

Dieser Bestimmung liegt freilich nur eine Längen-Observation zu Grunde, da zur Breitenberechnung Beobachtungen nicht zu erlangen waren.

Die Wassertemperatur, welche seit dem 18. September stündlich notirt wurde, war innerhalb dieser Zeit von 26.5° auf 27.3° gestiegen und das spezifische Gewicht des Wassers, welches von dem Navigations-Officier dreimal täglich bestimmt wird, von 1.0260 auf 1.0256 gefallen.

Der SW-Monsun hatte in der ersten Zeit weder in Richtung noch in Stärke den, seiner Bezeichnung entsprechenden, stetigen Charakter. Zwischen 13° und 10° Nord-Br. änderte der Wind bei böigem Wetter in Richtungen aus mw. NW bis West, Stärke 7—2, und gab uns, da wir bei dem frühen Ausscheiden des NE-Passats anfänglich schon zu viel West verloren hatten, eine günstige Chance, die Breite abzuseheln.

In den Böen lief das Schiff zeitweise 12 Seem. Das Zehngradfeld 3 erreichten wir somit noch westlich von 23° West-Lg.

Auch hier liess uns zwischen 9° und 7° Nord-Br. der Monsun wieder im Stich, und es traten an seine Stelle veränderliche Winde aus nordöstlicher und südöstlicher Richtung, sowie zeitweise Stillen, während deren der Himmel, bei meist sehr unangenehm schwüler Luft, mit tief hängenden, schweren Regenwolken bedeckt war.

Der Monsun kam dann wieder in sehr südlicher Richtung langsam zum Durchbruch. In das Zehngradfeld 2 segelten wir etwa auf $5\frac{1}{2}^{\circ}$ Nord-Br. über. Hier verloren wir jedoch sehr schnell die bis dahin noch gut gehaltene West-Lg. in Folge des sehr südlichen Monsuns und des starken Guinea-Stromes.

Ich versuchte daher, als der Wind auf $5\frac{1}{2}^{\circ}$ Nord-Br. und 19° West-Lg. auf Süd ging, den anderen Bug zu nehmen; dasselbe thaten zu gleicher Zeit 3 von 4 mitsegelnden Schiffen; nach einigen Stunden musste ich jedoch, als bei schralendem Wind nur noch WNW per Comp. gut gemacht werden konnte, diesen Versuch wieder aufgeben, und den Weg nach Ost weiter verfolgen.

Der Wind hielt sich nun sehr stetig aus SW, und es blieb nichts anderes übrig, als um Süden zu gewinnen, immer mehr West daran zu setzen, so dass wir schliesslich bis auf $2^{\circ} 50'$ Nord-Br. und $15^{\circ} 10'$ West-Lg. kamen, ehe der nunmehr nach SSW umgehende Wind erlaubte, über Steuerbord-Bug nach mw. WSW zu halten.

Die Anweisung des Capt. Toynbee, welche ich mir hierbei zur Richtschnur nahm, und welche besagt, „dass ein Schiff mit Eintritt eines SzW per Comp. in der Nähe des Aequators, über den Steuerbord-Bug gehen und gut voll halten soll, weil es sicher sein kann, dass dieser Wind mit schönem Wetter in den SE-Passat übergeht,“ fand ich vollkommen bewahrheitet.

Freilich hatte uns die Ungunst der Verhältnisse schon weiter nach Ost geführt, wie es wohl sonst bei Wahl dieser Route der Fall sein mag, auch konnte mich nur das Vertrauen auf die Zuverlässigkeit der gegebenen meteorologischen Ermittlungen veranlassen, so weit vom Wege abzugehen. Dass wir aber, als wir nach 20.2 Tagen Reise von 30° Nord-Br. ab gerechnet, am 4. October früh in etwa 19° West-Lg. die Linie passirten, ein immerhin annehmbares Resultat erreicht hatten, trotzdem der NE-Passat schon auf 15° Nord-Br. verloren ging und der SE-Passat erst auf $2\frac{1}{2}^{\circ}$ Nord-Br. gefunden wurde, und trotzdem der SW-Monsun auf den niederen Breiten so westlich war, dass wir erst auf 3° Nord-Br. und 15° West-Lg. einen für den Steuerbord-Bug annehmbaren Wind fanden, d. h. einen Wind, bei dem wir rechtweisend etwa WSW gut machen konnten, zeigt ein Vergleich mit der in den Segeldirectionen angegebenen Durchschnittsreisen. Von 30° Nord-Br. bis zum Aequator haben nach den *Holländischen* Ermittlungen die Schiffe im September eine mittlere Durchschnittsreise von 23.4 Tagen, wenn sie die Linie auf 21.7° West schneiden, nach Maury 20.9 Tage, wenn der Schnittpunkt auf 25° West fällt, und 23 Tage, wenn er zwischen 19° und 20° West-Lg. liegt.

Zu der von Dr. Neumayer (s. Hydr. Mitth. 1873 pag. 271) zusammengestellten durchschnittlichen Geschwindigkeit von Segelschiffen, welche auf ihrer Reise nach der Linie Ost und West der *Cap Verde*'schen Inseln passirten, verhält sich die Geschwindigkeit der „*Medusa*“, berechnet, wie dort, nach dem wirklichen Fortschritt der Reise, ohne Rücksicht auf die während des Kreuzens zurückgelegten Distanzen, folgendermassen (in Seemeilen die Stunde):