

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

829. Krebs. 1901. "Bemerkungen über die Marianen." [Notes on the Marianas]. *Annalen der Hydrographie und Maritimen Metereologie* 29, pp. 17–18.

Notes on a voyage of the German postal steamer München from Pohnpei to Saipan. The report includes a map of Tanapag Harbour with some depth soundings and a description of the harbour. Krebs comments on the lack of boats able to ferry goods to shore from the Garapan anchorage. It took the crew 1 1/2 to 2 hours to row the passengers and cargo to shore. Brief comment on the suitability of Magicienne Bay on the other side of Saipan.

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

Annalen der Hydrographie

und

Maritimen Meteorologie.

Herausgegeben

von der

Deutschen Seewarte in Hamburg.

Neunundzwanzigster Jahrgang. 1901.



Berlin.

Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn

Königliche Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei

Kochstraße 68—71

zeichnungen versehen, die von ihm als Verbesserungen bezeichnet werden. Diese Handzeichnungen beziehen sich auf verschiedene Theile einzelner sowie auch auf die Lage ganzer Inseln, doch sind sie nicht vollkommen genug, um kartographisch wiedergegeben werden zu können.

Die inzwischen neu erschienene Ausgabe der genannten Karte mit Korrekturen bis zum November 1898 enthält mehrere Aenderungen gegen die ältere Ausgabe, die zum Theil einigen der erwähnten Handzeichnungen ähnlich sind, darunter z. B. der neue Plan von Nonuti.

Wie weit die Angaben übrigens zutreffend sind, kann von hier aus nicht beurtheilt werden, und der nachstehende Auszug, in dem nur kurz auf die verbesserte Lage ganzer Inseln hingewiesen wird, erfolgt unter allem Vorbehalte von Seiten der Seewarte.

1. Die Insel Maraki wird ohne Aenderung ihrer Form um etwa 7 Sm westwärts verlegt.

2. Von der Insel Tapeteua wird das Südende um etwa 5 Sm südlicher gelegt und dazu handschriftlich bemerkt: Die Insel dehnt sich bedeutend weiter nach S und W aus; die Lagune liegt voll von Steinen, doch steht tiefes Wasser um dieselben. An der Westseite wird eine $1\frac{1}{2}$ Sm breite und 10 Faden (18 m) tiefe Einfahrt, an der Südseite eine solche von 2 Faden (3,6 m) Tiefe angegeben.

3. Die Insel Peru wird in erheblich veränderter Form um etwa 6 Sm in nordöstlicher Richtung verlegt.

4. Die Insel Onoatoa wird ohne wesentliche Formänderung um etwa 7 Sm nordnordostwärts verlegt.

Bemerkungen über die Marianen.¹⁾

Aus einem Bericht des Kapt. Krebs, Führer des deutschen Dampfers „München“.

In der Gegend der Marianen weht vom November bis Juni der Nordostpassat, im Juli, August und September sind steife Südwest- und Westwinde, im Oktober veränderliche Winde und unbeständiges Wetter vorherrschend. Die Regenzeit soll sich über die Monate Mai bis Oktober erstrecken und der Regen zu dieser Zeit heftig sein, doch soll es auch während der übrigen Monate häufig regnen.

Auf der Reise von Ponape nach Saipan trafen wir vorwiegend nördliche und Nordwestwinde mit hoher Nordwestdünung und vielem Regen. Am 17. August um 3^h pm ankerten auf der Westseite der Insel Saipan, vom Tanapag-Hafen SW , 2 Sm, von dem Städtchen Garapan westlich, 1,5 Sm entfernt auf 24 m (13 Faden) Wasser, anscheinend über Korallengrund.

„München“ fuhr mit rw. NW-Kurs zwischen den Inseln Tinian und Saipan hindurch. Die Küste von Tinian schien rein zu sein, während sich an der Südküste von Saipan Riffe und schwere Brandung zeigten. Die Durchfahrt ist etwa 4 Sm breit. Nachdem das Südwestende der Insel Saipan passirt war, steuerten wir in etwa 3 Sm Abstand vom Lande mit nördlichem Kurse längs der Insel, bis die Ortschaft Garapan rw. O peilte. Wir hielten dann auf dieselbe zu, bis die im Hafen von Tanapag liegende kleine Insel Mañagassa rw. NNO peilte, und ankerten dann, wie oben angegeben.

Auf dem Ankerplatze stand hohe westliche Dünung; das Schiff rollte sehr stark. Während der drei Monate Juli, August und September wird die Rhede von Garapan immer ein ungemüthlicher Ankerplatz sein, doch zur Zeit der östlichen Winde wird man dort in Lee der Insel gut liegen.

Den Hafen von Tanapag²⁾ können Schiffe von mehr als 6 m (20 Fufs) Tiefgang unter keinen Umständen benutzen, sonstige auch nur bei östlichen Winden, weil dann kein Seegang in der Hafeneinfahrt steht. Leichterfahrzeuge giebt es hier nicht. Einige Kisten Ladung und Gepäck wie auch einige Passagiere wurden mit dem Schiffsboot an das Land und auch umgekehrt befördert. Vom Ankerplatze bis zum Landungsplatz mußten wir $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden rudern.

¹⁾ Karten: B. 1101, Mariana or Ladrone Islands, Segelhandbuch: Pacific Islands, Bd. I. 1900, Seite 440 ff.

²⁾ Siehe Plan auf der B.-Karte No. 1101.

Auf den Inseln Saipan und Tinian wird mit Erfolg Viehzucht betrieben, auch ist die Reis- und Maiskultur blühend.

Die auf der Ostseite von Saipan gelegene Magicienne-Bucht bietet auch größeren Schiffen auf 45 m (25 Faden) Wassertiefe und gutem Ankergrunde Schutz gegen alle Winde, mit Ausnahme der Winde zwischen O und S. Eine Niederlassung ist dort jedoch nicht vorhanden, und die Bucht wird daher nur von Fahrzeugen der Eingeborenen besucht.

Zur Küstenkunde von Alaska.

Nach „Notice to Mariners“ No. 1291, 1323, 1324 und 1339. Washington.

Von St. Paul bis zum Kap Kupriyanoff. Nachdem man den Hafen St. Paul durch den Südkanal verlassen und das Kap Greville (Tschiniak) umsteuert hat, setze man den Kurs so, daß man von der Ugak-Insel 2 bis 3 Sm und von den Trinity-Inseln 6 bis 8 Sm entfernt bleibt. Nähert man sich den letzteren Inseln von Osten, so sehen sie aus wie eine einzige große Insel, deren Südende hoch und scharf abgegrenzt ist, während das Nordende in eine niedrige sumpfige Huk ausläuft, die schließlic in der Kimm verschwindet.

Die Trinity-Inseln bleiben an St. B; Sitkinak muß in einem Abstände von mindestens 5 Sm passiert werden, um die südlich vorgelagerten gefährlichen Stellen zu vermeiden. Vom Süden gesehen, haben diese Inseln ein rundes Aussehen mit glatten Umrissen. Man erkennt sie leicht an den hellbraunen Abhängen, während die Vorderseite, die beinahe senkrecht ins Meer abfällt, hellem Sandstein ähnelt. Ein anderes unverkennbares Abzeichen der Südküste sind die aus Kalkstein bestehenden Abhänge.

Die Entfernung vom Ostende der Sitkinak-Inseln bis zum Südende von Tschirikoff beträgt ungefähr 78 Sm. Der Kurs SSW³/₄W (rw. S 55°W) führt etwa 3 Sm südlich vom Südende von Tschirikoff vorbei. Der Strom setzt im Allgemeinen zwischen Sitkinak und Tschirikoff SW mit einer Geschwindigkeit von ¹/₂ Sm.

Der Ostküste von Tschirikoff darf man sich wegen der vorgelagerten Untiefen nur vorsichtig nähern. „Albatrofs“ bemerkte 3 Sm östlich (rw. S 66°O) von der Mitte der Insel Brandung. Vor dem steilen Südende liegt in einer Entfernung von ¹/₄ Sm eine kleine Insel. Die Insel Tschirikoff ist nachts bei klarer Luft leicht an den hohen Gipfeln und Abhängen am Südende kenntlich, die nach dem Nordende zu schräg absteigen.

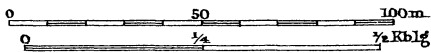
Von der Insel Tschirikoff führt ein SWzW³/₄W (rw. S 89°W)-Kurs etwa 7 Sm südlich von den Lighthouse-Klippen zum Kap Kupriyanoff. Die Entfernung von Tschirikoff bis zu den Lighthouse-Klippen beträgt 61 Sm, von letzteren bis zum Kap Kupriyanoff 72 Sm. Auf der ersteren Strecke findet man gewöhnlich leichten südlichen Strom von weniger als ¹/₂ Sm, auf der letzteren SWzW-Strom von ¹/₄ bis ³/₄ Sm Geschwindigkeit.

Das Kap Kupriyanoff kann man leicht daran erkennen, daß es ein würfelförmiges, gerade aufsteigendes Vorgebirge ist, das sich etwa 7 Sm südostwärts über die mittlere Richtung des Landes hinauserstreckt und an seinem Südende senkrechte aus Basaltfelsen bestehende Abhänge hat. Die Pinnacle-Klippen erstrecken sich an der Ostseite des Kaps 1 Sm vom Lande. Vom Süden kommend, findet man in einer Entfernung von 2 Sm noch 180 m Wasser. Das Kap ist auch bei nebligem Wetter und östlichen Stürmen eine gute Landmarke. Die Südseite ist bis auf eine Entfernung von ¹/₂ Sm frei von allen Gefahren. Eine hohe Nebelbank hüllt gewöhnlich den oberen Theil des Kaps ein, wodurch es ein steiles Aussehen gewinnt; die Pinnacle- oder Priest-Klippen an seiner Nordseite machen es leicht kenntlich.

Vom Kap Kupriyanoff bis zur Gormans-Straße ist der Kurs, mit dem man direkt auf das Kap Divine am Südende der Krovine-Insel zusteuern kann, SW¹/₄S (rw. S 64°W). Die Entfernung beträgt 24 Sm. Der Ebbstrom setzt auf dieser Strecke westwärts und der Fluthstrom ostwärts. Bei der Durchsteuerung der Gormans-Straße thut man gut, sich nahe am Kap Divine, dem man sich sicher auf ¹/₂ Sm Abstand nähern kann, zu halten. Verschiedene spitze Klippen.

Carolinen - Insel Yap
Port Tomil
Tarrang - Insel

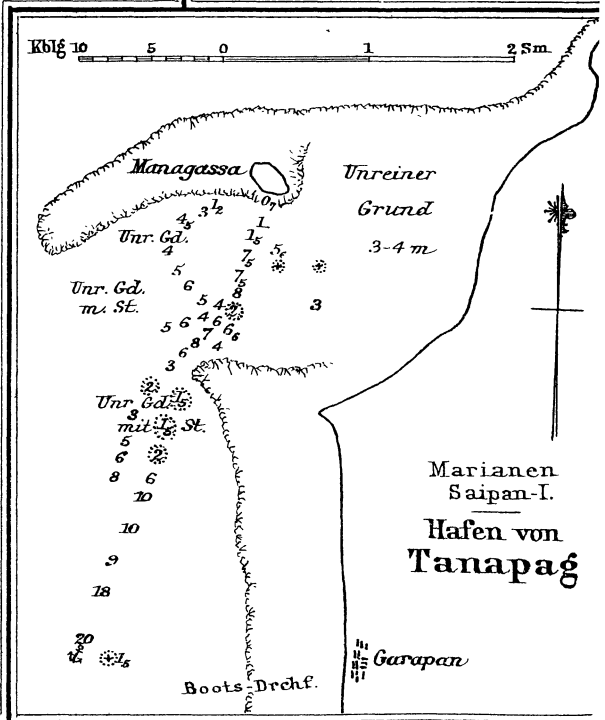
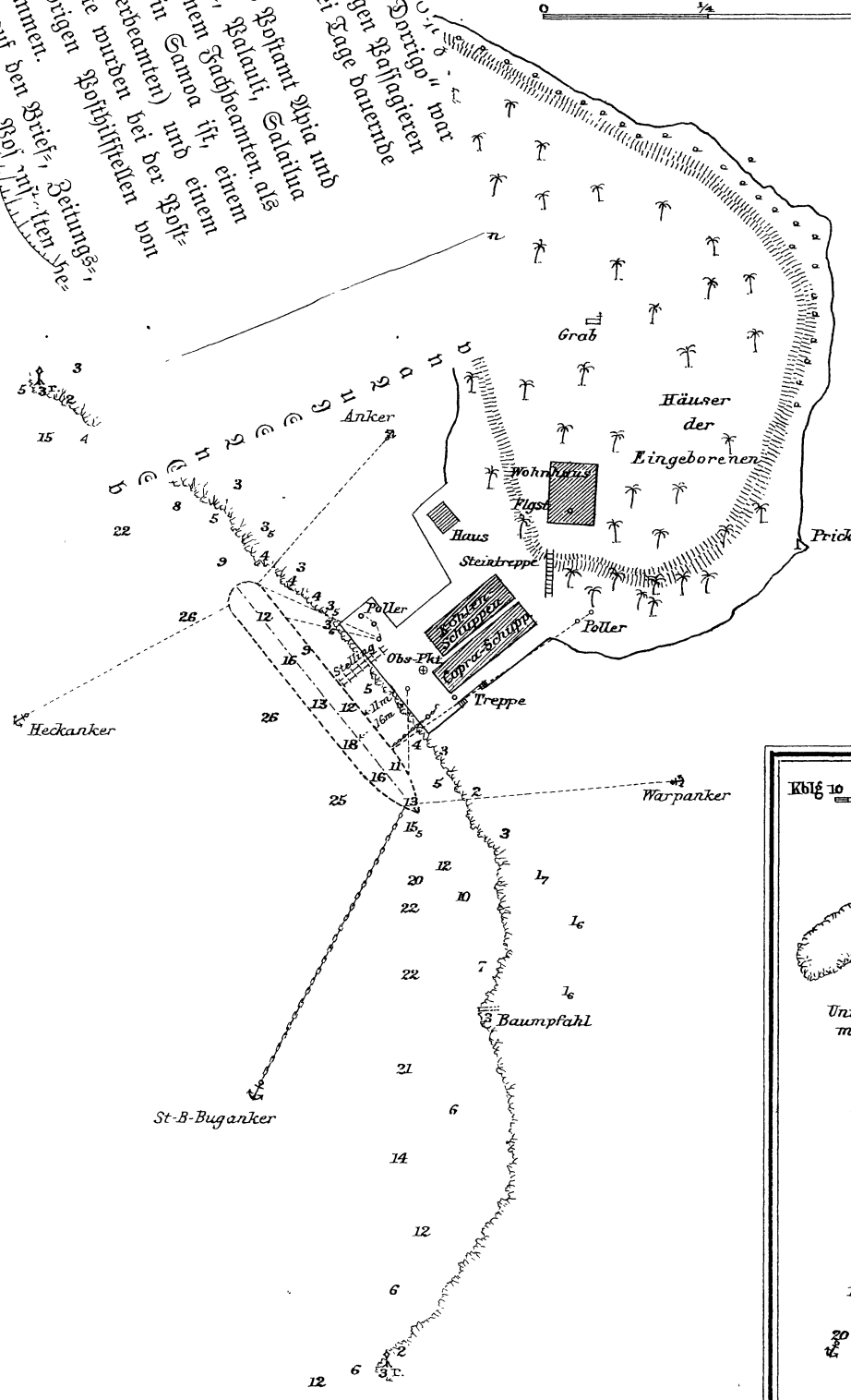
Obs-Pkt. $\left\{ \begin{array}{l} 9^{\circ} 30' 46'' \text{ N-Br.} \\ 138^{\circ} 4' 38'' \text{ O-Lg.} \end{array} \right.$



Carolinen
S-licher Theil der
Matelotas - Inseln
unter Benutzung eines
span. Planes

Die senkrecht stehenden Zahlen
sind Lothungen S.M.S., "Cormoran"

Die Postverbindung in- und aus dem Inselbunde durch den kleinen Schnellpostdampfer „Dorriga“ war nicht ohne Gefahr für die drei Tage dauernde Reise. Die Postverbindung in- und aus dem Inselbunde durch den kleinen Schnellpostdampfer „Dorriga“ war nicht ohne Gefahr für die drei Tage dauernde Reise. Die Postverbindung in- und aus dem Inselbunde durch den kleinen Schnellpostdampfer „Dorriga“ war nicht ohne Gefahr für die drei Tage dauernde Reise.



Tiefen in Metern