

dabei viel von localen Einflüssen und nicht im Voraus zu berechnenden Verhältnissen abhängen; um so mehr, als grade der erste Theil der Reise, von Astrabad nach Mesched, manche Berührung mit den Turkmanen, die jetzt eben in Khorasan herumstreifen, herbeiführen muß. Jedenfalls freilich wird die Expedition von einer ausreichenden militärischen, wie zunächst verlautet, ausschließlich persischen Escorte gedeckt sein. Zwischen Herat, dem Hilmend, Kerman und Jezd werden vielfach ganz unbekannte Landschaften durchzogen werden. Denn aufser der Route von Truillhier (1807) von Mesched nach Jezd (*Bull. de la Soc. de Géogr. de Paris. II<sup>m</sup> Sér. IX. X. 1838*), den Routen von Gibbons (1831) und neuerdings Abbott (1849) durch Kerman (*Journ. of the Geogr. Soc. of London XI, 1841; XXVI, 1856*), den Berichten von Conolly, Leech und Forbes (*Asiat. Soc. of Bengal X, 1840; XI, 1841; XIII, 1844*, und *Journ. of the Geogr. Soc. of London XIV, 1844*) über Seistan und den jüngsten Mittheilungen Ferrier's dürfte dieses östliche Persien seit 1838, dem Jahre, in welchem der siebente Band von Ritter's Erdkunde erschien, nur von wenigen Europäern bereist und beschrieben sein. Zwar ist der Orientalist Petermann bis Jezd gelangt, wie ein interessanter Brief in Ihrer Zeitschrift belegt, und der Botaniker Buhse hat selbst von Astrabad über Schahrud eine sonst unbekannte Wüstenreise in gerader Richtung nach Jezd ausgeführt, aber bisher fehlt es noch an ausführlicheren, zum Theil auch nur an vorläufigen Berichten über diese Touren. Jedenfalls ist es die erste, so vielseitig ausgerüstete wissenschaftliche Expedition, der man von ganzem Herzen eine glückliche und beutereiche Rückkehr vom Atrek, vom Herind, vom Hilmend und von den persischen Salzwüsten wünschen mag.“

## Die Pratas-Klippen im chinesischen Meere.

Seit den letztverflossenen Jahren hat das gefährliche Korallenriff in den chinesischen Gewässern, *the Pratas Shoals*. wie die Engländer sagen, oder schlechthin die Pratas, wegen der wiederholt an demselben vorgekommenen Schiffbrüche die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Aufser den aus älterer Zeit bekannten Schiffbrüchen, welche bei Horsburgh notirt sind, gedenken wir zunächst der nachfolgenden: der britischen Brig „*Velocipede*“, am 19. Mai 1851, und des zur Rettung eines Theils ihrer Mannschaft, der auf der Klippe zurückbleiben mußte, ausgesandten englischen Dampfers „*Reynard*“ am 31. Mai desselben Jahres; der von Madras nach Canton bestimmten „*Charlotte*“, mit 850 Tons Gehalt, am 17. September 1852; der von Schanghai auf der Fahrt nach London begriffenen „*Countess of Seafield*“, von 750 Tons Gehalt, am 21. März 1854; ferner der beiden Strandungen im Januar 1855 des amerikanischen Schiffes „*Living Age*“ und des britischen „*Tom Bowline*“. Die Mannschaft der vier letztgenannten Fahrzeuge wurde gerettet, nur verlor die des „*Tom Bowline*“ vier Mann bei einem Ueberfalle von Piraten in unmittelbarer Nähe der Klippe, nachdem sie sich bereits in den Booten befand. Auch das zuletzt verflossene Jahr forderte mehrere Opfer, unter denen wir das portugiesische Barkschiff „*Joven Idhap*“, auf der Fahrt von Manila nach Macao, im Januar, und das amerikanische Schiff „*Mermaid*“, von Bombay kommend, welches in der Nacht des 2. März von dem Unfall betroffen wurde, hier anführen.

Diese unglücklichen Ereignisse, denen sich noch manche andere ähnlicher

Art anreihen, haben nun einestheils das Verlangen nach Errichtung eines Leuchtfuers auf dieser höchst gefährlichen Klippe rege gemacht, worüber in letzter Zeit lebhaft in den indobritischen und anglochinesischen Blättern verhandelt wurde; theils haben sie zur genaueren Kunde des Riffs Manches beigetragen. Indem wir das in letzterer Beziehung Gewonnene hier mit den älteren zuverlässigen Nachrichten zusammenstellen, werden wir am Schlusse noch einige Worte über den erstgenannten Plan anführen.

Die Pratas liegen in  $20^{\circ} 44'$  N. Br. und  $116^{\circ} 45'$  O. Länge. Horsburgh beschreibt sie so: „Die Klippe besteht aus Korallenfelsen, welche an mehreren Stellen in gleichem Niveau mit dem Wasser liegen, an anderen mit 2 bis 8 Fufs Wasser bedeckt sind. An ihrer nordwestlichen Seite, ungefähr 2 bis 3 engl. Meilen innerhalb ihres Randes, befindet sich eine niedrige Insel von beträchtlicher Gröfse, welche aus weissen Korallen besteht und mit kurzem Gras und Gesträuch bewachsen ist. Von dem Verdeck eines grofsen Schiffes sieht man diese in einer Entfernung von  $3\frac{1}{2}$  Lieues, auch wird sie, wenn man sich der Südspitze der Klippe nähert, wahrgenommen, ist aber noch deutlicher zu erblicken, wenn man von Westen oder von Norden kommt. Der südliche Theil der Klippe ist eine ununterbrochene Reihe von jähren Brandungen, welche sich in der Richtung von West-Nord-West nach Ost-Süd-Ost erstrecken; und obwohl hier das Wasser sehr seicht ist, so bricht sich hier die See doch nicht immer. An der Ostseite herrscht bei ruhiger See keine Brandung, denn die „Eugenia“ befand sich am 22. October 1805, Mittags etwa 3 bis 4 engl. Meilen von dieser Seite entfernt, ehe man von Bord aus der Klippe ansichtig wurde.“

Capitain Rofs fand bei seinen im Jahre 1813 angestellten Untersuchungen der Klippen in der chinesischen See auf den Pratas eine tiefe Einbuchtung, welche chinesischen Fischerbooten hinlänglich Schutz gewährte. Später hat dieser Hafen besonders chinesischen Seeräubern zum Aufenthalt gedient, welche die gestrandeten Schiffe plünderten und an deren Besatzung die ärgsten Gransamkeiten begingen; und leider bildete er auch in letzter Zeit solch ein Piratennest, das um so schwieriger auszunehmen ist, als man sich ihm nur mit grofser Gefahr nähern kann, weshalb es auch zugleich den Seeräubern eine sichere Zufluchtsstätte vor Verfolgungen gewährt.

Capitain Cracroft, der den „Reynard“ führte, hat in dem Berichte über seine unglückliche Fahrt im April-Heft des *Nautical Magazine* 1852 <sup>1)</sup> manches Neue zur genaueren Beschreibung der Pratas beigebracht. Er begab sich von Hongkong nach der Inselgruppe Lemas. Von hier stach er in See und steuerte nach den Pratas, also in der Richtung Ost-Süd-Ost. Um 10 Uhr Abends am 28. Mai war er von den Lemas abgesegelt, Nachts wehte ein heftiger Sturm, bei dem der „Reynard“ Focksegel und Jager einbüfste, und am folgenden Tage, den 29. Mittags, befand er sich in einer Entfernung von 94 engl. Meilen von den Pratas, die in südöstlicher Richtung vom Schiffe lagen. Darnach hatte also der „Reynard“ wahrscheinlich durch den Einflufs der Strömungen im Meere seinen ost-südöstlichen Cours bedeutend geändert und war nach Norden beträchtlich abge-

<sup>1)</sup> Vergl. einen Auszug daraus in einem Schreiben des Herrn Biden in Madras an den Herausgeber des *Examiner* d. d. 17. Mai, abgedruckt in der *Overland China Mail* vom 13. Sept. 1856, No. 130.

trieben. Von hier ab änderte sich die Strömung, denn Tags darauf, am 30. Mai, als der Morgen dämmerte, lag die Klippe im Osten, 3 Grad nach Süden, 26 engl. Meilen entfernt. „Ich fuhr nun,“ berichtet Herr Cracroft, „mit Dampf und Segel weiter, in der Hoffnung, spätestens um 10 Uhr Vormittags die Klippe zu erreichen, aber meine Beobachtung am Mittag ergab, dafs das Schiff 45 engl. Meilen von den Klippen unterm Winde trieb und diese nördlich von demselben, 38 Meilen gegen Osten lagen, wodurch sich das Vorhandensein einer nach Südwesten gerichteten Strömung herausstellte, welche seit dem Mittag des 29. das Schiff 49 Meilen aus seinem Cours gedrängt hatte.“ Diese bis jetzt keineswegs genau genug erforschten und auf Seekarten angegebenen Strömungen, gegen die, wie aus der Fahrt des „Reynard“ ersichtlich, weder Dampf noch Segel mit einander etwas auszurichten vermögen, erhöhen das Gefahrvolle der Vorüberfahrt an der Pratas-Klippe. Die Schiffe werden dadurch willenlos in das Bereich der Verderben bringenden Riffe gebracht <sup>1)</sup>.

Um sich den Pratas zu nähern, mußte der „Reynard“ nun eine nordöstliche Richtung einschlagen. Hierzu war ihm auch am Nachmittage die abermals veränderte Strömung theilweise behilflich: um 4 Uhr 30 Minuten ergab die Beobachtung, dafs der Strom ostwärts laufe. Aber der Wind stand der Fahrt entgegen, er war nach Norden herumgegangen und schwankte jetzt zwischen Nordost und Osten. Capitain Cracroft fuhr aus Vorsicht mit nur wenigen Segeln und bei Nachtzeit sehr langsam arbeitenden Maschinen; er erwartete, bei Tagesanbruch 25 oder 30 engl. Meilen südwestlich von den Klippen zu sein, oder falls sein Schiff wieder von derselben Strömung erfaßt werden sollte, wie in den Tagen vorher, in noch etwas weiterer Entfernung. Er wollte also, da er wegen des widrigen Windes nicht nördlich hinaufkommen konnte, die Pratas an ihrer Südseite umsegeln. Es fehlten ihm aber genauere Daten über die Beschaffenheit der Klippen an dieser Seite; er wufste nur, was Horsburgh sagt, dafs sich hier kein Ankergrund finde, daher er jede weitere Annäherung scheute. Zu gröfserer Vorsicht, und da das Wetter nebelig anlief, verdoppelte er die Aussichtswache. Um halb vier Uhr Morgens am 31. Mai ergab seine Beobachtung eine Entfernung von beinahe 30 engl. Meilen zwischen dem Schiff und den Klippen. Kaum 40 Minuten später, als eben der Tag anbrach, bemerkte er einen hellen Streifen auf dem Wasser, den er anfangs für den Reflex eines Mondstrahls hielt; da aber der Mond nicht am Himmel war, beruhigte er sich dabei, dafs es Laich sei. Allein schon nach einer halben Minute rief die Aufsichtswache: „Klippe vorn“, und der Steuermann, der das Senkkblei führte und mit 15 Faden keinen Grund fand, befahl anzuhalten und schleunigst zurückzugehen, aber es war zu spät, das Schiff safs fest.

Darnach also befindet sich im Südosten der Pratas eine von Westen nach Osten ansgedehnte Vorklippe, etwa 30 engl. Meilen von der eigentlichen Hauptklippe, welche Capitain Cracroft bei seinen Beobachtungen im Auge hatte, entfernt. Zwischen beiden strömt das Meer wahrscheinlich, wie man es gewöhnlich bei den Korallenfelsen antrifft, in bedeutender Tiefe hindurch, so dafs diese Vor-

<sup>1)</sup> Der Schiffbruch der „Mermaid“ erfolgte hauptsächlich dadurch, dafs die Strömung das Fahrzeug auf die Klippe trieb. (Vergl. *Overland China Mail* 1856 No. 130, in der Anmerkung zu Herrn Biden's Brief an den Herausgeber des Athenäum.)

klippe als eine Koralleninsel für sich erscheint; daher die gesammte Prataklippe — wir erinnern an die niedrige Insel, von welcher Horsburgh spricht — das Bild einer Gruppe von größeren und kleineren Korallen-Inseln gewährt. Dafs dieses Bild das richtige ist, erfahren wir nun noch aus dem Logbuch der britischen Lorcha „Victoria“.

Im Juni 1854 scheiterte das Barkschiff „Topaze“ an der Prataklippe. Der Capitain desselben, Edulfus Swinton, rettete sich nach Hongkong, miethete dort die eben erwähnte „Victoria“ und begab sich mit dieser zurück, um von seinem Schiffe zu retten, was noch übrig. Während Capt. Cracroft die West- und die Südseite der Korallengruppe beobachtete, namentlich die Südseite, führte der Cours, den die „Victoria“ nahm, zur genaueren Untersuchung der Nord- und Ostseite. Capt. Swinton kam ebenfalls wie Cracroft vom Westen her, die Pratas vor sich im Osten, aber er umschiffte zuerst die Nordwestseite der Klippe und zwar „sehr nahe“, segelte darauf nach Osten, wo er zuerst die Trümmer eines andern Schiffes fand, welche noch mit Schiffbrüchigen zahlreich bedeckt waren. Hier war er, wie es im Logbuch <sup>1)</sup> heifst, „10 Meilen von der Insel entfernt“, also auch an einer Vorklippe, die durch einen Wasserkanal von der Hauptklippe getrennt war. An dieser Vorklippe waren der „Topaze“ und das andere Schiff gescheitert. Dies wird noch weiter dadurch bestätigt, dafs Capt. Swinton, nachdem er sich nach dem Wrack des letztern begeben hatte, erfuhr, dafs dieses die „Hygieia“ sei, die am 31. April Whampoa mit 505 Chinesen und mehreren Kajütenpassagieren, aufser der Mannschaft, verlassen, und dafs von den Schiffbrüchigen 110 Personen „auf der Insel“ gelandet waren, während 336 auf dem Wrack blieben und 29 auf einem Fahrzeuge davon segelten. Von den „auf der Insel“ Gelandeten bemerkt Capt. Swinton, er fürchte, die Sterblichkeit und die Entbehrungen dieser armen Menschen seien schrecklich, da sie am Tage unter einer brennenden Sonne und Nachts in einem Nebel zubringen müßten, ohne allen Schutz gegen das Wetter. Diese Insel, welche also von jener Vorklippe, an der die „Topaze“ und „Hygieia“ gestrandet, getrennt liegt, kann nichts anderes sein, als die am meisten hervortretende Insel unter der Korallengruppe der Pratas, welche demnach zufolge Capt. Swinton's Beschreibung ein ebenso völlig ödes, fast vegetationsloses Eiland ist, wie die niedrige weifse Korallen-Insel, deren Horsburgh gedenkt. Wir haben dieses am meisten in die Augen fallende Riff die Hauptklippe genannt; es wird darnach den Anblick einer eigentlichen Korallen-Insel gewähren.

Die „Victoria“ nahm, als sie zuerst der Trümmer der gescheiterten Schiffe ansichtig wurde, eine solche Stellung zu der Hauptklippe ein, dafs diese sammt der vor ihr liegenden Insel in der Richtung nach Westen lag. „Ein heftiger Südwestwind und eine Nordost-Strömung hinderten nahe der Insel zu ankern“ heifst es in dem Logbuch; es war also nicht möglich, in den Canal zwischen der Hauptklippe und der Vorklippe einzudringen. Die „Victoria“ befand sich, nachdem sie diesen Versuch aufgegeben, „Nordwest zu West von der Insel etwa drei englische Meilen von derselben entfernt“. Hier sandte der Capitain sein Gig und seine Pinasse an das Ufer „der Insel“, um die Schiffbrüchigen zu retten, was

<sup>1)</sup> Vergl. den Abdruck desselben in der *Overland China Mail*, Hongkong, 29. Juni 1854.

auch zum Theil gelang; hier also konnte er, wenn auch nur mit weniger tiefgehenden Fahrzeugen an der Hauptklippe landen; und von hier aus begab er sich nach Hongkong zurück, wo er nach einer sehr glücklichen Fahrt von zweimal 24 Stunden ankam.

Darf man nach den vorstehenden Mittheilungen sich eine Vorstellung von der gesammten Inselgruppe zu entwerfen suchen, so wird es diese sein. Die Gruppe besteht (wahrscheinlich) aus einer durch ihre Größe und Höhe sich auszeichnenden Haupt-Insel, welche im Süden und Osten in bedeutenderer Entfernung von anderen kleineren Inseln oder Riffen umgeben ist, während im Norden und im Westen, ausgenommen ein vor der Nordwestspitze isolirt liegendes Riff, solche kleinere Inseln oder Vorklippen fehlen. Bei einem Durchmesser von mindestens 50 engl. Meilen wird das Gesamtareal dieser Inselgruppe, mit Einschluss des die Haupt- und die Vor-Inseln trennenden Meeres, mindestens einen Umfang von 150 engl. Meilen besitzen. Diese Beschreibung wird, wie wir glauben, der Wirklichkeit ziemlich entsprechen; detaillirter läßt sie sich wenigstens bei dem gegenwärtigen Stande der Nachrichten nicht angeben.

Die Pratas-Klippe liegt nun an einer viel befahrenen und immer mehr frequentirten Handelsstraße. Namentlich müssen alle zwischen Manila und China fahrenden Schiffe an ihr vorüber. Winde und Strömungen bringen aber auch nur zu leicht die von Europa oder Ostindien nach China fahrenden Schiffe, sowie die von den Häfen in Süd-China nach den Nordhäfen segelnden in ihre Nähe, und häufige Nebel erhöhen überdies die Gefährlichkeit der Klippe. Ein Leuchthurm auf derselben würde gewiß eine große Wohlthat sein und viel Unglück abwenden. Herr Biden, Hafenmeister zu Madras, der diese Angelegenheit eifrigst angeregt und gründlich beleuchtet hat <sup>1)</sup>, meint, der Leuchthurm müsse aus Granit aufgeführt werden, den man in hinreichender Menge und Güte auf Groß-Lema und Hongkong (160 Meilen entfernt) brechen könne, wo ebenfalls treffliche Arbeiter zu miethen sein würden. Der Grund der Prataklippe gestatte die Anführung eines möglichst festen Gebäudes, welches für Fremde unzugänglich und für seine Bewohner hinlänglich wohllich eingerichtet werden könnte. Ein Ungeannter (in dem Supplement der *Overland China Mail* d. d. 28. October 1854 in einem Schreiben vom 12. October) meint: ein 60 Fuß hoher Leuchthurm sammt Laternen, Wohnung für einen Aufseher und 10 Mann nebst deren Familien, einschließlichs aller Transportkosten des Rohmaterials, der Arbeitslöhne und eines kleinen Fahrzeuges zur Unterhaltung der Verbindung mit Hongkong, würde auf 50,000 Dollars zu stehen kommen und jährlich eine Ausgabe von 5000 Doll. für Gehalte, Oel, Reparaturen etc. erfordern. Macht man sich mit den Einzelheiten der Schiffbrüche bekannt, von denen wir nur beiläufig einige erwähnt haben, so muß man in der That wünschen, daß bald ein weithin glänzendes Leuchtfener auf der Prataklippe den Vorübersegelnden seine warnenden Strahlen sende; sie gehört zu den gefährlichsten Korallenriffen der Welt. B.

<sup>1)</sup> Vergl. das *Athenaeum*, worin ein Brief von Herrn Biden, d. d. Madras den 24. April 1856, und den *Examiner*, worin ein zweiter Brief, d. d. Madras den 17. Mai 1856. Beide sind abgedruckt in der *Overland China Mail* vom 13. Sept. 1856.

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

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1857

Band/Volume: [NS\\_3](#)

Autor(en)/Author(s): Redaktion

Artikel/Article: [Die Pratas -Klippen im chinesischen Meere 361-365](#)