

trat das im Jahre 1889 in einer für unsere Marine höchst verhängnisvollen Weise ein. Neben einigen amerikanischen und englischen Schiffen wurden zwei schöne Kriegsschiffe, „Adler“ und „Eber“, dort auf das Riff geworfen, und noch heutigen Tages liegt der Eisenrumpf des „Adler“ wie das Gerippe eines ungeheuren Tiergebisses der Vorzeit auf den Klippen, einen Steinwurf vom Lande. Der Kapitän Emsmann vom „Cormoran“, der zur Zeit meiner Anwesenheit seit einem Jahre dort das deutsche Stationschiff befehligte, erzählte mir, daß er während der ganzen kritischen Zeit im Monat März Tag und Nacht unter Dampf gelegen, und nicht weniger als viermal hatte er den genannten Hafen eilig verlassen, um auf der hohen See Sicherheit zu gewinnen.

Auch die übrigen Buchten Upolus sind nicht günstiger. Etwas geschützter ist die kleine Bucht von Saluafata, 17 km östlich von Apia, da sie von hohen, dicht an das Ufer heran tretenden Bergen umgeben ist. Hier soll auch künftig in der gefährlichen Jahreszeit das deutsche Stationschiff liegen, und eine Heerstraße ist bereits im Bau, die diesen Platz mit Apia in Verbindung setzt. Für eine größere Entwicklung als Hafen aber ist die Bucht doch zu klein und die Einfahrt durch das Riff auch zu schwierig. Einen fjordartigen, tiefen Einschnitt mit steilen Wänden bildet die Bucht von Fangaaloa, die auf der Karte als ein glänzender Hafen erscheinen könnte; allein sie ist den Nordostwinden vollkommen frei ausgesetzt, mit unbequemen Küstentriffen gespickt und entbehrt auch eines geeigneten Hinterlandes.

Auf der Südseite Upolus ist die Gestaltung noch ungünstiger, zumal hier der Südostpassat während des größten Teils des Jahres scharf auf die Küste weht. Bei Salealili schafft die kleine vorgelagerte Insel Nuusafae mit ihren Riffsträngen einigermaßen Schutz. Wir haben mit zwei Kriegsschiffen dort hinter dem Korallenriff gelegen; allein die Anfahrtsfahrt war infolge der unterseeischen Riffe doch schon bei dem normalen Seegang sehr bedenklich, und bei stürmischem Wetter würde der Platz jedenfalls zu vermeiden sein. Nicht anders sieht es mit dem Hafen von Safata.

15. Zum Gipfel des Ribo.

Von Hans Meyer. („Ostafrikanische Gletscherfahrten“, Leipzig 1890, Ducker & Humblot.)

Auf dem sanft ansteigenden Terrain, auf welchem schattige, kühle Bananenhaine mit kleinen, offenen Grasfeldern und murmeltönde Bäche mit künstlichen Bewässerungsgräben abwechseln, stiegen wir in gemessenem Schritt bergauf. Wo der Mondjobach im offenen Gelände über eine kleine Basaltstufe herabstürzt, öffnet sich der Ausblick bachaufwärts auf eine am hohen Uferstrand gelegene Hüttengruppe, die im Jahr vorher dem amerikanischen Naturforscher Dr. Abbott mit seiner Karawane monatelang als Behausung gedient hat und jetzt, verlassen, von Wind und Wetter zerzaust wird. Weiter oben gewannen wir von einer Hügelgruppe Umschau über das ganze Land. Da sind nirgends schroffe Formen, überall leichte Wellenlinien, und soweit der Blick nach unten und nach den Seiten reicht, allorts saftiggrüne Bananenhaine und kleine, blumige, buschige Grasmaten. Fern aus der dunstigen Ebene schillert silbern der schmale Tschipejee herauf, überragt von der bläulichen Silhouette der Uguenoberge, an die sich östlich die ferneren duftigen Parehberge anschließen, während im Westen der Blick in die Steppen durch den langgestreckten,