

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

873. Anon. 1906. "Beobachtungen über einen Taifun auf den Marianen." [Observations on a typhoon in the Marianas]. *Globus* 89, n° 1, p. 20.

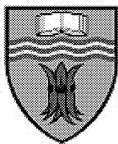
Brief item reprinting information on the typhoon of 27 August 1905 initially published by the *Deutsches Kolonialblatt*.

Source of Annotated Bibliography Entry:

Dirk H. R. Spennemann (2004) *An Annotated Bibliography of German Language Sources on the Mariana Islands*. Saipan, Commonwealth of the Northern Mariana Islands : Division of Historic Preservation. ISBN 1-878453-71-8.

The German Resources on the Mariana Islands Digital Library is a project jointly supported by:

CHARLES STURT
UNIVERSITY



The Johnstone Centre,
Charles Sturt University,
Albury, Australia



Northern Mariana Islands
Council for the Humanities,
Saipan, CNMI



Historic Preservation
Office,
Saipan, CNMI

man sieht, selbst, aber das ist eben doch mit Verlusten für uns verbunden. Bruel erzählt, daß die Eingeborenen die Raubzüge schon als etwas Unvermeidbares hinnehmen. Die Fulbeheere verlassen Kamerun im Februar und halten sich im April und Mai in ihren Raubgebieten auf. Es werden feste Lager errichtet, und von diesen aus unternehmen kleinere Trupps ihre Züge. Die Kinder und Weiber werden als Sklaven fortgeführt, die männlichen Gefangenen abgeschlachtet (also genau so wie zur Zeit Nachtigals). Händler aus den Haussastaaten und Bornu kaufen die erbeuteten Sklaven oft schon an Ort und Stelle. Die Fulbeheere sind sehr schwerfällig, weil sie einen gewaltigen Troß, Weiber und Vieh, mit sich führen. Flinten haben sie nicht viel, die Bewaffnung der Fußtruppen besteht zumeist aus Bogen und Pfeil. Die Hauptstärke der Heere besteht in ihrer Reiterei, die gut beritten, zahlreich und mit Schwertern, Lanzen und Schilden bewaffnet ist. Durch diese Raubzüge sollen dem französischen Gebiet alljährlich an 10000 Menschen verloren gehen, die teils als Sklaven fortgeführt werden, teils bei den Kämpfen zugrunde gehen. Aber auch von Wadaheeren ist der Bezirk noch in der letzten Zeit gebrandschatzt worden, kam doch eins von ihnen bis in die Nähe von Fort Archambault, d. h. bis 9^o s. Br. Die Franzosen sind also bis vor kurzem nicht in der Lage gewesen, für Sicherheit in ihrem Besitz zu sorgen. Gegen Kamerun haben sie sich jüngst durch die Anlage eines Postens in Lere (am Mao Kebi, an der deutschen Grenze) etwas gesichert, aber das wird noch nicht genügen. Im übrigen sollten die deutschen mit den französischen Behörden Hand in Hand gehen, um Sklavenraub und Sklavenhandel zu unterbinden.

— Die kongostaatlich-portugiesische Grenze am Dilolosee. Im „Mouv. géogr.“ vom 26. November 1905 veröffentlicht Wauters eine „Carte du Kasai supérieur et de l'ancien lac du Lobale“, eine Neubearbeitung des das Quellgebiet des Sambesi, des Lualaba, des Kassai und des Kwango umfassenden Teiles seiner bekannten Karte des Kongostaats in 1:2000000. Sie beruht auf den Ortsbestimmungen Lemaires, durch die unter anderen die Länge des Dilolosees gegen Cameron um einen Grad nach Osten verschoben wird, auf den Forschungen Schindlers, Gibbons', der Mission Grey und anderem neuen Material. Es hat sich daraus ergeben, daß der Dilolosee der im Schwinden begriffene Rest eines größeren Sees im Quellgebiet des Kassai und des Lotembwe, der von Wauters „ancien lac du Lobale“ genannt wird, ist und daß er ferner isoliert zu sein scheint, jedenfalls nicht mit dem Kassai zusammenhängt. Wauters macht dann darauf aufmerksam, daß der Grenzvertrag zwischen dem Kongostaat und Portugal vom 25. Mai 1891 hier folgendes besagt: Die Grenze bilden der Kassai (gegen Süden hin) bis zur Mündung desjenigen seiner Nebenflüsse, der aus dem Dilolosee herkommt, dann dieser Nebenfluß bis zu seiner Quelle; demnächst die Wasserscheide zwischen Kongo und Sambesi bis zum Schnittpunkt mit dem 24. Längengrad. Jener Nebenfluß ist der Lotembwe. Dieser gehört aber nicht zum Kassai, sondern fließt zum Sambesi, hängt auch nicht mit dem Dilolosee zusammen, so daß dort also eine Neuregelung der Grenze erforderlich wird.

— Beobachtungen über einen Taifun auf den Marianen. Unsere mikronesischen Besitzungen sind im vorigen Jahr alle von Taifunen heimgesucht worden, die Marianen am 27. August. Das Unwetter begann auf Saipan um 1½ Uhr mittags mit heftigem Nordwind bei einem Barometerstand von 749 mm. Das Barometer sank dann nach und nach bis auf 722 mm zwischen 7½ und 9 Uhr abends bei Westwind und stieg bis 4 Uhr nachts wieder auf 732 mm, während der Wind von Nord über Nordwest und West bis Südwest sich drehte. Schwerer Regenfall begleitete den Sturm während des ganzen Tages, an dessen Schluß der Regenmesser 224,8 mm ergab. Das Meer trat in das Dorf ein und richtete im Verein mit Regen und Sturm schweren Schaden an. Die Marianeninsel Pagan war bereits am 5. Juli durch einen Taifun betroffen worden, vermutlich denselben, der in jener Zeit Jaluit heimsuchte. („Kolonialbl.“ 1905, S. 674.)

— Dyés Bericht über die marokkanischen Küsten- und Hafenverhältnisse. Im Auftrage des „Comité du Maroc“ hat von Juni bis Ende Oktober 1905 eine französische Mission an Bord der Dampfschiff „Aigle“ eine vorläufige Untersuchung der atlantischen Hafen- und Küsten-

verhältnisse Marokkos ausgeführt, der in diesem und den nächsten Jahren noch eingehendere hydrographische Arbeiten folgen sollen. Leiter dieser „Mission hydrographique“ war der Schiffsleutnant A. Henri Dyé, der darüber im „Bull. du Comité de l'Afrique française“, November 1905, einen kurzen Bericht erstattet hat. Besucht wurden nach einer flüchtigen Rekognosierung der Nordküste die atlantischen Häfen oder Küstenorte Tanger, Arsila, Larasch, Mehedija, Rabat, Fedhala, Casablanca, Asemmur, Masagan, Safi, Mogador und Agadir, sowie die Küstenstrecken Mogador—Kap Tegriüel und Uéd Sus—Kap Ghir, auch einige Flußmündungen. Das Ergebnis sind Aufnahmen und Pläne, Lotungen, astronomische und magnetische Arbeiten, Strömungsbeobachtungen u. a. m. Die Hafenverhältnisse schildert Dyé in Übereinstimmung mit früheren Beobachtern als nicht günstig, ebenso aber ist er der Ansicht, daß sie vielfach durch wenig kostspielige Anlagen verbessert werden könnten. Es heißt in seinem Bericht: Man kann sagen, daß es vom Standpunkte des Seemanns aus an dieser (atlantischen) Küste weder einen natürlichen Hafen noch einen von der Natur geschaffenen Schlupfwinkel gibt, wo der Seefahrer sich sicher fühlen könnte. Bei jedem Windstoß sind die Dampfer heute genötigt, das hohe Meer aufzusuchen und dort zu warten, bis der Sturm sich gelegt hat. Der geringste Seegang, starker Regen, Nebel, schlechte Barre verursachen beständig auf Tage und Wochen eine Unterbrechung im Ausladen der Güter in die Leichterfahrzeuge der Regierung, wodurch großer Zeitverlust und schwere Kosten entstehen. Das nächstliegende Mittel, diesem Übelstande etwas abzuwehren, wäre die Einführung von Dampfern zum Schleppen der Leichter; denn diese sind selten in ausreichender Menge vorhanden, und die Behörden begegnen den Klagen darüber mit der Behauptung, es fehle an Bemannung. In einigen Häfen sind zwar Schlepddampfer vorhanden, aber sie wagen sich nicht hinaus. Es wäre ferner leicht, kleine Molen und Kaianlagen zu schaffen, damit das Entladegeschäft jederzeit vor sich gehen kann, während es jetzt bei Ebbe unterbrochen ist: Molen z. B. in Mogador, Masagan, Casablanca und Agadir und Kais zur Verbesserung der Barre in Larasch, Rabat und Safi. Demnächst müßten Bojen ausgelegt und Landmarken und einige Leuchttürme errichtet werden, und endlich müßte die marokkanische Regierung veranlaßt werden, Agadir und Mehedija dem Fremdhandel zu eröffnen. Dagegen wären die (ebenfalls geschlossenen) Städte Arsila, Saleh und Asemmur als Seehäfen von geringerer Bedeutung, weil sie in der Nähe bereits offener Häfen liegen. Agadir, das seit fast 150 Jahren geschlossen ist und von manchen für den besten Hafen Marokkos erklärt worden ist, hält Dyé für nicht besser als Safi (abgesehen von der Verwendung von Leichtern). Agadir hat wie Safi eine offene, den Westwinden ausgesetzte Reede, und Hafenanlagen wären hier wie dort gleich teuer. Einen Vorteil vor anderen haben beide Reeden nur insofern, als sie gegen die Nordnordostwinde geschützt sind, die in der guten Jahreszeit südlich von Kap Cantin vorherrschen. Indessen ist Agadir der natürliche Hafen des Sus. Daß Masagan versandet, stellt Dyé in Abrede; alle Untiefen rührten von Bänken und Riffen her. Die marokkanische Küste, so schließt Dyé, wird heute von Dampfern von 3000 bis 4000 t und von 6 bis 7 m Tiefgang besucht, und diese Größe ist das Maximum, das zulässig ist infolge der Langsamkeit des Ladegeschäfts und der Kosten, die durch schlechtes Wetter, Nebel und eine schlechte Barre verursacht werden. Deshalb haben Woermann und die Adriagesellschaft es aufgegeben, diese Häfen von ihren größeren Dampfern anlaufen zu lassen. Solche können erst nach Schaffung künstlicher Häfen — Molen und Bassins — verwendet werden.

— Einige Mitteilungen über den Tanganika finden sich im Heft 7, 1905, der Missionszeitschrift „Der Afrikabote“. Der Verfasser schreibt aus der Station Kirando, die südlich von Karema liegt: Im März und April erreicht die Gewalt und Menge der Regen ihren Höhepunkt. Mai und Juni sind die kältesten und rauhesten Monate des Jahres. Es erscheint dem Verfasser, als wenn der See austrocknen wolle; wenn aber auch in einzelnen Jahren der Wasserspiegel um 2 bis 4 m sinke, so steige er in anderen Jahren wieder um so mehr. Der See ist in jener Gegend voll von Krokodilen, und die Schwarzen müssen beim Fischen und Wasserschöpfen vor ihnen sehr auf der Hut sein. Vieh wird vielfach eine Beute der gefährlichen Tiere. Viele Neger wissen die Krokodile mit großer Behendigkeit zu verfolgen und mit ihren Wurfspieren sicherer zu treffen als der Europäer mit seinem Gewehre.