

## Taifun im Süden der Meiaco sima Gruppe (NW. Pacifik) 1865 Sept. 2-5-6.

(Von A. Schüick).

---

Die Thatsache, dass seiner Zeit die Brigg „Charles Heddle“, um das Zentrum eines Orkans herumsegelte, ist einer der Beweise für die Wirbelbewegung des Windes in solchen Stürmen. Dies war nur möglich, weil das Zentrum sehr langsam fortschritt; noch langsamer mag sich dasjenige bewegt haben, in welches das britische Kriegsschiff „Conqueror“ 1865 Sept. 3 p. 1,1<sup>h</sup> G. Zt. = p. 9,5<sup>h</sup> Schiffszeit bei 21,3 N. 125,3 E. geriet. Da das Schiff offenbar nachher rascher nach E. trieb als das Zentrum fortschritt, so gelangte „Conqueror“ vor dasselbe, trieb vor ihm vorüber und gelangte wieder hinter dasselbe bis es dann allmählich bei dessen rascherem Fortschreiten hinter ihm zurück blieb.

„Conqueror“ segelte mit NE Wind, der bis zum starken Sturm zunahm nach WSW. und SW. bis die beständige Abnahme im Barometerstande den Kommandanten veranlasste, das Schiff an den Wind zu legen (beizudrehen) mit dem Wind an Steuerbord, — eine vorsichtige, durchaus zu billigende Handlungsweise. Bald darauf änderte der Wind nach N. und der Barometerstand nahm ein wenig zu; nach dem damals den Seefahrern erteilten Rat musste der Kapitän glauben, er befinde sich recht West von einem nach W.-NW. vorrückenden Taifunzentrum und diesem Rat entsprechend handelte er vollständig richtig, indem er jetzt südwärts steuern liess um möglichst weit vom Zentrum entfernt zu bleiben; jener Rat war aber schädlich, denn das Zentrum befindet sich nur selten 8 Kompassstriche = 90° vom Beobachter. — als daher „Conqueror“ sobald der Wind nahe NW. war, wieder an den

Wind gelegt wurde (diesem der Vorschrift entsprechend jetzt an Backbord haltend) offenbar im guten Glauben, man befinde sich in Sicherheit in der günstigen Hälfte, war er ungefähr vor dem Zentrum auf dessen Bahn und trieb nach ungefähr  $4\frac{1}{2}$  Stunden in dasselbe. — wobei sich die ungemein steile Kurve im Barometerstande wiederum zeigt, welche in jener Gegend dann häufig zu sein scheint, wenn Schiffe in das Zentrum geraten.

Bis hierhin und in dem dort stattfindenden Drehen des Windes nach ESE. und E. sowie erneuerter Zunahme zur Orkanstärke ist nichts Besonderes oder von der Natur der Sache Abweichendes zu bemerken, ferner ist es natürlich, dass der Barometerstand wieder zunimmt, — als jedoch „Conqueror“ nicht mehr nach WNW. sondern nach SW. trieb, ist höchst auffällig das Drehen des Windes nach N.-SW.-S. mit wieder abnehmendem Barometerstande, welches letzterer erst wieder zunimmt als das Schiff nicht mehr nach NNW. sondern nach NNE.-NE treibt. (Nebenbei bemerkt scheint die Abweichung hiervon am 4. a. 6,7 — 7,7<sup>h</sup> G. Zt. = p. 3 — 4<sup>h</sup> Schiffszeit dadurch veranlasst, dass beim Eintragen der Kurve und zurückgelegten Strecken dies einmal übersehen wurde, in Betracht zu ziehen, den beim Halsen beschriebenen Bogen — auf dem sich „Conqueror“ dem Zentrum näherte, — was sonst sehr sorgfältig geschah.) Jetzt nahm der Barometerstand wieder zu und am 6. Vmttg. Schiffszeit stellte sich dessen tägliche Periode wieder ein.

Wollte man die gleichzeitigen Erscheinungen im Barometerstand u. Drehen des Windes am 3. Nmttg. G. Zt. = 4. Vmttg. Schiffszeit veranlasst halten durch rasches Aufeinanderfolgen zweier Luftdruck-Minima so widerspricht dem, dass der Wind nicht von E. zunächst nach SE. bzw. S. und zurück durch E. nach NE. und N. drehte; nach den vorliegenden, grosse Genauigkeit bzw. Sorgfalt bekundenden Angaben ist nur auf ein so langsames Vorrücken des Zentrums zu schliessen, dass das am Winde ohne Segel liegende Schiff mit 1,5 — 3,5 Sm. = 2,8 — 6,5 km. i. d. Std. Geschwindigkeit rascher trieb als das Zentrum vorrückte und zwar teils parallel zu ihm, teils vor ihm vorüber und hinter ihm herum. Dies ist zweifellos ein selten vorkommender, noch seltener berichteter Fall.

Der deutsche Schoner „Bertha & Pauline“ aus Bremen, Kpt. A. Lehmann, berichtet am 6. Sept. 1865, also ugf. 2 Tage nach „Conqueror“, aus der Mitte und dem nördlichen Teil des Formosa-Kanals von einem starken Sturm aus W.-SW.-S., der veranlasst sein mag, indem der Taifun von „Conqueror“ weg NW. wärts zog.

Ferner berichten um jene Zeit von Stürmen: 1) am 4. Nmttg. Schiffszeit der niederländische Dreimast-Schoner „Singapore“ Kpt. J. P. Stoop von Newchwang nach Swatow bei 37,7 N. 123,3 E. G. Wind E. 8; 2) H. B. M's. S. „Dove“ Kommandant G. Stanley, am Anker unter Star Reef bei 36,4 N. 120,9 E. am 8.—9. Sept. starker Sturm der von NE. begann, durch E. nach S. drehte, dort nachliess und durch SW.-W.-N. weiter drehte; 3) Deutsche Bark „Batavia“ aus Hamburg, Kpt. G. B. F. Grell bei 35,3 N. 123,2 E. G. am 8. Sturm aus SE.; 4) „Bertha & Pauline“ am 9.—10. bei 28,1 N. 123,0 E. G. mässiger Sturm aus N.-NW. in W. abnehmend; 5) „Singapore“ am 10. bei 31—30 N. 123,1—123,7 E. G. Sturm, der bei NE. begann aus NW. mit Orkangewalt wehte und aus WSW. aufhörte, auch von starker Abnahme des Barometerstandes begleitet war; 6) „Batavia“ am 10.—11. bei 34,8—33,6 N. 124 E. G. starker Sturm aus N.-WNW. — Die letzten drei Berichte werden durch dieselbe Erscheinung veranlasst sein; unmöglich ist es nicht, dass sie oder die ersten drei den Taifun betreffen, der den „Conqueror“ befiel, indess ist es nicht gerechtfertigt, ohne weitere Bindeglieder dies als möglich in Betracht zu ziehen; weil der Beweis der Unmöglichkeit fehlt, ist derjenige der Möglichkeit noch nicht vorhanden.

Der Barometerstand nahm ab bei „Conqueror“ bis zum niedrigsten Stande am 3. p. 1.1<sup>h</sup> G. Zt. = p. 9.5<sup>h</sup> Schiffszeit:

i. Ganz. i.	33,5 Std.	(Bränd. S <sub>1</sub> 2,3 <sup>0</sup> Lgänd. W <sub>1</sub> 3,5 <sup>0</sup> )	53,9 mm
.. d. letzt.	8,5 ..	( .. „ 0,7 .. F <sub>1</sub> 0,2)	42,7 ..
.. ..	3,5 ..	( .. „ 0,1 .. .. 0,1)	36,1 ..
.. ..	1,5 ..		14,0 ..
.. ..	0,5 ..		2,3 ..

Der Barometerstand nahm zu nach dem niedrigsten Stande bis 3 p. 11,7<sup>h</sup> G. Zt. = 4 a. 8<sup>h</sup> Schiffszeit.

i. Ganz. i. 10,5 Std. (Breitänd N <sub>l</sub> 0,2 <sup>o</sup> Längänd. W <sub>l</sub> 0,5 <sup>o</sup> )	17,8 mm
„ „ „ 0,3-0,5 „	0,8 „
„ „ „ 1,5 „	2,6 „
„ „ „ 6,5 „	17,1 „

Der Barometerstand nahm nochmals ab bis 4 a. 7,7<sup>h</sup> G. Zt. = p. 4<sup>h</sup> Schiffszeit.

im Ganzen in 8 Std. (Breitänd. N <sub>l</sub> 0,3 <sup>o</sup> Längänd. E <sub>l</sub> 0,1)	15,0 mm
in den letzten 4 „ ( „ „ 0,2 )	9,7 „
„ „ „ 2 „	6,1 „

Der Barometerstand nahm nach diesem zweiten niedrigsten Stande zu bis 7 a. 1,8<sup>h</sup> G. Zt. = 0,10<sup>h</sup> Schiffszeit.

i. Ganz. i. 66 Std. (Breitänd. N <sub>l</sub> 1,6 <sup>o</sup> Längänd. W <sub>l</sub> 1,2 <sup>o</sup> )	53,9 mm
„ d. ersten 1 „	2,6 „
„ „ „ 1,5 „	3,6 „
„ „ „ 2,5 „	9,4 „
„ „ „ 3,5 „	20,1 „
„ „ „ 5,5 „	26,7 „
„ „ „ 12 „	37,9 „

Der „Richtungswinkel“, d. h. der Winkel den die Verbindungslinie vom Zentrum und Beobachtungsort mit der Windrichtung machte, scheint 10–12 Kompassstriche (à 11<sup>1</sup>/<sub>4</sub><sup>o</sup>) und mehr gewesen zu sein, bis „Conqueror“ im Zentrum war später scheint er 8 Striche nicht überstiegen zu haben, eher kleiner gewesen zu sein.

In Bezug auf die Teilung der Cyklone in Hälften war „Conqueror“ fast immer in der gefährlichen und polaren Hälfte; bis 4 a. 7,7<sup>h</sup> G. Zt. = p. 4<sup>h</sup> Schiffszeit meistens in der vorderen oder an der Grenze der vorderen und hinteren, nur kurze Zeit in der hinteren; mit Rücksicht hierauf und weil „Conqueror“, so lange der Sturm anhält, auch von Böen und Regen berichtet lässt sich von meteorologischen Erscheinungen noch als beachtenswert bezeichnen, dass man Blitz nur während 2 Stunden bemerkte, als sich das Schiff das erstemal, wahrscheinlich in kaum 20–30 Sm. Entfernung vor dem Zentrum befand.

Die Zahlen neben den Wetterbuchstaben bedeuten: <sup>1</sup> = stark, <sup>2</sup> = sehr stark, <sup>3</sup> und <sup>4</sup> = ungewöhnlich stark.

g) 1865, September. H. B. M.'s **S. „Conqueror“**, Kommandant: E. J. Parson.

(Met. Office, London. Mit gütiger Erlaubniss des Met. Council und des Herrn Dir. Rob. H. Scott kopiert und aus dem Schiffs-Journal ergänzt.)

Grwch. Zt.		Schiffszeit		Nord-Breite		E. v. Grwch.		Wind von	Strk.	Bar. mm.	Wetter	Bemerkungen.
Tg.	Std.	Tg.	Std.	o	'	o	'					
2	a 3,4	2	Mittag	23	34	128	48	E.	6—5	758,2	b c	
	4,4		p 1		31		39			57,7		
	5,4		2		27		30			"		
	7,5		4		21		12			57,2		
	9,5		6		14	127	54			55,6		
	11,5		8		6		34		8	54,1	c q r	
	p 0,5		9		0		25		"	"	"	Eigentümliches
	2,5		11	22	56		8		9	"	"	rotes Aussehn
	3,5		M. N.		52	126	58		8	51,8	c q <sup>1</sup> r	des westlich.
	4,5	3	a 1		49		48	NE.	6	51,1	o q d	Himmels.
	5,6		2		45		39		8	50,6		
	6,6		3		41		29		10	49,0		
	7,6		4		36		17		10	48,8		
	8,6		5		32		9		"	48,5		
	9,6		6		29		0		9	48,0		
	10,6		7		26	125	51		—10	47,5		
	11,6		8		22		41		10	47,0		
	3 a 0,6		9		14		33		10	47,2	o q r	
	1,6		10		7		24		8	46,5		
	2,6		11		1		18		11	46,5		Drehten bei, mit
	3,7		Mittag	21	59		13	N.	11	46,5		d. Wind a. StB.
	4,7		1		56		8		"	47,0	o q r	1,5 steuerte ohne
	5,7		2		50		"	N. z. W.	"	45,5		Segel nach S.
	6,7		3		41		"	NNW.	"	43,7	l	
	7,7		4		32		"	NW. z. N.	"	41,2	o q <sup>2</sup> r <sup>1</sup>	
	8,6		5		22		"	"	"	40,9		Drehten bei, mit
	9,6		6		21		10	NNW.	"	40,4		d. Wind a. BB.
	10,6		7		20		13	"	"	31,0		
	11,6		8		18		16	"	"	18,3		Zw. 9 u. 10h, ehe
	p 0,6		9		16		19	"	12	06,6		d. Wind v. ESE.
	1,1		,5							04,3		k., war es Wind-
	,4		,8							05,1		stille, zugleich kl.
	,6		10		"		"	ESE.	4—6	"	o q <sup>1</sup> r <sup>1</sup>	Vög. i. d. Takelg.
					"		"			"		10h 50' fingd. Bar-
					"		"			"		rom. an zu stg.

Grwch. Zt.		Schiffszeit		Nord-Breite		E. v. Grwch.		Wind von	Strk.	Bar. mm.	Wetter	Bemerkungen.
Tg.	Std.	Tg.	Std.	°	'	°	'					
3	2,6	3	11	21	19	125	18			706,9		Ohne Segel.
	3,6		M. N.		21		19	ESE.	9	09,4		
	4,6	4	a 1		24		16	E.	10	12,5	c q r	
	5,6		2	27		11		—	15,2			
	6,6		3	28		7		12	18,6	c q r		
	7,6		4	29		3			21,4			
	8,6		5	"	124	59		"	21,6			
	9,7		6	31		56		"	21,8			
	10,7		7	29		53		N.	"	"	c q r	
	11,7		8	27		49			22,1			
4	0,7	5	9		25		52	"	"	19,1		Halsten.
	1,7		10		"		56		15,8			
	2,7		11	28		57		SW.	"	—		
	3,7		Mittag	32		58		"	"	16,8	c q r	
	4,7		p 1	35		56		S.	"	13,5	"	
	5,7		2	38		54			13,2			
	6,7		3	41		53		"	10	09,4		
	7,7		4	44		55		"	11	07,1		
	8,7		5	46		57			09,7			
	9,2		,5						10,7			
	10,2		6,5	50		59		"	12	16,5		
	11,2		7,5	54	125	0			27,2			
	p 0,2		8,5	56		1			30,7			
	1,2		9,5	22	0	"		"	12	33,8		
	1,7		10	1		"			34,8			
	2,7		11	4		0			36,1			
	3,7		M. N.	7	124	58		"	11	40,1		
4,7	a 1	9		57		"	12	40,9	o q r			
5,7	2	12		56			43,7					
6,7	3	15		55			11	43,7				
7,7	4	18		54			45,0					
8,7	5	21		"			10	46,0	o q r			
9,7	6	25		"			47,0					
10,7	7	29		"			47,5					
11,7	8	30		"			9	48,8	o q r			
5 a	0,7	9		32			"	49,5				
	1,7	10		33			50,0	o m q				
	2,7	11		34		53	10	"				
	3,7	Mittag	35		"		"	51,3	o q r			
	4,7	p 1	36		"		9	50,8	o q l			
	5,7	2	38		"		51,3					
	6,7	3	39		"		51,6					

Grwch. Zl.	Schiffszeit	Nord- Breite	E. v. Grwch.	Wind von	Strk.	Bar. mm.	Wetter	Bemerkungen.
Tg.   Std.	Tg.   Std.	0'   '	0'   '					
5 a 7,7	5 p	42 42	53	S.	10	752,3	o q <sup>1</sup>	Der Himmel sieht unge- wöhnlich rot aus.
8,7	5	"	"	SSE.	7	52,1		
9,7	6	44	"			53,1	c q	
10,7	7	45	52			54,4		
11,7	8	46	51			55,1		
p 0,7	9	48	50	S.	7	55,9		
1,7	10	49	49		/	56,9		
2,7	11	50	48		10	"		
3,7	M. N.	"	47			"		
4,7	a 1	51	46		5	56,4	o c q	
5,7	2	52	44			55,9		
6,7	3	53	43			"		
7,7	4	54	42		3	"	"	
8,7	5	"	40			56,4		
9,7	6	55	38		4	56,9		
10,7	7	"	36		5	57,4	c q	
11,7	8	56	33		/	57,9		
6 a 0,7	9	57	31		6	"		
1,7	10	"	28	SSE.		58,2		
2,7	11	58	25		7	58,4	o c q	
3,7	Mittag	59	23	S.	6	57,9	c q	
4,7	p 1	"	21			"		
5,7	2	0	20		/	58,4		
6,7	3 23	1	17			58,7		
7,7	4	2	15			"		
8,7	5	2	13		9	58,2		
9,7	6	3	10			"	"	
10,7	7	6	8			58,4		
11,7	8	7	5	SSE.		58,7		
p 0,7	9	"	4		5	59,2		
1,7	10	"	3		/	59,4	o c q	
2,7	11	"	1		6	"		
3,7	M. N.	8 123	59			59,7	o m q	
4,7	a 1	"	57		5	59,4	o m q	
5,7	2	9	56			"		
6,7	3	"	54			59,4		
7,7	4	"	53			"		
8,7	5	10	51	S. z. E.	4—5	50		
9,7	6	"	50			48		
10,7	7	"	48			60,2		
11,7	8	11	46		4	60,7		
7 a 0,8	9	"	44					

Im Schiffsjournal ist vom 3. a 9<sup>h</sup> bis 4 p 10<sup>h</sup> noch eine stündliche Geschwindigkeit von 3—4 Sm. angegeben; ferner zeigen die Kurse und die Abtrift, dass das Schiff nicht gut beim Winde liegen wollte; danach ist zu vermuten, dass die Windstärke 11 und 12 etwas überschätzt ist, sodass man statt 11: stark 10 und statt 12: 11 annehmen kann.

Grwch. Zt.		Schiffszeit		Nord-Breite		E. v. Grwch.		Wind von	Strk.	Bar. mm.	Wetter	Bemerkungen.
Tg.	Std.	Tg.	Std.	0	'	0	'					
7	1,8	7	a 10	23	10	123	42	SSE.		761,0	o m	} s. nebenseitig.
	2,8		11				40			60,7		
	3,8		Mittag				36			60,5		

Konstruktion und Korrektion des Barometers sind unbekannt.

i) 1865, September. **Deutscher Schooner „Bertha & Pauline“**  
aus Bremen, Kapt. A. Lehmann, Hongkong-Shanghai.  
(Durch gütige Fürsprache des dam. Korv. Kapt. Herr Hollmann mit Erlaubnis Sr. Exc. des Chefs der Admiralität Herrn Gen. Adm. v. Stosch, kopiert aus dem Wetterbuch, das sich im Besitz des Instituts Deutsche Seewarte befindet.)

Grwch. Zt.		Schiffszeit		Nord-Breite		E. v. Grwch.		Wind von	Strk.	Bar. mm.	Wetter	Seegang.
Tg.	Std.	Tg.	Std.	0	'	0	'					
4	a 4,3	4	Mittag	22	12	114	54	SSE.	2	753,6	b	
5	" 4,3	5	"		21	117	0	W.	"	54,1	"	NE.
	8,2		p 4		30		12	?	?	50,8	o	
	p 0,2		8		45		29	"	"	47,8		
	4,1		M. N.	23	4		53	"	"	47,5	l. bstg.	1)
	8,1	6	a 4		15	118	6	"	"	46,0		
6	a 0,1		8		32		27	"	"		m r	
	4,1		Mittag		43		40	NWz. W.	10			Hoch.
	8,1		4		47		48	"	"	42,2	r	
	p 0,1		8		48		55	"	"		"	
	4,1		M. N.		51	119	4	St.	9	43,2		
	8,1	7	a 4	24	8		10	"	8—6			
7	a 0,1		8		23		20	"	6	46,8	m r	
	4		Mittag		59		42	"	"			Hoch.
	8		p 4	25	0	120	1	SSE.	5	48,0	q p	Kurz und krabb.
	p 0		8		18		16	"	4	49,8		
	4		M. N.		38		32	ESE. u SSE.	"	50,3		Zanehmend.
8	a 3,9	8	Mittag	26	50	121	8	E. z. S.	5	50,8		Krabb.

Versetzung vom Schiffsort nach Rechnung zu dem nach Beobachtung:  
Von Mittag 5 — Mittag 7 S. 29° E. 15 Sm., von Mittag 7 — Mittag 8 N. 15° E. 35.

1) Gegen M. N. drehte der Wind plötzlich Nl.

Hier kann ich nicht umhin, zu erwähnen, dass das benutzte Material i. d. J. 1875—76 gesammelt ist, was ich durch Unterstützung der löblichen Averhoff'schen Stiftung und des Vereins Hamburger Assekurandeure ermöglichte, wofür ich allen beteiligten Herren hier nochmals meinen wärmsten Dank erstatte.

A. Schück.



# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Verhandlungen des Vereins für Naturwissenschaftliche Unterhaltung zu Hamburg](#)

Jahr/Year: 1891

Band/Volume: [7](#)

Autor(en)/Author(s): Schüek A.

Artikel/Article: [Taifun im Süden der Meiaco sima Gruppe \(HW.. Pacifik\) 1865 Sept. 2-5-6. 110-117](#)