

Die Marconische Telegraphie ohne Draht in Verbindung mit dem internationalen Signalverkehr.

Während unser Buch in Druck war, schwebten die Versuche, die Marconische Telegraphie ohne Draht für die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere für das Nachrichtenwesen nutzbar zu machen. So hatte z. B. nach dem vierten Rundschreiben des „Deutschen Nautischen Vereins“ vom 2. Dezember 1899 die Firma Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, im Jahre 1899 folgenden Versuch gemacht: Es wurde telegraphiert zwischen dem auf der Linie Kiel-Korför verkehrenden Postdampfer „Prinz Sigismund“ und einer zu Laboe am Eingang des Kieler Hafens errichteten Landstation. Die Verständigung gelang auf einer mittleren Entfernung von 30 km (16 Seemeilen), auf einer äußersten Entfernung von 45 km (24 Seemeilen).

Zu Ende des Jahres 1899 hat die weltbekannte Schifffahrtsgesellschaft „Norddeutscher Lloyd“ in Bremen die Verbindung von Borkum-Riff-Feuerschiff mit der Insel Borkum versucht. Bei dem Versuch waren Marconi und Vertreter des Reichspostamts sowie der Regierung zu Aurich zugegen.

Danach wird der Norddeutsche Lloyd die Verbindung ausführen lassen. Durch einen angemessenen Zuschlag zu den Telegrammgebühren wird er die Verbindung der Schifffahrt im allgemeinen dienstbar machen. Weitere Versuche sind im Gange. Die Ausgestaltung des Dienstes steht noch nicht fest.

Die telegraphische Verbindung oder die Fernsprechverbindung von in See ausliegenden Feuerschiffen mit der Küste ist ein langgehegter Wunsch der Seefahrer. Alle mit Kabeln gemachten Versuche versagten oder gelangen nur teilweise, weil die Kabel verlegt wurden oder sich abdrehten.

Das Feuerschiff Borkum-Riff, diese westliche Warte des deutschen Reiches, liegt 19 Seemeilen (35 km) nordwestlich von der Insel Borkum, also in freier See auf der Linie von den deutschen Nordseehäfen nach dem Kanal la Manche und umgekehrt. Es ist nun für die deutsche Seeschifffahrt von größter Bedeutung, wenn jedes bei Borkum-Riff-Feuerschiff passierende Schiff seiner Reederei oder dem Makler durch Telegraph gemeldet werden kann. Wir greifen ein beliebiges Beispiel heraus: Ein Passagierdampfer

(Schnelldampfer auf der Linie New-York-Hamburg) konnte, von Westen kommend, sein Unterscheidungs-Signal*) bei Dover wegen Nebels nicht zeigen. Er zeigt es jetzt bei Vorkum-Riff-Feuerschiff und die Benachrichtigung der Beteiligten kann nachgeholt werden. — Noch wichtiger wird die Möglichkeit der Mitteilung in Havariefällen. Das beschädigte Schiff teilt sich dem Feuerschiff durch Signale mit und dieses telegraphiert den Inhalt der Signale weiter.

Im ganzen haben wir es also mit einer in die See verlegten Seetelegraphen-Anstalt, wie sie auf Seite 34 beschrieben sind, zu thun. Daß eine derartige Einrichtung für den Verkehr desto wichtiger ist, je weiter sie seewärts liegt, leuchtet ohne weiteres ein.

Dem hoch verdienstvollen Unternehmen des „Norddeutschen Lloyd“ in Bremen wird sicher der Dank des deutschen Publikums nicht fehlen.

Verzeichnis und Beschreibung von Flaggen verschiedener Staaten.

Allgemeines.

Wir haben nachstehend die Angaben über die Flaggen verschiedener Staaten alphabetisch geordnet, damit eine Auskunft darüber in diesem Handbuch nicht fehle. Im übrigen verweisen wir auf den Atlas: „Flaggen aller Länder“, Flaggen-Druckerei, Hannoversche Fahnenfabrik von Franz Reinecke zu Hannover, zu beziehen von der genannten Firma.

Die Form der verschiedenen Nationalflaggen betreffend bemerken wir, daß sie fast ohne Ausnahme rechteckig ist. Wo solche Ausnahmen eintreten, sind sie angegeben. — Das Verhältnis der Länge zur Breite (Höhe) ist wechselnd, also bei den Flaggen verschiedener Staaten verschieden.

Ägypten.

Kriegs- und Handelsflagge: rot, in der Mitte ein weißer Halbmond mit der Wölbung nach innen, rechts daneben ein weißer Stern mit sechs Zacken.

*) Wegen des Unterscheidungs-Signals siehe Seite 31, 32 und 34. Es ist, wie auf Seite 32 angegeben, an der Küste von Großbritannien und Irland nur das Unterscheidungs-Signal zu zeigen, damit das Schiff gemeldet wird.