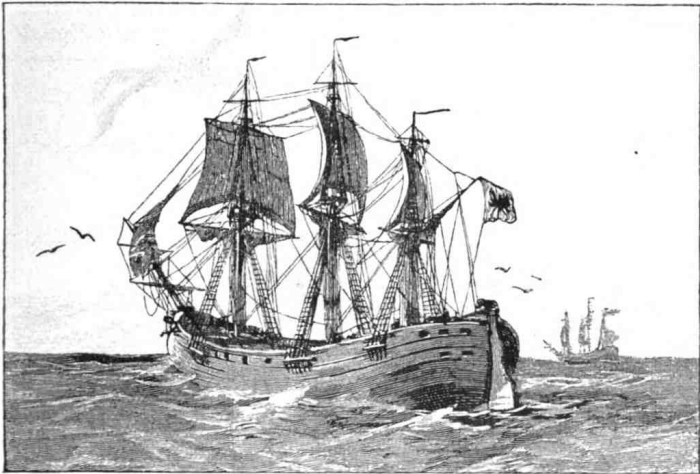


Einige Flaggenzeichen von allgemeiner und besonderer Bedeutung.



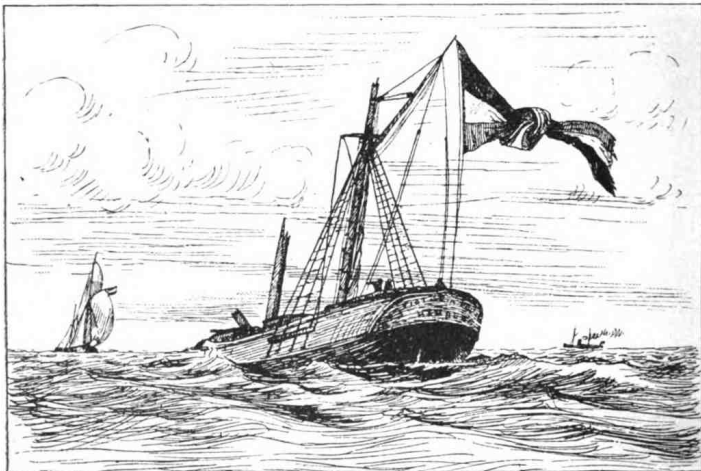
Des großen Kurfürsten Fregatte „Kurprinz“
im Jahre 1680 auf der Reise nach der westafrikanischen Kolonie.
Das Schiff liegt mit backgebraktem Groß- und Kreuzmarssegel; von der Gaffel des
Kreuzmastes weht die brandenburgische Flagge, weiß mit rotem Adler.

1) Die Flagge, wie sie auf den Kriegsschiffen der kurbrandenburgischen Flotte des 17. und 18. Jahrhunderts geführt wurde, ist dem Linienschiffe „Brandenburg“ im Jahre 1892 von der Provinz Brandenburg gewidmet. Seine Majestät der Kaiser hat durch Allerhöchste Ordre vom 27. Dezember 1892 bestimmt, daß Sr. Majestät Linienschiff „Brandenburg“ diese Flagge als Toppflagge bei feierlichen Gelegenheiten führen soll.

2) Der Kirchenwimpel, weiß mit rotem Kreuz, wird auf deutschen Kriegsschiffen am Heck über der Nationalflagge gesetzt, während Gottesdienst an Bord ist.

3) Die Parlamentärflagge, eine weiße Flagge, an weit sichtbarem Ort gezeigt, bedeutet, daß man friedlich verhandeln will. (Wenn sie gezeigt wird, ist also Kampf oder Feindseligkeit als möglich angenommen.)

4) Die Quarantäneflagge, eine gelbe Flagge, bedeutet, daß mit dem Schiffe, auf dem sie weht, wegen ansteckender Krankheiten nicht verkehrt werden darf.



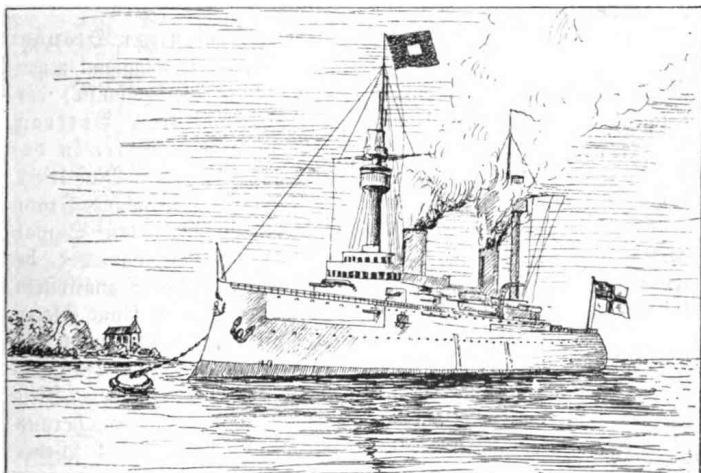
Gabariertes deutsches Handelsschiff mit „Flagge im Schau“.

5) Die „Flagge im Schau“, die Nationalflagge, oder eine andere Flagge an weit sichtbarer Stelle geheißt, nachdem ein einfacher Knoten hineingeschlagen oder nachdem die Flagge in der Mitte zusammengebunden ist, bedeutet, daß das Schiff in Not ist und Hilfe verlangt. — Nachdem das Internationale Signalbuch Notsignale enthält und Notsignale in den Gesetzen vieler Seestaaten vorgeesehen sind (siehe Seite 90 wegen der Deutschen Notsignale), kommt die „Flagge im Schau“ seltener in Anwendung; ihre Bedeutung ist aber noch jedem Seemann geläufig.

Ein anderes, nicht in den Gesetzen vorgeesehenes, dem Seemann aber nicht mehr ganz geläufiges Notsignal besteht darin, daß die Nationalflagge verkehrt, die untere Seite nach oben, geheißt wird.

6) Der blaue Peter, Flagge P des Internationalen Signalbuches, siehe Seite 33, bedeutet, daß jeder Mann der Besatzung sich sofort an Bord zu begeben hat, weil das Schiff in See gehen will, oder weil die Besatzung sonst dringend gebraucht wird.

Die Dampfer der großen transatlantischen Linien von Hamburg und Bremen setzen den blauen Peter am Tage des Auslaufens als Zeichen, daß das Schiff seefertig ist. — Bei der deutschen und großbritannischen Marine hat der blaue Peter dieselbe Bedeutung wie zuvor angegeben. In der französischen und anderen Kriegsfлотten giebt es dafür andere Flaggezeichen.



Seiner Majestät Linien Schiff „Kaiser Friedrich III.“ mit dem „Blauen Peter“ im Vortopp.

Zeichen, daß alle Mann der Besatzung sofort an Bord zu kommen haben.

7) Die Pulverflagge, eine schwarze Flagge, mit oder ohne den Buchstaben P in weißer Farbe, bedeutet, daß das Schiff mit Pulver oder anderen Explosivstoffen in gefährlicher Weise beladen ist. — In manchen Häfen wird statt der schwarzen eine rote Flagge zu demselben Zweck verwendet.

8) Eine Flagge von 1,6 m Länge und 1 m Breite, diagonal in eine schwarze und eine weiße Hälfte geteilt, so daß die Grundlinie des schwarzen Dreiecks sich unten und am Stock befindet (Tages-Zollzeichen), am hinteren Mast und zwar in der Regel an der Gaffel oder an dem Flaggenstock am Heck gesetzt, bedeutet an der deutschen Nordseeküste und im Kaiser-Wilhelm-Kanal: Der an Bord befindliche Lotse übt die Zollkontrolle aus; das Schiff ist daher von jeder Zollabfertigung befreit.

9) Eine weiße Flagge mit diagonalen schwarzen Streifen von der Ecke unten links nach der Ecke oben rechts (Tages-Zollzeichen) an derselben Stelle wie die unter 8 erwähnte Flagge gezeigt, bedeutet für den Kaiser-Wilhelm-Kanal: Das Schiff kann ohne Lotsen- und Zollkontrolle das Zollwachtschiff bei Friedrichsort in der Kieler Förhde passieren.

10) Den Fischereistander, einen dreieckigen Stander mit zwei blauen und zwei gelben Feldern, diagonal gegenüberliegend, führen die Fischereiaufsichtschiffe (Kriegsschiffe) derjenigen Staaten, welche dem „Internationalen Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer“, vom 6. Mai 1882, beigetreten sind; nämlich: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und die Niederlande. Für den Signalverkehr dieser Aufsichtschiffe und der Fischerfahrzeuge der beteiligten Staaten besteht ein besonderes, ganz einfaches Signalsystem, bei dem außer der Nationalflagge eine gelbe und eine blaue Flagge verwendet werden. Diese ganze Einrichtung beruht nicht auf internationalem Vertrag, sondern auf einem im Jahre 1896 getroffenen Abkommen der Kommandanten der Aufsichtschiffe. (Siehe Deutscher Seefischerei-Almanach für 1899, 1900 u. f. w., herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. Verlag von J. J. Weber, Leipzig.)

11) Das Konzeptionsabzeichen, eine weiße Flagge mit dem schwarzen Buchstaben S in der Mitte, führen an der Spitze des Hauptmastes diejenigen Schiffe, welchen von einer der Vertragsmächte das Recht eingeräumt ist, an Fischer in der Nordsee Mundvorrat und andere Gebrauchsgegenstände, aber nicht spirituöse Getränke zu verkaufen. Diese Maßnahme gründet sich auf den „Internationalen Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See“, vom 16. November 1897. Es sind daran dieselben Staaten, wie an dem unter 10 erwähnten Vertrag vom 9. Mai 1882 beteiligt. (Siehe Deutscher Seefischerei-Almanach für 1899, 1900 u. f. w.)

12) Flaggensignale im Kaiser-Wilhelms-Kanal sind enthalten in Anlage 1, Signalverzeichnis, der Kanalpolizei-Verordnung vom 28. August 1896, 12. November 1898.

Zu bemerken ist dazu folgendes. Es bedeutet:

Von Land zu Schiff: Wimpel D des Internationalen Signalbuches: „Kanallotse kann nicht an Bord kommen.“

An Bord der Lotsendampfer. Lotsenflagge: „Kennzeichnung der Lotsendampffahrzeuge,*) welche sich im Lotsendienst in Fahrt befinden.

Vom Schiff nach Land: Nationale Lotsenflagge oder das Signal PT des Internationalen Signalbuches, beides mit Antwortwimpel darunter: „Kanallotse gewünscht.“ **)

13) Die Signale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bestehen in:

- a. dem Hilfssignal, weißer Wimpel mit schwarzem Rand, an der inneren Seite ein rotes Kreuz, der Form nach dem Eisernen Kreuz ähnlich;
- b. der Bootsflagge, weißer Flagge mit schwarzem Rand, in der Mitte das unter a erwähnte Kreuz.

14) Die Signale der deutschen Seewarte.

An allen wichtigen Küsten- und Hafenspunken der deutschen Seeküsten giebt es Sturmwarnungsstationen. Die Deutsche Seewarte in Hamburg giebt diesen Stationen Nachricht, sobald ein Sturm im Anzuge ist. Diese Nachricht wird dann durch weithin sichtbare Signale nach See hin kundgegeben.

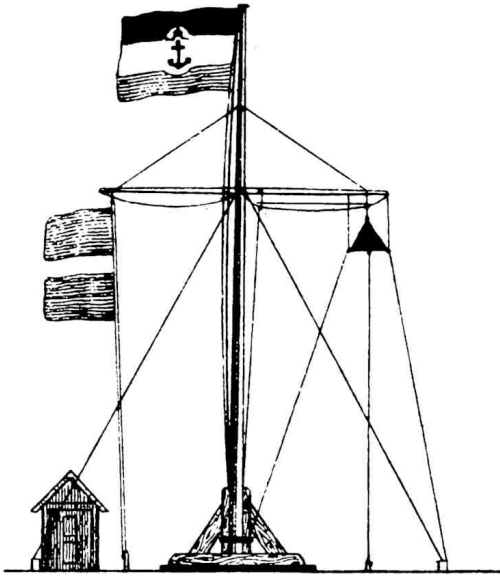
Sturmwarnungsstellen erster Klasse, welche besonders für das Mitteilen von Warnungsnachrichten in die Ferne eingerichtet sind, haben einen vollständigen Signalmast mit den dazu gehörigen Signalkörpern, einen Sturmwarnungskasten, einen Aneroid-Barometer mit großem Zifferblatt, einen Thermometer, zwei Regenmesser, ein Meßglas und event. einen Wetterkasten.

Sturmwarnungsstellen zweiter Klasse, welche sich auf das Mitteilen von Witterungsnachrichten für die unmittelbare Umgebung beschränken, haben eine Signalstange mit einem Signalkörper, einen Sturmwarnungskasten, einen Aneroid-Barometer mit großem Zifferblatt, einen Thermometer, zwei Regenmesser, ein Meßglas und event. einen Wetterkasten.

*) Wir wollen hier darauf aufmerksam machen, daß wir diese Kennzeichnung weder für zweckmäßig, noch für ganz richtig halten. Zweckmäßig ist sie nicht, weil dem Seemann geläufig ist, in einem Fahrzeuge mit Lotsenflagge ein solches zu sehen, das Lotsenhilfe verlangt, nicht bringt; ganz richtig ist sie nicht, weil die Lotsensignal-Ordnung vom 14. August 1876 ausdrücklich vorschreibt, daß das signalisierende Schiff Lotsen verlangt.

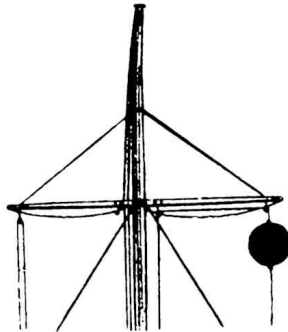
**) Auch hier besteht also Abweichung von den Vorschriften des Internationalen Signalbuches und anderen.

Signalmast und Sturmsignale.



Signal: NW-Sturm zurückdrehend.

Eine Flagge: recht Drehend oder Ausschließen (N-O-S-W) \ vermutliches Umlaufen
 Zwei Flaggen: zurückdrehend oder Krumpfen (N.W-S-O) / des Windes.



Atmosphärische Störung vorhanden, siehe Telegramm.

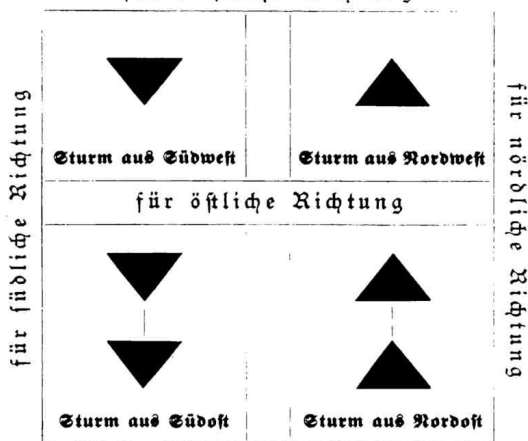
Beschreibung der Signale und deren Deutung.

Die Signale, mittelst welcher die Sturmwarnungen der Deutschen Seewarte, wenigstens dem wichtigsten Teile ihres Inhalts nach, auf größeren Strecken und einer größeren Zahl von Personen erkennbar gemacht werden sollen, sind folgende:

a. Körpersignale.

1) Das Heißen des Balles mahnt zur Vorsicht; derselbe besagt, daß ein Extratelegramm von der Seewarte eingelaufen ist, welches eine atmosphärische Störung meldet, die möglicherweise zu stürmischen Winden Anlaß geben kann, oder welches über den bereits erfolgten Eintritt stürmischer Winde innerhalb eines benachbarten Teiles der deutschen Küste berichtet. Genauer ist nur aus dem Telegramm zu ersehen. Wer augenblicklich nicht in der Lage ist, das Telegramm einzusehen, möge daher unterdessen acht haben vor Böen und das Barometer, das Aussehen des Himmels u. s. w. ins Auge fassen.

Sturmsignale für westliche Richtung



Eine Flagge = rechtdrehend, bezw. Ausschließen (N-O-S-W) } vermutliches
 Zwei Flaggen = zurückdrehend, bezw. Krimpen (N-W-S-O) } Umlaufen
 des Windes.

● Es ist ein Extra-Telegramm von der Seewarte eingelaufen, welches das Vorhandensein einer atmosphärischen Störung meldet und zur Vorsicht mahnt. Siehe das Telegramm.

2) Wenn sich mit bedeutender Wahrscheinlichkeit im Laufe dieses oder des nächsten Tages ein Sturm aus bestimmter Richtung erwarten läßt, so wird dieses durch das Aufziehen von schwarzen Kegeln angezeigt, welche von allen Seiten als dunkle gleichseitige Dreiecke erscheinen; und zwar bezeichnet ein einziger Kegel, daß der Sturm aus westlicher, zwei Kegel unter einander, daß er aus östlicher Richtung zu gewärtigen sei; ferner giebt die Lage der Kegel mit der Spitze nach oben an, daß er vermutlich aus nördlicher, jene mit der Spitze nach unten, daß er vermutlich aus südlicher Richtung eintreten werde. Es können also auf diese Weise vier Viertelkreise der Windrose unterschieden werden, jedoch muß diese Angabe durchschnittlich als auf mindestens 4—6 Strich zu beiden Seiten der mittleren Richtung unbestimmt angesehen werden, so daß z. B. ein Kegel mit der Spitze nach oben außer NW so gut reinen West als reinen Nord bedeuten, aber weder für Südwest noch Nordost gelten kann. Das am häufigsten zur Anwendung kommende Sturmsignal dieser Art ist: Südweststurm (▼), oder Südweststurm rechtdrehend (▼ □).

b. Flaggen-signale.

Da sich sehr häufig während der Dauer des Sturmes dessen Richtung verändert und sich der Sinn dieser Drehung nicht selten mit viel mehr Wahrscheinlichkeit voraus erkennen läßt, als der Strich der Windrose, bis zu welchem diese Drehung gerade um diese oder jene Stunde gelangt sein werde, so wird in solchen Fällen durch die Beigabe von einer oder zwei Flaggen der Sinn, in welchem der Wind vermutlich umgehen wird, angedeutet; und zwar bedeutet eine einzige Flagge, daß der Wind voraussichtlich mit der Bewegung des Uhrzeigers, d. h. also im Sinne S, W, N, O (für die nördliche Hemisphäre) umgehen, — rechtdrehen (auschießen) — werde, zwei Flaggen, daß eine Drehung des Windes im entgegengesetzten Sinne zu erwarten sei — ein Zurückdrehen (Krimpen) des Windes.

Wo ein Signalmast (siehe die Figur auf S. 120) mit einer Maa vorhanden ist, werden die Körpersignale an dem einen, die Flaggen-signale an dem andern Ende der Maa geheißt; wo dagegen ein einfacher Arm zum Heißen der Signale benutzt wird, werden die Flaggen-signale an derselben Leine unterhalb der Körpersignale geheißt.

Ein Sturmsignal, aus ein oder zwei Kegeln und einer oder zwei Flaggen, giebt demnach an, daß in den nächsten 36 Stunden

wahrscheinlich Sturm eintreten werde, zunächst aus der durch die Regel angedeuteten Richtung, der sodann in dem von den Flaggen angegebenen Sinne umgehen werde.

u. f. w.

Die im Jahre 1899 auf Veranlassung der Kaiserlich russischen Regierung im Haag stattgehabte, von allen zivilisierten Nationen der Erde beschickt gewesene Friedenskonferenz.

Auf dieser Konferenz, welche vom 18. Mai bis zum 29. Juli 1899 im Haag tagte, wurde unter anderem beschlossen, folgende Konvention den Regierungen zur Genehmigung zu unterbreiten:

Art. 1. Die Militär-Lazaretschiffe, d. h. die Schiffe, welche die Staaten einzig und allein zu dem Zwecke gebaut haben, um Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen Hilfe zu leisten, und deren Namen, ehe sie in Gebrauch genommen werden, den kriegführenden Mächten mitgeteilt wurden, werden als solche respektiert und können nicht erobert werden.

Diese Schiffe werden beim Aufenthalt in einem neutralen Hafen nicht auf dieselbe Linie mit den Kriegsschiffen gestellt.

Art. 2. Hospitalschiffe*), welche ganz oder teilweise auf Kosten von Privatleuten oder offiziellen Hilfsvereinen ausgerüstet sind, werden ebenfalls als solche respektiert und können nicht erobert werden, insofern die kriegführende Macht, zu der sie gehören, sie offiziell in Dienst genommen und ihre Namen der Gegenpartei mitgeteilt hat, ehe sie in Dienst gestellt worden sind.

Diese Schiffe müssen eine amtliche Bescheinigung der betreffenden Behörde bei sich führen, in der erklärt wird, daß sie zeitlich im Dienste des betreffenden Staates stehen.

Art. 3. Hospitalschiffe der eben erwähnten Art, die aber von neutralen Ländern stammen, werden ebenfalls als solche respektiert und können nicht erobert werden, sobald die neutrale Macht, der sie angehören, sie offiziell in Dienst genommen und

*) Weßhalb ein Unterschied zwischen Hospitalschiffen und Lazaretschiffen (siehe Art. 1) gemacht wurde, ist nicht ohne weiteres verständlich.