

Der Untergang S. M. Schiffes „Großer Kurfürst“.

Auf Grund der gerichtlichen Untersuchungsakten dargestellt.

Das Kriegsgericht hat diese Ausführungen nicht als zureichend anerkannt und in dem Erkenntnis seine Auffassung dahin begründet: „Das Wetter war vollkommen klar; es ist daher nicht abzusehen, inwiefern bei der von dem Admiral gewählten Doppellinie eine bessere Signalberichterstattung erzielt werden konnte, als bei kiellinie; ebenso wenig aber, inwiefern ein Geschwader in Doppellinie und geschlossenen Intervallen Brackbojen leichter soll aus dem Wege gehen können, als ein solches in Kiellinie. Die Frage über die tatsächlichen Vorteile geschlossener Formationen steht hier nicht zur Erörterung, da es sich nicht um eine taktische Uebung handelte. Aber der Admiral mußte die qu. Formation namentlich darum vermeiden, weil bei der Ungeübtheit der einzelnen Schiffe im Manövrieren, insbesondere der fortgesetzt montirten Unfähigkeit des „Großer Kurfürst“, seine Position zu behaupten, noch keine Fahrsicherheit vorausgesetzt werden durfte, ohne solche aber, namentlich bei den kritischen Verhältnissen, die Formation eine gefährdende war. Als solche hätte sie der Admiral auch erkennen müssen. Er hat aber diejenigen Faktoren und diejenigen Zufälligkeiten nicht in Rücksicht gezogen, deren Würdigung die letztmännliche Vorsicht erforderte; denn die Gefahr von Kollisionen war gegeben, sobald nicht jede Bewegung, jedes Ausweichen ordnungsmäßig und von allen drei Schiffen in einheitlichem Sinne ausgeführt wurde, und der Admiral mußte darauf rechnen, daß solches in jenem Ausbildungsstadium nicht möglich war.

Das Evolutionsreglement setzt als die gewöhnlichen Entfernungen für alle Formationen bei größeren Schiffen vier Seetomei fest, läßt jedoch dem Admiral die Freiheit, ein anderes Intervall, einen anderen Abstand oder eine andere Distanz zu bestimmen. Es verhielt sich aber von selbst, daß diese Abstände für den Fall gegeben werden mußten, daß besondere Verhältnisse eine Abweichung erforderten. In concreto würden die besonderen Verhältnisse aber eher ein Verdoppeln der Normalentfernung, als eine Verringerung gerechtfertigt haben.

Daß die eingeschlossene Formation des Geschwaders in Doppellinie zu der Kollision und alsdann mittelbar zu dem unglücklichen Schicksal der Katastrophe wesentlich mit beigetragen hat, kann füglich nicht negiert werden.

Für die Vertheilung der Handlungswiese des Admirals hat das Kriegsgericht aber an anderer Stelle zum Ausdruck gebracht, wie der gegen den Admiral erhobene Vorwurf dadurch sich in einem wesentlich milderen Lichte darstelle, als ihn sein Dienstleiter bestimmt habe, an das ihm unterstellte Geschwader Anforderungen zu stellen, welche in jenem Ausbildungsstadium zu hoch waren, wohl in der Absicht, — weil im Falle der Mobilmachung der Flotte bei Ausbruch eines Krieges deren Aktionsbereitschaft in möglichst kurzer Zeit erreicht werden muß — auch schon bei den Friedensübungen von vornherein in den Offizieren und Mannschaften das Bewußtsein einer ungewöhnlichen Leistungsfähigkeit zu erwecken und zu härten, und daß seit der Errichtung des deutschen Reiches an die kaiserliche Marine Anforderungen gestellt worden sind, denen nur mit einer überhiesigen Anspannung aller Kräfte genügt werden konnte, daß insbesondere für die Ausbildung des Panzergeschwaders nur eine knapp bemessene Zeit gegeben ist, und daß in dieser kurzen Periode von wenigen Monaten die vollkommene Ausbildung in dem so mannigfachen Kriegsdienst erzielt werden soll, während für die Indiensthaltungen von Panzergeschwadern in anderen Marinen weit längere Perioden, ja Jahre, gegeben sind, daß überhaupt mit Rücksicht auf die kurze Dienstzeit in der kaiserlichen Marine ein großer Mangel an erfahrenen Unteroffizieren und Mannschaften ist, welcher die Ausbildung des Krieges wesentlich erschwert, das hiernach die Offiziere bei Erfüllung ihrer Pflichten mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

C. Das Rudermanöver an Bord S. M. Schiffes „König Wilhelm“.

1. Das Schiff ist mit einem sogenannten Balanceruder versehen, d. h. einem Steueruder, bei welchem die Ruderfläche theils vor, theils hinter der Drehachse desselben liegt. Eine solche Vertheilung der Ruderfläche vor und hinter der Drehachse gestattet, bei möglichst geringer Kraftaufwendung, einen großen Ruderwinkel rasch zu erreichen und ermöglicht dadurch eine schnelle Drehung des Schiffes. Der Gebrauch des Balanceruders erfordert indeß eine große Vorsicht und Aufmerksamkeit. Das Ruder wird bewegt mittelst eines Steuerzuges auf dem Oberdeck oder eines darunter liegenden auf dem Batteriedeck. Die Manövrierfähigkeit war bei den früheren Indienststellungen hinreichend erprobt, und waren auch von daher die Durchmesser der Kreise genügend ermittelt, so daß zwei Probefahrten ausreichten, den Kommandanten, wie dieser ausdrücklich betont, mit den außergewöhnlichen Wirkungen des Balanceruders bekannt zu machen. Der Kapitänleutnant Klaus war als Navigationsoffizier an Bord kommandirt und hatte als solcher Gelegenheit gehabt, die Wirkungen des Ruders kennen zu lernen. Die Rudergänger anlangend, so fungirte als Steuer- mannsmaat ein einjähriger Freiwilliger, Referendär-Offizierspikar, der mit dem Dienst am Ruder vertraut war und die Beaufsichtigung mit Ruhe und Umsicht führte; von den übrigen Leuten waren vier eigentliche Seeleute mit einer Fahrzeit von resp. 6 Jahren, 3 Jahren, 7 Monat

und 9 Monaten; Einer war Rahmschiffer, Einer Seefischer. Denselben, obwohl sie vorher noch keine Gelegenheit gehabt hatten, den Dienst am Steuer eines Kriegsschiffes kennen zu lernen, wird von dem Kapitänleutnant Stubenrauch das Zeugniß ertheilt: sie hätten vollkommen ihre Pflicht gethan und, obwohl mehrfache Kursänderungen stattgehabt, es verstanden, das Schiff ruhig auf seinen Kurs zu bringen, während sie bei Drehungen, zu deren Ausführung der Kompaß ihrem Urtheil keinen Anhalt geboten, wie bei dem Ausweichen von Schiffen, die befohlene Speichenzahl stets innegehalten hätten. z. Stubenrauch war sogar der irrigen Meinung, daß die Leute die als zuverlässig bereits bewährten Rudergänge gewesen seien. Auch Kapitän zur See Kühne erklärt, er habe sich davon überzeugt gehabt, daß die Leute bis zu dem Augenblicke, da er unter Deck gegangen, vollkommen ihre Pflicht gethan, — ja er habe sie so tüchtig befunden, daß er dem wachhabenden Offizier, Kapitänleutnant Stubenrauch, gegenüber erklärte: „Die Leute seien famos!“ Wäre zufällig zu seinen Ohren gekommen, daß sich die Leute zum ersten Male am Ruder befänden, so würde er gegen ihr Verbleiben daran keine Einwendungen erhoben haben.

2. Sehr bald, nachdem der Kapitänleutnant Klaus die Wache übernommen hatte — die Entfernung des „Großer Kurfürst“ vom „König Wilhelm“ schätzte er auf 100 bis 200 m —, kam er in die Lage, der voraus befindlichen Bark ausweichen zu müssen. Ueber sein Verhalten hierbei giebt er an: Zuerst habe „Großer Kurfürst“ sein Ruder Backbord gelegt, und das derselbe angefangen, abzuschleppen, und er, z. Klaus, so für sein Manöver Raum erhalten, habe er kommandirt: „Backbord das Ruder!“

Das Ruder sei Backbord gelegt worden und habe das Schiff nach Steuerbord gedreht. Als er nunmehr die Schiffe, denen er ausweichen mußte, in der richtigen Stellung gehabt, habe er kommandirt: „Stütz“ oder „Recht so“, welche Kommandos dasselbe bedeuten und für den Seemann gleich geläufig seien — das Kommando „Recht so“ ist für die Evolutionen im Geschwader vorgeschrieben —; nun habe er so lange warten wollen, bis das Schiff zum Stillstande gekommen sei; da er aber bemerkt, daß das Schiff noch immer mehr nach Steuerbord abfiel, so habe er sich umgewendet und gesehen, wie die Leute das Ruder noch immer weiter Backbord gelegt. Sofort sei er, der bis dahin am anderen Ende der Kommandobrücke an Steuerbordseite gestanden, auf die hintere Seite derselben geeilt, habe mit dem rechten Arm genickt und den Rudergängern zugerufen: „Anderen Weg, Steuerbord, hart Steuerbord!“

Diese Kommandos seien aber ungenügend ausgeführt worden, indem die Einen nach Steuerbord, die Andern nach Backbord zu drehen versucht hätten. Schließlich hätte das Ruder Backbord gelegt und er habe den „Großer Kurfürst“, der wieder auf seinen alten Kurs zurückgegangen sei, ein paar Strich voraus gestellt. Ein Zusammenstoß sei jetzt unermlichlich geworden und sei er an den Maschinen- telegraphen geeilt, den er zuerst auf „Stopp“ und dann auf „Vollstopp rückwärts“ gedreht habe. Die Maschine habe zwar sehr schnell angehalten und sei mit aller Kraft rückwärts gegangen, das Schiff sei aber in seinem Drehen verbleiben, und sei auch alsbald die Kollision erfolgt. Ueber die Ertheilung der Ruderkommandos, resp. deren Ausführung sind im Laufe der Untersuchung außer den Rudergängern eine größere Anzahl von Zeugen vernommen worden, deren Angaben nach verschiedenen Richtungen hin auseinander gehen, obwohl an der subjektiven Glaubwürdigkeit der sämtlichen vernommenen Personen kein Zweifel obwaltet.

3. Das Kriegsgericht ist in dem Erkenntnis vom 7. Juni 1879 zu folgendem Urtheil gelangt:

Der z. Klaus hätte sich klar darüber sein sollen, daß die Rudergänger — welche so placirt waren, daß sie die Schiffe, denen ausweichen war, nicht sehen und daher ein eigenes Urtheil, soweit ihnen überhaupt solches innewohnte, nicht zur Geltung bringen konnten — von ihm auf das Präziseste geleitet und hinsichtlich der Ausführung der ihnen ertheilten Befehle kontrollirt werden mußten, daß überhaupt die Leitung des Schiffes unter den Verhältnissen, wie sie gegeben waren, die allerpeinlichste Vorsicht erforderte. Zweckmäßig wäre daher zunächst die Angabe der Speichenzahl gewesen; nachdem dieses aber unterlassen war, wurde seine Verantwortlichkeit aber um so größer. Es erfolgte nun das nach der Situation gebotene Kommando „Stütz“ oder „Recht so“, welches von beiden, kann dahin gestellt bleiben, da beide gleichbedeutend sind. Ob aber dieses Kommando von den Rudergängern wirklich verstanden worden war und mit dessen Ausführung begonnen wurde, darüber hat sich der z. Klaus keine Gewißheit verschafft, und das wäre durch die feinsinnigste Vorsicht geboten gewesen. Aus dem Beweisaufnahmen ist nun zwar nicht positiv, aber doch mit ziemlicher Sicherheit zu entnehmen, daß die Rudergänger in der That begannen zu stützen. Da aber das Schiff, wie der z. Klaus wissen mußte, infolge der eigenthümlichen Wirkung seines Balanceruders nicht sofort stehen oder gar in die entgegengesetzte Lage übergehen konnte und auch nach dem Stützen zunächst nach Steuerbord abfiel, so kommandirte z. Klaus, in der Meinung, sein Befehl sei nicht befolgt worden und das Ruder werde sogar noch weiter nach Backbord gelegt: „Steuerbord“

und gleich darauf: „Hart Steuerbord“

für die ungeschicklichen und mit dem Kommando nicht recht vertrauten Leute hinzulegend: „Anderen Weg“.

Der Korvettenkapitän Zembich befindet allerdings: dieses letztere Kommando sei ergangen, nachdem z. Klaus nach seinem Kommando: „Steuerbord“

einige Zeit vergeblich auf die Ausführung seitens der das Ruder immer weiter nach Backbord drehenden Leute gewartet; diese Zwischenzeit kann aber nur eine außerordentlich kurze gewesen sein. Es kann aber nach dem Resultat der Beweisaufnahme keinem Zweifel unterliegen, daß die Rudergänger oder doch ein Theil derselben durch diesen Befehl: „Anderen Weg“

irre geleitet und in der Meinung, der kurz vorher ergangene: „Steuerbord“

„Hart Steuerbord“

soll durch denselben aufgehoben und das Ruder wieder Backbord gelegt werden, nunmehr in die vollstänbigste Bewirung und Kopfsichtigkeit gerathen, die Einen das Ruder diesen, die Andern jenen Weg zu legen versuchten, und wohl Diejenigen die Oberhand behalten haben, welche es Backbord legen zu müssen glaubten.

Ob die Zwischenzeit anderer Personen in der kritischen Zeit und die harte Annäherung des „Großer Kurfürst“ mit zu der Verwirrung der Leute beigetragen hat, kann dahingestellt bleiben; wahrscheinlich ist es. Spätestens mit dem Moment, wo der Zuruf „den anderen Weg“ nicht in dem Sinne befolgt wurde, wie er gemeint war, war der Zusammenstoß unermlichlich geworden. Daß Angesichts der herannahenden Gefahr auch andere sich über Wirkung und Ursache täuschten, kann den z. Klaus nicht entlassen; denn er mußte sich vorzüglich, da ihm die volle Verantwortung für das von ihm gesteuerte Schiff oblag, und wo dieses Schiff gleichzeitig ein anderes gefährdete, der Wirkung des Ruders, die er hinstellen konnte, auch klar bewußt sein — und das war er nicht. Er hat die Rudergänge nicht so bestimmt und fest geleitet, wie es eine militärische und feinsinnigste Notwendigkeit war. Gleitartig hat das Kriegsgericht aber anerkannt, daß der z. Klaus unter den denkbaren unglücklichsten Verhältnissen die Wache übernommen und sich überhaupt in einer außergewöhnlich schwierigen Situation hinsichtlich des Ausweichens befand habe.

Das Kriegsgericht hat ferner die Frage erörtert: ob dem Kommandant S. M. Schiffes, „König Wilhelm“ eine Pflichtverletzung um deshalb zur Last fällt, weil er kurz vor der Kollision ohne hinreichenden Anlaß das Ruder verlassen und sich dadurch, angesichts der prekären Situation, außer Stand gesetzt hat, im Augenblicke der Gefahr selbst die Leitung seines Schiffes zu übernehmen?

Das Kriegsgericht ist zu der Auffassung gelangt, daß die offenbare Gefährlichkeit der Situation die Gegenwart des Kommandanten an Deck erforderte und zwar um so mehr, als der Admiral nicht an Deck war, daß aber eine Pflichtverletzung des Kommandanten nicht vorliege, weil er selbst die Situation für ungeschicklich erachtete. Auch hat das Kriegsgericht einen nachweisbaren Kaufmanes zwischen dem Verbalten des Kommandanten und der Kollision nicht zu finden vermocht.

D. Das Manöver S. M. Schiffes „Großer Kurfürst“.

Das Kommando führte der Kommandant persönlich. Der Offizier der Wache, Kapitänleutnant Zunge, hat den Vorzug wie folgt dargelegt: Im der Bark auszuweichen und sie hinter dem Heck zu passiren, habe der Kommandant befohlen, das Ruder Backbord zu legen, welcher Befehl von den sechs Rudergängern prompt ausgeführt worden sei. Unmittelbar darauf sei auch das Ruder des Flaggschiffes, offenbar gleichfalls, um von der Bark frei zu kommen, Backbord gelegt worden; das Schiff habe jedoch, obwohl frei von der Bark, nach Steuerbord weiter gedreht, und sei jetzt das Kommando des Kommandanten ergangen: „Backbord“, „mehr Backbord“

und endlich: „Hart Backbord“

Darüber, ob auf „Großer Kurfürst“, nachdem dieses Schiff von der Bark frei war, das Ruder gestützt oder gar Steuerbord gedreht worden sei, bevor der Kommandant sich die Ueberzeugung verschafft, daß auch das Flaggschiff wieder auf seinen alten Kurs zurückgehe, hat sich der Zeuge nicht ausgelassen.

Die Aussagen der übrigen Zeugen gehen auseinander. Der Kommandant Graf v. Monts selbst hat erklärt: Nachdem er, um den Gegenseglern auszuweichen, mit seinem Schiffe so weit nach Steuerbord ausgegeben, daß sich das Bugspriet klar vor dem Heck des Kauffahrerisches gezeigt, habe er das Ruder stützen wollen; da es aber hinter diesem Schiff noch ein zweites sichtbar geworden, so habe er schnell sich entschlossen, auch diesem gleich auszuweichen, und er sei dabei auch von der Ansicht geleitet gewesen, „König Wilhelm“ mehr Raum zu geben, auch seinerseits den Gegenseglern aus dem Wege zu gehen. Das Flaggschiff sei lange nach dem seitigen über Steuerbord ausgegeben; da es aber nicht in seinem Drehen aufgehört, nachdem es auch schon frei von dem Gegensegler geworden, habe er befohlen: „Mehr Backbord“ und „Hart Backbord“. Es sei hiernach zu einem Stützen des Ruders auf dem ausweichenden Kurse nicht gekommen, und es könnte noch viel weniger von einem Zurückgehen auf den alten Kurs die Rede sein. Habe nicht

leicht Regierens dem Einen oder dem Andern auf dem Flaggschiff geschehen, so könnte solches nur dadurch erklärt werden, daß dieses flach nach Steuerbord gedreht habe, und die dortigen Beobachter durch dieses Drehen in die Täuschung verlegt worden seien, der „Große Kurfürst“ wolle „König Wilhelm“ vor den Bug laufen. Thatsächlich sei aber das Umgekehrte der Fall gewesen.

Das Kriegsgericht hat sein Urtheil in Betreff dieses Punktes wie folgt rekurirt:
Daß bei diesen Widersprüchen in den Zeugnisaussagen, von welchen diejenigen der an Bord S. M. S. „König Wilhelm“ gewesen Zeugen in Folge der rapiden Rechtsbewegung des Flaggschiffes sehr wohl auf Sinnestäuschung beruhen können, ein solches Manöver des Grafen v. Monts nicht als erwiesen angenommen werden könne.

E. Der Untergang S. M. Schiffes „Großer Kurfürst“.

Bei der Frage:
ob die durch die Kollision herbeigeführte Beschädigung des „Großen Kurfürst“ dessen Kentern und den dadurch bedingten Untergang zur Folge habe mußte?
handelte es sich namentlich darum, ob die zum Schutze des Schiffes gegen das Eindringen von Wasser nach einer erfolgten Beschädigung vorhandenen Verschlusseinrichtungen nach Maßgabe ihrer Bestimmung zur Geltung gekommen waren. (Es folgt nun eine detaillierte Beschreibung des wasserdichten Kompartiments des Schiffes.)

Die in den Ballgängen befindlichen und in dieselben führenden Thüren dienen nur dazu, die Ballgänge bei bestimmten Veranlassungen, als Reiningen u. zugänglich zu machen, oder weder zur Kommunikation noch zur Ventilation.

In Bezug auf die verschiedenen wasserdichten Abtheilungen ist in der Instruktion für den Kommandanten eines S. M. Schiffes oder Fahrzeuges bestimmt:

§ 62a. Der Kommandant von Schiffen oder Fahrzeugen mit wasserdichten Abtheilungen muß in gewissen Zeitabschnitten untersuchen, ob seine Befehle über den Verschluss pünktlich befolgt werden.

Die Ausführung des Verschlusses aller wasserdichten Abtheilungen resp. der für gewöhnlich offengebliebenen Thüren, Schieber u. auf Befehl und Signal ist durch eine besondere Rolle, die Verschlussrolle, sicher zu stellen, und muß bei der Rolleneinleitung vorsehen werden, daß der wasserdichte Verschluss aller Abtheilungen in der möglichst kürzesten Zeit vollständig sicher und bei den Thüren von jeder Seite angezogen werden kann. Derselbe hat in nachstehenden Fällen unbedingt zu erfolgen, und muß von dem Kommandanten resp. dem Offizier der Wache angeordnet werden:

1. sobald das Schiff gefahrbereit gemacht wird,
2. bei Eintreten dem Nebel,
3. wenn das Schiff den Grund berühren sollte,
4. im Fall einer Kollision.*

§ 62a. Im Falle der Indienststellung von Schiffen und Fahrzeugen, welche wasserdichte Abtheilungen haben, muß der Kommandant bei der Uebernahme den Verschluss derselben auf das sorgfältigste prüfen und sich von dessen Zuverlässigkeit überzeugen. Ist Alles in Ordnung, so bestimmt der Kommandant, welche von den wasserdichten Abtheilungen verbindenden Thüren, Schleusen, Mannlöchern, Ventilen u. s. w. sofort zu verschließen und unbedingt verschlossen zu erhalten sind; es hat sich dies auf alle diejenigen Verschlüsse zu beziehen, welche weder zur Kommunikation, noch zur Ventilation offen gehalten werden müssen.*

Nach diesen Bestimmungen scheiden sich die wasserdichten Abtheilungen eines Schiffes in solche, welche auch zu Zwecken der Kommunikation oder Ventilation benutzt werden müssen und solche, bei denen dieses nicht der Fall ist.

Für die ersteren ist der möglichst schnelle und sichere Verschluss ihrer Thüren, Schieber u. s. w. im Falle des Bedürfnisses durch die Verschlussrolle sicher zu stellen; letztere müssen immer verschlossen gehalten werden; zu ihnen gehören die Ballgänge, welche weder zur Kommunikation noch zur Ventilation dienen.

Die Unterjuchung erstreckt sich nun speziell auf drei Punkte:

1. War die Verschlussrolle, den Vorschriften entsprechend, sichergestellt?
2. Ist der Befehl zur Verschlussrolle bei der Kollision rechtzeitig erteilt worden?
3. War der Verschluss der Ballgänge angeordnet worden, resp. zur Ausführung gelangt?

1. Die Sicherstellung der Verschlussrolle.
Die Unterjuchung hat ergeben, daß die Verschlussrolle vor dem Eintritt des „Großen Kurfürst“ in den Geschwaderverband, überhaupt vor dem Zusammenstoße mit dem „König Wilhelm“ einmal versehen worden ist. Die Leute wurden damals auf ihre Station geschickt und hier vom ersten Offizier impigirt; außerdem erklärt dieser, daß er zur Wache wiederholt habe anschauen lassen und sich dann durch Meldungen oder persönlich davon überzeugt habe, daß die Leute auf ihren Stationen waren. — Kräftig ist das Verschließen der wasserdichten Thüren niemals geübt worden.

Der Kommandant hatte persönlich für die Sicherstellung der Verschlussrolle nicht besonders geordert und weit zur Entschuldigang auf den feinerzeitigen unfertigen Zustand des Schiffes und die Beschäftigung der Zeit hin.

Das Kriegsgericht hat diesen Einwand für durchgreifend erachtet, da es nach Lage der Akten als zweifelhaft erachtet werden mußte, ob unter den schwierigsten Verhältnissen, unter welchen die beschleunigte Anordnung des Schiffes erfolgen mußte, eine weitere Übung in der Verschlussrolle, als geschehen, überhaupt möglich war, weil ferner, wenn jemand eine Schuld wegen Nichtsicherstellung trüge, diese dem ersten Offizier des Schiffes beizumessen wäre, der nach § 1 Anlage IX der Instruktion für den Kommandanten eines S. M. Schiffes oder Fahrzeuges für die Ausbildung der Offiziere und Mannschaften und die Handhabung des inneren Dienstes verantwortlich sei.

2. Die Befehle zur Verschlussrolle.
Die Auslagen darüber, wann das Signal zur Verschlussrolle — dreimal fünf fünf aufeinanderfolgende Schläge mit der Schiffsglocke, zwischen je 5 und 5 Schlägen eine Pause von 3 Sekunden — gegeben ist, gehen ganz auseinander.

Eine große Anzahl von Zeugen behaupten auf das Bestimmteste, daß das Signal erst nach der Kollision gegeben und ausgeführt worden sei, während eine Reihe von anderen durchaus zuverlässigen Zeugen ebenso bestimmt versichert, daß es vorher gegeben sei.

Der Widerspruch in den Zeugnisaussagen läßt sich nur dadurch lösen, und diese Lösung hat sehr viel Wahrscheinlichkeit für sich, daß das Zeichen in der That zweimal, vor und nach der Kollision, erfolgt ist.

Das Kriegsgericht führt aus:

„Der § 62a ordnet den Verschluss an im Falle einer Kollision, d. i. wenn eine Kollision droht. Daß der Graf v. Monts die Gefahr des Zusammenstoßes erkannte, war sicher der Fall, als er zum Kapitänlieutenant wurde, wie dieser bekundet, äußerte: „das wird eine ernstliche Kollision.“ Diese Aeußerung fiel zu einer Zeit, als Graf v. Monts, von der Kommandobrücke nach adterten laufend, den Befehl: „Schneller die Maschine, alle Kräfte voran!“ bereits gegeben hatte, also unmittelbar vor der Kollision selbst; ob der Befehl zur Verschlussrolle auch damals schon gegeben wurde, ist nicht festgestellt, jedenfalls aber können

zwischen der Kollision, dem Befehle zur Verschlussrolle und der erwähnten Aeußerung höchstens Sekunden gelegen haben. Hätte der Graf v. Monts nun wirklich solche Zeit verstreichen lassen, ohne den Befehl zu geben, so könnte ich dies, da er sonst überaus thätig war, die Wirkung der drohenden Katastrophe möglichst abzumindern resp. abzumildern, nicht als eine Verlegung der ihm nach § 62a l. cit. obliegenden Pflichten, die den Charakter einer frömmel streifen Handlung an sich trägt, angesehen werden, und scheidet auch dieser Punkt der Anschuldigung aus.“ (Schluß folgt.)

Aus Halle und Umgegend.

Herr Kremershoff aus Hamburg, ein Rhapode von nicht gewöhnlicher Begabung, gedent hier einen Cirkus flajischer Damen im Hofschalgebäude frei aus dem Gedächtnisse vorzutragen und wird am Donnerstag, den 12. d. M., mit 7 Uhr beginnen, dem sich am Sonnabend und Montag weitere Fortzüge anschließen sollen. Die uns vorliegenden zahlreichen und glänzenden Referate rühmen das wundervolle geschmeidige Organ des Herrn Kremershoff, seine gebogene Auffassung, seine feine Charakteristik. Möge der in Halle zum ersten Male Anwesende eine freundliche Aufnahme finden und durch sein schönes Talent einen recht angenehmen Zubehörtres erfreuen und von dem Jemem für die herrlichen Werke dramatischer Dichtkunst begeistern!

Wetterbericht vom 9. Februar 1880,

8 Uhr Morgens.

Stationen.	Barometer auf 0 Gr. u. d. Meeresp. reb. in Millimeter.	W. d.	Wetter.	Temperatur in °C. 5° C. — 4° R.
Aberdeen . . .	749,0	WSW, still	wolfig	-1,1
Kopenhagen . .	764,2	WSW, leicht	bedeckt	1,7
Stockholm . . .	761,1	SSW, mäßig	bedeckt	0,2
Saparanda . . .	746,6	S, leicht	bedeckt	0,2
St. Petersburg .	757,9	SW, still	wolkenlos	-5,9
Wien	769,1	S, still	heiter	-9,0
Cort.	732,3	NNO, frisch	bedeckt	7,2
Brest	744,2	SW, hart	bedeckt	8,2
Peterb.	764,9	SSO, leicht	bedeckt	0,9
Sitt.	765,3	WSW, schwach	bedeckt	1,1
Hamburg	767,5	SW, schwach	bedeckt	2,1
Stettin	767,8	SW, schwach	bedeckt	-1,0
Wien	768,9	SSO, schwach	wolkenlos	-4,2
Wien	768,0	S, frisch	bedeckt	-3,2
Paris	764,7	SSO, schwach	hals bed.	2,6
Karlsruhe	769,6	S, leicht	bedeckt	1,6
Wiesbaden	769,5	SO, still	bedeckt	0,8
Köln	768,5	S, leicht	bedeckt	1,8
München	761,0	O, schwach	bedeckt	-0,6
Leipzig	760,3	SSO, schwach	bedeckt	-0,6
Berlin	768,7	SSO, leicht	bedeckt	-0,4
Wien	765,7	SO, still	bedeckt	-10,0
Dresden	761,4	SW, still	bedeckt	-5,3

*) Grobe See. *) Seegang mäßig. *) Dunst, Glatteis.
Anmerkung. Die Stationen sind in drei Gruppen geordnet 1) Nord-Europa, 2) Mittelmeer von Triest bis Athen, 3) Mittel- Europa südlich dieser Küstenebene. Innerhalb jeder Gruppe ist die Reihenfolge von West nach Ost angegeben.
Ueberblick der Witterung.
Während das Minimum, welches gestern über der Nordsee lag, nordwärts verschwand, verweilte eine neue tiefe Depression südlich von Island auf dem Seiltes schwachen Westwind, im Kanal herrte südliche Einde. Bei anhaltend schwacher südlicher Unterstützung ist über Central- und Ost- Europa, insbesondere aber am Nordröße der Alpen bei Entloerung Paigelunden, und westlich der Linie Afrika-Saparanda herrschte Regenwetter. Dagegen in Ostereich und im westlichen Rußland dauerte die strenge Kälte noch fort. Der Höhenföhn ist aufgehoben. Nizza: Nord, leicht, bald bedeckt, plus 5,3 Grad. (R. A.) Deutsche Seewarte.

Bekanntmachung.

Nach den §§ 1, 2 und 6 der Polizei-Verordnung vom 14. Juli v. J. sind die Haus- und Grundstücksbesitzer in denjenigen Straßen und Straßentheilen des Gebietes der Stadt Halle, welche mit öffentlichen Kanälen versehen sind, bei Vermeidung der exzessivsten Ausübung verpflichtet, nach diesen Kanälen von ihren bebauten Grundstücken aus, Zweigkanäle zur unterirdischen Ableitung der Niederschlags-, Wirtschaft-, Keller- und aus dem Gewerbebetriebe herrührenden resp. durch solchen bedingten Wasser, sowie die Ableitung technisch möglich und polizeilich zulässig ist, anzulegen, sobald die betreffenden Straßen resp. Straßentheile durch öffentliche, im Einverständnis mit dem Magistrat zu erlassende Bekanntmachung der Polizei-Verwaltung zur Herstellung der Zweigkanäle aufgerufen worden, und ist zu diesem Zwecke zunächst binnen der in dieser Bekanntmachung bestimmten Frist bei der Polizei-Verwaltung ein auf Ertheilung der betreffenden Bauelaubnis gerichteter Antrag zu stellen, welchem zur Erlangung der Gültigkeit außer den erforderlichen Zeichnungen der Nachweis beigefügt werden muß, daß sich die Antragsteller mit dem Magistrat rücksichtlich der ortstatutarischen Anschlussgebühren geeinigt haben.

Auf Grund dieser Bestimmungen werden, nachdem dazu das erforderliche Einverständnis des Magistrats erlangt ist, hiermit die Befehle der an nachstehenden beiden Straßen resp. Straßentheilen:

- 1) der **Leipzigstraße** von der Poststraße bis zum Marktplatz und
- 2) der **großen Ulrichstraße** in ihrer ganzen Länge

bis spätestens den 15. Mai cr.

einen den obigen Vorschriften entsprechenden Antrag auf Ertheilung der Bauelaubnis zur Herstellung der erforderlichen Zweigkanäle von ihren Grundstücken nach dem öffentlichen Straßen-Kanal bei der Polizei-Verwaltung zu stellen, indem gleichzeitig vorbehalten wird, nach Feststellung der für das nächste Etatsjahr in Aussicht zu nehmenden Straßen-Neu- oder Umplanungen noch weitere Straßen zum Kanalananschluß für dieses Jahr anzurufen.
Halle a/S., den 31. Januar 1880. Die Polizei-Verwaltung.

Bekanntmachung.

In Folge Verfügung der Königlichen Intendantur, soll der angekaufte Kasernen- Bauplatz, an der Neißstraße gelegen,

2 Sect. 90 Ar 40 □ M.

groß, im Wege des öffentlichen Licitationsverfahrens am **Mittwoch den 18. Februar cr. Vormittags 10 Uhr** für den Zeitraum vom 1. März bis ult. Dezember 1880 im Bureau der Garnison-Verwaltung, Schloßberg 2/3, Zimmer Nr. 18, verpachtet werden, wo auch die Bedingungen zur Einsicht bereit liegen.

Pachtlustige werden ersucht, sich im besagten Termin persönlich einzufinden.
Königliche Garnison-Verwaltung.

Für den redaktionellen Teil verantwortlich C. Eckardt in Halle. — Expedition im Waisenhaus — Buchdruckerei des Waisenhauses.

Bekanntmachung.

Die Uebernahme von 80000 Preßtopfentainen für das hiesige Hospital St. Cyriaci et Antonii auf das Etatjahr 1. April 1880 bis dahin 1881 soll im Wege der Submmission vergeben werden. Die Bedingungen sind in unserer Kanzelei einzusehen. Versteigerung mit der Aufschrift: „Brennmaterial für das Hospital“ verchiedene Offerten sind bis zum

23. Februar cr. Vormittags 11 Uhr,

wo ihre Eröffnung erfolgen wird, bei uns abzugeben.
Halle a/S., den 5. Februar 1880. Der Magistrat.

Bekanntmachung.

Wegen Bau-Ansicherungen wird der vor den Grundstücken Martinsgasse Nr. 1 und 2 und resp. Lärplan Nr. 7 belegene Theil der Martinsgasse bis auf Weiteres für Fußwege und Reiter gesperrt.

Halle a/S., den 9. Februar 1880.

Die Polizei-Verwaltung.

1 herrsch. 2te Etage, aus 6 heizbaren Zimmern nebst Zubehör und Gartenantheil bestehend, ist Ostern d. J. anderweitig zu vermieten
Bernburgerstrasse 29.
Desgl. eine Wohnung mit Aussicht auf den Garten, 180 Mark per anno.
Nr. 3. An der Glauch. Kirche Nr. 3 ist eine getheilte Bel-Etage, bestehend aus 3 Stuben, 2 Kammern, Küche, versch. Entrée nebst Zubehör, mit allen Bequemlichkeiten eingerichtet, zum 1. April zu vermieten.
Eine bequem eingerichtete herrschaftliche Wohnung zu vermieten und zum 1. April zu beziehen (Preis 540 M. pro anno)
Königsstraße 19.
Eine Wohnung, 3 Stuben, 2 Kammern, Küche nebst Zubehör, sofort zu vermieten
Danz 25.
2 Stuben, K., R. und Zubehör in angenehmer Lage 1. April zu beziehen. Näp. bei Fahlberg, Steinweg.
1 Et., 2 R., K. und Zubehör 2. Dfner oder fr. zu beziehen
Kl. Stübchen mit Bett Geißstraße 29, 1.
3 Wohnungen zu 110, 80 u. 70 M. per 1. April zu vermieten. Näheres Markt 17, im Laden.
1 Baden für 180 M. per 1. April zu vermieten. Näheres Markt 17, im Laden.
Niederlage mit Comptoir sofort oder später zu vermieten
Küdenstraße 9.
Zu vermieten Steinweg Nr. 35 im Laden
s. 1. April d. J. 2 Stuben, Kammer, Küche, Keller, Keller für 75 M. an einzelne Leute.
3 Et., 3 R., K. u. Zub. (105 M.) Wlauerz. 16.
Eine fr. Wohnung zu 80 M. am 1. April bezugsbar
Carlottenstraße 10, p.
1 Etage, Entrée, Kammer, Küche, 1 Etage, nebst Zubehör, 1. April zu beziehen (Miethspreis 300 M.)
Leipzigerstraße 9.
Frdl. Logis 1. April zu beziehen Wlauerz. 3.
Zu vermieten
möbl. Etage sof. oder 15. Februar an auf. Herrn
Leipzigerstraße 19, III.
Möbl. Zimmer
Magdeburgerstraße 7.
Möbl. Zimmer
Wlauerz. 18, II, ein gut möbl. Zimmer nebst Kabinett sofort od. spät. zu beziehen.