

Fall ist; der Berg war ganz frei von Schnee und hatte eine dunkle, fast schwarze Färbung. An dem Nordende der *Carlos III*-Inseln wurde die in der Karte verzeichnete Stromkabelung bemerkt, doch wurde eine Versetzung des Schiffes durch dieselbe nicht beobachtet.

Zur Ansteuerung von *Molyneux*-Sund kann ein Berg als Marke empfohlen werden, der unmittelbar nördlich von der Bucht liegt und der Form sowohl, wie auch der Schattirung nach, als spitzer Kegel erscheint.“

## Aus den Reiseberichten S. M. S. „Elisabeth“, Kapt. z. See von Wickede.<sup>1)</sup>

### 1. Bemerkungen über den Hafen von Honolulu.<sup>2)</sup>

„Als S. M. S. „*Elisabeth*“ am 12. Januar 1878, von Osten her kommend, zwischen *Molokai* und *Oahu*, den Hafen von *Honolulu* ansegelte (s. diese Annalen, 1878, pag. 140), hatte es nicht die geringste Schwierigkeit, die Tonne, welche den Ankerplatz auf der Aussenrheide bezeichnet, aufzufinden.

Im ersten Bande des von J. C. Jülfs und F. Balleer herausgegebenen Werkes „*Die wichtigsten Seehäfen der Erde*“ wird pag. 247 von einem Boote mit Glocke zur Bezeichnung des Ankerplatzes auf der Aussenrheide gesprochen. Ein solches Boot ist nicht vorhanden. Der Ankerplatz wird durch eine Glockenboje mit Stange gekennzeichnet<sup>3)</sup>; er sollte im Winter, wenn Südwinde erwartet werden können, nur für kurzen Aufenthalt benutzt werden, da der Ankergrund nicht besonders empfohlen werden kann; am besten liegt man auf der Westseite der oben erwähnten Tonne; die Entfernung derselben vom inneren Leuchthurme beträgt  $1\frac{1}{3}$  Sm. Ein kleiner Schleppdampfer ist fast immer bereit, wenn Schiffe bei konträrem Winde in Sicht kommen. Ein gut bedienter optischer Telegraph meldet dem Hafenamt Alles, was auf See vorgeht. Die Einfahrt ist, falls keine Dünung steht, selbst bei Ebbe für grosse Schiffe praktikabel, jedoch alsdann sehr eng.

Auf der Korallenbank, welche den Hafen bildet, sind in neuerer Zeit eine Reihe von Anker eingegraben, um die Schiffe gegen Südwinde zu vertäuen. S. M. S. „*Elisabeth*“ hatte im Januar, wo die stärksten Südwinde aufzutreten pflegen, 2 Kabeltaue auf 2 solchen Anker fest und war mit beiden Bugankern in der Richtung Nord—Süd mit je 45m Kette vertäut. Bei dieser Vorkehrung ist das Liegen im Hafen von *Honolulu* so sicher, wie nur in wenigen Häfen der Welt.

*Honolulu* ist der einzige Platz auf den kleineren Inseln des Stillen Oceans, in welchem ein Schiff mit Sicherheit auf Hülfe vom Lande für grössere Reparaturen rechnen kann. Die Handarbeit ist indessen in Folge der nicht durchweg regelmässigen Beschäftigung der Arbeiter sehr theuer. Für Kalfaterer wurde ein Tagelohn von ungefähr *M.* 20 (5 Dollars) verlangt, für Reparatur des Kutters, dessen Dollbord und zwei Planken eingedrückt waren, verlangte man *M.* 600 (150 Dollars), Eisenarbeiten stellten sich verhältnissmässig etwas billiger, sind aber im Ganzen um ungefähr 40–60% theurer, als in Deutschland.

In *Honolulu* existirt kein Dock; Schiffe, welche Reparaturen am Bord haben, werden mittelst luftdichter Kasten, die dem Schiffsboden angepasst werden, gehoben. Da im Hafen niemals Seegang aufkommen kann, so hat dieses System durchaus keine Gefahr. Die österreichische Fregatte „*Donau*“, welche den Ruderstevan gebrochen hatte, wurde auf solche Weise gehoben und soll sehr gut reparirt worden sein. Im vorigen Jahre wurde das amerikanische Schiff „*Fleetford*“, welches auf einem Korallenriff bei der Insel *Jarvis* einen Theil des Achterstevens eingebüsst hatte, mit dem Kastensystem reparirt, ohne die Ladung zu löschen.

<sup>1)</sup> S. „Ann. d. Hydr. etc.“, 1877, pag. 344, 363; 1878, pag. 79, 102, 135.

<sup>2)</sup> S. „Ann. d. Hydr.“ etc., 1875, pag. 280, 1877, pag. 600; Findlay: „North Pacific Directory“, 1870, pag. 849; Rosser-Imray: „North Pacific Pilot“, pag. 32; Jülfs u. Balleer: „Seehäfen der Erde“, Bd. I (1870), pag. 247 ff.

<sup>3)</sup> S. No. 220 der „Nachr. f. Seef.“ 1878.