonders Flaschen und Blechdosen von Conserven. Ansonst sahen wir die Leute fleißig fischen, worin sie Meister sind.

Als wir Piri hadi besuchten, zeigte uns der Teacher mit vielem Stolz einen englisch geschriebenen Brief der Mission, womit er in seiner Eigenschaft bestätigt wurde. Angehörige des zarten Geschlechtes kamen uns nicht zu Gesichte, da diese selbst bei intimster Freundschaft vor den Weißen stets versteckt werden.

Mit Ausnahme dieses Punktes ist die ganze Bai nördlich von Cockatoo unbewohnt.

Unser Aufenthalt auf diesem Ankerplatze dauerte fünf Tage. In dieser Zeit wurde auf dem Eilande Cockatoo die Bemannung in der Herstellung von Waldlagerplätzen und im Aufschlagen und Räumen von Zeltlagern geübt. Die Arbeit bestand darin, dass man die ausgewählte Waldstelle von Unterholz frei machte, dann aus nebeneinandergelegten, 3—4 *m* langen Stämmchen Plattformen bildete, die beiläufig einen Meter über dem Boden auf Pföcken zu ruhen kamen und je mit einem wasserdichten Zelt überdeckt wurden; die Plattform selbst als Boden des Zeltes wurde zuerst mit Laub und großen Palmenblättern und dann mit einer Leinwandplache belegt.

Das Zeltlager bestand aus einem Officierszelt, aus einem oder zwei Mannschaftszelten und aus einem Zelte für den Proviant. Die Küche wurde aus einem Laubdach hergestellt und aus einigen Steinen als Feuerherd. Ein Zaun aus vertical

nebeneinander in den Boden gesteckten Stämmchen, innen gestülzt und miteinander durch Lianen verschnürt, schloß die Lagerstelle ein und diente sowohl zur Maskierung der außerdem noch nach außen geblendeten Lagerlaternen, als auch zur Deckung gegen Pfeil- und Speerwürfe.

Die Arbeit gieng selbstverständlich unter der Mannschaft, die jeweilig die Expedition darstellte, rollengemäß vor sich, und wie von gewandten Matrosen zu erwarten war, eigneten sie sich sehr bald die erforderliche Geschicklichkeit und Raschheit in der Ausführung an.

Die Buchten der Ostküste der Bai wurden recognoscirt, um passende Stellen zur Landung und zum Besteigen der Höhen zu finden, und Baron Foullon unternahm, von entsprechender, unter dem Commando eines Officiers stehender Bedeckung begleitet, zwei eintägige Excursionen in das Hügellterrain zunächst der Küste. Unter den obwaltenden Localverhältnissen wäre die Beigabe einer militärischen Bedeckung nicht nothwendig erschienen; doch geschah es, um den gesicherten Marsch und den Lagerdienst zu üben, sowie auch, um die Leute mit den Hindernissen, die tropischer Urwald dem Fortkommen einer Abtheilung entgegensetzt, bekannt zu machen. Uebrigens darf man selbst den friedlichst scheinenden Eingeborenen dieser Insel niemals trauen, und wir hielten von allem Anfang an grundsätzlich daran fest, unter keiner Bedingung unbewaffnet und allein selbst nur den Strand zu betreten. Alles geschah unter entsprechenden militärischen Maßregeln, selbst die photographischen Aufnahmen, das Fischen und die Jagd, doch stets mit dem strengsten Vorbehalte, sich einzig und allein auf die äußerste Nothwehr zu beschränken.

Gewöhnlich bestand die Abtheilung aus 20 bis 30 Mann, Baron Foullon und seine zwei Diener mit inbegriffen. Die Matrosen waren mit Mannlicher-Gewehren bewaffnet, die Officiere, der Hornist und der Sanitätsmatrose mit Revolvern. Außerdem war jedermann mit einem Standhauer versehen. Lagerausrüstung, Proviant, Verbandzeug, Chinin, Rum etc. wurden zu gleichen Gewichtstheilen von jedem ohne Ausnahme getragen; es kamen sammt der Bewaffnung 20 *kg* auf jede Person, wobei Proviant für neun Tage vorhanden war.

Der Proviant bestand aus Gulias-Conserven, Reis, Zwieback, Wein und Thee, alles in Blechbüchsen verlöthet.

Die Kleidung der Officiere und der Mannschaft bei diesen Expeditionen war anfangs die reglementäre Tropen-Adjustierung; doch nach und nach stellten sich einige Abweichungen von der Vorschrift als nothwendig heraus, da diese eben nicht für Märsche im Urwalde berechnet ist. So mußten der Tropenhut und die Gamaschen wegbleiben, da sie stark behinderten; die Kappe und ein Garn, womit die Pantalons unten festgebunden wurden, entsprachen besser. Leinenhemd, Halsflor und Unterhose konnten auch nicht getragen werden; so wurde nur das Sommerleibchen und die Leinenjacke angelegt.

Welche Beschuhung für dieses Terrain am besten entspricht, ist eine offene Frage und dürfte es auch bleiben; am praktischesten schienen noch Leinwandschuhe mit Gummisohlen. Als maßgebender Grundsatz für die zu wählende Kleidung mag gelten, dass Leichtigkeit die Hauptsache ist, und dass wasserdichte Anzüge nicht nur überflüssig, sondern stets zu schwer und unter den obwaltenden Feuchtigkeitsverhältnissen auch von illusorischem Werthe sind — solchen Regenmengen widersteht kein Waterproof, und das Regenwasser ist ohnehin lau.

Gewöhnlich gieng der Marsch in Einzelcolonne, wie es die Verhältnisse mit sich brachten. Vorne zwei Mann, die den Busch aushauten, dann der Officier und der Hornist, hierauf Baron Foullon und seine Diener, nach diesen die Unterofficiere und Matrosen, hinter diesen zwei Mann, die mit dem Standhauer den Weg an den Bäumen markierten, und zum Schlusse wieder ein Officier oder ein See cadett. Die Wegmacher sowohl als die Wegbezeichner wurden tourweise abgelöst.

Die Landung geschah am 7^h a. m., nachdem die Mannschaft die Morgen-Chinin-Ration und das Frühstück erhalten hatte. Es wurde dann bis Mittag marschirt, um welche Zeit das Mittagmahl eingenommen und bis 2^h geruht wurde. Wenn nicht an demselben Tage an Bord zurückgekehrt wurde, wurde der Marsch nachmittags bis 6^h, beziehungsweise bis zur Erreichung einer zum Lagern geeigneten Stelle fortgesetzt. Die Nähe einer Wasserquelle war hiefür sehr maßgebend.

In der Nacht wurde nicht marschirt. Der Sicherheitsdienst im Lager wurde durch die Hälfte der Besatzung mit vierstündiger Ablösung versehen. Um 7^h a. m. erfolgte der Abbruch des Lagers, worauf der Weitermarsch angetreten wurde. Wenn die Expeditionsabtheilung an Bord einrückte, nahm sie nach der Visitierung und Abrüstung ein Schauerbad, legte frische Bekleidung an und erhielt ein frisch gekochtes Mittagmahl ohne Rücksicht auf die Tageszeit.

Lag der Landungsplatz weit weg oder außer Sicht vom Schiffe, so wurde ein Küstenlager errichtet und besetzt, das, wenn erforderlich, durch Patrouillen mit der Expedition in Fühlung gehalten wurde und eventuell Proviant nachschob, während es mit dem Schiffe in Boots- und Signalverkehr verblieb.

War die zurückzulegende Strecke besonders ausgedehnt, so wurden auf der Marschlinie noch Zwischenlager errichtet, um Fühlung und Nachschub besser aufrecht erhalten zu können. Solche Fälle erheischten selbstverständlich ein größeres Aufgebot an Officieren und Mannschaft.

Diese Operationen stellten im allgemeinen große Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der kleinen Schiffsbemannung; denn es mußte gleichzeitig das Schiff selbst sowohl in militärischer als in nautischer Beziehung allen Eventualitäten gegenüber actionsfähig bleiben, es durften der Schiffsdienst und die Instandhaltung keine unliebsame Unterbrechung erleiden, und es mußten auch die hydrographischen Arbeiten und die Beobachtungen vorgenommen werden.

Am dritten Tage nach unserer Ankunft in Cockatoo-Anchorage lief der norwegische Schooner «Siskin» ein. Er kam von Marau Sound mit 40 t Kohle für uns, die uns Svensen nach der in Sydney getroffenen Vereinbarung sofort nach seiner Ankunft in Marau nachgesandt hatte.

Der Capitän war ein Norweger, Namens Nerdrum, Geschäfts-Compagnon Svensens, ein ehrlicher und schneidiger junger Seemann, der uns, wie gleich hier bemerkt werden mag, im Verlaufe der Campagne so manchen werthvollen Dienst leistete, und dem wir ebenso wie seinem Partner Svensen für die uns gegenüber bethätigte Verlässlichkeit und Anhänglichkeit stets die aufrichtigste Sympathie bewahren werden.

Diese zwei Männer hatten vor sieben Jahren ihre heimatlichen Fjords gemeinsam in der «Siskin» verlassen und waren nach Sydney gesegelt, mit der Absicht, sich in den Südsee-Inseln als Traders anzusiedeln. Dort entschieden sie sich für Guadalcanar und segelten, nachdem sie sich als Marau Sound Trading

Company constituirt und die deutsche Firma Justus Scharff in Sydney zu ihrem Agenten gemacht hatten, nach dem erwählten Gebiete ihrer Thätigkeit ab. Hier erstanden sie von einem Häuptling um den Kaufpreis einer halben Kiste Tabak und eines Schweines die Insel Crawford in Marau Sound, wo sie sich niederließen. Seitdem haben sie gute Geschäfte mit Copra gemacht, die sie auf Kreuzungen im Archipel durch Tauschhandel sammelten, und haben sowohl auf Crawford als auch auf mehreren Punkten der Nordküste Guadalcanars Cocos-Plantagen errichtet. In Crawford selbst bauten sie ein Wohnhaus und mehrere Magazine und legten einen guten Vertäupplatz für ihre Schiffe an. Zur «Siskin» waren nemlich mittlerweile noch der durch Svensen von Sydney abgeholte neue Schooner «Sikajana» und mehrere Kutter hinzugekommen.

Auf der «Siskin» befand sich ein steinalter englischer Seemann als Steuermann, von dem nicht zu erfahren war, welche Schicksale ihn hieher verschlagen hatten; die übrige Bemannung waren Eingeborene verschiedener Inseln, sogenannte Boys.

Da die sofortige Uebernahme der Kohle unsere sonstigen Arbeiten gestört hätte, wiesen wir Nerdrum an, die Astrolabe-Bay auf St. George anzusegeln und uns dort zu erwarten.

Wir selbst dampften hierauf auch ab, und steuerten nach Vulavu, einem Ankerplatze zwei Seemeilen südlich von Cockatoo, um von dort aus, den Angaben der Leute von Piriadi gemäß, einen leichteren und besseren Aufstieg zum Berge Gaillard (Popo) zu suchen.

IV. Die Küste südlich von Cockatoo — Der Ankerplatz und das Dorf Vulavu — Der König David — Ein Zufluchtsort vor Kopfjägern — Aufstieg zum Popo mit Führern aus Vulavu — Der Missionär von Sepi abwesend — Fahrt nach der Insel St. George

Südlich von Cockatoo hat die Küste durch eine kurze Strecke dieselbe Gestaltung, wie nördlich von dieser Insel; es reichen nemlich die Abhänge der Hügel bis zu der Wasserlinie herab. Von hier bis zum Cap Prieto fällt die Küste steil zur See ab, mit Felswänden von circa 50 m Höhe. Ungefähr dort, wo die Abhänge in die Felswände übergehen, liegt Vulavu.

Der Ankerplatz von Vulavu ist von einem kleinen Felsen und einigen Korallenriffen eingeschlossen, die der Küste vorliegen; der «Albatros» hatte daselbst genügenden Schwairaum, doch mußte man zu diesem Behufe so ziemlich im Mittelpunkte des kleinen Wasserbeckens ankern. Der Ankerplatz ist indessen gegen See-gang von allen Seiten geschützt, und der Grund aus Korallensand bietet guten Halt.

Das Dorf, aus beiläufig 40 Hütten bestehend, liegt unmittelbar am sandigen Strande, wo mit Booten bequem aufzulaufen ist. Ein Bach mündet daselbst, der aus dem hinter dem Dorf sich hinziehenden Thale fließt.

Auch hier waren die Eingeborenen sehr gutmüthig. Wir giengen ans Land, um zu erheben, welche die beste Richtung sei, um von hier aus den Popo zu besteigen, und um Führer zu diesem Zwecke aufzunehmen. Wir erfuhren, dass die Partie in zwei Tagen bequem zu machen sei; auch wurden uns Führer zugesagt, doch erst für den zweitnächsten Tag, da der nächste ein Sonntag war, wo die Leute als gute Christen nichts unternehmen.

Wir fanden hier auch einen Teacher mit Beglaubigungsschreiben, überdies einen «King» den König David. Dieser wurde uns, als wir den Strand betraten, sofort bezeichnet. Es war nothwendig, denn sonst hätten wir ihn nicht erkannt, da er sich durch nichts von seinen nackten Unterthanen unterschied; doch ja, er trug einen braunen Filzhut.

König David zeigte uns nun die Schule und die Kirche und sogar das Innere seines Hauses, wo uns — ein seltener Fall — die weiblichen Mitglieder seiner Familie zu Gesichte kamen. Schule und Kirche waren ganz nette, etwas geräumigere, aus Bambus und Blättern erzeugte Hütten; doch darauf war der gute David lange nicht so stolz als auf sein Töchterlein Minni, das er uns speciell vorstellte; ein wirklich ganz herziges, schwarzes Mädchen, das, wie wir uns überzeugten, im Katechismus gut unterrichtet war.

Die Leute von Vulavu und dieser Gegend Isabels überhaupt, besitzen viele und schöne, größere Canoes, mittelst deren sie mit den Nachbarinseln verkehren; sie bringen Taro, Yam und sonstige Vegetabilien, wovon sie reiche Ernten haben, namentlich nach Sawo, wo Dürre vorherrscht, und tauschen dort eben diese Boote ein nebst Haus-, Feld- und Fischerei-Geräthen.

Wir erkundigten uns hier nach den Baumhütten, von denen wir gelesen hatten, dass sie in diesem Theile von Isabel als Rettungsmittel vor den Kopfjägern in Gebrauch stehen. Isabel ist nemlich seit jeher wegen der Harmlosigkeit seiner Einwohner von den Kopfjägern von Choiseul und Neu Georgia arg heimgesucht worden. In diesem Theile der Insel hatten die Einwohner auf hohen Bäumen Hütten gebaut, in die sie sich bei einem Ueberfalle zurückzogen, und von wo sie sich mittelst Steinwürfen vertheidigten. Nun erzählte uns König David, dass er in Vulavu diese Sitte als wenig zweckdienlich abgestellt habe. Dafür hat er die Einrichtung getroffen, dass sich, sobald Kunde von herannahenden Kopfjägern kommt, die ganze Gemeinde sammt den Hausthieren und genügendem Proviant für einige Tage, nach Verbergung der Canoes in dem Urwald, auf einen nahen, steilen Bergkegel zurückzieht, der vom Walde ganz maskiert und nur auf einem sehr versteckt liegenden Pfade zu erklimmen ist. Auf diesem Kegel campiert dann die Gemeinde so lange, bis die Gefahr vorüber ist, was durch Aussendung von Kundschaftern erfahren wird. Auch sind Einrichtungen getroffen, um die Stelle im Nothfalle zu vertheidigen.

Am nächsten Tage sahen wir die Leute am Morgen mit sonntägigen Lendentüchern geschmückt zur Kirche gehen, wo der Teacher den «divine service» abhielt. Nachher besuchten wir mit dem Könige die erwähnte Rettungsstation; sie liegt zehn Minuten nördlich vom Dorfe und der Küste so nahe, dass man guten Ausguck auf die See hat und das Dorf selbst überblickt. Der Pfad ist serpentinarig und wirklich sehr gut verborgen. Die Krone des Kegels ist pallisadiert und mit mehreren Laubhütten versehen. Ob man sich hier jedoch vor dem Angriff einer blutgierigen und raubsüchtigen Bande von jedenfalls auch waldkundigen Cannibalen sicher genug fühlen kann, wären wir nicht in der Lage, mit Bestimmtheit zu besagen.

Am darauffolgenden Tage, dem 1. Juni, unternahm Baron Foullon die geplante Expedition zum Berge Gaillard, und König David selbst schloß sich als Führer an; ob aus besonderer Gnade, oder um des Führerlohnes wegen, wissen

wir nicht; doch verschmähte er es nachträglich absolut nicht, ein größeres Küchenmesser und einige Stangen Tabak für seine Freundlichkeit anzunehmen.

Die Expedition erklimmte die Höhe nur zur Hälfte und rückte noch am Abend desselben Tages ein, da Foullon die erwünschten Aufschlüsse schon erlangt hatte und einen weiteren Aufstieg für überflüssig erklärte.

Wir hatten noch die Absicht, nach Sepi ankern zu gehen, um den Missionär zu besuchen, doch erfuhren wir in Vulavu, dass dieser derzeit mit dem Bischofe von Melanesien, der an Bord des Missionsschiffes «Southern Cross» die Missionen besuchen wollte, auf einer Rundreise im Archipel begriffen war. Wir gaben demnach die Fahrt nach Sepi auf und dampften am 2. Juni nach der gegenüberliegenden Küste der Bai zur Insel St. George ab.

V. Fahrt nach St. George (Tuilagi) — Die Albatros Bucht — Aufenthalt und Operationen daselbst — Die Ostküste der Insel St. George — Ihre Umschiffung — Fahrt zum Ortega Canal

Uns in angemessener Entfernung südlich von den Riffen haltend, die Pigeon Eiland umgeben, liefen wir die Ostküste von St. George an und näherten uns ihr so weit, bis man den Korallensaum, der ihr vorliegt, von der Vormars aus deutlich erkennen konnte; dann liefen wir längs diesem nördlich an der Astrolabe Bucht vorüber, wo der «Siskin» vor Anker lag.

Da die Bucht wenig tief ins Land hineinzureichen schien, und das zunächst nördlich gelegene Vorgebirge der Insel sowie die dortige Formation das Vorhandensein einer tieferen Bucht vermuthen ließen, steuerten wir weiter nördlich und fanden thatsächlich eine beiläufig eine halbe Seemeile breite, tiefe und, wie man sah, gegen SO gut gedeckte Einbuchtung, in die wir einzulaufen versuchten.

Nachdem wir die ziemlich enge Einfahrt zwischen den Korallenbänken gefunden hatten, die von den Kopfen der Bucht hinausragen, liefen wir in sie ein, und fanden dann immer breiteres und entsprechend tiefes Fahrwasser in der ziemlich geradlinigen Längsachse der Bucht, wonach wir bis zum inneren Theile vordringen konnten. Das Ende der Bucht sieht aus wie ein halbkreisförmiges Becken; in dessen Mitte warfen wir den Anker in gut haltenden Sand.

Wir giengen nun daran, den Ankerplatz sowohl als auch dessen Umgebung am Lande zu recognoscieren. Den Tiefensonden zufolge ist die Beschaffenheit des Grundes sehr ungleichmäßig, und auch zunächst unserem Ankerplatze wurden zwei Korallenstöcke ausgelothet, worüber nur ein und zwei Faden Wasser liegen. Doch hatten wir trotzdem vollkommen freien Schwairaum bei gutem Ausstiche, ja es hätten außer uns noch drei Schiffe von der Größe des «Albatros» vor Anker liegen können. Die Ufer der Bucht sind ganz von Mangrovenwald bedeckt, der, wie immer, in sumpfigem Terrain steht; wir nannten das kurzweg Mangrovensumpf. Erst dahinter steigt mäßig steil der dicht bewaldete Abhang der 50 bis 100 m hohen Hügel an, die die Bucht umgeben. Die Bucht ist malerisch schön sowohl bei sonnigem Wetter als auch während der — leider zu häufigen — Tropengewitter: sie macht den Eindruck eines lauschigen Waldwinkels eines großen Alpensees, als welchen von dort aus gesehen man die Thousand Ships Bay ansprechen möchte.

Den einzigen, auch nicht gar weit reichenden Ausblick ins Innere von St. George vom Ankerplatz aus gewährt ein Thal am südlichen Ende der Bucht, wo über den Mangrovenwald hinweg und über Urwald und Grasflächen die Grate einiger etwas höheren Hügel sichtbar sind. In dieser südwestlichen Ecke mündet ein Gebirgsstrom, der von Westen her kommt; 100 m aufwärts von seiner Mündung fließt ihm ein kleinerer Wasserlauf von Süden zu. Diesem entlang gelangten wir zu den Abhängen der erwähnten Hügel, die den Kern des südlichen Theiles der Insel ausmachen, und indem wir beiläufig eine halbe Stunde den erstgenannten größeren Strom hinaufstiegen, kamen wir zu einer Stelle, wo er sich in mehrere kleinere Rinnsale gabelt, die von den Höhen der Mitte der Insel herabfließen.

Auf der anderen, nördlichen Seite des Ankerplatzes fanden wir der Flussmündung diametral gegenüber die einzige Stelle, wo von der Bucht aus unmittelbar gelandet werden konnte. Es ist dort ein nur einige Meter breiter Mangrovenstreifen, hinter dem gleich fester Boden mit Urwald 20 bis 30 m hoch in sanfter Böschung ansteigt, worauf eine Lichtung mit Gras und Bambus folgt.

Die Bucht sowohl als deren nächste Umgebung sind unbewohnt.

Bevor wir uns nun hier auch zu Lande etablierten, um unsere Arbeiten zu beginnen, fertigten wir den «Siskin» ab. Wir ließen ihn von der Astrolabe Bucht herübersegeln und überschifften die Kohle, worauf er mit unserer Post nach Marau Sound absegelte, um sie bei Gelegenheit von dort abzusenden.

Die früher erwähnte, zur Landung günstige Stelle am nördlichen Ufer gestalteten wir durch Fällung des Mangrovenbuschwerkes und Ueberbrückung des Sumpfes zu einem Landungsplatze, von wo aus wir einen Steg durch den Urwald zu dem oberhalb liegenden Gras- und Bambusfeld herstellten; dabei kamen wir auf eine gute Wasserquelle, die in Holzrinnen aufgefangen wurde. Das Grasfeld wurde abgemäht.

Ein sehr gemischtes Ansiedlungsvolk nahm nun von dem so vorbereiteten Platze Besitz; die höher gelegene Lichtung bezogen die Officiere und Cadetten, die die magnetischen und Erdschweremessungen vorzunehmen hatten, indem sie die Beobachtungshütten und Instrumente aufstellten und ihre Arbeiten begannen; der lebende Schiffsproviand, aus zwei Rindern, mehreren Schweinen und Schafen und einer Anzahl Hühner bestehend, wurde zur Erholung ausgeschifft und bezog bei der Quelle eine Umfriedung, von wo aus die Thiere tagsüber unter der Aufsicht von zwei Matrosen zur Weide ausgelassen wurden; unten beim Landungsplatz endlich wurde ein Wachboot verankert, dessen Besatzung gleichzeitig die Bewachung des Platzes und die Fluthpegel-Ablesungen zu besorgen hatte.

Sowohl von hier als auch von den früher erwähnten Flussläufen aus wurden durch Baron F o u l l o n einige mehrtägigen Landexpeditionen zur geologischen Erforschung des südlichen und mittleren Theiles der Insel unternommen, wobei die erwünschten Aufschlüsse erlangt wurden.

Gleichzeitig wurde unter Leitung des Navigationsofficiers die Aufnahme der Bucht durchgeführt.

Da Baron F o u l l o n auch die nördlicher gelegenen Berge der Insel von der Ostseite aus zu untersuchen wünschte, doch von der Albatros-Bucht aus die Unternehmung schwierig erschien, wurde mit Booten der nördliche Theil der Ostküste recognoscirt. Wir fanden hiebei zwischen der Albatros Bucht und dem nördlichen, sumpfigen Theile der Insel noch zwei tief ins Land schneidende Buchten. In der

nördlichen boten sich günstige Bedingungen zum Landen, und die Bodengestaltung schien der Erklimmung der Anhöhen keine besondere Schwierigkeit entgegen zu setzen. Da jedoch für den «Albatros» selbst die Bucht wegen der geringen Wassertiefe unzugänglich war, errichteten wir bei der Mündung eines Baches ein Küstenlager, von wo aus eine sechstägige Expedition ins Innere unternommen wurde.

Die Durchführung der erwähnten Arbeiten hielt uns drei Wochen in der Albatros Bucht auf.

Wir hatten nun vor, den Ortega Canal zu untersuchen und womöglich in ihm einen Ankerplatz zu beziehen. Wir setzten deshalb am 23. Juni unter Dampf, konnten jedoch wegen zu geringer Wassertiefe den Canal von der Thousand Ships Bay aus nicht anlaufen; wir mußten zu diesem Behufe die Insel St. George südlich umschiffen und die westliche Einfahrt versuchen. Im Gegensatze zur Ostküste von St. George mit den bewaldeten, bis an den Strand hinanreichenden Abhängen und den zahlreichen Buchten, ist die Westküste, entlang deren wir nach Doublirung der Südspitze hinaufdampften, steil abfallend und felsig.

In NW verläuft die Küste nordöstlich und nähert sich der Küste Isabels immer mehr, so eine beiläufig drei Seemeilen lange und ebenso breite Bai bildend, an deren östlichem Ende die Ufer beider Inseln einen nunmehr etwa 900 *m* breiten Wasserstreifen zwischen sich lassen. Das ist die westliche Einfahrt des Ortega Canals.

Da die Ufer beider Inseln hier ganz nieder und dicht bewaldet sind, so ist, von See kommend, die Einfahrt des Canals nicht sofort zu erkennen; sie erscheint als eine kleine Unterbrechung des Waldgürtels, der die ganze vorliegende Bai umgibt; eher könnte man dort die Mündung eines Flusses vermuthen. Wir hatten große Vorsicht anzuwenden, um den der Einfahrt vorliegenden Seeraum zwischen den vielen Untiefen und Korallenriffen zu durchsteuern, was eben mit nur sehr geringer Fahrt, fortwährendem Lothen und Prüfen des Fahrwassers von der Bemastung aus geschehen konnte. Gegen die Einfahrt wurden die Wassertiefen überhaupt immer kleiner, so dass es aussah, als ob das Einlaufen in den Canal selbst unmöglich werden sollte; bei weiterer Annäherung jedoch blieben vorerst die Sonden gleichmäßig und nahmen sogar dann in der Einfahrt selbst bis 8 und 11 *m* zu. Wir drangen zuerst östlich in gerader Linie beiläufig 500 *m* weit in den Canal ein, der dann in scharfer Wendung eine kurze Strecke gegen N und dann wieder gegen O biegt. Indem wir diese zwei Biegungen durchsteuerten, gelangten wir etwa eine Seemeile tief hinein und ankerten dort wie in einem See mitten im Urwald.

VI. Die Ortega Bai und der Ortega Canal -- Der nordwestliche Theil von St. George -- Die Küste Isabels zunächst der Ortega Bai -- Der Foullon Fluss -- Expedition zum Marescot Gebirge -- Isabel im Gebirge bevölkert, die Expedition von Buschmännern umschwärmt, kein Zwischenfall vorgekommen -- Besuch der Wilden an Bord -- Fahrt zu einem Ankerplatze unter dem Lafarge Gebirge -- Grundberührung ohne Folgen -- Allgemeine Ansicht der Insel Isabel von Süden

Der erwähnte, von St. George und Isabel eingeschlossene, der westlichen Mündung des Ortega Canals vorliegende Seeraum ist als eine Bai zu bezeichnen. Wir nannten sie die Ortega Bai.

Das Flachland auf Isabel, das das nördliche Ufer der Thousand Ships Bay bildet, reicht westlich beiläufig drei Seemeilen über St. George hinaus bis zu einem NS liegenden, steil zur See abstürzenden Rücken, der es hier begrenzt. Der Seeabhang dieses Rückens ist ein Vorgebirge, denn von dort aus biegt die Küstenlinie nordwestlich ab und bildet das nördliche Kopfende der Ortega Bai. Zwei beiläufig 70 m hohe, dichtbewaldete, steile Eilande liegen ihm vor und sind sowohl mit einander, als mit dem Vorgebirge durch brandende Korallenbänke verbunden, die südlich noch einige hundert Meter weit wellenbrecherartig hinausragen.

Das südliche Kopfende der Bai bildet die steile NW-Spitze von St. George, der auf beiläufig 100 m ebenfalls Korallenriffe vorliegen. Von hier senkt sich das Terrain von St. George aus gegen O und NO und tritt als sumpfige, bewaldete Tiefebene beim Ortega Canal an Isabel heran.

Der 600—1000 m breite und drei Seemeilen lange Ortega Canal ist demnach ein schmaler, durch Sumpf ziehender Wasserstreifen. Stellenweise liegen den sumpfigen Ufern kleine Sanddünen oder Korallenbänke vor, doch im Allgemeinen reicht hoher Mangrovenwald bis an das Wasser heran, und den Grund bildet abwechselnd zäher Schlamm oder Korallensand. Abgesehen von zwei Windungen bei der westlichen Einfahrt verläuft der Canal in flach gegen N gespanntem Bogen ostwestlich. Seine Profile sind sehr ungleichförmig, besonders zunächst den Ufern; doch die Wassertiefen in der Mitte betragen in der westlichen Hälfte 10—20 m. Gegen O zu wird das Wasser seicht bis zu 3 m.

An beiden Ufern münden zahlreiche Wasserläufe, wovon einige für Boote ganz bequem zugänglich sind; da sie aber meist schon auf Büchschussweite vielfach in enge Rinnsalen verlaufen, können sie nicht benützt werden, um tiefer ins Land zu dringen.

Sowie der nördliche Theil der Thousand Ships Bay sind auch die Ufer des Ortega Canals unbewohnt, obwohl der Monsun frisch durchbläst und die Gezeiten-Strömungen bis zu drei Knoten stark sind, welche Umstände den Platz trotz der sumpfigen Umgebung gesund und angenehm machen; es fehlen eben ansonst die Existenzbedingungen. Uebrigens ist auch die ganze Insel St. George unbewohnt.

Den nordwestlichen Theil von St. George zu untersuchen, und zwar jenes Gebiet, das sich über dem südlichen Ufer der Ortega Bai befindet, war die Aufgabe, die sich Baron Foullon zunächst gestellt hatte. Es erhebt sich dort beiläufig 4 km landeinwärts eine 150—200 m hohe, flache Kuppe, deren Abhänge westlich schroff zur See abstürzen, gegen die Ortega Bai zu jedoch wie eine mäßig geneigte Ebene zum sumpfigen Küstensaume verlaufen.

Ein Wasserlauf, der von der Kuppe ausgeht und in der Bai zunächst dem südlichen Kopfende mündet, machte es möglich, den vorlagernden Sumpf zu durchqueren und den Fuß des Gebirges zu erreichen. Es wurde demnach an der Mündung ein Lager als Ausgangspunkt errichtet, und von dort gieng die Expedition in das zu erforschende Terrain ab. Diese Unternehmung nahm fünf Tage in Anspruch, in welcher Zeit bis zu den Endpunkten der von der Ostseite der Insel her unternommenen Excursionen ins Innere vorgedrungen wurde.

Die Märsche, die die Abtheilung hiebei zu machen hatte, waren durch Terrainhindernisse und Vegetation wenig behindert, da der größere Theil der

erwähnten Kuppe kahl ist. Hingegen hatte man viel unter der Sonnenstrahlung zu leiden.

Wie unverkennbare Spuren zeigten, war diese hier so seltene Erscheinung des Fehlens der Vegetation die Folge einer vor Kurzem stattgefundenen Bodenabrutschung, wahrscheinlich infolge starker Wolkenbrüche.

Während diese Expedition im NO von St. George erfolgte, wurde die Küste Isabels bis zu zehn Seemeilen westlich von der Ortega Bai mit Booten befahren und untersucht; es handelte sich hiebei darum, einen zur Vornahme einer Inlands-Expedition auf Isabel günstig situirten Ankerplatz zu finden. Die Bodengestaltung erschien dort hiezu geeignet, da man vom Strande aus unmittelbar die Anhöhen gewinnen konnte, während von der Ortega Bai aus ein mehrere Kilometer breites Ueberschwemmungsgebiet mit außerordentlich dichter Vegetation zu durchschreiten ist, um an den Fuß des Gebirgsstockes zu gelangen. Wir fanden jedoch keinen Ankerplatz, sondern mehrere, allerdings tief ins Land einschneidende, aber durch Korallenbänke verschlossene Buchten. Der Küste selbst liegt dort übrigens noch eine Korallen-Barrière vor, die bei Ebbe sogar mit Booten nicht zu nehmen ist.

Da wegen der großen Entfernung von dem damaligen Ankerplatze des Schiffes die Errichtung eines Küstenlagers unzweckmäßig erschien, gaben wir die Idee auf und beschloßen, sobald die Expedition von St. George einrückte, das Vordringen doch von der Ortega Bai aus zu versuchen.

Der Gebirgszug, der sich mehrere Seemeilen im N der Thousand Ships Bay und der Ortega Bai erhebt, läuft nordwestlich in der Längenausdehnung der Insel; eine markante Kuppe, der Berg Marescot, überragt ihn. Der Höhenrücken, der das nördliche Kopfende der Ortega Bai bildet, ist ein südlicher Ausläufer. Zwischen diesem, dem Marescot Gebirge und dem nördlichen Theile des Gaillard Gebirges liegt die bis an die Küste reichende Tiefebene, die das Ueberschwemmungsgebiet der von diesen Höhen herabfließenden, jedenfalls bedeutenden Wasserläufe ist. Die Mündung des größten dieser Wasserläufe fanden wir etwa 1000 m östlich vom Kopfende in der Ortega Bai; er kommt in großem Bogen durch das Inundationsgebiet von W her; im oberen Laufe schien er jedoch bis auf einige Kilometer von der Mündung längs dem zur See reichenden Ausläufer des Marescot zu fließen, wo er jedenfalls seinen Ursprung hat. Er ist ein Fluss von der Größe des Inns.

Baron Foullon hatte schon beim Anlaufen der Ortega Bai nach dem bloßen Anblick des Landes das Vorhandensein eines größeren Stromes sicher vermuthet, weshalb dieser Foullon Fluss genannt wurde.

Es wurde nun beschlossen, die Expedition zum Marescot Gebirge längs dem Laufe des Foullon Flusses zu unternehmen. Mittlerweile war jedoch infolge stärkeren und anhaltenderen Regenfalls eine bedeutende Ueberschwemmung eingetreten und der Fluss reißend geworden. Um also das unzugänglich gewordene Inundationsgebiet zu umgehen, wurde beim Kopfende der Bai gelandet, und die Expedition trachtete, den oberen Lauf des Flusses längs dem Abhange des Ausläufergebirges zu erreichen. Nach viertägigem, mühsamem Marsche durch Urwald Dickicht und über schwierige Terrainhindernisse erreichte man das Gebirgsthal des Flusses; es wurde nun längs dem Flusse stromaufwärts in beiläufig nord-

westlicher Richtung durch den Urwald marschiert. Die anzustrebende Marschrichtung war zwar nördlich, doch konnte man nicht den Fluss überschreiten, der hier in einer von überhängenden Felswänden gebildeten, tiefen Schlucht mit großer Gewalt und in Katarakten das steile Flussbett hinabstürzte. Erst zwei Tagmärsche bergauf brachten die Expedition zu einer Uebergangsstelle, die sie durchwatete.

Von hier wurde nun der Marsch über wie gewöhnlich dicht bewaldete Abhänge und Rücken, immer höher ansteigend, gegen N zu fortgesetzt. Bis hieher, nemlich zum rechten Ufer des Foullon Flusses, hatte man keine Spuren von menschlicher Ansiedlung gefunden. Jenseits jedoch, in den Vorbergen des Marescot, war die Gegend bewohnt. Den Anzeichen nach schien die Bevölkerung nur schütter zu sein, doch lässt sich im Urwalde darüber nicht ohneweiters ein bestimmtes Urtheil fällen. Thatsächlich wurde am sechsten Marschtage, als man das Nachtlager bezog, die Entdeckung gemacht, dass die Expedition auf beiläufig 100 Schritte Entfernung von Eingeborenen umschwärmt war, die jedenfalls von den nächsten Umgebungen hergekommen waren, obwohl man bis dahin von Ansiedelungen gar nichts, sondern nur hie und da eine Plantage wahrgenommen hatte. Ob feindliche Absichten, einfache Neugierde oder Ausspähung die Wilden herbeigeführt hatten, konnte nicht entschieden werden, da diese dem Versuch einer Fühlungnahme scheu auswichen. Diese Wahrnehmung bewog jedoch zu schärferer Wachsamkeit; auch wurde die Besatzung eines Lagers, das jenseits des Flusses zurückgelassen worden war, zur Verstärkung herangeholt und ein Officier mit einer Patrouille zum Küstenlager entsendet, um das Schiff zu benachrichtigen. Schon nach 24 Stunden traf die Nachricht an Bord ein, und nach weiteren 24 Stunden gelangte eine abgesendete Verstärkung von 20 Mann bereits zum Lager, wobei natürlich auch in der Nacht marschiert wurde; dass die Strecke, zu deren Zurücklegung man sechs Tage gebraucht hatte, nun so rasch zurückgelegt werden konnte, ist allerdings auch dem schnelleren Tempo, das man einhielt, zuzuschreiben, hauptsächlich aber dem Umstande, dass der Weg eben schon ausgehauen und markiert war. Man kann sich darnach ein Urtheil bilden, in welchem Maßstabe die Dichte der Vegetation das Vordringen in diesen Gebieten verlangsamt.

Mittlerweile hatte man im Lager die Zuversicht gewonnen, dass die Wilden ein ganz harmloses Volk waren und nur aus Angst um ihre Weiber, Hausthiere und Feldfrüchte unsere Abtheilung beobachteten. Das ruhige, anständige Benehmen unserer Truppe hatte ihnen die Scheu theilweise benommen, und nach und nach kamen einzelne herangeschlichen, die mit Kostbarkeiten wie Tabak, Thonpfeifen und Wachszündler beschenkt wurden. Nachdem so freundschaftliche Beziehungen hergestellt waren, zog die Expedition nach zwei Tagen vollkommen unbeanstandet weiter bergauf bis in eine Höhe von 1100 *m*, worauf der Rückmarsch angetreten wurde. Man hatte eine Kuppe erreicht, die von der höchsten Anhöhe des Marescot nur noch beiläufig um 160 *m* überragt wird und 2—3 *km* südlich davon liegt; doch erschien es Baron Foullon belanglos, diese letzte Strecke noch zurückzulegen.

Von der erreichten Höhe hatte man die nördlichen Abhänge der Insel und die viele Meilen hinaus in die See reichenden, ausgedehnten Korallenbänke überblickt.

Der Rückmarsch gieng rasch von statten, und am elften Tage hatte die Expedition das Schiff erreicht. Die guten Wilden waren bei aller Freundlichkeit doch

bis zum Strande sehr zahlreich auf der Fährte der Expedition gewesen; anderseits hatte diese ebenso vertrauensvoll die 40 Mannlicher stets bereit gehalten. Es ist aber sicher, dass uns dieses Volk keinerlei gewalthätige Absicht zumuthete, sondern lediglich die, sie zu bestehlen. Daher die scharfe Beobachtung; denn noch einen Tag später wurde bei einem Jagdgame, den einige der Schiffsofficiere unternahmen, eine Gesellschaft unserer schwarzen Freunde von den Bergen, nahe der Mündung des Foullon Flusses angetroffen. Sie waren zwar mit Fischerei beschäftigt, doch dürfte der Hauptzweck ihrer Anwesenheit jedenfalls der gewesen sein, sich zu vergewissern, ob wir keine neuen Attentate vorhätten. Anderseits folgten sie ganz furchtlos unserer Einladung an Bord zu kommen, wo wir sie reichlich mit Schiffszwieback und anderen Delicatessen beschenkten.

Am Morgen des 12. Juli verließen wir den Ortega Canal und steuerten südwestlich in See hinaus, bis wir genügenden Abstand von der Küste und entsprechend tiefes Wasser erreichten. Wir hielten hiebei durch die Ortega Bai genau dieselbe Fahrlinie ein, die wir zum Anlaufen benützt hatten und nahmen erst außerhalb der Bai bei 90 m Tiefe zur Küste Isabels parallelen, nordwestlichen Curs. Scharfer Auslug von der Bemastung und Einhaltung nur mäßiger Fahrgeschwindigkeit sind in diesen noch nicht aufgenommenen Gewässern Vorsichtsmaßregeln, die selbst unter den scheinbar sichersten Verhältnissen unausgesetzt beobachtet werden müssen, und die bei gleichzeitig günstiger Beleuchtung und ausgiebiger Benützung der Lothmaschine die Chancen der Navigation erhöhen. Keinesfalls machen sie sie jedoch unbedingtsicher, was wir an diesem Morgen zum erstenmal in dieser Gegend erfahren sollten. Knapp nachdem wir 90 m gelothet hatten, fiel uns plötzlich ein unbedeutendes, aber eben nicht gewöhnliches Geräusch auf, das etwa zwei Secunden dauerte. Kein Stoß, kein Krängen, keine Fahrtverminderung, nichts dergleichen wurde überhaupt bemerkt, doch der Befehl zum Stoppen und Rückwärtsschlagen war schon auf das Geräusch hin gegeben und ausgeführt worden, und das Schiff lag ohne Fahrt vollkommen flott und in tiefem Wasser. Mittlerweile war aber das Schiff über eine wandartige Korallenbank geglitten, deren obersten Rand der Kiel leicht berührt hatte. Sie lag jetzt zwei Schiffslängen achter und wurde von einem Boote aus gelothet. Ein Sattel, in der Mitte $4\frac{1}{2}$ m, dem achteren Tiefgange des Schiffes gleich, sonst rechts und links 3—4 m. Genug um daran zu Grunde zu gehen, wenn wir nicht glücklicherweise genau über die tiefste Stelle gekommen wären. So war es gut überstanden, denn wir hatten nicht den geringsten Schaden erlitten, und als wir nachgeforscht und sonst im Curse keine weiteren Hindernisse bemerkt hatten, setzten wir die Fahrt fort.

Wir waren im weiteren Verlaufe unserer Campagne, was die Navigation in diesen unheimlichen Gewässern anbelangt, vom Glück begünstigt, wenn auch die Erfüllung unserer Aufgabe das Schiff noch oft in schwierigere Lagen brachte und vollkommen unverschuldete Unfälle hätten stattfinden können. Dass sie abgewendet wurden, ist wohl gewissenhafter Pflichterfüllung und Entfaltung nicht gewöhnlicher seemännischer Geschicklichkeit seitens des vorzüglichen Stabes und der gut geschulten Mannschaft zuzuschreiben.

Die Insel Isabel bietet nach Süden zu den Anblick eines Kettengebirges; dieses ist der centrale Höhenzug, der die Insel vom Marescot Gebirge bis zu ihrem nordwestlichen Ende durchzieht. Etwa 30 Seemeilen nordwestlich vom

Marescot ragt der Berg Lafarge über den Höhengrat empor; er ähnelt einem Kegel und ist ungefähr 750 *m* hoch. Die übrigen, zackigen und in der Höhe wenig wechselnden Kuppen erinnern der Form nach vielfach an die Dinara. Gegen NW vom Lafarge nimmt die Höhe des Gebirges stetig ab und verläuft ziemlich flach bei der Manning Straße zur See.

Die Hügelketten an der Küste haben im allgemeinen die Hauptrichtung des Central Gebirges. Es sind dies meist 100 *m* hohe, dicht bewaldete und von Thaleinsenkungen durchschnittene Bodenerhebungen, deren Fuß durch breite, undurchdringliche Mangrovenstümpfe von der See getrennt ist. Beiläufig unterhalb des Berges Lafarge springt die Küstenlinie vorgebirgsartig vor und verläuft von hier wieder ziemlich geradlinig gegen NW. Zahlreiche Eilande, mehrmals in Gruppen, liegen der Küste vor; außerdem mehr seewärts ein Barrière-Riff, dessen Brandung weit hinaus sichtbar ist.

VII. Anlaufen der Küste unter dem Lafarge Gebirge — Ankerplatz Michieli — Auskundschaftung der Gegend und Expedition ins Innere

In drei bis fünf Seemeilen Entfernung der Küste entlang steuernd, fuhr das Schiff an der Insel Hogirano, zehn Seemeilen nordwestlich von der Ortega Bai, und nach weiteren zehn Meilen an Eugène vorüber, dem einzigen größeren Eilande, das hier außerhalb des Barrière Riffes liegt. Die nur nach Skizzen zusammengestellte Karte dieser Gegend weist zwar noch drei Eilande auf, die knapp seewärts von Eugène liegen sollen, thatsächlich aber nicht vorhanden sind.

Von Eugène nahmen wir Kurs auf das Vorgebirge unterhalb des Lafarge und kamen so dem Barrière-Riff entsprechend nahe, um, ihm entlang fahrend, nach einer Durchfahrt und einem innerhalb gelegenen Ankerplatze auszuliegen. Kurz nach Mittag wurde beiläufig acht Seemeilen NW von Eugène eine Oeffnung im Barrière-Riffe wahrgenommen, die sich durch eine Unterbrechung in der fortlaufenden Brandungslinie und durch dunklere Färbung des Wassers kennzeichnete; dahinter lag in vollkommener Seestille das hellgrüne, seichte Korallenwasser, das durch tiefere Furchen zwischen Eilanden, Dünen und Bänken erreichbar schien.

Wir liefen die Stelle der besseren Beleuchtung wegen mit der Sonne im Rücken von Westen an, drangen langsam fahrend durch die Barrière ein und steuerten dann hart an Untiefen vorüber durch einen mehrfach gewundenen, tieferen Canal in schräger Richtung bis auf einige Schiffslängen der Küste zu, wo wir in gutem Sandgrund ankerten. Wir lagen in ruhigem, vom frischen Monsun nur leicht gekräuselten Wasser zwischen dem mit dichten Mangroven bedeckten Ufer Isabells und zwei kleinen, bewaldeten Eilanden, die durch eine Bank miteinander verbunden sind. Seewärts schließen ausgedehnte Korallenriffe, durch die wir eingelaufen waren, in dreifacher Barrière den Ankerplatz ab, während dieser im SO durch eine auf einige Kabellängen vom Lande herausragende Korallenbank und im NW durch mehrere Sanddünen abgegrenzt wird.

Wir legten diesem Ankerplatze den Namen Michieli bei, dem Officiere zu Ehren, in dessen Wache die Sichtung der Einfahrt fiel.

Nordwestlich von der Sanddüne liegt hinter einer etwas hervortretenden Landspitze eine beiläufig 3 *km* tiefe, halbkreisförmige, ganz seichte Bucht, die wir recognos-

cierten, um einen Landungsplatz zu finden; eine schmale Durchfahrt an ihrem Ende führt zu einer zweiten, tiefer im Lande liegenden, kesselartigen Bucht, deren Durchmesser 2 *km* betragen dürfte, und von der ein nicht steil ansteigender Graben landeinwärts zieht.

Bei diesem Graben, nächst der Mündung eines durch ihn herabfließenden Wildbaches, schlugen wir unseren Landungsplatz auf; die Stelle schien übrigens als solcher schon früher benützt worden zu sein, weshalb wir vermutheten, dass die Gegend bewohnt sei. Es war dies jedoch, wie wir uns später überzeugten, nicht der Fall.

Die Stelle eignete sich zum Ausgangspunkte einer Expedition ins Innere schon besonders deshalb, weil sie sich schon bedeutend landeinwärts befindet. Trotzdem hatte die am nächsten Tage Baron Foullon begleitende Abtheilung bis zu den Höhen des Lafarge sechs Tagmärsche zurückzulegen und hiebei nicht weniger denn 81 Anhöhen und Täler zu überschreiten. Es war ein eigenthümlich coupirtes, wellenartig ansteigendes Terrain, dessen Gestaltung von der Küste aus der vorliegenden Hügel und der hohen dichten Bewaldung wegen nicht erkennbar war.

Am 21. Juli vormittags verließen wir durch dieselben Passagen, die wir zum Einlaufen benützt hatten, den Ankerplatz und nahmen südöstlichen Cours, um uns zum Zwecke der Vorrathsergänzung nach Marau Sound zu begeben. Auf der Fahrt dahin beabsichtigten wir jedoch die Insel Sawo zu besuchen und einige Ankerplätze an der Nordküste Guadalcanars zu recognoscieren.

VIII. Die Insel Sawo (Sesarga) und ihr Vulcan — Fahrt nach Tasimboko — «Entfärbtes» Wasser — Ansicht der Nordküste Guadalcanars von Cap Esperance zum Lionshead — Der Lengo Canal — Versuche der Anwerbung von Führern in Tasimboko und Aola — Fahrt nach Marau Sound — Die Küste von der Mündung des Taivo bis Marau

Die 70 Seemeilen betragende Strecke zwischen dem Ankerplatze Michieli und der Insel Sawo legten wir recht langsam zurück, da wir die Fahrt benützten, um die halbjährigen Scheibenschießübungen vorzunehmen.

Wir ankerten am nächsten Morgen nach Tagesanbruch nächst Quila, einem Dorf an der Nordwestküste von Sawo.

Sawo, von den Spaniern Sesarga genannt, ist eine kreisförmige, drei Seemeilen breite, 500—600 *m* hohe, dicht bewaldete Insel mit sehr unregelmäßiger, zerklüfteter Küste; die relativ dichte Bevölkerung wohnt in zahlreichen Dörfern, sowohl auf den Abhängen als auch an der Küste, anscheinend unter erblichen Häuptlingen; sie gilt als friedliebend und treibt Tauschhandel mit den benachbarten Inseln, besonders aber mit den häufig die Insel besuchenden weißen Traders.

Inmitten der Insel überragt ein dermalen unthätiger Vulcan die übrigen, theilweise fumarolenartigen Anhöhen; die vulcanischen Kräfte scheinen jedoch nicht seit Langem zu schlummern, wie die aus Asche und Eruptivproducten überhaupt bestehenden oberen Bodenschichten nachweisen.

Von den gutmüthig gearteten Eingeborenen von Quila erhielten wir einen Wegweiser zu dem Vulcan; doch schlossen sich dann erst noch Einige und schließlich das halbe Dorf an. In zahlreicher Begleitung also gieng es durch einen Wasser-

graben aufwärts, der vom Strande bis beiläufig 50 *m* Höhe trocken lag — eine Folge des porösen, sandigen Bodens, in den das Wasser einsickert; später kam ein schwaches, nach und nach mit Zunahme der Höhe zum größeren Bache werdendes Gerinnsel zum Vorschein, dessen Wasser laugenartig und nach Alaun schmeckte. Ungefähr 150 *m* hoch entspringt eine warme Quelle in der Mitte des nun 5—6 *m* breit gewordenen Flüsschens.

Der Weg war nun ziemlich steil, sich zwischen kegelartigen Kuppen durchwindend, durchschnittlich in südöstlicher Richtung; hoher Wald mit dichtem Unterwuchs, hie und da von Yam und Faropflanzungen unterbrochen, tritt beiderseits bis zum Strombett heran, in der Nähe der Ufer stark unterwaschen von den bei Regenfall austretenden Gewässern.

In 300 *m* Höhe erreichten wir den Grat eines beiderseits steil abfallenden Rückens. Wir folgten ihm $1\frac{1}{2}$ —2 *km* in südlicher Richtung, indem unsere Führer durch das dichte Unterholz den Pfad mit ihren Messern aushauten, bis wir eine Stelle erreichten, wo infolge einer Terrainabrutschung auch die Vegetation fehlte; wir standen nun am Rande einer kesselförmigen, beiläufig 2 *km* durchmessenden Bodensenkung. Gegen Westen überragte ein steiler, vom Boden des Kraters aufsteigender Pick — die höchste Spitze der Insel — um 150 *m* unseren Standpunkt; uns gegenüber, nahe der südlichen Seite des Kraters, stand isoliert ein felsiger Block 50—60 *m* hoch. Ansonst war der Boden des Kraters eben und dicht mit Gestrüpp bewachsen — größtentheils Farren und einzelne, aus hohen Bananen bestehenden Baumgruppen.

Dem Krater entstiegen zeitweise nebelartige Wolken, die von dem Boden in der Gegend des erwähnten Steinblockes herzustammen schienen. Wir besichtigten die Stelle, indem wir auf unserer Seite einen steilen, damals trockenen Wassergraben etwa 50 *m* hinunterstiegen und uns dann zur anderen Seite des Kraterbodens durch das Gestrüpp durcharbeiteten. Aus den Spaltungen des Felsblockes, dessen Basis einen Durchmesser von 150—200 *m* hatte, strömte ein ziemlich heißer Wasserdampf hervor, und der Boden umher war mit einem weißen, nach Alaun schmeckenden Belage krustenartig überzogen.

Am nächsten Tage, den 23. Juli, umschiften wir Sawo im N und dampften, indem wir die Inseln der Floridagruppe an Backbord ließen, gegen die Küste von Guadalcanar in südöstlicher Richtung.

Auf der englischen Seekarte des Salomons-Archipels sind zwischen Florida, Sawo und Guadalcanar zahlreiche Riffe und Untiefen verzeichnet. Indessen nahmen wir von diesen Schiffahrtshindernissen nichts wahr, obwohl wie gewöhnlich ein scharfer Auslug von der Bemastung aus unterhalten und das Loth unausgesetzt gebraucht wurde. Damit ist natürlicherweise keineswegs der Nachweis erbracht, dass diese an beiläufig 20 × 60 Seemeilen ausgedehnte Wasserfläche überall befahrbar sei; es gilt nur für das von uns benützte Fahrwasser. Die Lothungen waren da meistens zwischen 40 und 80 *m*. Mehrmals jedoch mußten wir auf dieser Fahrt die Maschine stoppen und so langsam als möglich fahren, da wir in hellgrünes, sogenanntes «entfärbtes» Wasser geriethen; wir überzeugten uns jedoch jedesmal, dass die Erscheinung keineswegs von Hochgrund herrührte; die Tiefe war dieselbe, ja manchesmal sogar größer, und die Entfärbung mußte, da sie sich nicht auf vorbeistreichende Wolken zurückführen ließ, unbekanntem localen Ursachen

zugeschrieben werden. Die Erscheinung kommt im Korallengebiete im allgemeinen nicht selten, an einzelnen Orten sogar häufig vor und kann dem oberflächlichen Beobachter Anlass geben, das Vorhandensein von Untiefen anzunehmen und zu berichten.

Erst bei Annäherung an die Küste Guadalcanars nahm die Wassertiefe nach und nach ab; ganz unter der Küste ist jedoch auf einige Kabeln noch immer bei 20 *m* Tiefe vorhanden.

Nach Umschiffung der Insel Sawo konnten wir die Nordküste Guadalcanars von dem steil abfallenden nordwestlichen Cap Esperance bis zum Gestade unterhalb des Lammas und Lionshead überblicken. Von dem genannten Vorgebirge steigt das Land in mehreren Abstufungen bis zu einer Höhe von beiläufig 1000 *m* an; von da ziehen mehrere Gebirgsketten in verschiedener Höhe courtinenartig an 40 Seemeilen gegen O, wo der Lammas (Popomanisan) — ein breites, gewöhnlich in Wolken gehülltes Massiv — sämtliche Höhen um gut 1400 *m* überragt. Weiter gegen O, doch aus der Hauptkette nördlich heraustretend, erhebt sich der Lionshead (Tatube), ein breites, steiles, blockartiges Gebirge. Weiter im Hintergrunde sind die Anhöhen des östlichen Theiles der Insel sichtbar.

Düsterer Forst bedeckt allenthalben die Berge der Insel bis auf die höchsten Höhen. Die nördlichen Seeabhänge steigen wellenartig zur Küste nieder; im westlichen Theile liegt zwischen ihnen und dem Strande ein beiläufig vier Seemeilen breites, waldgesprenkeltes, mit hohem Gras bedecktes Präriegebiet, wo sich mehrere mächtige Ströme entfalten.

Die Küste von Cap Esperance bis zu dem Punkte, wo wir sie auf unserer Fahrt von Sawo her übersehen konnten, zieht von W nach O. Dann tritt sie aus dem Gesichtsbilde, da sie eine südöstliche Richtung annimmt. Gegenüber der so entstehenden Landspitze dehnt sich drei bis vier Seemeilen breit ein mit zahlreichen Klippen und Sanddünen besetzter Hochgrund aus, mit zwei kleinen, buschigen Eilanden; zwischen diesem und der Insel liegt ein schiffbarer Wasserstreifen von vier Seemeilen Breite; er heißt der Lengocanal.

Etwas westlich von diesem Canal liefen wir die Küste der Insel auf eine Seemeile an, um von den Eingeborenen, die dort in den Dörfern Lengo, Tetero und Tasimkoko wohnen, über ihre Geneigtheit, uns als Führer und Träger zum Lionshead zu dienen, Auskunft zu erlangen. Wir ankerten zu diesem Zwecke in Tasimboko, nahe der Mündung des Taivoflusses. Svensen hatte uns schon in Sydney einen ihm befreundeten Häuptling, Namens Tabora, genannt, dessen Dorf am Taivoflusse liegt; wir frugen diesem bei einigen Wilden nach, die wir am Strande antrafen. Doch konnten wir von ihnen nichts erfahren. Es waren an 30 Buschmänner aus dem Inneren gekommen, um mit uns ein Coprageschäft zu machen; sie hatten die Waare mitgebracht, da wir aber offenbar kein Trading Ship waren, und auch ansonst, wie sie aus unserer wohlbewaffneten Begleitung deutlich erkannten, mit uns nichts anzufangen war, zogen sie enttäuscht und indigniert wieder ins Innere ab. Es waren unheimliche Gesellen, die wir da getroffen hatten.

Wir unterließen es, den Taivo hinauf zu rudern, da es schon spät am Tage war; da auch keiner der Dorfbewohner zur Küste kam, konnten wir unsere Nachforschung nicht fortsetzen. Wir gaben sie einstweilen hier auf und setzten am nächsten Morgen die Fahrt nach Gera (Aola) fort — zehn Seemeilen weiter süd-

östlich —, um auch dort die Aussichten auf Anwerbung des erwünschten Personals für die Expedition zu prüfen. Da, wie uns bekannt war, die Marau Company in Aola eine Plantage unterhielt, hofften wir, dort ohne Schwierigkeiten mit den Eingeborenen in Verkehr zu treten. Dies war auch der Fall. Zwei Franzosen, der eine als Aufseher, der andere als Zimmermann, beide vermuthlich auf dem Umwege über Neu Caledonien zu dieser Anstellung gekommen, vermittelten unsere Verhandlungen mit den Häuptlingen der Gegend; doch kamen die Abmachungen nicht ganz zu Ende. Die Leute waren zwar freundlich, jedoch unschlüssig. Indem wir auch hier die Fortsetzung unserer Versuche auf die Rückfahrt nach dem Canal Lengo verschoben, fuhren wir am nächsten Tage nach Marau Sound weiter.

Die Küste von der Mündung des Taivoflusses bei Tasimboko bis zur Nord-einfahrt des Marau Sounds, 38 Seemeilen lang, läuft südöstlich und ist reich an Einbuchtungen. Die mäßig steilen Abhänge der Insel treten hier bis zur See heran, und die Höhe des Gebirgszuges nimmt gegen Marau Sound von 1400 nach und nach bis 400 *m* ab. Die markanten Berge sind hier der Vatopusan 1300 *m* hoch, zehn Seemeilen östlich vom Lionshead, und der Marau Pick, 700 *m* hoch, am südöstlichen Ende der Insel. In der Einbuchtung von Aola, zwölf Seemeilen südöstlich von Tasimboko, liegen der Küste zwei Eilande ganz nahe vor, Neal und Gera; das südlichere schließt mit der Hauptinsel den Ankerplatz von Aola ein, wo sich das gleichnamige Dorf befindet und ein Strom mündet. Hievon einige Seemeilen seewärts liegt in östlicher Richtung eine kleine Gruppe hochbewaldeter Sandeilande, die Rua Sura, die mit der Hauptinsel einen vier Seemeilen breiten Canal bilden; durch ihn gelangt man in den Indispensable Strait, die Wasserstraße zwischen Malaita einerseits und Florida und Guadalcanar anderseits.

Sonst liegt nur noch das Eiland Taruto knapp unter der Küste Guadalcanars, 15 Seemeilen nordwestlich von der Einfahrt in den Marau Sound.

Wir liefen noch an demselben Tage, dem 25. Juli, in Marau Sound ein, wo wir in der Woodhouse Passage zwischen Crawford und Pigeon Island vor Anker giengen. Das Einlaufen in den Marau Sound bietet bei Tage, schönem Wetter und günstiger Beleuchtung keinerlei Schwierigkeiten, obwohl das Fahrwasser vielfach gewunden und stellenweise sehr eng ist; die englische Karte ist ziemlich genau, ja sogar hinlänglich verlässlich, um nach der angegebenen geographischen Lage die Controle der Schiffs-Chronometer vornehmen zu können.

IX. Die Trader-Niederlassung auf Crawford und deren Einwohner — Unsere Beschäftigung während des Aufenthaltes im Marau Sound — Rückfahrt zur Nordküste Guadalcanars — Ankerplatz Gora (Tetere) — Unsere Beziehungen zu den Eingeborenen

Der Marau Sound ist ein kreisförmiges Insel- und Riffgebiet von beiläufig sechs Seemeilen Durchmesser und schließt sich unmittelbar an das Ostende der Insel Guadalcanar an. Die Insel Crawford, 1000 *m* lang und 500 *m* breit, liegt, umgeben von mehreren bewohnten, dicht bewaldeten, größeren Inseln in der Mitte des Sundes, im Knotenpunkte dreier Zufahrten, einer nördlichen, einer östlichen und einer südlichen. Sie ist im N und W von Korallenbänken umsäumt, während sie im O durch einen ganz schmalen Canal von der Insel Malapa, und im S

durch einen breiten Wasserarm, die Woodhouse Passage, in der wir ankerten, von Pigeon Island getrennt wird.

Der kleine Canal bildet den Hafen der Schiffe der Marau Company; mittelst eines hölzernen Dammes ist dort auch ein bequemer Anlegeplatz für Boote geschaffen.

Entlang dem Anlegeplatze stehen in einer Reihe das Wohnhaus, eine auf Pfählen errichtete, aus Holz gezimmerte, gut gebaute, größere Hütte, dann ein Schoppen als Waarenlager, ein Bootsdach und eine Schmiede- und Zimmermanns-Werkstätte. Hinter diesen Baulichkeiten liegen ein Gemüsegarten und eine Küche. Daran schließen sich ein eingefriedeter Raum für die Schaf- und Rinderherden und der Hühnerstall; endlich eine Hütte für die als Matrosen und Arbeiter aufgenommenen Eingeborenen, die sogenannten Boys. Die ziemlich primitive, doch nett und rein gehaltene Anlage ist von hohen, kräftigen Bäumen beschattet. Der Urwald im übrigen Theile der Insel hat einer Cocos-Palmen-Plantage weichen müssen; nur einzelne Riesen stehen noch da, die man pietätvoll schonte, obwohl sie der Plantage schädlich sind. In der Mitte der sonst ganz ebenen Insel steht auf einer kleinen Bodenerhebung ein Gloriett, von einem Blumengarten umgeben.

Zur Zeit unserer Anwesenheit in Marau befand sich außer Svensen und dem Capitän des «Siskin» Nerdrum noch ein später zugewanderter, älterer Bruder des letzteren auf Crawford; ein Bruder Svensen's war vor einem Jahre dem Malariafieber unterlegen und ist im Blumengarten am Hügel begraben; dann war noch der schon erwähnte Steuermann des «Siskin» da.

Ansonsten bestand die Bevölkerung der Niederlassung nur noch aus etwa 20 als Arbeiter angeworbenen Eingeborenen von verschiedenen Inseln; darunter war jedoch keiner aus Guadakanar selbst, da sich die Leute niemals auf ihrer eigenen Insel verdingen.

Svensen und der jüngere Nerdrum waren gewöhnlich mit der «Sikajana» und dem «Siskin» auf Kreuzung, «collecting copra», wie man hier sagt, während der ältere Nerdrum die Wirthschaft in der Ansiedelung leitete und überwachte; ein anstrengendes Geschäft, wenn die Partner beide zur See waren, da das diebische und verrätherische Wesen des Personals große Wachsamkeit, namentlich bei Nacht, erfordert. Mordanschläge, Brandstiftung, Raub von Waaren und Booten sind stets zu gewärtigen und kommen mitunter trotz Vorsicht und Wachsamkeit vor. Uebrigens sind die Gefahren, die der kreuzende Trader beim Tauschverkehr mit den Eingeborenen und mit seiner eigenen Schiffsbemannung zu bestehen hat, wohl nicht geringer. Es mag wohl ein einträgliches Handwerk sein, doch gehört immerhin zu dem erforderlichen Geschick und widerstandsfähigen Organismus auch ein gehöriger Theil von Abenteuersinn, um sich solchen Beruf auszuwählen.

Unsere Nachschübe an Lebensmitteln und Kohle waren bereits angekommen; ein kleiner Privatdampfer, den Consul Mergell eigens hiezu miethen mußte, hatte sie, sowie auch unsere Post, von Sydney herverfrachtet.

Nach mehrtägigem Aufenthalt in Marau Sound, währenddessen wir die Ergänzung unserer Schiffsvorräthe und unsere Beobachtungen durchführten, sowie einige Dörfer auf den verschiedenen Inseln des Sundes besuchten, machten wir wieder seeklar. Baron Foullon hatte nun vor, je eine Expedition zu den Bergen Lionshead und Lammas zu unternehmen.

Sowohl die Bodenformation, als das Vorhandensein guter Ankerplätze an der dem Monsun nicht ausgesetzten Nordküste der Insel, ließen es zweckmäßig erscheinen, den Aufstieg zum Lionshead von dieser Seite und zuerst zu unternehmen; ferner aber, von den Terrainverhältnissen, die auf dieser Expedition angetroffen werden würden, die Entscheidung abhängen zu lassen, ob ungeachtet der größeren Entfernung auch der Lamma von der Nordseite zu besteigen wäre. Hiefür sprach sowohl die Steilheit der Abhänge der Südküste, als auch die Unsicherheit ihrer der vollen Wucht des Monsuns ausgesetzten Ankerplätze.

Wir gaben daher die Untersuchung der Südküste einstweilen auf, und mit der Absicht, sowohl in Aola als im Flusse Taivo die Anwerbung von Trägern und Führern zu einem Abschlusse zu bringen und in der Gegend von Lengo einen uns entsprechenden Ankerplatz zu beziehen, verließen wir am 3. August Marau Sound. Den Tradern übergaben wir unsere Post für den Fall einer sich mittlerweile ergebenden Gelegenheit nach Australien, und vereinbarten, dass einer von ihnen unsere Nachrichten oder unser Wiedereintreffen in Marau selbst abwarten sollte.

In Aola richteten wir bei den Eingeborenen nichts aus; weder Geschenke, noch Aussicht auf besonderen Lohn konnten sie unseren Zwecken zuwenden; soviel wir erkennen konnten, fürchteten sie, dass ihre Beteiligung an unserer Inlandspartie das Dorf der Rache der Buschmänner aussetzen könnte.

Ebensowenig Erfolg hatten wir am nächsten Tage am Flusse Taivo. Wir unternahmen daselbst vom Ankerplatze Tasimboko aus eine mehrstündige Bootsfahrt den Fluss hinauf und landeten in mehreren Dörfern; doch die Bewohner flohen vor uns in den Urwald, von wo aus sie uns zwar beobachteten, aber jeden Versuch, uns ihnen zu nähern, vereitelten. Wir mußten unserer Sicherheit wegen bei Anbruch der Dunkelheit den Fluss hinab an Bord zurückkehren.

Am darauffolgenden Tage setzten wir die Fahrt nach Wfort, um bei dem größeren Dorfe Lengo einen letzten Anwerbungsversuch zu machen und dann die Landungs-Expedition eventuell auch ohne Führer zu unternehmen. Auf der Fahrt dahin, etwa sechs Seemeilen von Tasimboko, kamen einige Eingeborene in Canoes auf uns zu, indem sie uns in gutem Sandlewood-Englisch zuriefen, wir möchten bei ihrem Dorfe ankern, sie seien gute Leute. Wir ließen sie an Bord kommen, wo sie uns ihre Wegkenntnis und ihre Bereitwilligkeit, uns zum Gebirge zu führen, versicherten; so wendeten wir denn gegen die Küste, und giengen dort vor Anker. Es waren die einander ganz nahe gelegenen Dörfer Teterere und Gora, denen die Canoemänner angehörten, zwei kleine Gruppen von beiläufig je 20 Hütten in einem schmalen, unmittelbar am Strande liegenden Waldstreifen. Dahinter dehnen sich meilenweite Savannen aus, die bis zu den Vorbergen des Hauptstockes der Insel reichen und das früher schon einmal erwähnte Inundationsgebiet zahlreicher Wasserläufe bilden.

Ganz im Gegensatze zu der ängstlichen Unschlüssigkeit jener Eingeborenen Guadalcanars, mit denen wir bisher verkehrt hatten, waren die Bewohner dieser Dörfer von unserer Absicht, eine Expedition ins Gebirge zu unternehmen und uns dabei zu begleiten, förmlich begeistert. Der König Saki von Teterere, ein gewöhnlicher, nackter Wilder wie die andern, doch mit zwei übereinandergestülpten grauen Filzhüten auf dem Kopfe und mit einem Dienstescertificat der englischen Corvette «Royalist» versehen, bewilligte sofort die Beteiligung seiner Unterthanen.

Das erwähnte Certificat, das das Commando des «Royalist» gelegentlich einer Kreuzung vor einigen Jahren ausgestellt hatte, bezeichnete Saki als den mächtigsten Häuptling unter den «Saltwatermen» Guadalcanars, dessen Einfluss bis tief ins Innere reichte, und als einen den Weißen gutgesinnten «native». Uns erklärte er, er könne Hunderte von mit Gewehren bewaffneten *boys for fighting bushmen* beistellen. So zahlreiche Unterstützung bewaffneter Menschenfresser wäre uns wohl etwas bedenklich erschienen; doch war es nur eine etwas grell aufgetragene Redefigur, die da Saki zum besten gab. Der König Billy von Gora, allerdings nur ein Vasall Saki's, bot auch seine Dienste an, so auch Jonni Paramatta, König von Balesuma — drei Hütten bei der Mündung des gleichnamigen Flusses. Den Namen hatte er in Sydney als Bediensteter auf einem Bagger in Paramatta erworben; er war auch Heizer auf einem französischen Dampfer gewesen und kam schließlich mit einem *labour trade ship* nach seiner Insel zurück; somit ein welterfahrener Mann.

Wie wir aus einzelnen Aeußerungen der Leute schließen konnten, reichte das Dominium Saki's bis zu dem von Buschmännern dicht bevölkerten Gebiete des Tatube. Mit den Buschmännern unterhielten sie insoferne Beziehungen, als Saki zu gewissen Zeiten Raubzüge dahin ins Werk setzte, als Repressalie dafür, dass die Buschmänner die Plantagen an der Grenze so oft verwüsteten.

Offenbar bildeten sich die biedereren Einwohner von Tetere, Gora und Bolisuma fest ein, dass wir auf Eroberung und Goldsuche in die Berge giengen, und die Aussicht auf reichen Lohn sowohl, als auch auf ausgiebiges Morden der verhassten Buschmänner ließ sie uns ihre Dienste und Freundschaft bereitwilligst zur Verfügung stellen. Indessen, nach längerer Verhandlung schien der weltkundige Jonni Paramatta zu erkennen, dass unsere Absichten durchaus nicht kriegerischer Natur waren, und er brachte dies auch den übrigen Häuptlingen bei. Das verstanden sie, obwohl sie keineswegs fähig waren, sich vorzustellen, was wir sonst bei den Buschmännern vorhaben konnten.

Die uns einmal geschenkte Sympathie entzogen sie uns jedoch nicht mehr, wenn auch die Chancen, mit unserer Hilfe viele Buschmänner umzubringen, bedeutend entrückt schienen. Es blieb noch immer die Aussicht auf reiche Entlohnung, und so wurden uns Führer bestimmt zugesagt. Jonni und Billy wollten selbst mitgehen.

Saki jedoch beschränkte sich würdevoll darauf, uns einige seiner *Boys* zu versprechen und die Durchstreifung seines Gebietes zu gestatten.

X. Abgang der Expedition zum Lionshead (Tatube) — Der Resident der Salomons-Inseln — Die «Southern Cross»-Projecte für die Besteigung des Lammas

Am Morgen des 6. August gieng die Expedition zum Lionshead ab. Sie war mit Baron Foullon und seinen zwei Dienern 27 Mann stark. An Führern stellten sich vier Eingeborene ein, nemlich die zwei bereits erwähnten Häuptlinge Jonni und Billy und zwei *Boys* des Ersteren. Weitere vier, die der Häuptling Saki beistellte, schloßen sich erst bei einem Dorfe im Inneren der Abtheilung an.

Baron Foullon hoffte, das Gebirge durch das Gebiet der zwei Flüsse Balesuma und Berande beim Lionshead zu erreichen. Diese zwei Flüsse münden vier Seemeilen östlich von Tetere in die See und dürften in dem Hochlande südlich von Tetere entspringen. So lauten auch die Aussagen der Eingeborenen; diesen zufolge befinden sich am oberen Laufe des Balesuma im Hügellande auch einige Dörfer, die noch der Machtsphäre Saki's angehören. Das südlichste davon, Aroti, liegt schon 300 *m* hoch, dort, wo das Gebirge steil anzusteigen beginnt; die Entfernung bis dahin schien etwa zwölf Seemeilen (drei Deutsche Meilen) zu betragen.

In Aroti hätten sich der Zusage Saki's gemäß einige Führer für den weiteren Weg zum Tatube (1200 *m*), einem Vorberge des Lionshead (Popomanisan), der Abtheilung anschließen sollen. Ueber die zur Zurücklegung der Strecke Aroti-Lionshead erforderliche Zeit konnte keine Auskunft erhalten werden. Foullon schätzte sie auf drei Tage und die ganze Expeditionsdauer auf acht.

Zunächst gieng der Weg quer durch die Savanne zum Balesuma, etwa drei Seemeilen oberhalb seiner Mündung, und dann entlang seinem Laufe in das Hügelland zum Dorfe Aroti; von diesem aus hätte nöthigenfalls dem Schiffe eine Nachricht zugesendet werden sollen.

Gerade als unsere Expedition zum Lionshead landete, kam das Missions Schiff «Southern Cross» in Gora an. Es befand sich, wie schon einmal erwähnt, dermalen im melanesischen Archipel auf Kreuzung. Wie wir von dem Bischofe Melanesiens, der an Bord war, erfuhren, war sein Reisezweck nicht nur die Missionsstationen zu besuchen, sondern auch Kinder der Eingeborenen für die Missionsschulen in Neu-Seeland durch Vermittlung der Missionäre zu erlangen. Die Kreuzung hatte dieses Mal bis hieher keinen Erfolg gehabt, und auch bei den Eingeborenen von Gora und Tetere scheiterten die betreffenden Versuche. Noch an demselben Vormittage setzte der «Southern Cross» seine Reise fort und dampfte zunächst nach Gavotu auf Florida.

Nicht so unerwartet wie das soeben stattgefundene Zusammentreffen mit dem Bischofe von Melanesien, war für uns die zwei Tage später erfolgte Ankunft des englischen Residenten des Salomons-Protectorates in Gora; er hatte einige Tage vor uns Marau-Sound auf der Fahrt von Fidji nach Gavotu auf Florida berührt und, als er dort von unserer Anwesenheit im Archipel erfahren, Svensen beauftragt, uns seinen Besuch in Guadalcanar in Aussicht zu stellen. Svensen hatte uns auch mitgetheilt, dass sich der Resident mit der Hoffnung trug, eine oder die andere unserer Expeditionen in das Gebirge dieser Insel mitzumachen.

Wir hatten schon in Sydney aus den Zeitungen erfahren, dass die Ernennung eines Residenten für die britischen Salomons-Inseln bevorstand; diese Maßnahme wurde mit der Absicht der Regierung in Zusammenhang gebracht, in Gavotu eine Flottenstation einzurichten. Mittlerweile wurde die Ernennung vollzogen, und der Resident hatte sich bereits an Ort und Stelle begeben. Da jedoch dermalen in Gavotu noch keine Einrichtungen getroffen waren, wohnte er vorläufig bei einem dort angesiedelten dänischen Trader und benützte auch dessen Fahrzeuge für seine Rundreisen.

Eben mit einem solchen, dem Schooner «Narovo», segelte der Resident am 8. von Gavotu herüber, nachdem ihm der «Southern Cross» von unserem Aufenthalte verständigt hatte, und gieng vor Gora vor Anker.

Mr. Charles M. Woodford ist infolge von Forschungsreisen, die er schon als junger Mann im Auftrage der Royal Geographical Society im Salomons-Archipel unternommen hatte, ein Kenner des ihm nun zur Verwaltung übergebenen Inselgebietes; er hat sich gelegentlich dieser Reisen länger auf einzelnen der Inseln aufgehalten, und zwar allein, lediglich darauf angewiesen, mit den Eingeborenen freundschaftliche Beziehungen einzuleiten und — wohl das schwierigste — zu unterhalten; denn sobald es gelungen war, die Gunst eines Häuptlings zu erwerben, segelte das Traderschiff, das ihn auf die Insel gebracht hatte, wieder ab. Erst nach Monaten lief das Schiff die Gegend wieder an und holte ihn ab; mittlerweile hatte sich Woodford, der nicht einmal einen Diener bei sich hatte, mit den Wilden abzufinden. Wie aus seinem Werke: «*A Naturalist among the Head Hunters*» hervorgeht, gelang es ihm vorzüglich nicht nur gut auszukommen, sondern sich die Eingeborenen zu Freunden und sie seinen Zwecken dienstbar zu machen. Seine Mittheilungen aus jener Zeit sind in den Organen verschiedener gelehrten Gesellschaften Englands veröffentlicht worden. Später war er britischer Consul in Fidji, als diese Inseln noch nicht englischer Besitz waren.

Es ist begreiflich, dass uns ein Zusammentreffen mit Mr. Woodford sehr erwünscht war, umso mehr, als er die Absicht ausgesprochen hatte, sich unseren Landungen anzuschließen. Wir hätten ihn gerne schon zur Theilnahme an der Lionshead-Expedition aufgefordert, wenn er rechtzeitig in Gora eingetroffen wäre, denn seine Betheiligung wäre unseren Zwecken außerordentlich förderlich gewesen; namentlich hätte uns der Umstand genützt, dass Mr. Woodford über einen Wortschatz der verschiedenen melanesischen Sprachen verfügt.

Als er uns nun an Bord des «Albatros» besuchte, luden wir ihn sofort zur Theilnahme an der von uns zunächst beabsichtigten Besteigung des Lammas ein. Der Resident, ein kräftiger, körperlich trainierter Mann in der Mitte der Vierzig, nahm die Einladung sichtbar erfreut an, als eine von ihm seit jeher ganz besonders ersehnte Gelegenheit, das Innere Guadalcanars kennen zu lernen. Er hatte einmal von Aola aus mit einigen Eingeborenen eine Inlandstour angetreten, mußte sie jedoch wegen der Unzulänglichkeit der ihm damals zur Verfügung gestandenen Expeditionsmittel schon nach einer kurzen Strecke aufgeben.

Bezüglich der Wahl des Ausgangspunktes der Expedition zum Lammas war Mr. Woodford der Ansicht, dass sich die Südseite der Insel hiezu minder eigne; es fehle dort an geschützten Ankerplätzen, es seien die Gebirgslehnen außerordentlich steil, und die Bewohner besonders wild und feindselig.

Mit unserer Ansicht übereinstimmend, war auch Woodford der Meinung, dass Lengo der geeignetste Landungsplatz sei. Wir beschloßen deshalb, nach der Einrückung der Expedition vom Lionshead — wir erwarteten Baron Foullon für den 14. — das Schiff nach Lengo zu bringen. Mr. Woodford blieb einstweilen unser Gast an Bord des «Albatros».

Am 10. segelte er mit der «Narovo» nach Lengo ab, um bei den Einwohnern dieses Ortes, mit denen er bekannt war, die Aufnahme von Wegweisern und Trägern einzuleiten.

XI. Marsch der Expedition zum Lionshead (Tatube) — Lager am Abhänge des Tatube — Auftauchen der Buschmänner und deren bedenkliches Gebaren — Friedliche Anzeichen und Aufnahme von Führern — Theilung der Expeditionstruppe und Aufstieg — Meuchlerischer Ueberfall und dessen Opfer — Niederlage und Flucht der Buschmänner — Wiedervereinigung der Truppe — Rückmarsch — Entsatz und Einrückung an Bord — Expedition zur Bergung der Leichen Baron Foullon's, des Seecadetten de Beaufort und der Matrosen Chalaupka und Doković — Negativer Erfolg — Abfahrt nach Marau Sound — Vorläufiger Abschluss der Mission S. M. Schiff „Albatros“ in Melanesien

Die am 6. August von Teterere abgerückte Inlands-Expedition durchquerte in südlicher Richtung die sich hinter dem Strande ausbreitende Savanne und gelangte nach Zurücklegung von vier Seemeilen (einer Deutschen Meile) an das linke Ufer des Balesuma-Flusses. Obwohl es seit einigen Tagen nicht geregnet hatte, war hier der Strom zu breit, zu tief und zu stark, um durchwaten werden zu können. Das linke Ufer konnte nicht verfolgt werden, es mußte das Ueberschwemmungsgebiet westlich umgangen werden. Gegen Abend erreichte man den Urwald und konnte sich dem Flusse wieder auf 1000 *m* nähern. Man schlug das Nachtlager auf. Die zurückgelegte Distanz betrug in der Luftlinie $1\frac{1}{2}$ Deutsche Meilen.

Am folgenden Tage, dem 7. August, überschritt die Expedition den Balesuma beiläufig eine halbe Deutsche Meile südlich von dem innegehabten Lagerplatze und rastete um Mittag beim Dorfe Sigijana, eine halbe Deutsche Meile südlich von der Uebergangsstelle. Abends wurde Aroti erreicht, in 300 *m* Seehöhe, beiläufig $\frac{3}{4}$ Deutsche Meilen SO von Sigijana, wo Nachtrast gehalten wurde. Die Luftlinie Teterere—Aroti beträgt drei Deutsche Meilen.

Von Aroti mußte am 8. August vor dem Weitermarsche der Seecadett Maximilian Rosen mit acht durch Fußverletzungen und Unwohlsein undienstbar gewordenen Matrosen an Bord zurückbeordert werden. Der Proviant dieser Mannschaft wurde bei der Expeditionsabtheilung zurückbehalten.

Die Abtheilung bestand nunmehr aus:

Baron Foullon und seinen Dienern Krauß und Nickel;

Linienschiffsführer Franz Budik als militärischem Commandanten;

Seecadett Armand de Beaufort;

den Unterofficieren Neuper, Curčić, Kovacević, Skoda und Maras;

den Matrosen Chalaupka, Lovrić, Sepsić, Babić, Car, Scaricić,

Wagemann;

dem Sanitätsmatrosen Doković;

dem Eingeborenen Jonni Paramatta mit zwei *Boys* und dem Eingeborenen Billy.

Zusammen 22 Mann.

Baron Foullon war unbewaffnet; seine Diener ebenfalls, da sie sein Gepäck und die Instrumente trugen.

Der Seeofficier, der Seecadett, Matrose Chalaupka, der als Hornist fungierte, und der Sanitätsmatrose waren mit Revolvern, die übrige Mannschaft (elf) mit männlicher Repetiergewehren und je 40 Patronen bewaffnet.

Die vier Eingeborenen hatten Snider-Gewehre.

Der bisherige Marsch war der Sümpfe halber, wegen der Dichte der Vegetation und der enormen Hitze sehr beschwerlich gewesen. Von nun an gestalteten Steilheit, schlüpfrige, schmale Pfade — oft beiderseits an Abgründen entlang — den Weitermarsch auch höchst gefährlich.

Am 8. August gelangte die Abtheilung nach sechsstündigem Aufstieg in 580 *m* Seehöhe; man hatte von Aroti bis hierher einen Weg von zwei Deutschen Meilen zurückgelegt, doch die Luftlinie betrug nur etwas über ein Viertel, und zwar in südwestlicher Richtung. Hier wurde genächtigt.

Am 9. August setzte man den Aufstieg im allgemeinen in südwestlicher Richtung bis 1 Uhr fort, wobei die Seehöhe von 950 *m* erreicht wurde. Man befand sich am Fuße eines nach Schätzung 1300 *m* über den Meeresspiegel aufragenden, äußerst steilen Bergkegels, den die Eingeborenen mit dem Namen Tatube bezeichneten. Der Lionshead selbst, von den Eingeborenen Popomanisao genannt, lag etwa eine halbe Deutsche Meile SW von Tatube. Baron Foullon beabsichtigte zunächst den Tatube zu besteigen. Da man sich in 950 *m* Seehöhe befand, schätzte man die Ueberhöhung auf 300—400 *m* und die für den Auf- und Abstieg erforderliche Zeit auf zehn bis zwölf Stunden.

Das Unternehmen erschien trotz der großen Steilheit möglich, weil die Abhänge dicht bewaldet waren; doch war es ausgeschlossen, irgend welches Gepäck mitzunehmen. Aus diesem Grunde mußte ein Theil der Expedition als Besatzung im Lager verbleiben. Dieses wurde nun aufgeschlagen, und der Aufstieg, da die Tageszeit zu weit vorgerückt war, auf den nächsten Morgen angesetzt.

Der zurückgelegte Weg betrug bisher von Tetere sieben, von Aroti drei Deutsche Meilen (Luftlinie von Tetere $3\frac{1}{2}$, von Aroti eine Deutsche Meile).

Die Lagerstelle war ein Plateau von beiläufig 100 *m*² auf einem Vorsprunge der nordöstlichen Lehne des Tatube; das Plateau endete beiderseits an verticalen Abstürzen; die dritte Seite, die nordöstliche, war jene, woher man gekommen: ein bewaldeter Grat.

Knapp am westlichen Rande stand eine verlassene Blätterhütte; parallel zu ihr wurden die Zelte errichtet — zwei Mannschaftszelte und das Officerszelt in der Mitte.

Die Gegend war bewohnt, man erkannte es an den gegenseitigen Zurufen in den umliegenden Thälern und Lehnen, die, seitdem die Expedition die Lagerstelle erreicht hatte, immer häufiger wurden. Es konnten Kriegsrufe sein, doch war noch kein Grund zu dieser Annahme vorhanden -- man hätte sonst die Baumtrommeln geschlagen; möglicherweise waren es Warnungen, um die Weiber und die Hausthiere in Sicherheit zu bringen, was die Eingeborenen stets zu thun pflegen, sobald Fremde ihr Gebiet betreten.

Nach einiger Zeit wurden Gruppen von Buschmännern auf Lichtungen in den umliegenden Lehnen sichtbar; die Führer mußten verhindert werden, auf die Buschmänner zu schießen; sie meinten, wenn man dies thäte, würden die Buschmänner sofort fliehen. Man rief die Buschmänner an und erfuhr, dass sie in Verkehr zu treten wünschten. Man ließ sie herankommen, was sie in sehr zaghafter Weise thaten; mehrmals flohen sie wieder, nachdem sie nahegekommen waren: sie erschrakten vor den weißen Männern, die sie niemals vorher gesehen hatten. Endlich kamen zwei Greise in das Lager; sie hatten ihre Waffen — Tomahawk, Speer und

Schild — freiwillig vorher abgeworfen. Es wurde ihnen die Absicht bekannt gegeben, den Tatabe zu besteigen und hiezu von ihnen Wegweiser zu erlangen.

Nach längerer Verhandlung über die Entlohnung, über die Richtung und die Art des Weges, die Zeitdauer des Auf- und Abstieges, versprachen die zwei Greise die Beistellung von Wegweisern für 6^h früh, wurden hierauf beschenkt und verließen das Lager. Später, schon nach Eintritt der Dunkelheit, kamen zehn Buschmänner unaufgefordert zum Lager und boten Bananen und Zuckerrohr an; man ließ sie eintreten und beschenkte sie, worauf sie sich wieder entfernten. Möglicherweise waren diese Wilden nur gekommen, um auszukundschaften; doch lag die Annahme einer friedlichen Gesinnung näher.

Die Nacht verlief ruhig. Auf den umliegenden Anhöhen brannten zahlreiche Feuer; im Lager wurde scharfer Wachdienst gehalten.

Am nächsten Tage, dem 10. August, früh am Morgen, machte sich die Abtheilung, die Baron Foullon auf den Tatabe begleiten sollte, marschfertig. Sie bestand aus dem Linienschiffsfähnrich Budik, den Marsgasten Maras und Skoda, den Matrosen Car, Lovrić und Babić und den Dienern Krauß und Nickel. Der Rest — acht Mann und die Führer von der Küste — hatte unter dem See- cadetten de Beaufort das Lager zu bewachen.

Die Wegweiser stellten sich pünktlich um Sonnenaufgang ein; es waren ihrer drei, mit Bergstöcken ausgerüstet und, wie auch sonst immer üblich, von 20 jüngeren Burschen mit Lebensmitteln begleitet. Der Abmarsch konnte erst um 7^{1/2}^h a. m. erfolgen, da die um frisches Wasser entsendete Abtheilung der Entfernung der Quelle wegen nicht früher eintraf. Einige der Begleiter der Wegweiser verblieben im Lager.

Die Gegend war im Gegensatze zum vorigen Tage ruhig, die Rufe hatten aufgehört, das Benehmen der Buschmänner war gelassen und vertraut; sämtliche Anzeichen deuteten auf friedlichen Zustand. Namentlich Foullon fasste die Sachlage derartig auf. Seine Zuversicht und auf reiche Erfahrung gestützte, logische Schlussfolgerung verscheuchte Budik's letzte Bedenken, wenn dieser Seeofficier noch welche hatte; die Mannschaft war, wie stets, unternehmungslustig und heiter.

Man stieg einen sehr steilen Pfad durch den Urwald quer über die Lehne in südlicher Richtung hinauf, einem Graben zu, den man übersetzen wollte, um auf dem jenseitigen, weniger steilen Rücken weiter anzusteigen. Der Graben wurde in dreiviertel Stunden erreicht; in seinem felsigen Grunde fand man eine Quelle. Da nicht erwartet werden konnte, weiter oben noch Wasser zu finden, machte man hier Rast, um die Feldflaschen frisch zu füllen. Der Begleitung hatten sich bisher noch einige Buschmänner angeschlossen; nur sechs von den Eingeborenen waren bewaffnet, und zwar mit Tomahawks.

Schiffsfähnrich Budik hatte beim Abschnallen seiner Feldflasche den Revolver gelüftet und stand im Begriffe, ihn wieder zu versorgen, als einer der Eingeborenen, ein herkulisch gebauter Buschmann, der vor ihm stand, ihm durch Zeichen anbot, seine Keule gegen den Revolver zu vertauschen. Baron Foullon befand sich wenige Schritte von Budik entfernt, bezeichnete einige Gesteinproben, die ihm der Diener Krauß zugebracht hatte, und trug den Barometerstand in das Notizbuch ein, indem er zu dem Officier äußerte, die Höhe sei 1 040 *m*, also 90 *m* höher

als das Lager. Einige der Matrosen waren noch mit dem Füllen der Feldflaschen beschäftigt, und alle standen, wie es die nur mehrere Meter breite Grabensohle mit sich brachte, ziemlich dicht nebeneinander.

In diesem Augenblicke wurde die Abtheilung von den Begleitern auf das Zeichen eines jenseits des Grabens plötzlich aufgetauchten, reichgeschmückten Buschmannes — jedenfalls eines Häuptlings — angegriffen, während von beiden Lehnen eine große Anzahl von Wilden heulend dem Graben zustürmte.

In den ersten Secunden des meuchlerischen Ueberfalles wurden Baron Foullon, der Marsgast Maras und der Matrose Lovrić durch Axthiebe von den nächststehenden Wilden schwer verwundet. Krauß, einem starken Bergmanne, war es gelungen, seinem Angreifer in den Arm zu fallen und ihn mit dessen eigenen Tomahawk niederzumachen, während Nickel, dessen schwer bepackter Rucksack einen ihm zgedachten, wuchtigen Hieb auffing, den Angreifer Foullon's niederschlug. Schiffsfähnrich Budik, der von dem früher erwähnten herkulischen, und von einem noch hinzu gekommenen Wilden gleichzeitig angegriffen wurde, streckte beide Angreifer noch während des Ausholens zum Streiche mit dem Revolver nieder; er erschoss noch den Angreifer des zusammengestürzten Marsgasten Maras und sprang dann Baron Foullon zu Hilfe, gerade noch rechtzeitig, um den von Nickel niedergeworfenen und sich nun neuerlich zum Angriffe erhebenden Angreifer des Barons mit seinem vierten Schusse unschädlich zu machen.

Schon die ersten Schüsse Budik's verbreiteten Schrecken und Entsetzen unter den zu einem Menschenknäuel im Graben zusammengelaufenen Wilden und lähmten jeglichen weiteren Angriff; doch schon während der wenigen seit dem Kampfesbeginne verflossenen Secunden hatten Skoda, Car und Babić sowie der schwer verwundete Lovrić ein verheerendes Schnellfeuer eröffnet, und gleichzeitig, Kampf auch im Lager verkündend, dröhnte das Schnellfeuer mit vielfachem Wiederhall aus der Tiefe herauf.

Da die schwarze Leibermasse, aus nächster Nähe niedergeschmettert, größtentheils im Todeskampfe sich windend den blutüberströmten Boden bedeckte, richtete sich das Feuer der vier Matrosen auf die flüchtenden Feinde, wohlgezielt jeden niederstreckend, dem es nicht glückte, rechtzeitig im Busch deckenden Schutz zu erreichen; doch auch wohlbedacht der nun dringend gebotenen Schonung des Munitionsvorrathes. Das Feuer dauerte beiläufig 20 Minuten.

Mittlerweile hatte Schiffsfähnrich Budik dem Baron Foullon und dem wiederholt besinnungslos gewordenen Marsgasten Maras Nothverbände angelegt; ersterer hatte eine klaffende Wunde im Genick, letzterer eine schwere Stirnwunde mit Austritt des Gehirns; Lovrić, der eine große Lappenwunde am Hinterkopf hatte, ließ sich erst nach Einstellung des Gewehrfeuers verbinden. Hierauf trat die kleine Abtheilung den Abstieg zum Lager an, aus dem ab und zu noch immer vereinzelte Schüsse fielen. Eile schien nöthig; doch kam man nur langsam vorwärts, hauptsächlich wegen Maras, obwohl er mit bewunderungswürdiger Selbstbeziehung die Qualen der Fortbewegung ertrug. Baron Foullon konnte anfangs ohne Unterstützung gehen; doch schon nach kurzer Zeit stellten sich bei ihm Schmerzen in der rechten Schulter und in der Brust ein, die zur Rast zwangen.

Nach zweistündigem, die Kräfte der Verwundeten erschöpfenden Abstiege kam man im Lager an.

Hier wurden Seecadet de Beaufort, der Sanitätsmatrose Doković, der Matrose Chalaupka und einer der Führer aus Tetere todt vorgefunden; der Waffenmaat Neuper, die Marsgasten Curčić und Kovacević und der Matrose Sepsić waren schwer, der Häuptling Jonni leicht verwundet. Die meisten Verletzungen waren Kopfwunden.

Der Angriff durch die Eingeborenen war hier in ähnlicher Art wie auf die Abtheilung Budik's erfolgt, und zwar zu derselben Zeit. Wie aus den zahlreichen Wunden der Gefallenen hervorgieng, hatte hier die Offensive der Eingeborenen etwas länger gewährt; auch hier war die Kampfstatt mit erschossenen Buschmännern bedeckt, doch wurden auch viele im Ringkampfe den Abgrund hinuntergeschleudert, namentlich vom Seecadetten de Beaufort, von Doković und Chalaupka, deren Revolver, wie man an der Waffe erkannte, wiederholt versagt hatten.

Soviel aus den Aussagen der Ueberlebenden der Lagerbesatzung hervorgieng, standen im Momente des Angriffes Chalaupka und Doković am Posten an den Zugängen des Lagers, Wagemann als Wache bei den im geladenen Zustande in Pyramiden angesetzten Gewehren; in nächster Nähe lagerte die übrige Mannschaft gemeinsam mit etwa 12 bis 15 Eingeborenen, nemlich den seit Morgen im Lager zurückgebliebenen Begleitern der Führer, zu denen sich noch einige weitere Buschmänner gesellt hatten. Seecadett de Beaufort stand einige Schritte abseits am Wege zum Thale.

Offenbar war es den Angreifern gelungen, sich sowohl von der Thalseite als auch von der oberen Berglehne her völlig gedeckt und unbemerkt ganz dicht zum Lager anzuschleichen, denn der Ansturm erfolgte aus nächster Nähe und gleichzeitig von beiden Seiten. de Beaufort, Chalaupka und Doković geriethen gleich beim ersten Anprall mitten in einen Knäuel sie überfallender Buschmänner, während der größte Theil der anstürmenden Menschenmasse auf die sich mehr im Centrum des Lagers befindende Matrosengruppe und auf die Gewehrpyramiden eindrang. Wagemann konnte sofort das Feuer eröffnen und verhinderte dadurch die Wegnahme der Waffen; die übrigen Leute mußten sich jedoch zu diesen erst durchringen. Das Handgemenge löste sich wohl auf, als die Besatzung die Gewehre ergriffen hatte, und was nicht flüchten konnte erschossen wurde; doch bis dahin waren der Seecadett und die zwei Schildwachen von der erdrückenden Ueberzahl ihrer Angreifer niedergerungen worden. Als man sie von den auf ihnen liegenden, erschossenen Buschmännern befreite, waren sie bereits den vielen grässlichen Tomahawkwunden erlegen.

Der Ueberfall war abgeschlagen, und schon die Zahl der getödteten Feinde, die beide Kampfstätten bedeckte, gab unwidersprechliches Zeugnis von der trefflichen Disciplin und Wehrbereitschaft der Expeditions-Abtheilung.

Der meuchlerische Anschlag wurde den Anschlägern zum Verderben, doch hatte leider der Meuchelmord selbst nicht verhütet werden können.

Nach Aufstellung einer Postenlinie mit den noch kampffähigen Leuten — die minder schwer verwundeten mit inbegriffen — gieng Schiffsfähnrich Budik an die Anlegung der Wundverbände.

Baron Foullon's Zustand hatte sich rasch verschlimmert, und seine Zuversicht — die Zuversicht der starken Charaktere — wich mit der Abnahme der Kräfte der heldenmüthigen Resignation; seine einzige Sorge war, dass durch die an ihm,

wie er meinte, ohnehin vergeblich geübte Pflege die verwundeten, aber noch zu rettenden Matrosen in der Pflege verkürzt würden. Nicht das leiseste Wort der Klage kam von den erbleichenden Lippen; derselbe Takt und Zartsinn, die stets das Kennzeichen seiner edlen Selbstlosigkeit waren, ließen ihn kein Wort über sein Alles — Weib und Kind — in Gegenwart der tödtlich verwundeten Kampfesgenossen äußern. Gegen 11 Uhr hauchte Baron Foullon in den Armen Budik's seinen letzten Athemzug aus. Der junge Officier und seine Leute waren tief ergriffen und von Seelenschmerz erschüttert; doch die so rasch eingestürmten Ereignisse drängten zu weiteren Entschlüssen.

Im Thale rührte man die Kampfestrommeln. Die Kannibalen sammelten sich — vielleicht zu einem neuen Angriffe. Budik beschloß, den Rückmarsch sofort anzutreten, ihn eventuell mit den Waffen zu erzwingen. Die Todten konnten nicht begraben werden — des felsigen Bodens und des Mangels an Werkzeugen wegen; mitnehmen konnte man sie ebensowenig, da einige von den Verwundeten getragen werden mußten. Auch mußten die Lagerausrüstung und der größte Theil des Proviantes zurückgelassen werden. Nur das unbedingt Errorderliche wurde mitgenommen. Die vier Gefallenen wurden in Zelt und Bodentücher gehüllt und so gut es gieng im Urwald unter Laub bestattet.

Der Rückmarsch wurde gegen Mittag angetreten. Unter ganz abnormen Schwierigkeiten und unsäglichen Leiden der Verwundeten gelang es, in sechs Stunden 350 Meter tiefer zu gelangen; es war dies der halbe Weg nach Aroti. Glücklicherweise wurde man von den Wilden nicht behelligt. Man war nun bei dem Nachtlager vom 8. auf den 9. August. Auch die Nacht auf den 11. verlief ohne Angriff, ja sogar ruhig, obwohl die Abtheilung ganz umzingelt war. Im Lager schliefen von den acht Nichtverwundeten nur immer je zwei durch zwei Stunden; die übrigen hielten scharfe Wache. Schiffsfähnrich Budik verbrachte die Nacht in Ausübung der Krankenpflege; hiebei fehlte es ihm an Verbandzeug, da der Tornister während des Kampfes unter die Todten und Verwundeten gerathen und ein großer Theil des reichlichen Verbandmaterials durch Bluteinsickerung unbrauchbar geworden war. Man mußte sich mit Wäschestreifen behelfen, die man immer wieder wusch.

Die stark fiebernden Verwundeten litten viel durch die relativ kalte Nachtluft.

Vor Tagesanbruch wurde weiter marschiert. Budik setzte seine ganze eigene und der Abtheilung physische und moralische Kraft ein, um aus dem Gebiete der Buschmänner zu gelangen und einen Boten an Bord zu senden. Es mußte Aroti erreicht werden, selbst wenn einige der Verwundeten der unmenschlichen Probe unterliegen sollten. Außer den enormen physischen Schwierigkeiten trat an den Officier noch die schwierige Aufgabe heran, die immer mehr ersterbende Energie der Verwundeten aufrecht zu halten, namentlich die Maras'. An manchen Stellen war es unmöglich, die Verwundeten zu tragen, man mußte sie über die Hindernisse schieben und unten auffangen; flehentlich baten die Armen zurückgelassen und dem Tode durch die Kannibalen überantwortet zu werden.

Abends kam die Abtheilung in Aroti an; die Bevölkerung war entflohen.

Am darauffolgenden Tage, dem 12. August, sandte Budik mit Tagesanbruch den trotz seiner Verwundung bereitwilligen Häuptling Jonni mit einer schriftlichen Meldung an Bord. Um 3 Uhr nachmittags hatte dieser treue Mann den vier Deutsche Meilen betragenden Weg zurückgelegt und fuhr in einem Canoe

auffinden würde, und schließlich, ob die Kräfte der Abtheilung der schwierigen Aufgabe gewachsen sein würden. Die Gefahr eines Angriffes kam weniger in Betracht, denn aus den Darstellungen des Schiffsfähnrichs Budik gieng unzweifelhaft hervor, dass auch der Angriff auf seine Abtheilung nicht erfolgt wäre, wenn die Buschmänner die Feuerwaffe und deren Wirkung gekannt hätten. Sie hielten die Gewehre der Abtheilung für stumpfe Hieb Waffen, da sie niemals vorher dergleichen gesehen hatten. Nun aber war zu erwarten, dass Alles flüchten würde.

Schon am 15. August rückte Schiffslieutenant Bublaj unverrichteter Sache wieder ein; seine Abtheilung war bis zur Erschöpfung abgemattet. Nördlich von Aroti war es nicht möglich gewesen, den Weg der ersten Expedition einzuhalten; starke Wasserfälle infolge des mittlerweile eingetretenen Regenwetters zwangen zu Umgehungen. Der aufgeweichte Boden machte den Aufstieg bedeutend mühsamer, und schließlich war man mit der Ueberzeugung, sich in den Gebirgsschluchten verirrt zu haben, auch am Ende der Leistungsfähigkeit der Kräfte angelangt; man mußte den Rückmarsch antreten.

Am 16. entlohnten und beschenkten wir reichlich die Bewohner von Tetera, namentlich den treuen Jonni, der mittlerweile in ärztlicher Pflege an Bord gestanden war, und dampften nach Marau Sound.

Unsere Mission in Melanesien hatte hiemit vorläufig, oder vielleicht definitiv ihren unglücklichen Abschluss gefunden. Das blieb dahingestellt bis zur Erlangung weiterer Befehle, die jedoch noch in weiter Ferne standen.

Vor Allem handelte es sich darum, die Verwundeten so weit der Besserung zuzuführen, dass sie ohne Lebensgefahr die Beschwerden einer Traversade nach Nord-Australien ertragen konnten, sowie der Marineleitung ehebaldigst Nachrichten zukommen zu lassen.

XII. Aufenthalt in Marau Sund bis zur Besserung des Zustandes der Verwundeten — Entsendung der Post nach Brisbane mittelst des Schooners «Siskin» — Ueberfahrt nach Cooktown

Nachmittags mußte in Aola (Gera) vor Anker gegangen werden, da es wegen steifen Gegenwindes nicht möglich war, den Sund noch vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen. Erst am nächsten Mittag, am 17., nahm der «Albatros» vor der Trader-Insel Crawford seinen Ankerplatz ein. Nur der Bruder des Capitäns Nerdrum war anwesend. Dieser und Svensen waren mit ihren Schiffen auf Kreuzung; man erwartete sie in einigen Tagen. Bis dahin war es unmöglich, eine Depesche nach Australien zu entsenden. Der «Albatros» selbst konnte vorläufig die Fahrt nicht unternehmen, der hohe Seegang hätte das Leben der Verwundeten gefährdet.

Erst am 24. lief Nerdrum mit dem «Siskin» ein, und am 26. segelte er mit unserer Post nach Brisbane ab; er hoffte in acht bis zehn Tagen dort anzukommen.

Bis zum 3. September hatte sich der Zustand der Verwundeten wesentlich gebessert; selbst bei Maras hatte das Wundfieber bedeutend nachgelassen, und es war noch Hoffnung auf seine Rettung.

Demnach giengen wir in See und liefen nach einer von frischem Winde begünstigten, achttägigen Ueberfahrt am 11. September durch die Lark-Passage des großen Barrière-Riffes in Cooktown ein.

XIII. Verspätung des «Siskin» — Tod des Marsgasten Maras — Malaria an Bord — Reise nach dem Süden Australiens und nach Hobart in Tasmanien

Sofort nach der Ankunft in Cooktown wurde der Marsgast Maras dem von dem deutschen Arzte und deutschen Consul Dr. Kortüm geleiteten städtischen Krankenhause übergeben. Was die übrigen Verwundeten anbelangt, war es dem Schiffsarzte dank der widerstandsfähigen Natur der Leute gelungen, sie wieder dienstfähig zu machen. Der arme Maras hingegen erlag am dritten Tage nach der Ankunft in Cooktown seiner schweren Wunde und wurde mit den gebührenden militärischen Ehren zu Grabe getragen; auch die Kameraden des englischen Schiffes «Dart», die Garnison und eine große Anzahl von Bürgern schloßen sich dem Trauergelächte an. Die Besatzung des «Albatros» setzte ihm einen Grabstein und friedete das Grab mit einem Eisengitter ein.

Der «Siskin» war nach nun schon sechzehntägiger Fahrt noch immer nicht in Brisbane angekommen. Diese Verspätung erschien bedenklich und ließ den Verlust des Schoners befürchten. Es wurde demnach dem Marine-Commando von Cooktown aus die telegraphische Meldung über die Geschehnisse erstattet.

Mittlerweile trat an die ohnehin durch die Ereignisse in Guadalcanar arg heimgesuchte Besatzung eine neue harte Prüfung heran: die Malaria.

Schon während der Kreuzung in Melanesien waren trotz ausgiebiger Anwendung prophylaktischer Mittel und Beobachtung der gebotenen Vorsichten einige Fieberfälle vorgekommen; doch erholten sich die Kranken immer wieder sehr bald. Nun nahm aber der tägliche Krankenstand bedeutend zu, und der Gesundheitszustand der Besatzung verschlechterte sich allgemein, da sich die Rückfälle häuften, und das Klima von Cooktown die Erholung der Reconvalescenten nicht zuließ. Der Antritt der Heimreise erschien unter solchen Verhältnissen vorläufig nicht zweckmäßig; man mußte vorher der Besatzung, die ohnehin auch durch die klimatischen Verhältnisse stark gelitten hatte, Gelegenheit zur Erholung geben. Uebrigens waren derzeit auch die Windverhältnisse einer Seereise nach Westen nicht mehr günstig, da sich bereits die Symptome des Kenterns des Monsuns bemerkbar machten.

Am 16. lief endlich der «Siskin» in Brisbane ein, und ein Telegramm Nerdrum's zeigte uns die Aufgabe unserer Post nach Europa an. Das Eintreffen unserer schriftlichen Berichte in Wien war demnach für Ende October zu gewärtigen. Bis dahin waren keine definitiven Befehle zu erwarten.

Mittlerweile wurde das Schiff nach Sydney beordert, wohin es am 3. October absegelte. Auf dieser Fahrt berührte es Brisbane zur Kohlenenergänzung, da innerhalb des großen Barrière-Riffes größtentheils unter Dampf gefahren werden mußte. In Sydney lief das Schiff am 27. October ein.

Der Aufenthalt in Sydney hatte hauptsächlich die Herstellung des Gesundheitszustandes der Besatzung zum Zwecke. Zum Theile gelang dies; doch über ein Viertel der Besatzung konnte sich selbst in dem gesunden Klima von Neu Süd-Wales von dem erlittenen Kräfteverfall nicht erholen. Es mußten der Linienschiffsführer Gustav Ritter von Nauta und 25 Unterofficiere und Matrosen auf die nach einer Weltumsegelung auf der Heimreise begriffene Corvette «Saïda» überschiffet und nach Singapore gebracht werden. Mit derselben Gelegenheit wurden auch die Seecadetten in die Heimat — zur Ablegung der Officersprüfung

— abgesendet. Ein gleiches Mannschaftscontingent wurde als Ersatz von S. M. Schiff «Saïda» übernommen, ferner noch die Linienschiffsfähnriche Bořivoj Radon und Friedrich Muttoné.

Nach dem am 21. Jänner erfolgten Eintreffen dieses Ersatzdétachements in Sydney verließ das Schiff diesen Hafentort und segelte nach Hobart auf Tasmanien ab. Für die wünschenswerthe vollständige Erholung der Bemannung schien es zweckmäßig, den Aufenthalt nach diesem klimatischen Sommercurorte des Südens zu verlegen.

XIV. Eintreffen weiterer Reise- und Missions-Instructionen — Rückreise von Hobart über Sydney nach Guadalcanar

Mittlerweile erhielten wir den Befehl, mit dem nächsten Einsetzen der SO-Monsune über Sydney wieder nach den Salomons-Inseln zu segeln und von dort die Heimreise durch die Torres-Straße und die Sunda See über Singapore und Colombo anzutreten.

Im Salomons-Archipel war zum Zwecke der Aufnahme einiger Häfen und der Fortsetzung der meteorologischen Beobachtungen eine Kreuzung zu unternehmen; die Ankunft in der Torres-Straße hatte dermaßen rechtzeitig stattzufinden, dass die Einhaltung der weiteren Reiseroute noch vom SO-Monsun begünstigt werde.

Zweckentsprechende Lebensweise und die günstige Beeinflußung des herrlichen Klimas von Hobart stellten die Gesundheit der Schiffsbemannung wieder vollständig her.

Am 10. März verließen wir Hobart und segelten nach Sydney, wo wir infolge stürmischen Gegenwindes erst am 19. einliefen. Von Sydney setzten wir die Fahrt nach dem Einlangen einer Materialsendung aus Pola am 20. April fort. Auf der im Vorjahre eingehaltenen Route und unter günstigen Windverhältnissen erreichten wir Marau Sound am 6. Mai.

XV. Unglückliche Erlebnisse der Trader in Marau — Nachrichten über den Kampf am Tatube — Quarantaine in Aussicht — Unfreiwillig verlängerter Aufenthalt in Marau

In Marau trafen wir die Trader an, doch nur mehr zwei, denn der ältere Nerdrum war mittlerweile der Malaria zum Opfer gefallen und lag neben dem älteren Svensen im Garten begraben. Auch materielle Verluste hatten sie heimgesucht, denn eines Morgens waren sämtliche Boys mit drei Booten und so viel Waaren, als diese laden konnten, verschwunden; ferner hatte der Schooner «Siskin» Schiffbruch gelitten. Das Unglück geschah, nachdem das Schiff nach Aufgabe unserer Post und Einnahme einer Ladung die Rückfahrt von Brisbane angetreten hatte; es scheiterte des Nachts bei frischem Winde auf hoher See in den Chesterfield Reefs.

Nerdrum mit vier Boys unternahm es, mit der Jolle 500 Meilen zur australischen Küste zu rudern, was ihm auch glücklich gelang.

Die englische Corvette «Pylades» rettete dann den Rest der Bemannung, der beim Wrak geblieben war. Ein Theil der Ladung wurde auf einer Sanddüne

zunächst dem Wrak geborgen. Scharff in Sydney hatte Auftrag, den ersten nach den Salomonen abgehenden Segler für die Ueberführung dieser Ladung von den Chesterfield Reefs nach Guadalcanar zu chartern.

Somit war der «Albatros» der unschuldige Anlass dieses Unglücks, und umso mehr bedauerten wir die ziemlich hart getroffenen Leute. Wir empfahlen sie in Anbetracht der uns treu und redlich geleisteten Dienste der Marineleitung zur Unterstützung.

Svensen hatte gelegentlich seiner letztjährigen Kreuzungen an den Küsten Guadalcanars Nachrichten über die beim Ueberfalle auf unsere Tatube-Expedition beteiligten Buschmänner erhalten. Der Angriff war von zwei Stämmen vereint durchgeführt worden, und zwar von dem Stamme der Etatube unter dem Häuptlinge Toakomonno und dem Stamme der Bureri unter dem Häuptlinge Bo-Oteva. Außer den beiden Häuptlingen sind von den Etatube-Kriegern 36, von den Bureri-Kriegern vier im Kampfe getödtet worden. Nur wenige sind unverwundet geblieben, und viele erlagen später den erhaltenen Schusswunden.

Von jedem der beiden Stämme sollen 100—150 Mann an dem Ueberfalle theilgenommen haben.

Inwieweit diese Nachrichten richtig sind, lässt sich nicht bestimmt sagen. Thatsächlich war die Zahl der am Kampfplatze gefallenen Buschmänner bedeutend größer als 40.

In Marau trafen wir auch abermals mit dem Residenten Mr. Woodford zusammen. Er befand sich auf einer Bereisung des seiner Verwaltung unterstellten Archipels, wozu ihm die Corvette «Rapid» zur Verfügung stand; diese lief einen Tag nach unserer Ankunft ein.

Mr. Woodford machte uns die nicht sehr erfreuliche Mittheilung, dass wir uns nach unserer Rückkunft von den deutschen Inseln, wohin wir eben zunächst zu segeln hatten, in Florida einer zitätägigen Contumaz unterziehen müssten. In den Inseln der deutschen Interessensphäre war nemlich unter den Eingeborenen eine Blättern-Epidemie ausgebrochen.

Der «Chitoor», ein englischer Handelsschooner, der unsere Vorrathsergänzungen von Sydney zu bringen hatte, verspätete sich. Wir konnten aber Marau Sound nicht eher verlassen, da wir die Sicherheit haben mußten, dass unser Proviant- und Kohlennachschub eingetroffen sei. Endlich, am 15., lief der «Chitoor» ein; schlechtes Wetter hatte ihn länger in Sydney aufgehalten. Dafür überraschte er uns sehr angenehm mit einer Postsendung aus der Heimat.

XVI. Fahrt nach Vulavu zum König David und nach dem Nordwesten von Isabel — Der Austria Sund — Erhebungen daselbst

Am 16. Mai verließen wir Marau und steuerten der Nordküste Guadalcanars entlang zwischen Cap Esperance und der Insel Savo durch und dann nördlich zur Thousand Ships Bay. Am Morgen des 17. wurde in Cockatoo Anchorage vor Anker gegangen.

Wir beabsichtigten, von dem Missionär in Sepi Auskünfte über die Verhältnisse der Ortschaft Kia im nordwestlichen Theile Isabels zu erlangen, da wir jene Gegend anzulaufen beabsichtigten. Doch mußten wir unsere Fahrt am 20. fort-

setzen, ohne diesen Zweck erreicht zu haben. Wir trafen nemlich den Missionär wieder nicht an, und die Auskünfte, die uns unser alter Bekannter, der König David, gab, konnten wir trotz aller Bemühungen nicht verstehen.

Wir besaßen zwar eine von S. M. Schiff «Fasana» herrührende, mit Länge und Breite versehene Skizze eines Ankerplatzes, den dieses Schiff seinerzeit beim NW-Ende Isabels eingenommen hatte, doch gab diese Skizze nur die den Ankerplatz unmittelbar umgebenden Korallenriffe an und bot für das Anlaufen von See aus keinerlei Anhaltspunkte. Wir beschloßen deshalb, die Gegend astronomisch — nemlich in dem von S. M. Schiff «Fasana» angegebenen Meridian — anzulaufen und uns dann weiter durchzutasten. Die englische Admiraltätskarte war hiezu unbrauchbar, da sie hier ein ganz anderes, der Wirklichkeit nicht annähernd entsprechendes Bild bot. Ihr zufolge lagen der Küste an der betreffenden Stelle keine Inseln vor, und das Vorhandensein von Riffen war nur angedeutet; dagegen hatte S. M. Schiff «Fasana» nach den Berichten innerhalb einer Gruppe von Eilanden und Bänken geankert. Thatsächlich fiel der Ankerplatz der «Fasana» einige Meilen landeinwärts von dem in der englischen Karte eingezeichneten Küstensaume der Insel Isabel.

Am 20. Mai um 4^h p. m. war das Schiff in den Meridian des Ankerplatzes der «Fasana» gelangt, worauf die Küste in nördlicher Richtung angelaufen wurde; wir rechneten darauf, ein brandendes Barrière-Riff zu finden, was das Sichten einer Passage erleichtert; doch war dem nicht so, wahrscheinlich der herrschenden Wind- und Seestille wegen. Weiter gegen Land zustuernd, kam das Schiff bis zum Sonnenuntergange zwischen einige Bänke und Inseln, deren gegenseitige Lage jedoch dem Ankerplatze der «Fasana» ganz und gar nicht ähnelte. Das sehr tiefe Wasser machte das Ankern unmöglich, während eine Korallenbank jedes weitere Vordringen verhinderte. Unter solchen Verhältnissen ließ es die mittlerweile eingetretene Dunkelheit sehr wünschenswerth erscheinen, baldigst wieder aus der Enge zu gelangen. Starker, das Schiff seitlich versetzender Strom und Eintritt böigen Wetters machten die Lage nicht ganz unbedenklich; erst um 10^h abends gelang es, freies Wasser zu erreichen, worin nachtsüber beigelegt wurde.

Mit Tagesanbruch des 22. wurde neuerdings die Küste angelaufen und einige Meilen weiter westlich um eine Landspitze herum ein Ankerplatz gesucht. Doch knapp nach Rundung dieser Spitze gelangte das Schiff über ausgedehnten, felsigen Hochgrund, der der Küste vorlag. Der Versuch mußte nach einiger Zeit aufgegeben werden, da starke Strömung und frischer Wind mit Seegang ein weiteres Vordringen nicht rathsam machten. Nach Erreichung sicheren Fahrwassers war der Tag zu weit vorgerückt, um einen neuen Versuch anstellen zu können.

Uebrigens konnten wir nach der Gestaltung der Küste mit ziemlicher Sicherheit annehmen, dass westlich von der Anlaufslinie des vorhergegangenen Tages keine Einfahrt vorhanden sei. Die Küstenlinie läuft von der gerundeten Landspitze aus gegen NW geradlinig fort, während das Land selbst bis zum NW-Ende der Insel ganz flach ist und ein Lagunengebiet zu sein scheint.

Wir suchten nun östlich von der zuerst benützten Anlaufslinie, indem wir in dieser Richtung so nahe als möglich der Küste entlang bis Einbruch der Dunkelheit steuerten. Wir nahmen hiebei eine Skizze der gut beleuchteten Landschaft auf und fixierten eine möglich erscheinende Einlaufposition durch einige Deckungspeilungen. Ueber Nacht wurde wieder beigelegt.

Am 23. früh liefen wir in den Tags vorher fixierten Peilungen das Land wieder an, und Nachmittags, als die Sonne in SW stand, steuerten wir in nord-östlichem Curse einem von mehreren Eilanden und Riffen eingeschlossenen, beiläufig eine Seemeile breiten Canal zu. Dieser schien die Zufahrt zu einer der Küste Isabells parallel liegenden Kette niederer Eilande und Riffe zu ermöglichen. Hinter dieser äußeren Inselkette, zwischen ihr und dem höheren Gebirge, waren zwei Reihen von Rücken sichtbar, die entweder dem an der Küste der Hauptinsel selbst sich erhebenden Hügeltterrain oder mehreren, einen Sund bildenden Inseln angehörten. Die letztere Annahme schien nach dem Ansichtsbilde, das sich uns auf beiläufig vier Meilen von See aus bot, wahrscheinlicher zu sein. Der Schätzung nach hatte der Sund von der äußeren Inselreihe bis zur Küste Isabells eine Breite von drei bis vier und eine Länge in SO—NW-Richtung von zehn bis zwölf Seemeilen; das nordwestliche Ende lag bei dem von uns gestern gerundetem Vorgebirge.

Wir durchsteuerten den Canal und gelangten hinter der äußeren Eiland- und Riffkette in ein sehr tiefes, dreiviertel Seemeilen breites, in SO durch Korallenbänke geschlossenes Wasserbecken. Zwei größere, etwa 60 m hohe, dichtbewaldete Inseln begrenzten es im Norden und Westen, und dazwischen öffnete sich eine 700—800 m breite Durchfahrt nach Nordwesten. Der vorgerückten Tageszeit wegen mußte vor Anker gegangen werden, weshalb entlang der nördlichen Insel — von uns Ankerinsel genannt — gegen die in SO liegenden Bänke steuernd Ankergrund gesucht wurde. Doch konnte mit Ausnahme einer einzigen Stelle, wo der Anker infolge felsiger Beschaffenheit des Grundes nicht hielt, keine Tiefensonde in dem östlichen Theile der Bai erhalten werden. Der westliche Theil — der Haifisch-Bai zu — war durch Riffe unklar und gegen Wind und See ungedeckt, weshalb auch hier nicht geankert werden konnte. Da der Abend wolkenlos war, und die Umrisse der das Fahrwasser umgebenden Inseln gut sichtbare Marken abgaben, um allenfalls wieder die Ausfahrt gewinnen zu können, wurde die Ankerinsel unter Auslothung des Fahrwassers durch vorausrudernde Boote umschifft, um möglicherweise nördlich von ihr zu ankern. Nach anstandsloser Umschiffung gelangte das Schiff in eine binnenseeartige Bucht, in deren SO-Theile eines der Boote das verabredete Laternen-signal, dass es entsprechenden Ankerplatz ermittelt habe, abgab. Dieser wurde hierauf eingenommen.

Wir konnten am nächsten Tage feststellen, dass wir uns in der von S. M. Schiff «Fasana» im Jahre 1894 aufgesuchten und Port Paula getauften Bucht befanden. Diese liegt von See aus gezählt hinter der zweiten Inselreihe. Im Südosten ist sie von einer Riffkette, im Norden von dem westlichen Ausläufer einer größeren, hügeligen Insel, der Albatrosinsel und im Süden von der Ankerinsel eingeschlossen. Die Bucht ist eine halbe Seemeile breit und ebenso lang; gegen NW schließt sich an sie ein mehrere Seemeilen langer, 1—1½ Seemeilen breiter, zwei Inselreihen trennender Canal. Jenseits der Riffkette im SO der Bucht zieht das Land der Albatrosinsel nach Süden bis zu der äußersten Inselkette des Sundes.

Am nächsten Tage, dem 24. Mai, wurde eine Boots-Expedition zur weiteren Untersuchung des Sundes unternommen. Es wurde ein nordöstlich ziehender, 1½ Seemeilen langer und einviertel Seemeilen breiter Canal durchfahren, der zwischen der westlichen, mit mehreren Buchten versehenen Küste der Albatros-

insel und dem östlichen Ende einer fünf bis sechs Meilen langen und $\frac{1}{2}$ —1 Meile breiten, NW—SO liegenden Insel namens Long Island gelegen ist. Am Ende und in der Axe dieses Canals liegt ein 200 *m* breites und 50 *m* hohes, kegelförmiges Eiland mit auffälliger Bewaldung; es wurde Vindobona genannt.

Der östlich von Vindobona liegende enge, und nur für Boote fahrbare Wasserarm führt zum nordöstlichen Ende der Albatrosinsel, während der westliche in einen $\frac{3}{4}$ Seemeilen breiten Canal mündet, der sich der Nordseite von Long Island entlang gegen NW zieht. Sein Long Island gegenüber liegendes Ufer gehört schon der Insel Isabel an; es ist dies somit der innerste der Canäle, der eigentliche Sund. Gegen NW verengt und verseicht er sich immer mehr; nach Passierung von fünf kleinen, axial liegenden Inselchen beträgt die Breite nur mehr eine Kabellänge, und vier Seemeilen nordwestlich von der Insel Vindobona treten die zwei Ufer bis auf 15 *m* aneinander. Der bruchartige Charakter der hier steilen, gleichsam ein Felsenthor bildenden Uferwände lässt auf eine Entstehung dieser Passage durch einen Bodeneinsturz schließen. Der Grund ist hier Fels; die Tiefe des Wassers beträgt bei Ebbe nur $\frac{1}{2}$ *m*, und die Gezeiten laufen durch wie eine Stromschnelle. Jenseits von dem Felsenthore geht das Uferterrain sowohl Isabels als auch Long Islands in eine ausgedehnte Mangroven-Lagune über, durch die ein seichter, $1\frac{1}{2}$ Seemeilen langer Wasserarm nach NW führt.

Die Boots-Expedition gelangte durch diesen Canal in die von Isabel und dem nordwestlichen Ende von Long Island gebildete, ganz seichte Bucht von Kia. Der Ort selbst, ein Dorf von 100 Einwohnern — den einzigen der ganzen Gegend — liegt am Strande Isabels, ganz am Ende der beiläufig eine Seemeile tiefen Bucht.

Nach den Ergebnissen der auf dieser Bootsfahrt angestellten Untersuchungen konnte S. M. Schiff «Albatros» am nächsten Tage den Ankerplatz bei der Insel Vindobona beziehen. Die Tiefe des Fahrwassers ließ es zwar möglich erscheinen, mit dem Schiffe noch weiter in die nordwestliche Durchfahrt zu dringen, doch mußte diese vorher noch eingehender ausgelothet werden.

Von hier aus recognoscirten wir den Canal nördlich und östlich von der Albatrosinsel zwischen dieser und der Insel Isabel.

Er zieht von der Nordspitze der Albatrosinsel zuerst eine Meile südöstlich und ist $\frac{1}{4}$ Meile breit; dann verbreitet er sich auf $\frac{1}{2}$ Meile und nimmt auf eine Meile südliche Richtung; von hier aus führt er dann in südwestlicher Richtung zur offenen See, beziehungsweise zu dem äußersten Barrière-Riffe. Für Schiffe ist er nicht fahrbar.

Die Küste Isabels wird innerhalb des Sundes durch dichten Mangrovensumpf gebildet; im südlichen Theile mündet ein Fluss, der sich jedoch 1 *km* thalwärts vielfach gabelt und für Boote unzugänglich wird. Eine Hügelkette erhebt sich 60—80 *m* hoch der Küste entlang; hinter ihr zieht ein 200—300 *m* hoher Gebirgskamm in der Längenrichtung der Insel. Gegen NO steigt der Gebirgsrücken nach und nach zur Höhe des Lafarge an, während sich die Landschaft gegen die NW-Spitze Isabels abflacht. Ueberall bedeckt hoher Urwald den Boden.

Wir blieben bis zum 1. Juni bei der Insel Vindobona vor Anker, während welcher Zeit eine Aufnahme des die Zufahrt und das Ankern größerer Schiffe in den Sund ermöglichenden Fahrwassers und eine Expedition in das Innere Isabels

zur Sammlung von Gesteinproben durchgeführt wurden. Einige Eingeborene von Kia dienten hiebei als Wegweiser.

Die geographische Position der Insel Vindobona wurde astronomisch bestimmt. Diese fällt nach der englischen Karte mehrere Meilen in das Innere Isabels. Die Gegend wurde Austria Sund genannt.

Sowohl die Aussagen der Eingeborenen von Kia als auch unsere eigenen Wahrnehmungen ergaben, dass dieser Theil des Inneren Isabels gänzlich unbewohnt ist. Von den Leuten aus Kia erfuhren wir, dass der nordwestliche Theil Isabels bis zum Lafarge «Zabaua», die weitere Strecke bis zum Marescot «Bogotu» und der südöstliche Theil bis zum Cap Prieto «Vulavu» genannt wird; ferner dass außer der kleinen Ortschaft Kia und den Dörfern bei Cap Prieto die ganze SW-Küste unbewohnt ist; hingegen soll die NO-Küste und deren Abhänge von vielen Stämmen bevölkert sein.

XVII. Fahrt durch die Manning-Straße zur Taura Bai auf Choiseul — Expedition zum Taura Peak — Rückfahrt über Savo, Gavotu, Lengo und Tetere nach Marau — Heimfahrt

Am 1. Juni lief der «Albatros» vom Austria Sund aus und nahm den Kurs zur Manning-Straße. Die Durchfahrt durch diese durch viele, nur beiläufig bekannten Untiefen verlegte Passage konnte nur unter großer Vorsicht und sehr langsam erfolgen. So kam es, dass Cap Labée, an dessen Nordseite über Nacht geankert werden sollte, erst nach Einbruch der Dunkelheit gerundet wurde; Unsichtigkeit der Küste und das unbekannte Fahrwasser, dann frischer Wind mit Seegang erschwerten das Manöver; namentlich war der Seegang hinderlich, da es nicht thunlich war, ein Boot vorauszusenden. Endlich wurde um 9^b p. m. an wind- und seegedeckter Stelle Ankergrund gefunden, was mit Freuden begrüßt wurde.

Am nächsten Morgen wurde die Fahrt fortgesetzt. Sie gieng 20 Meilen in westlicher Richtung zwischen einer Kette kleinerer Inseln im Süden und einer Korallenbarriere im Norden dem Taura Peak zu. Dies ist ein isolierter Bergkegel von etwa 600 m Höhe an der Ostspitze der Insel Choiseul. Die Bai, in die wir in den Mittagsstunden einliefen, und wo wir vor Anker giengen, ist von der Ostküste Choiseuls einerseits und von mehreren vorliegenden Eilanden und Riffen anderseits gebildet. Das Vorgebirge unter dem Taura Peak bildet das westliche, das größere, etwa 200 m hohe Eiland Lina das östliche Kopfende der Bai. Die Einfahrt ist $2\frac{1}{2}$ Seemeilen breit; ein brandendes Korallenriff liegt in ihrer Mitte.

Von dem südlichen Ende der drei Meilen langen Bai gelangt man in einen von vorliegenden Eilanden und der Hauptinsel gebildeten Canal, der zu der südlichen Küste Choiseuls führt.

Recognoscierungen ergaben, dass die Gegend unbewohnt war; doch deuteten vielfach wahrgenommene Zeichen darauf hin, dass zeitweise Eingeborene auf Besuch kommen, wahrscheinlich zum Zwecke des Fischfanges und der Salzgewinnung.

Unser Aufenthalt in der Taura Bai währte bis zum 10. Juni, innerhalb welcher Zeit eine Inlandstour zum Taura Peak und die Aufnahme der Bucht durchgeführt wurden.

Wir beabsichtigten nunmehr noch die Ankerplätze von Lengo und Tetere auf Guadalcanar aufzunehmen und dann über Marau die Heimreise anzutreten;

doch mußten wir uns, wie schon erwähnt, vorerst einer Quarantaine in Gavotu auf Florida unterziehen.

Wir dampften deshalb dahin und ankerten dort am 13., nachdem die Nacht des 11. vor Anker bei Cap Labée und jene des 12. bei Savo verbracht worden waren. Die Quarantaine wurde von 21 auf 7 Tage herabgesetzt, da der Umstand geltend gemacht und anerkannt wurde, dass wir seit 14 Tagen mit keinem Eingeborenen des contumacierten Gebietes in Verkehr getreten waren.

Nichtsdestoweniger kam uns diese gezwungenermaßen müßig zugebrachte Zwischenzeit sehr lang vor, und es wirkte wie eine Erlösung aus der Gefangenschaft, als wir am 22. auslaufen konnten.

Wir traversierten an demselben Tage nach Guadalcanar hinüber und führten die Auslothung sowie eine skizzenmäßige Aufnahme der Ankerplätze von Lengo und Tetera (Gora) durch. Unsere Bekannten von Tetera und Gora waren diesesmal mit ihrer Freundschaft sehr zurückhaltend; die meisten giengen durch, sogar Saki, der König. Dies wunderte uns übrigens gar nicht, da wir doch wussten, wie unberechenbar diese Wilden sind.

Der treue Jonni Paramatta kam jedoch sogar zweimal mit einigen seiner Boys an Bord, uns zu besuchen; das zweitemal brachte er ein halbwildes Schwein mit und bot es uns gegen eines unserer zahmen an. Ueber den Tausch war er sichtlich erfreut und meinte, die Sydney-Schweine seien für die Zucht besser; doch die Freude rührte hauptsächlich von dem Umstande her, dass unser Schwein bedeutend schwerer war, als seines.

Ueber das sonderbare Verhalten der Leute am Lande aber gab er uns keine andere Antwort als ein diplomatisches «Yes»; das bedeutet beim Wilden, dass er die Frage nicht verstehe. Doch gleichsam um uns über seine eigene Gesinnungstreue ein beruhigendes Zeugnis zu geben, nahmen er und seine Jungen bei uns ein erstaunlich reichliches Abschieds-*kai-kai* ein.

Am 25. liefen wir neuerdings und zum letztenmale Marau Sound an, einerseits um unseren Kohlenvorrath zu ergänzen, anderseits um dort die Erdschwere-Beobachtungen zu wiederholen, sowie eine Chronometer-Controle vorzunehmen.

Am 3. Juli sagten wir unseren biedereren norwegischen Freunden Lebewohl und setzten unter Segel zur Heimreise.

Die Heimreise hatte durch den Suezcanal zu erfolgen, und zwar war uns die Route durch die Torres-Straße in die Sundasee, und von dieser durch die Rhio- und die Malacca-Straße in den nördlichen Indischen Ocean vorgeschrieben. Der Südost-Monsun hatte uns über Makassar nach Batavia zu bringen, während für die Fahrt von Penang über Colombo und Aden zum Rothen Meere der NO-Monsun in Betracht kam. Dessen Eintritt hatte in Penang abgewartet zu werden. Die Ankunft in Pola sollte im März 1898 stattfinden.

Die Fahrt durch die Korallensee nach Thursday Island und durch die Sundasee gieng flott vor sich. Im ersten Theile dieser Fahrt war das Wetter sehr böig, ja mitunter stürmisch, wie es der zur größten Stärke entwickelte Monsun mit sich bringt. Die Küste Neuguineas, der wir gute fünf Tage entlang segelten, sichteten wir nur einen Augenblick beim Einlaufen in die Torres-Straße; dichter Regen verhüllte die übrige Zeit jede Aussicht. Doch reichliche Entschädigung für diese Miss-

gunst bot die herrliche Fahrt durch die sonnige Inselwelt der Flores- und Javasee. So blieb es, bis wir in der Rhoistraße das Gebiet der Calmen erreichten.

In Singapore und dann in Penang mußten wir unseren Aufenthalt bis zum Eintritte des Wintermonsuns ausdehnen. Sehr spät, nemlich erst mit Ende November griff dieser auch im Süden des Bengalischen Golfes durch. Von hier an jedoch wurde unsere Heimfahrt bis zum Schlusse von Wind und Wetter sehr begünstigt; ja selbst in dem zur Winterszeit gewöhnlich stürmischen Mittelmeere trafen wir friedliche, sanfte Südwinde an.

Am 7. März 1898 warf der «Albatros» im Hafen von Pola Anker.

Das freudige Gefühl begeisterter Vaterlandssöhne zog beim Wiederbetreten der geliebten Heimat in unsere Herzen ein. Doch ein Wehmuthsgefühl durchzog, wie leider immer im Leben, so auch hier leise unsere Seele. Es war die Trauer um die verlorenen Schiffsgefährten — das Gedenken der an ferner, düsterer Stätte dem Berufe zum Opfer gefallenen Genossen.

Möge Deiner, Heinrich von Foullon, Du heldenmüthiger, selbstloser Mann der Wissenschaft, möge Euer, ihr jungen Seeleute, die ihr mit ihm gestanden und gefallen seid, das Vaterland stets dankbar gedenken.

ANHANG

RESULTATE AUS DEN METEOROLOGISCHEN AUFZEICHNUNGEN

Resultate der meteorologischen Beobachtungen auf den Salomons-Inseln, ausgeführt vom Stabe S. M. Schiffes «Albatros» in den Jahren 1896 und 1897

Von K. u. K. Linienschiffs-Lieutenant Wilhelm Kesslitz

I. ALLGEMEINES

Die längere Stationierung von S. M. Schiff «Albatros» in den Gewässern der Salomons-Inseln in den Jahren 1896 und 1897 bot eine willkommene Gelegenheit, nebst anderen geophysikalischen Beobachtungen auch einen kleinen Beitrag zu den noch sehr spärlichen Daten über die klimatischen Verhältnisse dieser Inseln zu liefern.

Das bisher veröffentlichte meteorologische Beobachtungsmaterial ist auf die Aufzeichnungen beschränkt, die Schiffslieutenant Alexander Leeper gelegentlich der Vermessung dieses Archipels durch das englische Aufnahmsschiff «Lark» in den Jahren 1882—1884 angestellt und im *Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society* Vol. XI 1885 veröffentlicht hat.

Da die meteorologischen Beobachtungen während der Mission des «Albatros» an Bord des Schiffes ausgeführt wurden, können die einzelnen Daten, vor allem die über Lufttemperatur und Feuchtigkeit, nicht jenen Anspruch auf Verlässlichkeit erheben, wie ein solcher exacten Beobachtungen am Lande unter günstigen Aufstellungsverhältnissen der Instrumente zukommen würde; ferner ist zu berücksichtigen, dass der häufige Wechsel der Ankerplätze die Homogenität der Aufzeichnungen unzweifelhaft getrübt hat, und dass daher in den meteorologischen Tabellen, die nach ganzen Monaten zusammengestellt wurden, die klimatischen Eigenthümlichkeiten der Luv- und Leeküsten nicht zum Ausdrucke gelangen können. Endlich muß darauf hingewiesen werden, dass die ganze Stationierung des «Albatros» in die Zeit des SO-Passates fällt, daher diese Beobachtungen kein erschöpfendes Bild über die klimatischen Verhältnisse der Salomons-Inseln abgeben, sondern nur einen Beitrag zur Vervollständigung der bisher erhobenen Daten liefern sollen.

Der «Albatros» hatte während seines fünfmonatigen Aufenthaltes in den Gewässern der Salomons-Inseln folgende Ankerplätze besucht:

Vulavu-Ankerplatz, Südspitze von Isabel, 1. Juni 1896

Albatros-Bai, Westküste der Thousand Ship Bay, Südende von Isabel, 2. bis 23. Juni 1896

Ortega-Canal, zwischen der Insel Isabel und Insel St. George, 24. Juni bis 11. Juli 1896

Cockatoo-Ankerplatz, Südspitze von Isabel, 17. bis 20. Mai 1897

Michieli-Hafen, Südwestküste von Isabel, 12. bis 21. Juli 1896

Austria-Sund, Südwestküste von Isabel, 24. bis 31. Mai 1897

Marau-Sund, Ostende von Guadalcanar, 26. Juli bis 2. August 1896, 17. bis 31. August 1896, 6. bis 15. Mai 1897, 25. bis 30. Juni 1897

Tetere bei Gora, Nordküste von Guadalcanar, 5. bis 15. August 1896

Gera, Nordostküste von Guadalcanar, 24. Juli, 3., 4. und 16. August 1896, 24. Juni 1897

Tasimboko, Nordostküste von Guadalcanar, 23. Juli 1896

Lengo, Nordostküste von Guadalcanar, 22. und 23. Juni 1897

Savo-Insel, 22. Juli 1896, 12. Juni 1897

Gavutu, Südwestküste von Florida, 13. bis 21. Juni 1897

Taura-Bai und Manning-Straße, Südostspitze von Choiseul, 1. bis 10. Juni 1897

Die geographische Position variierte während der Stationierung in der Breite zwischen $7^{\circ}3'$ und $9^{\circ}8'$ S und in der Länge zwischen $157^{\circ}6'$ und $160^{\circ}8'$ O von Greenwich.

Die Luftdruckaufzeichnungen geschahen mittelst eines Richard'schen Barographen, der durch absolute Beobachtungen am Marine Barometer Adie Nr. 12 controliert wurde. Die Höhe dieses Barometers über der Wasseroberfläche war $3^{\circ}0$ m. Die directen Ablesungen fanden täglich zwei- bis viermal, in der Regel zur Zeit des Wachwechsels statt. Bei der Auswerthung der Barogramme zeigte es sich, dass zur Reduction der Stundenordinaten die Anfangs- und die Endablesung, d. h. die Beobachtungen am Quecksilber-Barometer beim Wechsel der Registrier-Blankette völlig hinreichten, da während der Zeit, innerhalb deren ein Registrier-Blankett in Verwendung stand, keine erheblichen Standänderungen des Barographen vorgekommen waren.

Die Barometerablesungen wurden auf 0° C und auf die Normalschwere reducirt, dagegen sind die Correctur gegen das Wiener Normal-Barometer Kappeller Nr. 1403, die auf $-0^{\circ}06$ mm veranschlagt wird, und die Reduction auf das Meeresniveau nicht angebracht worden.

Da sich sämtliche Beobachtungen auf Schiffszeit, d. i. wahre Ortszeit beziehen, wären an den Zeitangaben noch folgende Correctionen anzubringen, um mittlere Ortszeit zu erhalten:

Mai	— 3'6	Minuten
Juni	+ 0'2	»
Juli	+ 5'8	»
August	+ 3'7	»

Zur Messung der Lufttemperatur und der Feuchtigkeit diente ein gewöhnliches Psychrometer, das in einem hölzernen Jalousiegehäuse auf der Commandobrücke, und zwar im Schatten des sogenannten Kartenhauses, aufgehängt war. Die Besonnung des Psychrometers wurde dadurch vermieden, dass das Gehäuse je nach dem Sonnenstande oder der Schwaivung des Schiffes seinen Platz an den verschiedenen Wänden des Kartenhauses wechselte. Es wurden ferner mit einem Assmann'schen Aspirations-Psychrometer (kleines Modell) Parallelbeob-

achtungen ausgeführt. Da jedoch dieses subtile Instrument schon bei Beginn der Reise eine Havarie am Federhause erlitten hatte, die nur nothdürftig behoben werden konnte, benützte man diese Ablesungen nur dann, wenn das gewöhnliche Psychrometer durch zufällige Bestrahlung unzweifelhaft unrichtige Angaben lieferte.

Die Thermometer beider Psychrometer, sind vor Antritt und am Ende der Reise mit dem Normal-Thermometer des Hydrographischen Amtes verglichen worden. Die Differenzen sind in Rechnung gezogen.

Die Höhe des Psychrometers über dem Meeresniveau war 3'0 m.

Maximum- und Minimum-Thermometer wurden wegen der Schwierigkeit ihrer Aufstellung nicht angewendet.

Die Ablesungen geschahen sechsmal des Tages, nemlich um 4^h, 8^h, a. m., Mittag, 4^h, 8^h und 12^h p. m.

Die Niederschlagsmenge wurde mittelst eines gewöhnlichen Regenmessers mit $\frac{1}{20}$ m² Auffangfläche in 5'5 m Höhe über dem Meeresniveau gemessen. Die Ablesungen fanden täglich um 8^h a. m. Schiffszeit statt; die gemessene Regenmenge wurde in die Rubrik des Vortages eingetragen.

Die Regendauer ist den Eintragungen des Deck-Logbuches entnommen.

Die Wind- und Wolkenvermerke sowie die Aufzeichnung sonstiger meteorologischer Phänomene beruhen auf directen Augbeobachtungen des Wachofficiers.

An den meteorologischen Beobachtungen haben sich unter Leitung des Schiffs-Commandanten sämtliche Officiere und Secadetten betheiligt.

II. BEOBACHTUNGSERGEBNISSE

Luftdruck. Aus den Aufzeichnungen des Barographen Richard ergeben sich für die Monate Juni, Juli, August 1896 und Mai, Juni 1897 folgende Mittelwerthe:

M o n a t	Mittlere Breite	Monatsmittel	Mittleres		Periodische Tageschwankung	Absolutes		Unperiodische Monatschwankung
			Maximum	Minimum		Maximum	Minimum	
Juni 1896	8'5° Süd	57'17	58'29	55'93	2'35	60'0	54'3	5'7
Juli "	8'7 "	57'71	58'86	56'53	2'33	59'5	54'9	4'6
August "	9'6 "	58'08	59'32	56'63	2'69	61'3	54'2	7'1
(6. bis 31.)								
Mai 1897	8'7 "	57'43	58'49	56'26	2'23	60'2	54'1	6'1
(1. bis 27.)								
Juni 1887	8'6 "	57'62	58'74	56'58	2'16	60'5	55'0	5'5

Die relativ niederen Monatsmittel, an denen noch die Barometer-Correctur von $-0'06$ mm und die Reduction auf das Meeresniveau von $+0'27$ mm anzu- bringen sind, zeigen eine befriedigende Uebereinstimmung mit den Luftdruckwerthen, wie sie auf anderen Inseln des westlichen Pacificischen Oceans¹⁾ zur gleichen Jahreszeit beobachtet werden.

¹⁾ J. H a n n, Klimatologie, Seite 264.

Charakteristisch sind die minimalen Luftdruckschwankungen von Tag zu Tag; in den fortlaufenden Barometercurven sind nur die in den niederen Breiten so regelmäßig verlaufenden Wellenzüge der doppelten täglichen Schwankung ausgeprägt.

In Abweichungen vom Monatsmittel stellt sich der tägliche Gang für die einzelnen Monate in seiner Gesamtheit folgendermaßen dar:

Stunde	Mai 1897	Juni 1896/97	Juli 1896	August 1896	Mittel
1 a. m.	+ 0'14	— 0'01	— 0'07	+ 0'03	+ 0'02
2 »	— 0'18	— 0'26	— 0'35	— 0'28	— 0'27
3 »	— 0'47	— 0'47	— 0'50	— 0'49	— 0'48
4 »	— 0'55	— 0'45	— 0'39	— 0'49	— 0'47
5 »	— 0'47	— 0'20	— 0'17	— 0'25	— 0'27
6 »	— 0'17	+ 0'06	+ 0'16	+ 0'09	+ 0'04
7 »	+ 0'22	+ 0'45	+ 0'62	+ 0'51	+ 0'45
8 »	+ 0'62	+ 0'87	+ 0'93	+ 0'97	+ 0'85
9 »	+ 0'83	+ 0'93	+ 0'92	+ 1'07	+ 0'94
10 »	+ 0'82	+ 0'78	+ 0'68	+ 0'88	+ 0'79
11 »	+ 0'54	+ 0'41	+ 0'29	+ 0'42	+ 0'41
Mittag	+ 0'13	+ 0'01	— 0'18	— 0'09	— 0'03
1 p. m.	— 0'34	— 0'54	— 0'73	— 0'62	— 0'56
2 »	— 0'71	— 0'84	— 1'10	— 1'10	— 0'94
3 »	— 0'99	— 0'98	— 1'11	— 1'30	— 1'09
4 »	— 1'02	— 0'93	— 0'92	— 1'25	— 1'03
5 »	— 0'76	— 0'71	— 0'62	— 0'90	— 0'75
6 »	— 0'47	— 0'41	— 0'27	— 0'41	— 0'39
7 »	— 0'11	— 0'03	+ 0'13	+ 0'08	+ 0'02
8 »	+ 0'24	+ 0'33	+ 0'49	+ 0'49	+ 0'39
9 »	+ 0'63	+ 0'56	+ 0'68	+ 0'74	+ 0'65
10 »	+ 0'76	+ 0'62	+ 0'63	+ 0'81	+ 0'70
11 »	+ 0'72	+ 0'48	+ 0'56	+ 0'70	+ 0'61
12 »	+ 0'59	+ 0'33	+ 0'32	+ 0'39	+ 0'41

Wir wollen nun den täglichen Gang des Luftdruckes einer näheren Discussion unterziehen.

Wie bekannt, lässt sich die tägliche Barometerschwankung durch die harmonische Reihe

$$y = a_1 \sin(A_1 + x) + a_2 \sin(A_2 + 2x) + a_3 \sin(A_3 + 3x) \dots 1)$$

darstellen, worin y die Differenz der Stunden gegen das Monatsmittel, a_1 , a_2 und a_3 die Amplituden der täglichen, halbtägigen und dritteltägigen Schwankung, A_1 , A_2 und A_3 die Repräsentanten der Phasenzeiten und x den dem betreffenden y zu-

1) J. Hann. Weitere Beiträge zu den Grundlagen für eine Theorie der täglichen Oscillation des Barometers, Seite 3.

kommenden Zeitwerth, für Mitternacht $x = 0$, bedeuten. Setzt man in obiger Reihe $p_1 = a_1 \sin A_1$, $p_2 = a_2 \sin A_2$ und $p_3 = a_3 \sin A_3$, so nimmt 1) die einfachere Form an:

$$y = p_1 \cos x + q_1 \sin x + p_2 \sin 2x + q_2 \cos 2x + p_3 \sin 3x + q_3 \cos 3x \dots 2)$$

Die Coëfficienten p_1 p_2 p_3 q_1 q_2 und q_3 erhält man durch die Formeln:

$$p_1 = \frac{2}{n} (\alpha_0 + \alpha_1 \cos z + \alpha_2 \cos 2z \dots + \alpha_{n-1} \cos [n-1] z)$$

$$q_1 = \frac{2}{n} (\alpha_1 \sin z + \alpha_2 \sin 2z \dots + \alpha_{n-1} \sin [n-1] z)$$

$$p_2 = \frac{2}{n} (\alpha_0 + \alpha_1 \cos 2z + \alpha_2 \cos 4z \dots + \alpha_{n-1} \cos [n-1] 2z)$$

$$q_2 = \frac{2}{n} (\alpha_0 \sin 2z + \alpha_1 \sin 4z \dots + \alpha_{n-1} \sin [n-1] 2z)$$

$$p_3 = \frac{2}{n} (\alpha_0 + \alpha_1 \cos 3z + \alpha_2 \cos 6z \dots + \alpha_{n-1} \cos [n-1] 3z)$$

$$q_3 = \frac{2}{n} (\alpha_1 \sin 3z + \alpha_2 \sin 6z \dots + \alpha_{n-1} \sin [n-1] 3z)$$

α_0 α_1 . . . sind hier die einzelnen Werthe von y , d. h. die Differenzen der Stunden — gegen das Monatsmittel für die Zeiten Mitternacht, 1^h , 2^h , . . . und $z = 15^\circ$, d. i. eine Stunde.

Mit Benützung des Rechenschemas von Lagrange-Bessel²⁾ erhält man für jeden einzelnen Monat folgenden Coëfficienten:

		p_1	q_1	p_2	q_2	p_3	q_3
Mai	1897	+ 0'147	+ 0'210	+ 0'329	- 0'713	+ 0'044	+ 0'045
Juni	1896/97	+ 0'112	+ 0'285	+ 0'137	- 0'727	+ 0'057	+ 0'013
Juli	1896	+ 0'192	+ 0'273	+ 0'097	- 0'797	+ 0'070	+ 0'049
August	1886	+ 0'214	+ 0'330	+ 0'155	- 0'896	+ 0'030	+ 0'058

und durch Uebergang auf Gleichung 1)

		a_1	a_2	a_3	A_1	A_2	A_3
Mai	1897	0'256	0'785	0'065	$35^\circ 0'$	$155^\circ 2'$	$42^\circ 5'$
Juni	1896/97	0'306	0'739	0'071	$21^\circ 5'$	$169^\circ 3'$	$53^\circ 0'$
Juli	1896	0'333	0'802	0'085	$35^\circ 1'$	$173^\circ 1'$	$54^\circ 0'$
August	1896	0'393	0'909	0'065	$33^\circ 0'$	$170^\circ 2'$	$27^\circ 3'$
Mittel		0'322	0'809	0'071	$31^\circ 1'$	$167^\circ 0'$	$44^\circ 2'$

Aus der Vergleichung der vorliegenden Resultate mit den Ergebnissen der Luftdruckbeobachtungen auf anderen Tropenstationen¹⁾ ergibt sich folgendes:

Die ganztägige Barometerschwankung — der unregelmäßige Theil der Gesamt-Oscillation — weicht von der normalen, die unter dem Aequator die Form

$$0.3 \sin (5^\circ + x)$$

besitzt, um den großen Werth von $A_1 = 31^\circ 1'$ ab. A_1 liegt in allen Monaten im ersten Quadranten, und zwar innerhalb der Grenzen 22.5 und 35.1° . Der Scheitelpunkt der ganztägigen Welle tritt daher ziemlich früh, zwischen $3^h 36^m$ a. m. und $4^h 30^m$ a. m. ein, und die Fluthzeit fällt im Mittel auf $3^h 53^m$ a. m. m. O. Z.

¹⁾ Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte, XVII. Jahrgang. Ueber die Anwendung der Bessel'schen Formel in der Meteorologie etc. von L. Grossmann.

Die halbtägige Barometerschwankung, die den Luftdruckcurven das Gepräge regelmäßiger Wellenzüge gibt, zeigt bezüglich der Phasenzeiten A_3 keine erheblichen Abweichungen. Die Amplitude a_3 ist dagegen zu klein; auch kommt der normale jährliche Gang dieser Constituenten nicht zur Geltung.

Bringt man an den Amplituden vom Mai, Juni, Juli und August die für diese Monate von Hann ermittelten Correctionen gegen das Jahresmittel¹⁾, nemlich $+ 0.035$, $+ 0.113$, $+ 0.125$ und 0.063 an, so ergibt sich als mittlere Amplitude $a_3 = 0.893$, während nach der Formel von A. Schmidt (Gotha)

$$a_3 = (0.988 - 0.573 \sin^2 x) \cos^2 x^2)$$

für die mittlere Breite der Beobachtungsregion eine Amplitude von 0.975 resultieren würde.

Die erste Fluth (Morgen-Maximum) tritt zwischen $9^h 20^m$ und $10^h 2^m$ a. m., im Mittel um $9^h 38^m$ a. m. m. O. Z. ein.

In der täglich dreimal stattfindenden Oscillation des Barometers sind die Werthe von A_3 auffällig.

Nach den Untersuchungen von Hann hat A_3 in allen Breiten nahezu den gleichen Werth und liegt nahe an 360^0 , während A_3 hier im Mittel 44.2^0 ausmacht. Auch die Amplitude dieser Welle überragt mit 0.07 mm den Normalwerth nicht unbeträchtlich. Fasst man nun die durch Uebereinanderlagerung der Einzelwellen entstehende Barometerschwankung in ihrer Gesamtheit in's Auge, so ergeben sich folgende Eintrittszeiten der Extreme und Amplituden²⁾:

		Mittlere Ortszeit				Amplituden
		Morgen-Minimum	Morgen-Maximum	Nachmittags-Minimum	Nachmittags-Maximum	
Mai	1897	$3^h 56^m$	$9^h 23^m$	$3^h 32^m$	$10^h 12^m$	1.85 mm
Juni	1896/97	3 25	8 47	3 14	9 48	1.92
Juli	1896	3 11	8 34	2 39	9 23	2.01
August	1896	3 34	8 54	3 22	9 57	2.33

Es verfrühen sich somit die Eintrittszeiten sämmtlicher Extreme vom Mai gegen den Juli, treten in diesem Monate am frühesten ein und verspäten sich wieder vom August an. Die Amplitude hat in der vorliegenden Reihe ihren größten Werth im August und ihr Minimum im Mai.

Lufttemperatur. Aus den Einzelablesungen resultieren die nachstehenden Mittelwerthe:

¹⁾ Batavia, Trevandrum und Jaluit. Untersuchungen über die tägliche Oscillation des Barometers von J. Hann, Seite 7, und Weitere Beiträge zu den Grundlagen für eine Theorie der täglichen Oscillation des Barometers von J. Hann, Seite 51.

²⁾ Weitere Beiträge zu den Grundlagen für eine Theorie der täglichen Oscillation des Barometers von J. Hann, Seite 5 beziehungsweise 3.

³⁾ Die Eintrittszeiten der Extreme wurden nach der Formel von Jelinek

$$t = \frac{1}{2} - \frac{\Delta_1}{\Delta_2}$$

berechnet, worin t die gesuchte Zeit des Maximums oder Minimums, Δ_1 und Δ_2 die ersten, beziehungsweise zweiten Differenzen der Abweichungen vom Monatsmittel in der Nähe der Wendepunkte bedeuten. Diese Zeitwerthe in die Gleichung 1) eingesetzt, erhält man bei Benützung der Constanten a_1 a_2 a_3 und A_1 A_2 A_3 die gesuchten Extremwerthe von y und daraus die Amplitude

		4 ^h a. m.	8 ^h a. m.	Mittag	4 ^h p. m.	8 ^h p. m.	12 ^h p. m.	Tages- mittel
Juni	1896	25'2 ⁰	26'5 ⁰	28'5 ⁰	27'6 ⁰	26'3 ⁰	25'5 ⁰	26'6 ⁰
Juli	1896	24'6	25'9	28'3	27'5	25'6	25'2	26'2
August	1896	25'1	26'2	27'9	27'4	25'9	25'6	26'3
(6. bis 31)								
Mai	1897	25'7	26'9	27'9	27'6	26'4	25'9	26'7
Juni	1897	25'5	26'6	27'6	26'9	26'2	25'9	26'4

Aus diesen Stundenmitteln resultieren folgende periodischen Tagesschwankungen:

Juni 1896	Juli 1896	August 1896	Mai 1897	Juni 1897
3'3 ⁰	3'7 ⁰	2'8 ⁰	2'2 ⁰	2'1 ⁰

also im Mittel für die Zeit vom Mai bis August 2'7⁰.

Die Temperatur-Extreme, gleichfalls den Terminbeobachtungen entnommen, betragen:

	Maxima	Minima
Juni 1896	30'8 ⁰ am 6. um 0 ^h	23'4 ⁰ am 21. um 4 ^h a. m., am 23. um 12 ^h p. m. und 24. um 4 ^h p. m.
Juli 1896	31'0 » 13. » 0 ^h	22'8 ⁰ am 14. und 17. um 4 ^h a. m.
August 1896	31'2 » 27. » 0 ^h	23'0 am 19. um 8 ^h a. m.
Mai 1897 (6. bis 31.)	30'2 » 8. » 4 ^h p. m.	23'4 » 26. » 12 ^h p. m.
Juni 1897	30'6 » 2. » 8 ^h a. m.	22'4 » 24. » 4 ^h a. m.

Die unperiodische Monatsschwankung, d. i. die Differenz zwischen der höchsten und tiefsten Temperatur eines Monats, war somit:

Juni 1896	Juli 1896	August 1896	Mai 1897	Juni 1897
7'4 ⁰	8'2 ⁰	8'2 ⁰	6'8 ⁰	8'2 ⁰

und die absolute Wärmeschwankung während des ganzen Aufenthaltes 8'8⁰.

Temperaturen über 30⁰ wurden an 21 Tagen, hievon neunmal im Juni 1896 beobachtet.

Die Veränderlichkeit der Temperatur von Tag zu Tag war sehr gering; Schwankungen von 2'0⁰ und darüber kamen nur sechsmal vor. Der Maximalbetrag von 2'4⁰ wurde vom 18. auf den 19. Juni und vom 8. auf den 9. August 1896 beobachtet.

Als mittlere Veränderlichkeit ergab sich:

Juni 1896	Juli 1896	August 1896	Mai 1897	Juni 1897
0'77 ⁰	0'83 ⁰	0'91 ⁰	0'72 ⁰	0'85 ⁰

Relative Feuchtigkeit und Dunstdruck. Aus den vierstündigen Ablesungen des Psychrometers wurden die relative Feuchtigkeit in Procenten und der Dunstdruck in Millimetern mittelst der großen Jelinek'schen Psychrometer-Tafeln berechnet.

Die Mittelwerthe sind:

Monat	Relative Feuchtigkeit in %							Mittel	Min.
	4 ^h a. m.	8 ^h a. m.	Mittag	4 ^h p. m.	8 ^h p. m.	12 ^h p. m.	Mittel		
Juni 1896	92'5	90'7	80'3	87'9	91'2	93'1	89'3	52	
Juli 1896	91'2	87'7	76'9	79'7	87'6	91'0	85'7	57	
August 1896	89'5	85'5	75'2	82'2	85'6	86'4	84'1	66	
(1. bis 16.)									
Mai 1897	90'3	88'1	84'6	83'1	89'7	90'5	87'7	64	
(6. bis 31.)									
Juni 1897	88'9	85'8	81'7	86'5	87'9	87'6	86'4	66	
							Mittel . . .	86'6	

Monat		Dunstdruck in <i>mm</i>						Mittel	Max.	Min.
		4 ^h a. m.	8 ^h a. m.	Mittag	4 ^h p. m.	8 ^h p. m.	12 ^h p. m.			
Juni	1896	22·2	23·2	23·1	24·0	23·3	22·2	23·1	28·6	15·6
Juli	1896	20·9	21·8	21·8	21·7	21·3	21·6	21·5	26·8	16·7
August	1896	20·5	21·4	22·2	22·9	21·4	20·9	21·6	24·6	18·4
	(1 bis 16)									
Mai	1897	22·2	23·0	23·5	22·9	22·9	22·4	22·8	28·0	19·3
	(6. bis 31.)									
Juni	1897	21·6	22·2	22·3	22·7	22·3	21·9	22·2	27·6	16·9
							Mittel . . .	22·2		

Im Mai und Juni, in welchen Monaten der SO-Passat mit geringer Kraft wehte, war die Feuchtigkeit größer als im Juli und August. Das Maximum des Dunstdruckes fiel auf den 25. Juni. Das Minimum der relativen Feuchtigkeit und jenes des Dunstdruckes wurden zwar auch im Juni beobachtet, doch glaube ich die Verlässlichkeit der Beobachtung vom 8. Juni 1896 in Zweifel ziehen zu sollen.

Die Tagesschwankung der Feuchtigkeit war sehr gering; sie betrug im Mittel aus der ganzen Beobachtungsreihe bei der relativen Feuchtigkeit $6\frac{2}{10}$, und beim Dunstdrucke 1·1 *mm*.

Mit dem sehr hohen Durchschnittswerthe von $86\frac{6}{10}$, beziehungsweise 22·2 *mm* im Dunstdrucke kann der Feuchtigkeitsgehalt der Luft als sehr groß bezeichnet werden; er wirkt sehr nachtheilig auf den menschlichen Organismus. Die große Feuchtigkeit verbunden mit der hohen Temperatur äußert ihre abspannende Wirkung besonders bei Märschen in den dichten Tropenwäldern, die fast gar keine Luftcirculation besitzen, und wo die dichte Vegetation die Verdunstung zurückhält. Die besonders in den Morgenstunden drückend schwüle Luft ist hier beständig mit Dampf gesättigt und alles ist tropfnass — man hat die Empfindung, in einem Treibhause zu wandeln.

Da die vorliegenden Beobachtungen an Bord ausgeführt wurden, wo es um die Luftcirculation besser bestellt ist als am Lande, dürften in den Waldungen noch höhere Feuchtigkeitsgrade herrschen, als es die vorstehenden Zahlen angeben. Aber auch an Bord machte sich der große Wassergehalt der Luft durch starkes Verrosten der blanken Eisengegenstände und durch rasches Verschimmeln des Leders bemerklich.

Niederschlag. Es wurden an Bord folgende Niederschlagsmengen gemessen:

Monat		Regenhöhe in <i>mm</i>	Anzahl der Regenstunden	Regentage
Juni	1896	340·4	69 ³ / ₄	25
Juli	1896	199·3	40 ¹ / ₄	19
August	1896	524·1	89 ³ / ₄	28
Mai	1897	515·4	85 ¹ / ₃	25
	(6. bis 31.)			
Juni	1897	511·8	95	23

Da die ganze Beobachtungsperiode in die Zeit des SO-Passates fällt, womit auf den süd-pazifischen Inseln die trockene Jahreszeit verbunden ist, lassen die gemessenen Regenmengen keinen Schluss auf die jährliche Niederschlagshöhe zu. Jedenfalls dürften zur Zeit des NW-Monsuns — dem südlichen Sommer — noch weitaus ergiebigere Niederschläge stattfinden als während der Herrschaft des

Passatwetters. Von einer eigentlichen Trockenzeit, wie sie anderen Inselgruppen des südlichen Pacificischen Oceans eigenthümlich ist, kann auf den Salomons-Inseln überhaupt nicht gesprochen werden, da wegen der Orientierung der Inseln mit der Längsaxe in der Richtung der vorherrschenden Winde — d. i. NW und SO — der Einfluss der Luv- und Leeküste nicht zur Geltung kommt, und daher zu allen Jahreszeiten reichliche Regenmengen fallen.

Während des fünfmonatigen Aufenthaltes wurden nur 28 regenlose Tage (gemessen von 8^h a. m. — 8^h a. m.) beobachtet. Die Regen waren zumeist kurz dauernd und hatten gewöhnlich den Charakter dichter Platzregen oder Wolkenbrüche. In der Regel wurde das Herannahen eines Regengusses durch schwere Cumulus-Nimbuswolken im I. oder II. Quadranten angezeigt. Die ergiebigsten Regen fielen im August 1896; so wurden am 19. August 98.6 mm und am 24. August 150.9 mm in 12¹/₂, beziehungsweise 15¹/₄ Stunden gemessen. In der Vertheilung des Regens auf die einzelnen Tagesstunden lässt sich keine deutliche Periode erkennen, da auf das Minimum um Mittag ein Maximum um 2^h p. m. folgt.

Gewittererscheinungen waren selten und beschränkten sich zumeist auf kurz andauerndes Wetterleuchten. Nach den Aufzeichnungen im meteorologischen Tagebuche wurden Gewittererscheinungen mit leichten elektrischen Entladungen fünfmal, und zwar im Mai und Juni 1897, beobachtet; ein einziges Mal schlug der Blitz — während einer heftigen Regenböe am Ankerplatz von Gavutu — in unmittelbarer Nähe des Schiffes ein.

Wind. Aus den directen Windbeobachtungen, die alle zwei Stunden angestellt wurden, ergaben sich folgende Resultate:

Anzahl der Beobachtungen nach den Windrichtungen

Monat	N	NNO	NO	ONO	O	OSO	SO	SSO	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	Calmen.
Juni 1896	6	—	4	2	57	19	21	—	4	1	2	—	1	—	—	—	243
Juli 1896	3	2	1	13	34	15	46	17	28	10	14	3	5	2	.	.	179
August 1897	—	5	29	12	4	46	94	12	9	3	8	3	1	—	.	2	104
Mai 1896 (6. bis 31.)	4	—	17	1	13	3	39	13	11	—	5	—	3	.	20	—	183
Juni 1897	3	2	11	2	42	44	167	6	6	1	—	—	—	—	20	—	76
Summe	16	9	62	30	190	127	367	48	58	15	29	6	10	2	20	2	785

Tägliche Periode der Windstärke (Scala 1 bis 12)

Monat	2 ^h a. m.	4 ^h a. m.	6 ^h a. m.	8 ^h a. m.	10 ^h a. m.	Mittag	2 ^h p. m.	4 ^h p. m.	6 ^h p. m.	8 ^h p. m.	10 ^h p. m.	12 ^h p. m.	Mittel
Juni 1896	0.3	0.3	0.2	0.3	0.8	1.0	0.8	0.9	0.3	0.2	0.2	0.3	0.5
Juli 1896	0.9	0.8	0.7	1.0	1.3	1.8	1.8	1.8	1.3	0.9	0.8	0.8	1.1
August 1896	1.4	1.3	1.2	1.2	1.5	1.8	1.8	1.8	1.5	1.5	1.2	0.8	1.4
Mai 1897 (6. bis 31.)	0.9	0.8	0.8	0.8	0.6	0.9	1.0	0.8	0.8	0.7	0.3	0.4	0.7
Juni 1897	1.7	1.5	1.9	1.7	2.3	2.5	2.7	2.3	2.0	1.7	1.9	1.6	2.0
Mittel	1.0	0.9	1.0	1.0	1.3	1.6	1.6	1.5	1.2	1.0	0.9	0.8	1.2

Die ganze Beobachtungsreihe fiel in die Zeit des SO-Passates, der jedoch auf dieser Inselgruppe nicht stetig weht, sondern sehr häufig durch Calmen, variable Winde, heftige Böen und starke Regen unterbrochen wird.¹⁾ So wurden bei 1776 Beobachtungen 785mal Calmen notiert. Den Hauptantheil hatten die Winde aus dem II. Quadranten, die zusammen 790 Beobachtungen ergaben; der Rest von 201 Beobachtungen fiel auf die anderen Windrichtungen.

Nach Procenten der Häufigkeit stellt sich die Windvertheilung folgendermaßen dar:

Calmen	44·2 %
I. Quadrant NNO—O	16·4 %
II. » OSO—S	33·8 %
III. » SSW—W	3·4 %
IV. » WSW—N	2·2 %

Die meisten Calmen fielen auf die Nachtzeit. Die Windstärke hatte das Maximum um 2^h p. m., das Minimum um Mitternacht; die mittlere Windstärke erreichte nur den Grad 1·2 der 12theiligen Scala. Da die Lage des jeweiligen Ankerplatzes auf die Richtung und Stärke des Windes von Einfluss war, ist es erforderlich, die Windverhältnisse getrennt nach Monaten zu besprechen.

Juni 1896. Albatros Bai und Ortega Canal auf der Südwestseite der Insel Isabel. Sehr viel Calmen, hauptsächlich des Nachts, tagsüber flau O-liche Brisen, die die Stärke 4 nur selten erreichten.

Juli 1896. Vom 1.—20. an der Westseite der Insel Isabel. Nachts fortwährend Windstille, tagsüber ziemlich stetige O- bis SSO-liche Brisen, Stärke 1—4.

Vom 20. bis 30. Juli Marau Sound, Ostende von Guadalcanar. Durchziehender Passat mit mehr südlicher Richtung und wechselnder Stärke, zeitweise Drehung des Windes nach SW. An fünf Tagen frischte der Wind bis zur Stärke 5 auf.

August 1896. Vom 1.—15. Nordostküste von Guadalcanar, 16.—31. Marau Sound. An erster Stelle standen SO-, dann OSO- und O-liche Brisen. An der Nordostküste wehte der Wind mehr gleichmäßig aus O-licher Richtung. Mit großer Regelmäßigkeit setzte die Brise zwischen 10^h a. m. und Mittag ein, frischte am Nachmittag bis zur Stärke 3—5 auf und flaute gegen Sonnenuntergang wieder ab. Im Marau Sound hatte der Wind eine mehr südliche Richtung mit theilweise böigem Charakter.

Mai 1897. Marau Sound, Cockatoo Anchorage (Südspitze von Isabel) und Austria Sund auf der Westküste von Isabel. Der Passat war noch nicht zur völligen Entwicklung gelangt, es herrschten Windstillen vor und wechselten NW-liche Luftströmungen mit SO-lichen Brisen bei sehr reichen Niederschlägen. Dieser Monat bildete das Uebergangsstadium zwischen dem NW-Monsun und SO-Passat. Die Windstärke 6 wurde nur einmal notiert.

Juni 1897. Auf verschiedenen Ankerplätzen des Archipels von Taura Bai (Choiseul) bis Marau Sound. Ziemlich kräftig entwickelter Passat mit vorwiegend SO-licher Richtung. Durchschnittliche Windstärke 2, an acht Tagen wurde die Stärke 5, am 24. und 29. die Maximalstärke 7 beobachtet.

¹⁾ J. Hann, Klimatologie, S. 279.

In den Canälen war der Wind ziemlich stetig, sowohl bezüglich der Richtung als auch der Stärke; gewöhnlich wehte OSO-Wind mit der Stärke 2—4.

Auf ganz geschützten Ankerplätzen, wie am Cockatoo-Ankerplatz (Insel Isabel) wird der Passat durch die vorgelagerten Höhenzüge insofern beeinflusst, als er kaum zur Entfaltung kommt, so dass fast immer Windstille herrscht. In diesem Hafen war die Wasseroberfläche öfters durch ganz leichte Brisen kaum gekräuselt, während in der anliegenden Thousand Ships Bai der Wind sich gut entwickeln konnte und regelmäßig am Morgen einsetzend bei Tag die Stärke 2—4 erreichte.

In den Gewässern der Salomons-Inseln ist die vom Wind erzeugte See ziemlich kurz und für den Bootsverkehr nur selten hinderlich. Eine stärkere Brandung wurde nur an einigen flachen Küstenstrecken beobachtet.

Bewölkung. Die Wolkenbeobachtungen erfolgten vierstündlich; die Wolkenarten wurden nach der internationalen Scala bezeichnet. Bezüglich des Grades der Bewölkung resultierten folgende Mittelwerthe:

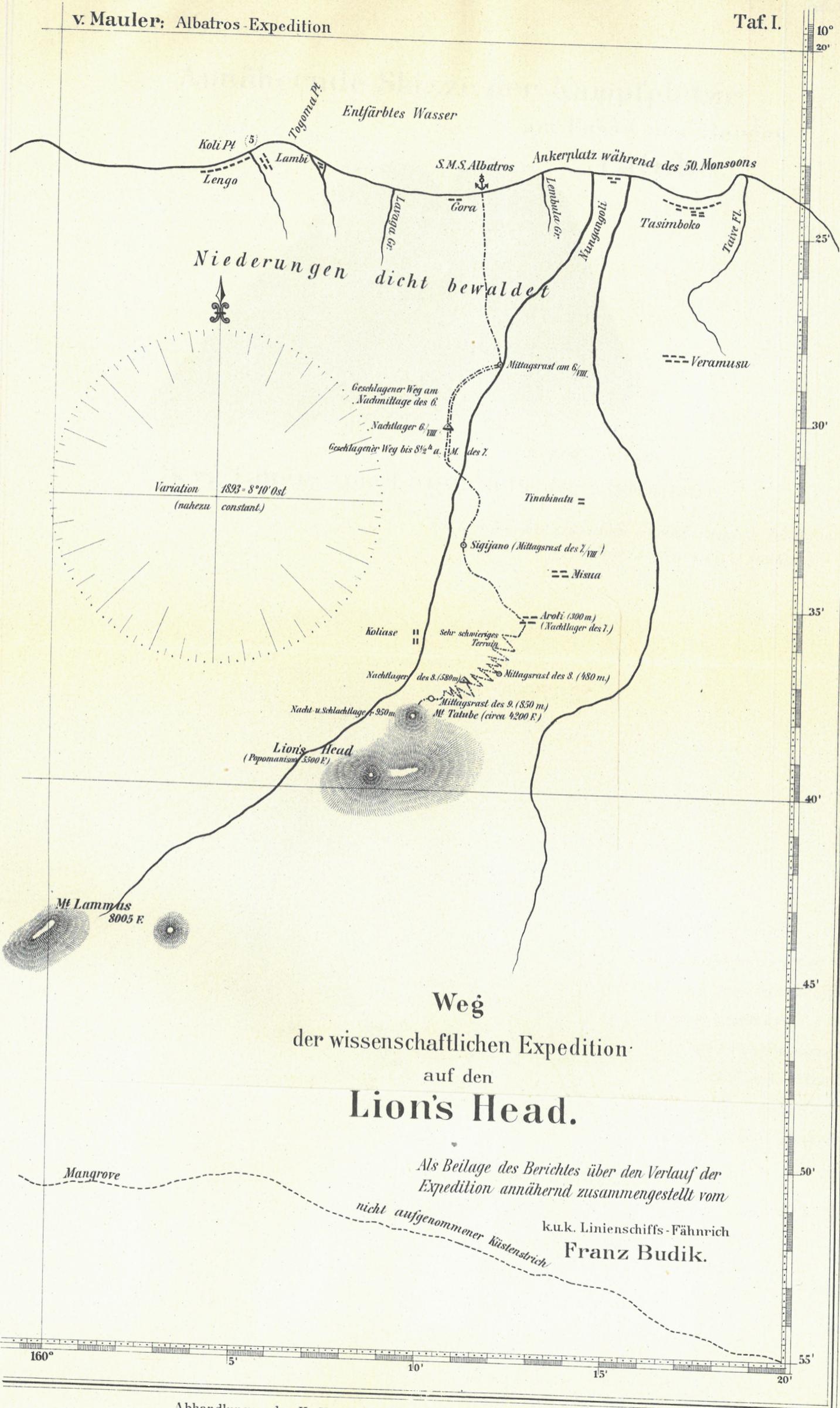
	4 ^h a. m.	8 ^h a. m.	Mittag	4 ^h p. m.	8 ^h p. m.	12 ^h p. m.	Mittel
Juni 1896	5·9	5·5	5·7	6·1	5·9	5·7	5·8
Juli 1896	6·4	7·0	6·9	7·3	6·0	4·9	6·4
August 1896	6·5	7·4	7·3	6·8	6·2	6·2	6·7
Mai 1897 (6.—31.)	6·4	6·1	7·0	7·7	7·7	6·6	6·9
Juni 1897	6·7	6·7	6·6	7·1	5·6	5·8	6·4
Mittel	6·4	6·5	6·7	7·0	6·3	5·8	6·4

Als mittlerer Bewölkungsgrad der ganzen Beobachtungsperiode ergibt sich 6·4; das Maximum fiel auf die ersten Nachmittagsstunden, das Minimum auf Mitternacht. Heiter, d. i. mit der mittleren Bewölkung 0—2, waren im Juni 1896 nur zwei Tage; trüb (Bewölkung 8—10) im Juni 1896 vier, im Juli 1896 sieben, im August 1896 neun, im Mai 1897 zehn und im Juni 1897 elf Tage.

Die vorwiegenden Wolkenformen waren Cumulus, Cumulus-Nimbus, Nimbus Strato-Cumulus mit Uebergängen zu Alto-Stratus; die Zugrichtung war vornehmlich aus den I. und II. Quadranten; von den Beobachtungen entfielen 36% auf die Richtungen NNO—O, 55% auf OSO—S und 9% auf die anderen Richtungen.

Charakteristisch ist der rasche Wechsel in der Bewölkung, da oft an einem Tage völlig heiterer Himmel mit dichter Nimbus-Decke drei- bis viermal wechselte.

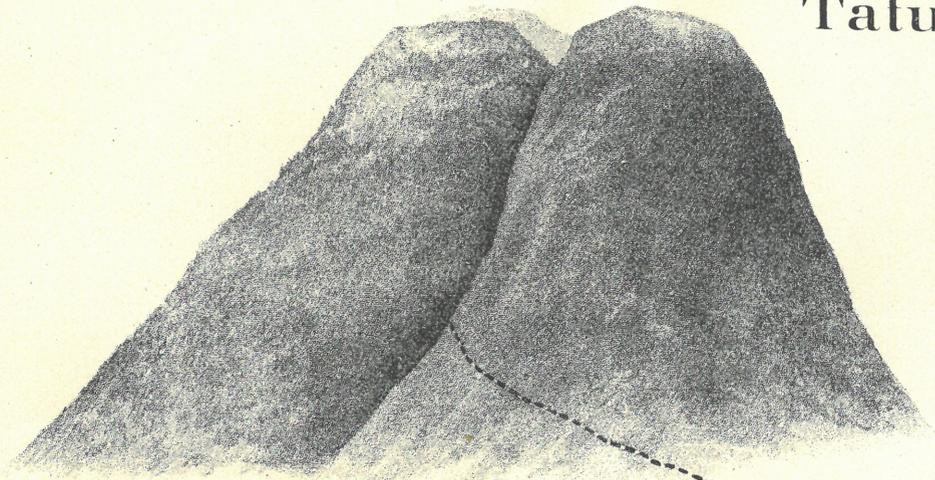




Weg
der wissenschaftlichen Expedition
auf den
Lion's Head.

Als Beilage des Berichtes über den Verlauf der
Expedition annähernd zusammengestellt vom
nicht aufgenommenen Küstenstrich
k.u.k. Linienschiffs-Fährnich
Franz Budik.

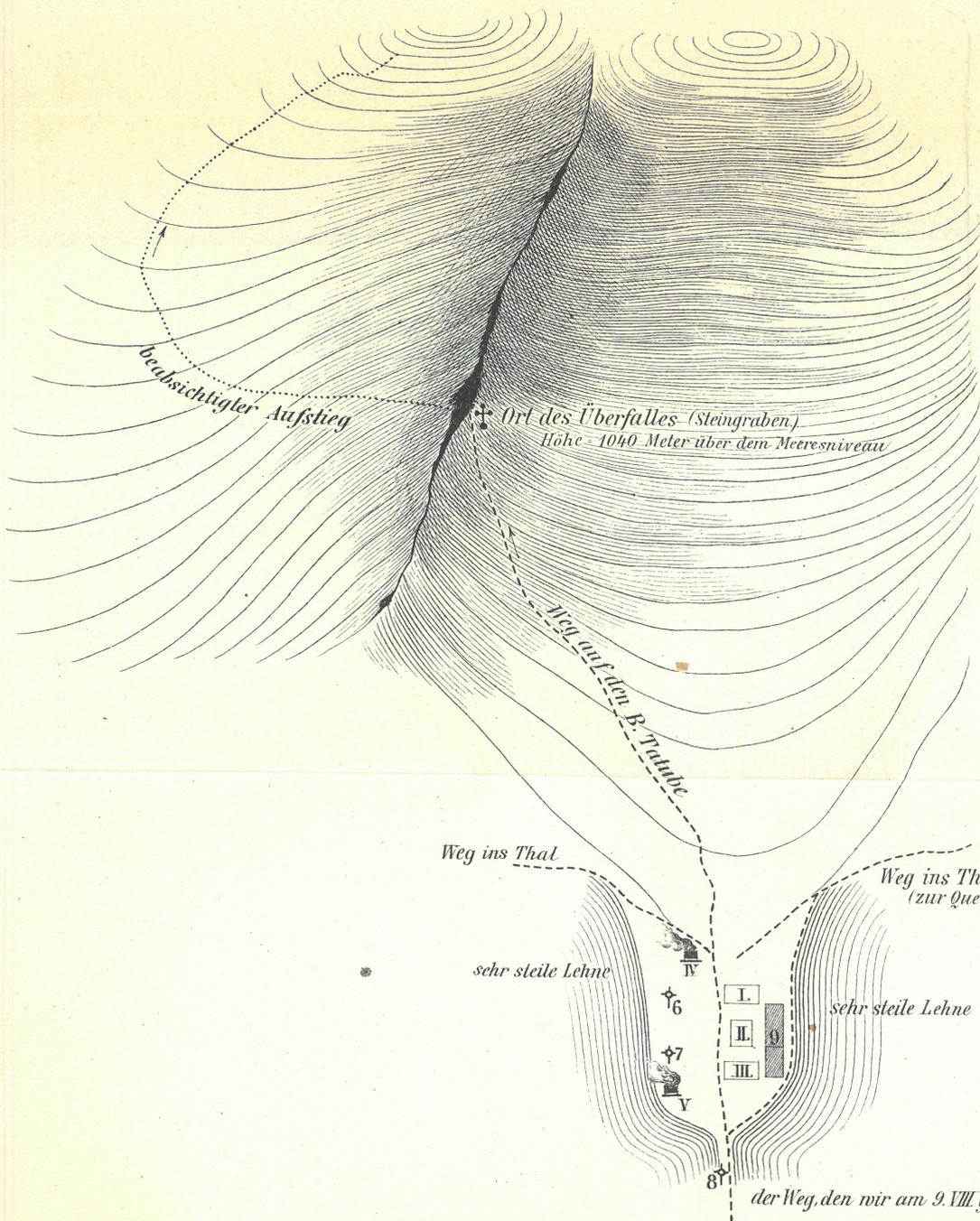
Annähernde Skizze der Kampfplätze am Fusse des Berges Tatube.



Weg auf den Topf.

Berg Tatube vom Lager aus (circa 1400 m. hoch.)

(Anmerkung: Der eigentliche (höchste) Topf des Tutube ist vom Lager aus nicht sichtbar.)



- I, II und III unsere Zelte
- IV und V die beiden Lagerfeuer
- 6, 7 und 8 Orte, an welchen die Gefallenen bei meinem Eintreffen lagen
- u. z. 6 † (Sanitätsmatrose Dokovic)
- 7 † (Matrose Chaloupka)
- 8 † (Seekadet A. de Beaufort)
- 9 Eine verlassene Hütte der Eingeborenen

Höhe des Lagers 950 m. u. d. M. N.