

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

867. Grapow, Admiral von. 1902. "Mittheilungen über die Carolinen-, Palau- und Marianen-Inseln." [Notes on the Caroline, Palau und Mariana Islands]. *Annalen der Hydrographie und Maritimen Metereologie* 33, pp. 331–333.

Brief notes by Captain Grapow, commander of the German cruiser Cormoran on the harbour facilities on Guam, Saipan and Tinian. He comments on the problems of recognising a rock in Tanapag Harbour. A buoy, laid by the district administrator (Fritz) had disappeared at the time of the Cormoran's visit. Garapan anchorage is described as unsuitable unless in calm weather. A navigational aid erected by the administration guides the way to the pier of Garapan.

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

Kaiserliche Marine
Deutsche Seewarte

Annalen der Hydrographie

und

Maritimen Meteorologie

Zeitschrift für Seefahrts- und Meereskunde



1902

Dreißigster Jahrgang

Berlin

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

Königliche Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei

Kochstraße 68—71.

nachlassende Bora am 2. Februar um 1^h N. nach OSO und am 3. nach Abtrennung einer flachen Theildepression über der Adria unter strömendem Regen nach NW.

Die folgenden Tage hatten bei schwachen variablen Briesen fortgesetzt regnerisches, mäßig kühles Wetter.

Im Anschluß an den vorstehend wiedergegebenen Bericht führt Herr Kefslitz als Ursache der vorerwähnten ungewöhnlichen Bewegung des Barometerminimums das Verhalten des Hochdruckgebietes an. Letzteres setzte nämlich den am 29. Januar gegen Centraleuropa begonnenen Vormarsch nicht weiter fort, sondern es trennte sich am 2. Februar ein Theilmaximum ab, welches, südostwärts wandernd, hohen Druck über der Balkanhalbinsel anhäufte und hier somit einen dem normalen Fortschreiten der Depression hinderlichen Wall bildete. Thatsächlich sehen wir am 3. Februar den SO des Kontinents mit einem Barometermaximum bedeckt, während sich quer über dem Kontinent eine Rinne tieferen Druckes ausbildete.

Die stürmische Bora vom 1. Februar hatte somit keine Ausheiterung gebracht und auch die normale durchgreifende Temperaturabnahme war ausgeblieben, es hatte sich vielmehr eine mit fortgesetzt schlechtem Wetter verbundene Drehung des Windes nach OSO und Temperaturabnahme eingestellt.

Sucht man aus den meteorologischen Aufzeichnungen am Hydrographischen Amte zu Pola im letzten Jahrzehnt sämtliche stürmischen Borawetter heraus, bei welchen vom Beckleyschen Anemographen mindestens ein Maximum der stündlichen Windgeschwindigkeit von 22 m p. Sek. registriert wurde, so ist in der Regel eine Fortdauer der Bora bis zur völligen Ausheiterung zu konstatieren, während nur zweimal, nämlich am 2. Oktober 1894 und am 15. Oktober 1896, eine ausgesprochene Drehung des Windes nach OSO erfolgte und nach vorübergehender theilweiser Ausheiterung neuerdings regnerisches Wetter einsetzte.

Der Verlauf der Wetterlagen in den vorerwähnten Fällen ist auch mit der Druckvertheilung beim Borawetter des 1. Februar d. J. sehr ähnlich. Sowohl die Wetterkarte vom 1. Oktober 1894 als auch jene vom 15. Oktober 1896 lassen die Ausbreitung des Barometermaximums über der Balkanhalbinsel erkennen, wodurch dem östlichen Abziehen der Depression ein unüberwindliches Hinderniß entgegengesetzt wurde.

Herr Kefslitz folgert daraus weiter: Sobald daher bei Borawetter das Hochdruckgebiet im Nordwesten die Tendenz zeigt, einen Ausläufer nach Südosten zu entsenden (wie dies in der Wetterkarte vom 1. Februar, Tafel 13, durch die nach Süd gerichteten Ausbuchtungen der Isobaren über Centraleuropa allerdings nur schwach angedeutet ist), so wird nach dem Abflauen der Bora nicht auf Ausheiterung und Temperaturabnahme, sondern auf Fortdauer nassen, mehr milden Wetters bei schwachen, in der Richtung unbeständigen Winden zu rechnen sein.

Schließlich sei noch erwähnt, daß in Pola während des Bora-Sturmes vom 1. Februar d. J. in den Bewegungen des Wasserspiegels keinerlei Anomalien zu bemerken waren.

Hr.

Mittheilungen über die Carolinen-, Palau- und Marianen-Inseln.

Aus dem Bericht S. M. S. „Cormoran“, Komdt. K-Kapt. Grapow, Januar 1902.

(Hierzu Tafel 14.)

A. Segelanweisung.

1. Yap. Durch die neu ausgelegten Spierentonnen vor der Einfahrt ist letztere gefahrfrei zu passiren; das innere Fahrwasser ist sehr klar und übersichtlich ausgebakt, der Anstrich der Seezeichen war in guter Ordnung.

Zwecks schnellerer Uebernahme der Kohlen verholte der Kreuzer am 6. Januar an die steinerne Mole der Kohlenstation auf der Insel Tarrang; die

Einzelheiten dieses Manövers sind aus der Skizze auf Tafel 14 ersichtlich. Das Schiff wurde in 11 m Entfernung von dem Steindamm vertäut.

2. Palau-Inseln. Die Hafenzeit ist ungefähr eine halbe Stunde größer als in Yap.

Der Strom im Einfahrtskanal und besonders an der Ecke, an welcher das Fahrwasser nach Nord umbiegt, ist sehr stark.

Man vermeide auf alle Fälle mit dem Strom einzulaufen, da derselbe nur in dem engen Einfahrtskanal in Richtung des Fahrwassers, später quer setzt.

S. M. S. „Cormoran“ lief am 12. Januar kurz nach Hochwasser in die Einfahrt ein und mußte nur einmal das Ruder hart legen. Am 15. wurde drei Stunden vor Hochwasser ausgelaufen. Die Stromkabelungen erforderten mehrere Male das Hartlegen des Ruders, um im Fahrwasser zu bleiben.

Der Hafen von Korrör ist sehr geräumig und bietet genügend Schutz; der Kreuzer ankerte in folgenden Peilungen: Akkabeock Point $SO^{5/8}O$, Uruk Bluff $S^{1/4}O$.

Der Hafen ist auch von NW durch die Passage von Arimolungi zu erreichen.

Die Karte ist nicht zuverlässig. Es empfiehlt sich, zur Orientierung einen Eingeborenen eventuell von Yap mitzunehmen.

3. Matelotas-Inseln. Der vom Kreuzer nach der Skizze eines spanischen Kanonenboots-Kommandanten gewählte Ankerplatz bietet nur geringen Schutz; die beiden in der spanischen Karte angegebenen Einfahrten sind gefahrlos zu passiren. Die Skizze Tafel 14, welche der spanischen Karte zu Grunde gelegt ist, zeigt Ankerplatz, Passagen und die umliegenden Inseln.

Die auf der Brit. Adm.-Krt. No. 980 (Tit. XI, No. 403) angegebene Nordinsel ist eine niedrige, mit etwa 100 Fuß hohen Cocospalmen bestandene Koralleninsel, ähnlich wie Ngulu, und nicht, wie in der Karte verzeichnet, „150 Fuß hoch“. Die Inseln sind spärlich bewohnt und haben keine Bedeutung.

4. Guam. Die Insel Orobé ist eine gute Ansteuerungsmarke für den Hafen von San Louis D'Apra. Hat man die nördlich zu lassende schwarze stumpfe Anseglungstonne erreicht, bietet das Fahrwasser bis zum Ankerplatz keine Schwierigkeiten, da die Betonung unter normalen Witterungsverhältnissen gut auszumachen ist. Der Kreuzer ankerte in folgenden Peilungen: Cabras-Insel Westkante $NO^{3/8}N$, Fort St. Cruz $SO^{3/4}S$.

Die Schwierigkeiten der Landung bei Piti sind noch heute (Februar 1902) so groß, wie sie in der englischen Segelanweisung, neue Ausgabe von 1900, geschildert sind.

5. Saipan und Tinian. Auf der Fahrt von Guam nach Saipan wurde durch astronomische Ortsbestimmung die Lage der Nordwestkante der Insel Tinian um 3 Sm westlicher gefunden.

Auf der Rhede liegt in folgender Peilung: Ankerplatz des Kreuzers $N 101^{\circ} O$ mw., Westkante Mañagassa $S 15^{\circ} W$ mw., eine Untiefe mit 1,5 m Wasser, welche in der Karte nicht verzeichnet ist. Diese Untiefe ist trotz des flachen Wassers bei ruhigem Wasser schlecht zu sehen, bei Dünung markirt sie sich durch Brandung. (Weitere Mittheilungen über diese Untiefe werden eventuell seiner Zeit erfolgen. D. Red.) Als S. M. S. „Cormoran“ bei guter Beleuchtung auf der Rhede ankerte, ist der Stein von dem Ausguck im Mars auf 300 m Entfernung nicht bemerkt worden. Der augenblicklich in Ponape weilende Kapitän des amerikanischen Walfischfängers „Gayhead“, Fisher, berichtete hier mündlich, daß er vor einigen Jahren trotz Ausgucks im Vortopp mit seinem Schiff auf diese Untiefe aufgelaufen, aber durch Backbrassen der Segel gleich wieder freigekommen sei.

Der Bezirksamtmann hatte auf dem Riff eine Boje ausgelegt, welche jedoch vertrieben ist.

Die Einfahrt des südöstlich von der Insel Mañagassa liegenden Hafens von Tanapag ist, wie aus Skizze auf Tafel 14 ersichtlich, nur für Schiffe von höchstens 3 bis 3,5 m Tiefgang brauchbar.

Die offene Rhede von Garapan bietet gegen Wind und See nur bei normalem Nordostpassat Schutz; weht jedoch der Passat stürmisch, wie es am 27. Januar der Fall war, so macht die schon einen Tag vorher stark aufkommende Dünung das Liegen eines Schiffes sehr unbequem.

Die durch das Riff führende Bootspassage ist bei genügender Vorsicht auch für Dampfboote brauchbar; eine nördlich zu lassende Pricke markirt die Einfahrt; um an die Treppe der Steinpier zu gelangen, ist bei Niedrigwasser aufser der Dampfpinasse ein kleineres Ruderboot erforderlich.

B. Verlauf der Reise (Wegkarte auf Tafel 14.)

1. Wind, Wetter, Seegang, Luftdruck. Der Wind wehte auf der Reise von Yap nach den Palau-Inseln und zurück über die Matelotas-Inseln nach Yap in den Tagen vom 11. bis 31. Januar 1902 als schwacher Passat von NO bis ONO, Stärke 1 bis 4; Seegang war entsprechend, Wetter meist klar und heiter, vermischt mit häufigen Regenschauern.

Auf der Fahrt von Yap nach den Marianen (11. bis 21. Januar) wehte der Nordostpassat zwischen Ost und NO, Stärke 1 bis 5; Seegang war mälsig, das Wetter meist klar, vermischt mit einigen Regenböen in Guam und Saipan (21. bis 27. Januar); in Saipan nahmen die Böen namentlich am 27. Januar an Häufigkeit und Stärke (bis 6) zu. Die Dünung auf der Rhede von Garapan war am 26. und 27. so stark, dafs das Schiff bis zu 20° nach beiden Seiten vor Anker rollte.

Von Saipan nach Ponape (27. bis 31. Januar) wehte der Passat zwischen NO und OzN am 27. und 28. stürmisch, Stärke 3 bis 7, vermischt mit häufigen Regenböen.

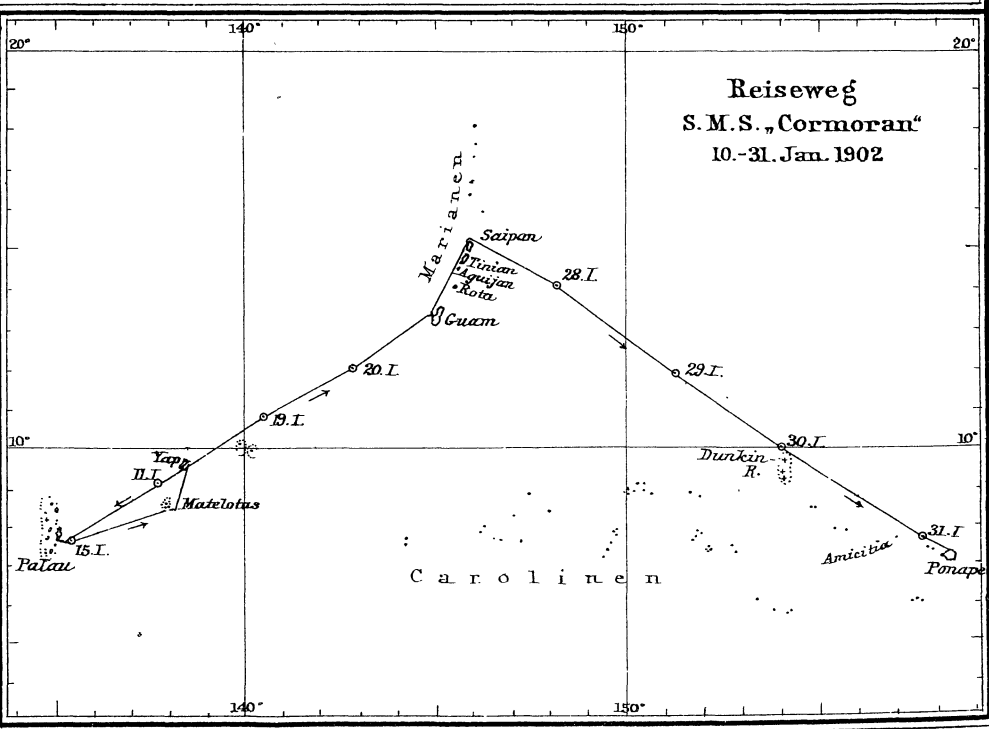
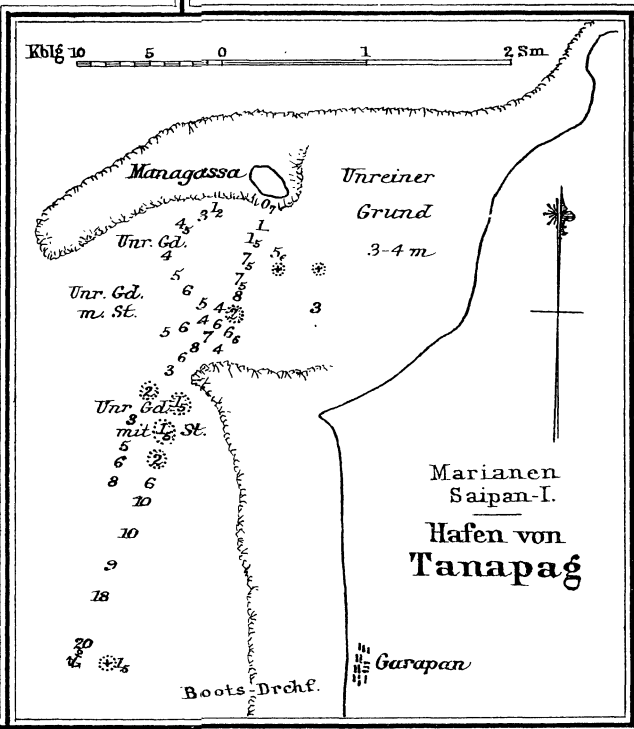
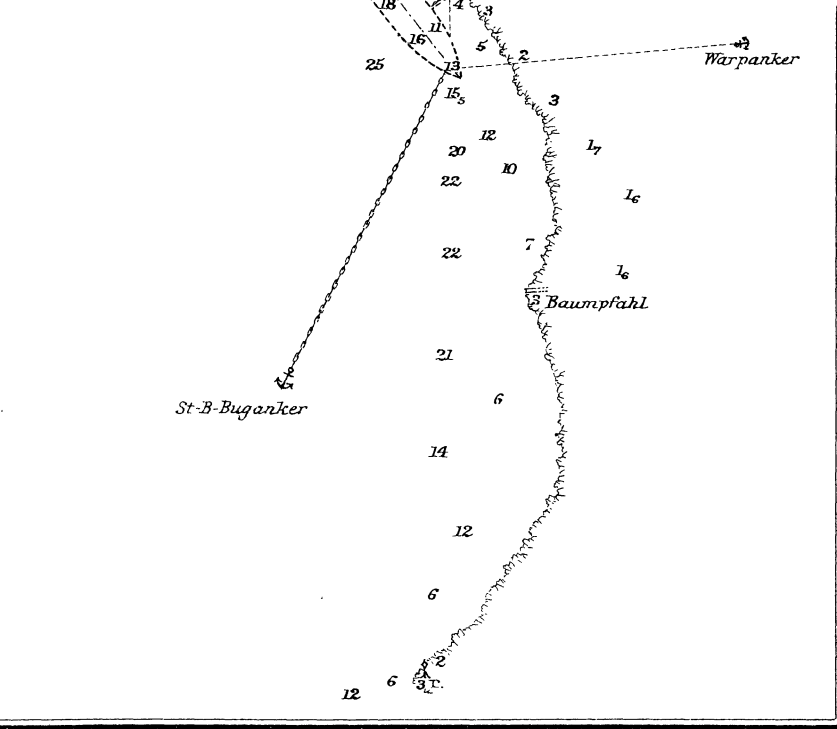
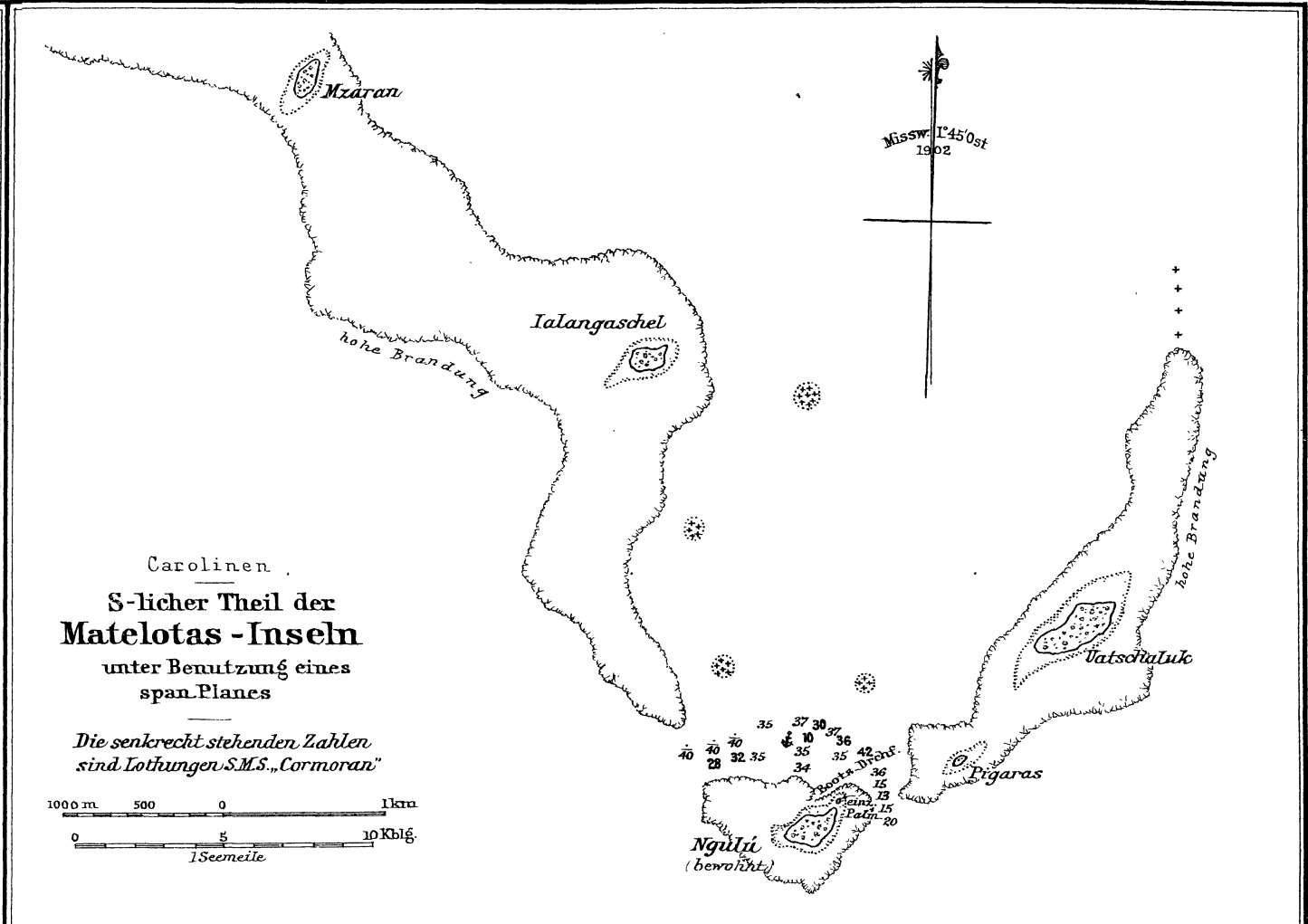
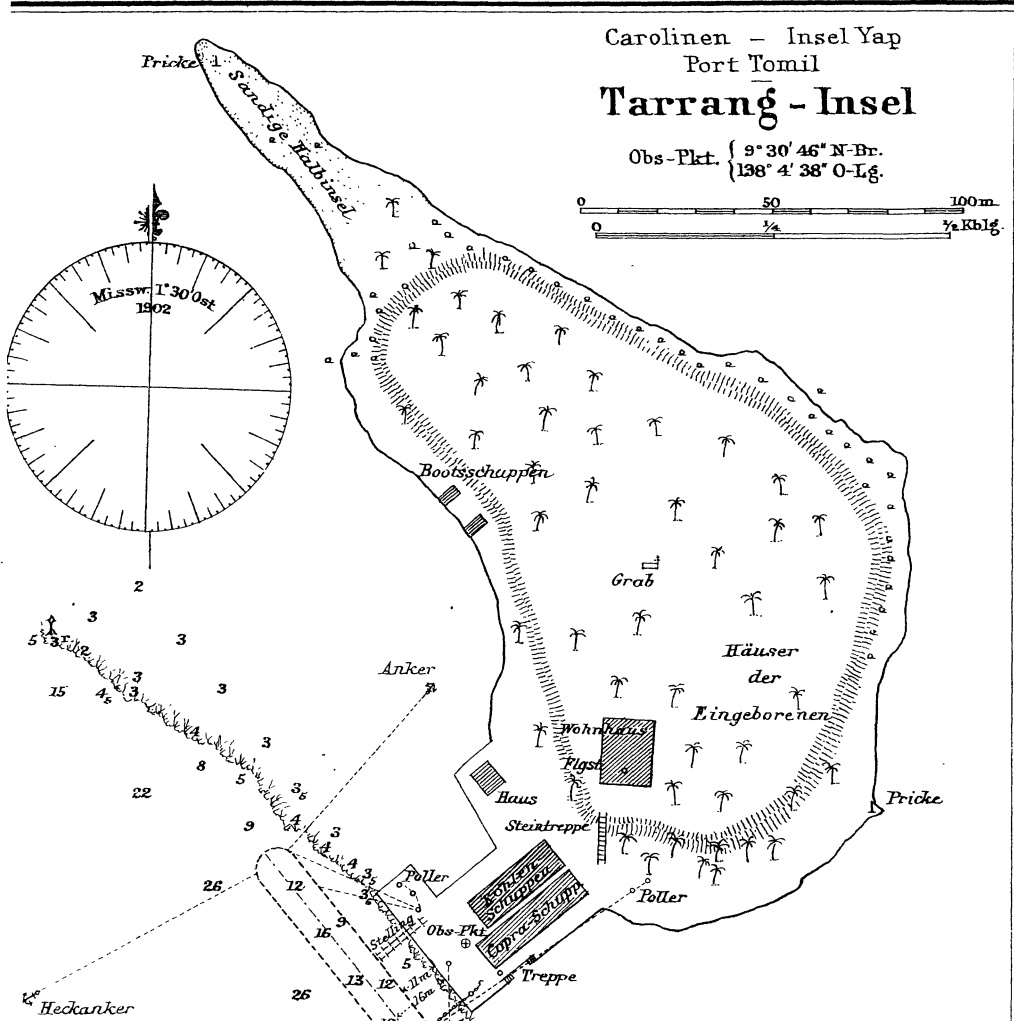
Vom 28. etwa 3 Uhr nachmittags an hörten die Regenböen auf, der Passat wehte gleichmälsig aus OzN und ONO, Stärke 3 bis 5, das Wetter blieb bis Ponape klar.

Der Barometerstand schwankte zwischen 758 mm und 764 mm.

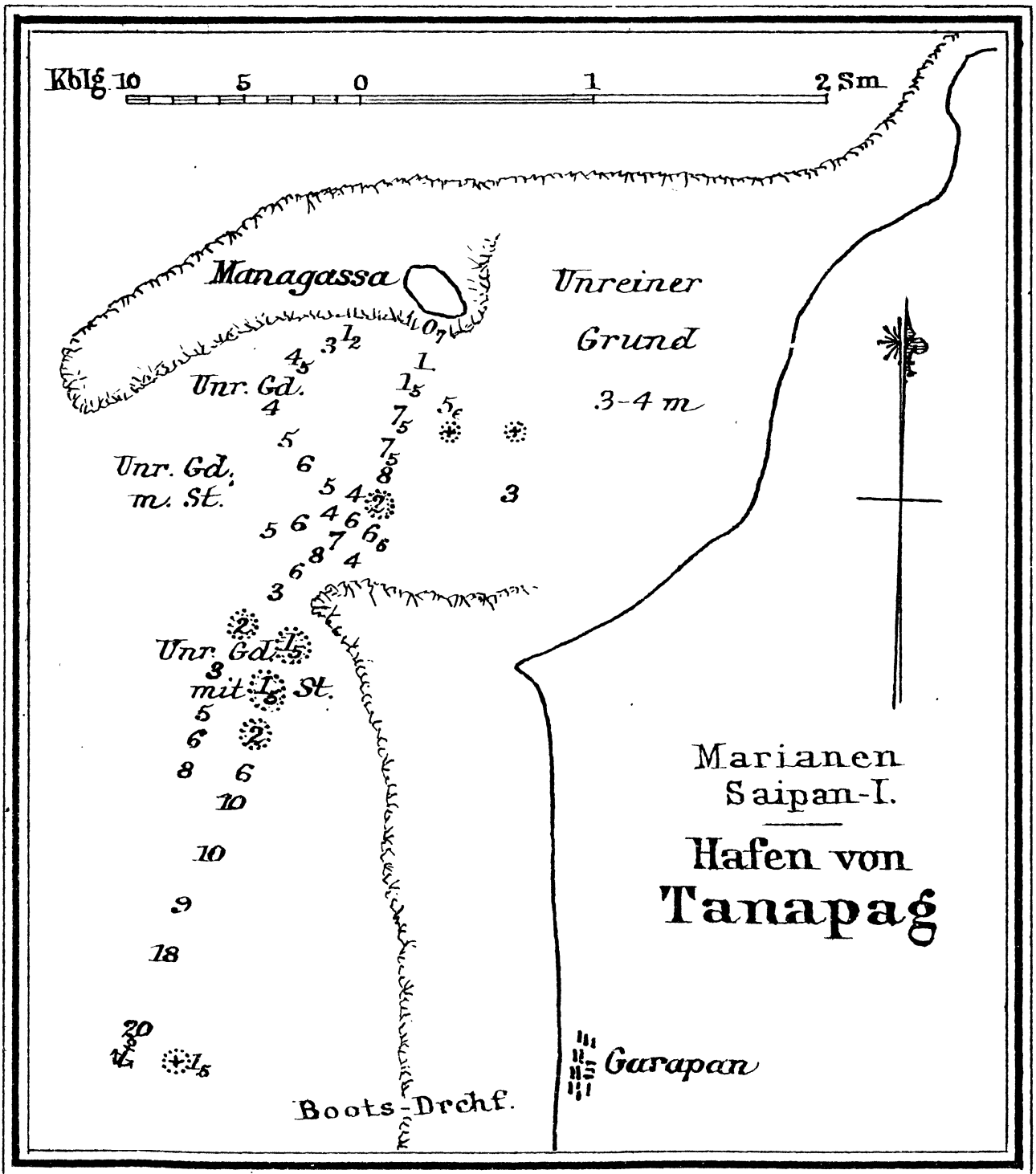
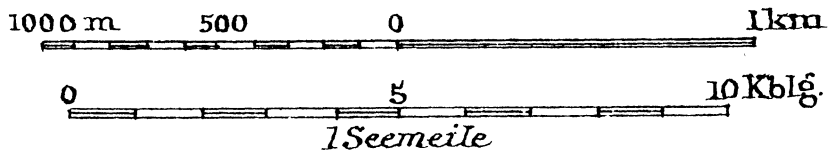
2. Strom. Zwischen den Palau- und den Matelotas-Inseln wurde am 15. und 16. Januar ein SWzW setzender Strom von 1 Sm in der Stunde beobachtet. Zwischen den Matelotas-Inseln und Yap lief am 16. und 17. Januar ein SW setzender Strom von 0,75 Sm in der Stunde. Ueber den Strom im Kanal von Korrer siehe oben unter Palau-Inseln. Auf der Reise von Yap nach Guam wurde am 19. und 20. Januar ein SWzW setzender Strom von 0,5 Sm in der Stunde beobachtet.

Auf der Rhede von Garapan (Saipan) lief stets ein ablandiger Südweststrom von 0,1 bis 0,3 Sm in der Stunde.

29. Januar.	11° 54' N-Br.	und	151° 6' O-Lg.:	N 77° W,	16 Sm	in	24 Stunden.
30. "	9° 40' "	"	153° 56' "	: N 82° W,	26 "	"	24 "
31. "	7° 19' "	"	157° 39' "	: S 28° O,	10,6 "	"	24 "



Tiefen in Metern



Tiefen in Metern