

WEBERS ILLUSTRIRTE KATECHISMEN

№ 101

Dittmer.

Kriegsmarine.

3 Mart

LEIPZIG, VERLAG VON J. J. WEBER.

7/11 86

3. —

M 11680

Die Kaiserlich Deutsche Marine. Ein Großfolioheft mit 24 Holzschnitt-Tafeln und 4 Seiten Text auf Kupferdruckpapier. Dritte, vermehrte Auflage. In illustriertem Umschlag. Preis 1 *M.* 20 *S.*

Bilder-Verzeichniss:

Wiso „Gieten“. — Panzerschiff „Sachsen“. — Panzerschiff „Kronprinz“. — Panzerschiff „König Wilhelm“. — Panzerschiff „Kaiser“. — Panzerschiffe „Preußen“ und „Gansa“. — Kreuzerfregatte „Leipzig“. — Kreuzerfregatte „Molte“. — Schiffsjungen-Schulschiff „Ariadne“. — Kreuzerfregatte „Freya“. — Kreuzerfregatte „Carola“. — Kanonenboot „Wolf“. — „Man“, Tender für das Torpedo-Schulschiff. — Längendurchschnitt des Panzerschiffs „Friedrich Karl“. — Kreuzer „Nautilus“. — Kreuzer „Habicht“. — Panzerfahrzeug „Wespe“.

Kaiserliche Yacht „Hohenzollern“. — Artillerie-Schulschiff „Mars“. — Panzerschiff „Oldenburg“. — Panzerfahrzeug „Brummer“. — Torpedoboot „Züger“. — Kreuzerfregatte „Charlotte“. — Kreuzerfregatte „Alexandrine“. — Kreuzer „Adler“. — Kanonenboot „Eber“. — Wiso „Greif“. — Wiso „Pfeil“. — Schiffsjungen-Schulschiff „Nixe“. — Kreuzerfregatte „Irene“. — Torpedoboot „S. 1“. — Die Standarten, Flaggen und Wimpel der Kaiserlich Deutschen Marine.

Katechismus des Deutschen Heerwesens.

Von Herm. Vogt, Oberstlieutenant a. D. Nach dem Tode des Verfassers herausgegeben von R. v. Hirsch, Hauptmann a. D. Mit vier Anlagen. (x u. 224 S.) 1890. Preis 2 *M.* 50 *S.*

1. Kapitel. Friedensstärke; innere Gliederung; Kriegsstärke des Deutschen Reichsheeres. — 2. Kapitel. Territorialeinteilung des Deutschen Reiches und Friedenseinteilung des Heeres. — 3. Kapitel. Bekleidung und Ausrüstung des Heeres. — 4. Kapitel. Bewaffnung des Heeres. — 5. Kapitel. Kosten des Reichsheeres. Gebühren der einzelnen Chargen. — 6. Kapitel. Gliederung des Heeres nach den einzelnen Waffengattungen und Truppentypen. Bezeichnung der Befehlshaber und Friedensstärke der verschiedenen Truppenabteilungen. — 7. Kapitel. Wehrpflichtverhältnisse. Ersatz des Heeres. — 8. Kapitel. Ausscheiden aus dem Heere. Versorgungswesen. — 9. Kapitel. Die Preussische Armee. — 10. Kapitel. Die Sächsischen Armee (XII. Armeecorps). — 11. Kapitel.

Die Württembergische Armee (XIII. Armeecorps). — 12. Kapitel. Die Bayerische Armee. — 13. Kapitel. Der Militär-Etat für 1890/91 nebst Formation des XVI. und XVII. preussischen Armeecorps. — 1. Anlage. Wissenschaftliche Anforderungen für die Portepeschführer-Prüfung. — 2. Anlage. Die wissenschaftlichen Anforderungen für die Offiziers-Prüfung. — 3. Anlage. Nachweisung des pensionsfähigen Einkommens und der Pensionsbeträge. — 4. Anlage. Wissenschaftliche Anforderungen für die Aufnahme in das Kadettencorps. — Nachträge: I. Die für den 1. April 1890 beschlossenen Änderungen in den Truppenverbänden und Standorten der Deutschen Armee. II. Das Infanteriegewehr 88, mit sieben in den Text gedruckten Abbildungen.

Die Schule des Seewesens. Handbuch der praktischen Seemannschaft und Steuermannskunst. Von H. Werner, Königl. Preuß. Korvetten-Kapitän. Mit 70 in den Text gedruckten Abbildungen. (XII und 395 S.) Preis gebunden 5 *M.*

I. Die praktische Seemannschaft.

1. Kapitel. Der Kapitän beim Bau.
— 2. Kapitel. Bemastung. Der Bod; Das Mastgien. — 3. Kapitel. Tauwerk. — 4. Kapitel. Takelung. — 5. Kapitel. Blöcke und Taljen. — 6. Kapitel. Grundtakelung. Anker; Ketten. — 7. Kapitel. Boote. Ausrüstung der Boote; Fieren und Heisen; Bootsegeln; Anlegen; Schleppen; Handhabung der Boote in schwerer See, Brandung u.; Allgemeine Regeln bei der Handhabung von Booten. — 8. Kapitel. Die Stauung und ihr Einfluß auf die nautischen Eigenschaften des Schiffes. — 9. Kapitel. Verschiedene Manöver: a. Beidrehen in gutem Wetter; b. Windstille; c. Manöver auf einem Revier bei Ebbe und Flut; d. Überrascht von einer Bö; e. Mann über Bord; f. Kielholen; g. Bemerkungen über das Wenden; h. Winke für junge Schiffsoffiziere beim Marmachen des Schiffes für See. — 10. Kapitel. Manöver im Sturm: a. Mit den Segeln; b. Das Brechen oder Springen von Masten und Raanen; c. Das Brechen von stehendem und laufendem Gut. — 11. Kapitel. Bemerkungen über das Zutateln von Böcken und die Unterstützung von Raanen beim Heizen schwerer Gegenstände. — 12. Kapitel. Bemerkungen über das Spann (Hahnspote). — 13. Kapitel. Internationale Verordnungen und Instruktionen für Seeleute: a. Das Ausweichen von Schiffen auf See; b. Sturmsignale an den nordeuropäischen Häfen; c. Instruktion für Schiffsführer und Seeleute bei der Benutzung von Mörser- und Raketen-Leinen; d. Die Wiederbelebung scheinbar Ertrunkener; e. Instruktion für Schwimmer, welche Ertrinkenden zu Hilfe kommen. — 14. Kapitel. Praktische Meteorologie. — 15. Kapitel. Das Gesetz der Stürme. — 16. Kapitel. Anweisung zur Küstenvermessung.

II. Die Steuermannskunst.

1. Kapitel. Einleitendes. — 2. Kapitel. Ortsbestimmung.

I. Geographische Schifffahrt.

3. Kapitel. Der Kompaß. — 4. Kapitel. Abtrist. — 5. Kapitel. Das Log. — 6. Kapitel. Einteilung der Erdoberfläche. — 7. Kapitel. Mittelbreite. — 8. Kapitel. Das Kurzdreieck. — 9. Kapitel. Kuppelkurve. — 10. Kapitel. Vergrößerte Breite. — 11. Kapitel. Doppelpeilung. — 12. Kapitel. Gebrauch der Seekarten.

II. Astronomische Schifffahrt.

13. Kapitel. Einteilung der Himmelskugel. — 14. Kapitel. Ekliptik. — 15. Kapitel. Zeit. — 16. Kapitel. Beobachtungs-Instrumente. — 17. Kapitel. Korrekturen der gemessenen Gestirnsabstände. — 18. Kapitel. Beschickung der Höhen. — 19. Kapitel. Bestimmung der Breite. — 20. Kapitel. Die Breite aus der Höhe des Polarsterns zu bestimmen. — 21. Kapitel. Bestimmung der Zeit. — 22. Kapitel. Den Uhrfehler durch gleiche (korrespondierende) Gestirns Höhen zu finden. — 23. Kapitel. Die Zeit des Auf- und Unterganges der Sonne zu finden. — 24. Kapitel. Bestimmung der Höhe eines Gestirns. — 25. Kapitel. Die Breite aus Gestirns Höhen außer dem Meridian zu bestimmen. — 26. Kapitel. Die Länge durch Chronometer zu finden. — 27. Kapitel. Das Regulieren der Chronometer. — 28. Kapitel. Die Länge durch Mondabstände zu finden; Berechnung der wahren Distanz; Ableitung der Greenwichzeit aus der wahren Distanz. — 29. Kapitel. Bestimmung der Mißweisung des Kompasses; Berechnung des wahren Azimuth; Berechnung der wahren Amplitude; die Mißweisung durch eine Morgen- und Abendpeilung zu finden. — 30. Kapitel. Berechnung der Hochwasserzeit, Mondesalter und Hochwasserzeit. — 31. Kapitel. Das Segeln im größten Kreise.

Deutsche Kriegsmarine.

Katechismus

der

Deutschen Kriegsmarine.

Von

Kapitän zur See z. D. **Dittmer,**

Mit 126 in den Text gedruckten Abbildungen.

Leipzig

Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber

1890

Alle Rechte vorbehalten!



5.

2008-09-14

Bz 42308
639425 T

M-11680

Vorwort.

Zweck dieses Katechismus ist, die Einrichtungen der Kaiserl. Marine solchen Kreisen vertraut zu machen, denen es bisher an der geeigneten Gelegenheit zur Selbstbelehrung fehlte. Es ist deshalb in dem Buch allen irgend in Betracht kommenden Interessen und Ansprüchen Rechnung getragen worden. Bei dieser Vielseitigkeit und um die erforderliche Handlichkeit zu wahren, mußte freilich darauf verzichtet werden, die amtlichen Vorschriften für die einzelnen Dienstzweige in ihrer ganzen Ausdehnung und wörtlich zum Abdruck zu bringen, doch wird hoffentlich auch schon das Mitgeteilte genügen, dem Büchlein als Führer und Berater eine freundliche Aufnahme zu sichern.

Kiel, im April 1890.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung.	
Geschichte der deutschen Kriegsmarine	3
Liste der Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine .	19
Die Flaggen des Deutschen Reiches und des Preussischen Königshauses	37
Erster Abschnitt.	
Die Organisation der Marine	47
Die obersten Marinebehörden	47
Das Oberkommando der Marine	47
Die Stationskommandos	48
Die Marineinspektionen	48
Die Inspektion der Marineartillerie	50
Die Inspektion des Torpedowesens	50
Die Kommandanturen	51
Die Marineinfanterie	51
Die Schiffsjungenabteilung	52
Die Direktion des Bildungswesens der Marine	52
Die Hafenkapitanate	52
Die Abwicklungsbureaus	52
Die Flotten, Geschwader, Flotillen und Divisionen	53
Die Reserve divisionen	53
Die Schiffe	53
Die Havarietkommission	55
Das Reichsmarineamt	55
Die Werften	56
Die Schiffsprüfungskommission	57
Die Artillerieprüfungskommission	57
Die Artillerie-, Torpedo- und Minendepots	57

	Seite
Die Vermessungsdirigenten	57
Die Stationsintendanturen	58
Die Bekleidungsämter	58
Die Verpflegungsämter	58
Die Stationskassen.	58
Die Rechnungsämter der Marineteile	58
Die Kassen- und Oekonomieverwaltung der Bildungsanstalten	59
Die Marinegarnisonverwaltungen und die Marinelazarette	59
Die deutsche Seewarte	59
Sturmsignale der Seewarte	60
 Zweiter Abschnitt. 	
Die Offiziere	62
Gliederung des Offiziercorps	62
Verordnung über die Ergänzung des Seeoffiziercorps	63
Wissenschaftliche Aufnahmebedingungen	73
Lebensalter beim Eintritt als Kadett	75
Kadettenannahmekommission	75
Eintrittsprüfung und Einstellung	75
Der weitere Verlauf der Seeoffizierlaufbahn	76
Das Maschineningenieurcorps	76
Das Torpederingenieurcorps	78
Die Feuerwerks- und Zeugoffiziere	79
Die Torpederoffiziere	80
Das Sanitätsoffiziercorps	81
Die Marinezahlmeister	82
Verheirathungen	84
Die Offiziere des Beurlaubtenstandes	88
 Dritter Abschnitt. 	
Die Mannschaften	90
Wehrpflicht	90
Gliederung der Wehrpflicht	90
Dienstpflicht in der stehenden Marine	90
Seewehrpflicht	91
Die Ersatzreservepflicht	91
Die Landsturmpflicht	91
Militärpflicht der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung	92
Aushebung und Einstellung	92
Tauglichkeit für die einzelnen Marineteile	93
Einjährig-Freiwillige	94
Einstellung Drei- und Vierjährig-Freiwilliger	96

	Seite
Einstellung von Mannschaften im Auslande	100
Übungen	100
Schiffsjungen	101
Köche und Kellner der Messen Seiner Majestät Schiffe und Fahrzeuge	103
Die verschiedenen Grade des Mannschaftsstandes	103
Übersicht der Unteroffiziere und Gemeinen in den verschiedenen Dienstzweigen	104

Vierter Abschnitt.

Kriegsfreiwillige	113
Allgemeines	113
Hilfsoffiziere	113
Hilfsdeckoffiziere	114
Gemeine	115

Fünfter Abschnitt.

Beamte	116
Allgemeines	116
Die Beamten des Oberkommandos	116
Die Beamten des Reichsmarineamts	117
Die Beamten der Werften	117
Die Beamten der Intendanturen	124
Die Beamten der Rechtspflege	128
Die Beamten der Seelsorge	128
Die Beamten des Lotsen- und Leuchtfeuerwesens	128
Die Beamten der Seewarte	129
Die Beamten des Observatoriums und des Chronometer= observatoriums	130

Sechster Abschnitt.

Uniformen	131
Anzüge der Admirale und Seeoffiziere	131
Die Uniformen	131

Siebenter Abschnitt.

Geldgebührrisse, Verpflegung, Zulagen, Spartassen, Familien= zahlungen und Portovergünstigungen	145
Gehalt und Löhnung	145
Pensionen	151

	Seite
Pensionssätze der Militärchargen	152—153
Zulagen	154
Tafelgelber	154
Die Verpflegung der Mannschaft	155
Dienstalter- und Seefahrzulagen für Ärzte	156
Dienstalter- und Seefahrzulagen, sowie Kapitulationshand- geld der Mannschaften	156
Sparcassen- und Familienzahlungen	157
Portoergünstigungen	157

Achter Abschnitt.

Verschiedenes	159
Einiges über den Kriegsschiffsdienst	159
Torpedos und Torpedoboote	161
Schiffspanzer und -Artillerie	162
Schiffsmaschinen	165
Schiffsgeschwindigkeiten	167
Die deutsche Schiffsbauindustrie	167
Taucherei und Schiffahrt unter Wasser	170
Das Ausweichen sich begegnender Schiffe	171
Tafelagen, Tauwerk, Anker und Ketten	172
Schiffsboote	174
Der Nordostseekanal	175
Die Reichskriegshäfen	175
Die Seeschiffsfahrtszeichen	176
Maße, Geschwindigkeiten, Gewichte und Bemerkungen zc.	184
Vergleichung der Normalflammen verschiedener Länder	187
Verschiedene kleine Notizen	187—190
Stärke der Kriegsflotten der Welt	191
Stärke der Handelsflotten der Welt	192

Neunter Abschnitt.

Erklärung marine-technischer Ausdrücke	196
--	-----

Verzeichnis der Abbildungen.

	Seite
Schiffstypen	23—36
Das Panzerschiff König Wilhelm in See	23
Das Panzerschiff Sachsen in Sicht von Land	24
Das Panzerschiff Oldenburg in See	25
Das Panzerfahrzeug Wespe in Sicht von Land	26
Die Kreuzerkorvette Leipzig in See	27
Die Kreuzerkorvette Irene in See	28
Die Kreuzerkorvette Alexandrine	29
Die Kreuzerkorvette Carola in See	30
Der Kreuzer Habicht in See	31
Das Kanonenboot Wolf im Hafen an einer Boje	32
Der Aviso Pfeil in See	33
Der Aviso Wacht in See	34
Die Kaiserliche Yacht Hohenzollern	35
Ein Torpedoboot in See	36
Die Flaggen des Deutschen Reiches und des Preussischen Königshauses	37—46
Kaiserstandarte	37
Kaiserinstandarte	37
Kronprinzenstandarte	38
Preussische Königsstandarte	38
Preussische Königinstandarte	39
Preussische Standarte des Königl. Hauses	39
Flagge des kommandierenden Admirals	40
Flagge des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes	40
Flagge der Admirale	40
Flagge der Viceadmirale	40
Flagge der Contreadmirale	40
Kommodorestander	41

	Seite
Flottillenstander	41
Divisionsstander	41
Wimpel der Kaiserlichen Marine	41
Flagge der Kaiserlichen Marine (Kriegsflagge)	42
Goesch der Kaiserlichen Marine	42
Flagge der Postschiffe	42
Goesch der Postschiffe	43
Flagge der Lotsenfahrzeuge	43
Goesch der Lotsenfahrzeuge	43
Lotsenflagge des Deutschen Reichs	43
Flagge der Regierungsfahrzeuge	44
Goesch der Regierungsfahrzeuge	44
Flagge für Last-, Arbeits- u. und gemietete Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine	44
Goesch für Last-, Arbeits- u. und gemietete Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine	45
Flagge der Zollfahrzeuge	45
Goesch der Zollfahrzeuge	45
Handelsflagge des Deutschen Reiches	46
Sturmsignale der Seewarte	60. 61
Der Wind dreht voraussichtlich rechts	60
Atmosphärische Störung	60
Sturm aus Südwest	61
Sturm aus Nordwest	61
Sturm aus Südost	61
Sturm aus Nordost	61
Uniformen	132—137
Seeoffiziere: fünf Figuren	132
Ingenieure, Torpeder- und Feuerwerks-offiziere: vier Figuren	133
Marineinfanterie: vier Figuren	134
Deckoffiziere und Kadetten: vier Figuren	135
Feldwebel und Unteroffiziere ohne Portepee: fünf Figuren	136
Matrosen: vier Figuren	137
Rangabzeichen: sieben Figuren	138. 139
Plan des Nordostsee-Kanals	163. 169
Seeschiffahrtszeichen: dreiunddreißig Figuren	176—183

Deutsche Kriegsmarine.

Einleitung.

Geschichte der deutschen Kriegsmarine.

Von den Kriegsthaten deutscher Seefahrer in alter Zeit ist uns durch Überlieferung wenig erhalten worden; das Erhaltene ist zum großen Teil nicht bekannt. Wenn wir in der englischen Seemannssprache Ausdrücke finden, welche im Mittelalter aus der deutschen übernommen wurden, so ist dies für den deutschen Einfluß damaliger Zeit kennzeichnend. Nicht durch die Schuld unserer Väter, sondern durch ein unentrinnbares tragisches Verhängniß ging die Herrlichkeit der deutschen Hansa zu Grunde. Vom 15. bis zum 18. Jahrhundert konnte Deutschland mit den Weltoberungsfahrten der Spanier, Portugiesen, Holländer und Engländer den Wettbewerb nicht aufnehmen. Während es durch die Reformation der modernen Kultur die Bahn brach, fehlte Zeit und Kraft, um bei Verteilung der Länder jenseit des Oceans zuzugreifen. Einen Versuch zur Gründung einer Seemacht machte Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst von Brandenburg*). Mit Hilfe einer gemieteten Flotte niederländischer Schiffe vertrieb er nach der Schlacht bei Fehrbellin die Schweden aus Pommern. Obgleich er im Frieden zu

*) Zum Studium der Geschichte unserer Marine von diesem Zeitpunkt ab kann empfohlen werden: „Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine in Denkwürdigkeiten von allgemeinem Interesse“ von A. Tesdorpf, Korvettenkapitän j. D. Kiel 1888, Lipsius & Tischer.

St. Germain en Laye einen großen Teil dieser Provinz wieder verlor, gab er seine Unternehmungen zur See nicht auf. Er wählte vielmehr Pillau als Kriegshafen und sendete von dort aus eine Flotte in den nordatlantischen Ocean, um eine Geldforderung an die spanische Regierung durch Wegnahme von Schiffen einzubringen. Da dies Verfahren von mehreren europäischen Mächten nicht gebilligt wurde, nahm Friedrich Wilhelm davon Abstand, bevor die Ausgaben für Ausrüstung und Entsendung der Flotte durch erbeutete Schiffe gedeckt waren. Der große Mann versuchte nunmehr die Erlangung von Kolonialbesitz. Die Küste von Guinea schien ein geeignetes Gebiet. Unter der kühnen und umsichtigen Leitung des Kapitän Blank gelang es, im Jahre 1680 dort festen Fuß zu fassen. Mit den eingebornen Häuptlingen der Gegend wurden Gebietsabtretungen vereinbart und bald entstand mit dem Mutterlande ein reger Handelsverkehr. Eine nach niederländischem Muster errichtete westafrikanische Handelsgesellschaft hatte zuerst in Königsberg, später in Emden ihren Sitz und belebte mit Erfolg die neuen Handelsverbindungen. Gleichzeitig wuchs die Flotte und vier starke Forts schützten die Kolonie gegen feindliche Angriffe von der Seeseite. Als im Jahre 1884, also nach zwei Jahrhunderten, das Deutsche Reich die Kolonisationsarbeit an der westafrikanischen Küste wieder aufnahm, fand man das beim Kap der drei Spitzen gelegene altbrandenburgische Fort Groß-Friedrichsburg noch so gut erhalten, daß der Zweck der einzelnen Teile und Gebäude deutlich erkennbar und eine genaue Aufnahme des ganzen Werkes möglich war. In einer Bastion lagen, von Schutt und tropischer Vegetation zumteil bedeckt, unter Anderem noch sechs eiserne Geschützrohre, von denen eins mitgenommen wurde und in der Ruhmeshalle zu Berlin Aufstellung fand. Viel zu früh für die Fortführung des Unternehmens starb der große Schöpfer desselben. Den Anfeindungen anderer Mächte, besonders der Spanier, Holländer und Engländer, gegenüber wollten und konnten seine Nachfolger dasselbe nicht fortführen und so geschah es,

daß die Schiffe versielen, die Handelsgesellschaft einging und im Jahre 1720 das letzte Fort an die Niederländer abgetreten wurde. Als 38 Jahre später der König Friedrich der Große zur Verteidigung der Odermündungen wieder eine Flotte gebrauchte, mußte er sie aus Handelsschiffen und Fischerfahrzeugen zusammenstellen. Ihre Dauer war kurz, ihr Erfolg gering. Zwar drang der Königsruhm Friedrichs durch alle Länder der Erde, und als unter seiner Regierung ein Handelsschiff aus Emden im Mittelmeer von einem marokkanischen Kreuzer gekapert wurde, ließ der Sultan die Besatzung des genommenen Schiffes nicht wie üblich als Sklaven verkaufen, sondern er gab sie frei, als er vernahm, daß sie zu den Unterthanen Friedrichs des Großen gehörten. Zur Gründung einer Seemacht ließen andere, dringendere Aufgaben den großen König nicht kommen.

Es mußte das Jahr 1848 anbrechen, und es mußten 148 Jahre vergehen, bevor Deutschland den Versuch machte, auf See wieder zur Geltung zu kommen. Mächtiger erwachte in dem deutschen Volke das Streben nach freiem Staatsleben und nationaler Einheit. Die Bewohner von Schleswig-Holstein verlangten den Anschluß an das stammverwandte Deutschland; es erfolgte die Kriegserklärung gegen Dänemark und die deutsche Ohnmacht zur See wurde ein drückender Notstand. Die Nationalversammlung zu Frankfurt a./M. wählte infolgedessen einen Marineauschuß zur Gründung einer Flotte. Es hißten einige Handelsschiffe die Kriegsflagge und in England wurden mehrere Handelsdampfer angekauft, armiert und kriegsschiffsmäßig bemannt; darunter die am 28. Juli 1880 im Reichskriegshafen zu Kiel vor Seiner Kaiserl. und Königl. Hoheit dem Kronprinzen Friedrich Wilhelm durch einen Torpedoschuß in die Luft gesprengte Raddampferkorvette Barbarossa. Noch war Deutschland nicht so einig, daß das begonnene Werk weitergeführt werden konnte. Die deutsche Marine mußte im Entstehen wieder eingehen; die Schiffe wurden verkauft, das Personal wurde entlassen.

In diese Zeit fällt ein für die deutsche Seekriegsgeschichte bedeutendes, bisher nicht überall gewürdigtes Ereignis. Am 5. April 1849 um 7¹/₂ Uhr morgens läuft ein dänisches Geschwader bestehend aus dem Linienschiff Christian VIII., der Fregatte Gefion, den Raddampfern Hekla und Geyser in die Bucht von Eckernförde ein. Es sollen auf verschiedenen Stellungen Landungen ausgeführt, die Strandbatterien vor der Stadt angegriffen und diese selbst soll genommen werden. Christian VIII. und Gefion gehen auf der Reede von Eckernförde, etwa eine Seemeile vom Lande, zu Anker und eröffnen das Feuer auf zwei daselbst aufgestellte Feldbatterien. Ein heftiger Artilleriekampf bringt beide Schiffe in eine gefährliche Lage. Der Versuch der beiden Raddampfer, sie aus dem Bereich der deutschen Kanonen zu schleppen, mißlingt. Um 4¹/₂ Uhr nachmittags streicht Gefion die Flagge und ergiebt sich den Deutschen. Bei dem Versuch, die Reede unter Segel zu verlassen, strandet Christian VIII. um 6 Uhr abends im Bereich der deutschen Kanonen. Er streicht, durch glühende Kugeln in Brand geschossen, die Flagge und fliegt um 8 Uhr abends in die Luft, während ein Teil seiner Besatzung noch bemüht ist des Feuers Herr zu werden. So endete dieser für die deutsche Artillerie ruhmreiche Kampf. Die Gefion ging später auf die preußische und mit dieser wieder auf die deutsche Flotte über. Ihre Gallionsfigur ist mit denen anderer Schiffe im Garten der Marineakademie in Kiel zu bleibendem Andenken aufgestellt.

Den Vorsitz in der Marinekommission der Deutschen Nationalversammlung hatte Prinz Adalbert von Preußen geführt. Mit großen Eigenschaften des Geistes und Herzens vereinigte er ein warmes Interesse für die Seeschifffahrt, besonders für die Kriegsmarine. So lange die deutsche Kriegsflagge auf See weht, wird sein Name als Gründer unserer Seemacht geehrt werden. Da die deutsche Reichsmarine nicht lebensfähig blieb, trat der Prinz mit Energie für die Gründung einer preußischen Marine ein. Im Jahre 1811 geboren, hatte er seine militärische Laufbahn

in der preußischen Armee gemacht und war damals General-inspecteur der Artillerie. Reisen in die europäischen Küstenländer und eine Fahrt nach Brasilien*) an Bord einer sardinischen Fregatte hatten ihm neben eingehenden Studien ein Urtheil in Marineangelegenheiten verschafft. Schon anfangs der vierziger Jahre hatte er den Bau der Korvette Amazone zu stande gebracht, welche, ein Vorläufer der preußischen Marine, zur Ausbildung von Schiffen und Steuerleuten der Handelsmarine gebaut wurde. Sie war kriegsschiffsmäßig gebaut, ausgerüstet und bemannt und konnte, als im Jahre 1848 die Nothwendigkeit eintrat, sofort als Kriegsschiff auftreten. Der Bau von 36 Ruderkanonenschaluppen und 6 Ruderkanonenjollen, sowie der Ankauf des Handelsschiffes Merkur brachte den ersten Zuwachs, dem bald die Raddampfskorvette Danzig und andere Schiffe folgten. In Danzig wurde eine königliche Schiffsbauwerft und auf der Insel Dänholm bei Stralsund ein Marindepot errichtet. Offiziere wurden für leitende Stellungen aus fremden Marinen herangezogen, für untere Chargen aus der preußischen Handelsmarine eingestellt. Durch Ausbildung von Schiffszungen wurde für Heranbildung von Unteroffizieren gesorgt. An kriegstüchtigen Seeleuten lieferte die Küstenbevölkerung reichliches Personal. Im Jahre 1853 ging durch einen mit dem Großherzogtum Oldenburg geschlossenen Vertrag der Jadebusen in preußischen Besitz über und der Bau des Kriegshafens an der Nordsee wurde begonnen. Drohte auch nach Beendigung des ersten dänischen Krieges das Interesse für die Marine wieder nachzulassen, so sorgte die unablässige Thätigkeit und die unermüdliche Ausdauer des Prinzen dafür, daß seine Schöpfung nicht im Entstehen unterdrückt wurde. Im Jahre 1854 wurde er zum Admiral der preußischen Küsten ernannt und im Juni 1856 verließ er mit einem Geschwader aus der Dampf-

*) Die seinerzeit veröffentlichte Beschreibung dieser Reise schildert in interessanter Weise die Eindrücke des anderen Welttheils und der Tropennatur.

Korvette Danzig, der Segelsregatte Thetis, der Segelkorvette Amazone, dem Schiffsjungenschiff Merkur und dem Schoner Frauenlob bestehend die Flotte von Danzig. Die Schiffe trennten sich zumteil in der Ostsee, zumteil im nordatlantischen Ocean, um sich besonderen Aufgaben zuzuwenden. Mit dem Flaggschiff, der Raddampfskorvette Danzig, ging der Prinz in das Mittelmeer, um die Küste El-Rif zu rekognoszieren, wo vor kurzem ein preußisches Handelsschiff von Seeräubern genommen war. Als er, an Ort und Stelle angelangt, in einem der Schiffsboote den Strand entlang fuhr, wurde vom Lande auf das Boot geschossen. Um die der preußischen Flagge hierdurch angethane Beleidigung sofort zu bestrafen, ließ er sämtliche Boote aussetzen und armieren, landete bei Kap Tres Forcas und erstürmte, sich selbst an die Spitze des Landungscorps setzend, das steile Felsenufer, auf dem sich die Risspiraten festgesetzt hatten. Auf der Höhe wurde die preußische Flagge aufgepflanzt. Die eroberte Stellung war jedoch den an Zahl zehnfach überlegenen Risspiraten gegenüber nicht zu halten. Das Landungscorps zog sich, von den Geschützen der Korvette geschützt, an Bord zurück. Es fielen in dem Gefecht 1 Offizier und 6 Mann; 22, darunter Prinz Adalbert, wurden verwundet. Bald forderte auch die See ihre Opfer. Im September 1860 ging in einem Taifun in der chinesischen See der Schoner Frauenlob mit ganzer Besatzung unter. Im Herbst des Jahres 1861 blieb die als Kadettenschulschiff entsendete Korvette Amazone an der niederländischen Küste mit Mann und Maus. Trotzdem schritt die Entwicklung der Marine stetig und gedeihlich weiter fort. Als der Krieg gegen Dänemark im Jahre 1864 wieder ausbrach, bestand die Flotte aus:

- 3 gedeckten Korvetten (Schraubendampfer).
- 3 Glattdeckskorvetten (Schraubendampfer).
- 8 Dampfskanonenbooten erster Klasse.
- 15 Dampfskanonenbooten zweiter Klasse.
- 34 Ruderkanonenschaluppen.
- 4 Ruderkanonenjollen.

- 3 Dampfavisos.
- 3 Segelfregatten.
- 3 Segelbriggs.

Von diesen waren die Ruderkanonensboote und Segelschiffe zur Kriegsführung nicht mehr brauchbar. Wäre es der Marine möglich gewesen, an dem Übergang nach Alsen teilzunehmen und die Armee nach Finen überzusetzen, so hätte sie auf den Gang des Krieges wesentlichen Einfluß üben können. Die dänische Überlegenheit war aber zu groß; die preußische Flotte mußte sich auf die Abwehr der Blockade des Hafens von Swinemünde beschränken. Der Geschwaderchef, Kapitän zur See Zachmann, verließ mit der gedeckten Korvette Arkona und der Glattdeckskorvette Nymphe am 17. März um 7 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens den genannten Hafen, und nahm unter Thießow den Aviso Loreley, das Chefboot der in den Stralsunder Gewässern stationierten Kanonenboots-Flottille, auf. Mittags traf man unter Saffitz auf Rügen ein dänisches Geschwader, bestehend aus der gedeckten Korvette Sjælland, den Glattdeckskorvetten Thor und Heimdal, der gedeckten Korvette Tordenskjold und dem Linienerschiff Skjold, alle, gleich der preußischen Arkona und Nymphe, Schraubendampfer. Um 2 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags fiel von der Arkona der erste Schuß. Bald wurde das Gefecht allgemein und hitzig. Die Nymphe war unter der Greifswalder Die in Gefahr abgeschnitten zu werden. Es gelang jedoch, das bei der großen Übermacht auf dänischer Seite notwendig gewordene Rückzugsgefecht glücklich zu führen. Arkona und Nymphe liefen abends um 7 Uhr in Swinemünde ein, die Loreley kehrte nach ihrem Stationsgebiet zurück. Der preußische Verlust betrug 5 Tote und 8 Verwundete, der dänische 3 Tote und 19 Verwundete. Die preußischen Schiffe waren zwar von vielen Schüssen getroffen, aber nicht kampfunfähig. Der Geschwaderchef wurde für die in dem Gefecht bewiesene Umsicht zum Contreadmiral befördert. Am 6. Juni inspizierte der König Wilhelm I. die Ostseeflotte im Hafen zu Swinemünde und sprach seine Anerkennung für

das Gefecht von Saßnitz aus. Während dieser Vorgänge in der Ostsee hatte das verbündete Oesterreich die gedeckten Schraubenkorvetten Schwarzenberg und Radeky in die Nordsee gesendet. Denselben schloß sich der Aviso Preussischer Adler mit den Dampfanonenbooten erster Klasse Basilisk und Blitz an. Am 9. Mai traf dieses von dem österreichischen Kommodore Tegetthoff geführte Geschwader vor der Elbmündung auf die Dänen. Das dänische Geschwader wurde von dem Linien Schiffskapitän Suensen geführt und bestand aus der gedeckten Korvette Niels Zuel, den Glattdeckskorvetten Heimdal und Dagmar. In dem auf beiden Seiten mit Schneid und Kühnheit geführten Gefecht blieben die Dänen Sieger. Der Fockmast der österreichischen gedeckten Korvette Schwarzenberg, des Flaggschiffes der Verbündeten, wurde in Brand geschossen; ihren Rückzug deckte die Korvette Radeky erfolgreich aber mit großen Verlusten. Die preussischen Fahrzeuge kamen unbeschädigt davon. An Bord der österreichischen Schiffe waren 34 Mann tot und 45 verwundet. Ohne von den Dänen verfolgt zu werden, zog sich das verbündete Geschwader in geschlossener Ordnung nach der Elbmündung zurück. Einiger kleinen Gefechte, welche zwischen dem Dampf aviso Grille und dänischen Schiffen in der Ostsee geführt wurden, sowie der Wegnahme der nordfriesischen Inseln in der Nordsee durch die Kanonenboote der verbündeten Flotte thun wir nicht weiter besonders Erwähnung, weil sie auf den Gang des Krieges nicht von Einfluß waren.

Die Mittel zu einer Vergrößerung der Marine verweigerte das preussische Abgeordnetenhaus auch nach dem dänischen Kriege. Es bedurfte der Erfolge des Krieges von 1866, um die Bedenken der Landesvertretung zu beseitigen. Die Marine konnte in diesem Kriege mit eigener Machtentfaltung wenig auftreten. Unter den Unternehmungen auf der Elbe, Weser und Ems sind die ohne Widerstand erfolgten Einnahmen von Stade und Emden die wichtigsten Ereignisse desselben. Am 1. Oktober 1867 entstand aus der preussischen Flotte die norddeutsche und Kiel wurde Bundeskriegshafen.

Die mit diesem Zeitpunkt beginnende Vergrößerung der Marine in ihren Einzelheiten zu verfolgen würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten. Bedeutungsvoll war die Einweihung des Hafens am Jadebusen im Sommer 1869 durch König Wilhelm I. Der durch die Hafenanlage entstandene Ort erhielt den Namen Wilhelmshaven.

Es kam der große französische Krieg der Jahre 1870 und 71. Die französische Marine war der norddeutschen an Streitmitteln nahezu zehnfach überlegen. Dieser fiel daher die Aufgabe zu, die deutschen Küsten zu schützen, nicht offensiv vorzugehen. Diese Aufgabe hat sie erfüllt, denn es hat während des Krieges weder eine wirksame Blockade unserer Küsten noch ein Angriff auf dieselben stattgefunden, obgleich von den Franzosen ein Geschwader in die Nordsee und ein zweites in die Ostsee gesendet war. Unter den Unternehmungen der Marine in diesem Kriege ist zunächst der Ausfall der Korvette *Nymphe* am 22. August 1870 zu erwähnen. Der Kommandant dieses Schiffes, Korvettenkapitän Weikmann, erfuhr am Abend des 22., daß in der Bucht von Ruzig unter Orhöst ein französisches Geschwader von drei Panzerschiffen und mehreren Fahrzeugen zu Anker gegangen war. Er verließ mit seinem Schiffe zwischen 11 und 12 Uhr abends den Hafen von Neufahrwasser, näherte sich dem Feinde bis auf etwa 2000 m und feuerte zwei Breitseiten in die feindlichen Schiffe hinein. Von diesen wurde sofort die Verfolgung der *Nymphe* aufgenommen. Sie entkam aber und lief am 23. um 3 Uhr morgens wieder in Neufahrwasser ein. Weniger bedeutend war ein Gefecht, welches eine norddeutsche Flottillendivision am 17. August 1870 einem französischen Panzergeschwader bei der Insel Hiddensee lieferte. Der Divisionschef Korvettenkapitän Graf Waldersee hielt sich mit seinen Fahrzeugen, der *Grille* und drei hölzernen Kanonenbooten, auf flachem Wasser unter der Insel; die feindlichen Schiffe mußten, ihrer Größe wegen, das untiefe Wasser meiden. Es blieb daher bei einem mehrfachen Kugelwechsel ohne Ergebnis. In ähnlicher Weise ergebnislos

verließen die Rekognoszierungsfahrten, welche das Panzerfahrzeug Arminius und die Panzerfregatte Kronprinz gelegentlich von der Jade aus in die Nordsee gegen das französische Blockadegeschwader unternahmen. Als im Winter die französischen Geschwader die Ost- und Nordsee verlassen hatten, wurde die Korvette Augusta in den atlantischen Ocean entsendet, um Handelsschiffe, welche den Franzosen von seewärts Zufuhren brachten, abzufangen. Das Schiff verließ unter demselben Kapitan Weikmann, welcher am 22. August das Gefecht mit der Nymphe geliefert hatte, im November den Hafen von Neufahrwasser und fing am 4. Januar 1871 in der Girondemündung drei mit Lebensmitteln und Kleidern beladene Schiffe ab, von denen zwei nach Wilhelmshaven geschickt wurden, während man das dritte in Brand steckte und mit scharf geladenen Granaten beschloß. Da dieser Vorfall in Frankreich Unruhe und Befürchtungen wachrief, wurden mehrere französische Panzerschiffe ausgesendet, um die Augusta zu fangen. Diese zog sich nach dem Hafen von Vigo in Spanien zurück, wo sie bis zu Ende des Krieges von den Franzosen blockiert wurde. Von den norddeutschen Kriegsschiffen, welche sich während des Krieges in auswärtigen Gewässern befanden, bestand nur das Kanonenboot Meteor unter Kapitanleutnant Knorr ein Gefecht, aus dem es als Sieger hervorging. Der Meteor traf am 7. November 1870 morgens im Hafen von Havanna ein, etwa eine Stunde später ankerte neben ihm der französische Aviso Bouvet. Das norddeutsche Kanonenboot ging an demselben Tage um 1 Uhr nachmittags wieder in See und erwartete den Feind außerhalb der Neutralitätsgrenze, kehrte aber in den Hafen zurück, als der Gegner sich nicht zeigte. Am 9. November trafen die beiden Fahrzeuge unter der Küste von Cuba, in Sicht des Hafens von Havanna, zusammen. Um 2 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags fiel an Bord des Meteor auf 900 m Entfernung der erste Schuß. Der Bouvet hatte das Geschützfeuer schon früher eröffnet. Auf 500 m herangekommen versuchte er seine Überlegenheit an Größe und Schnelligkeit durch Rammen

zur Geltung zu bringen. Dies vereitelte der Kommandant des Meteor, indem er seinem Gegner den Bug zudrehte. Beide Fahrzeuge streiften sich infolgedessen auf entgegengesetzten Kursen. Der mit Wind und See laufende Bouvet passierte den Meteor mit großer Schnelligkeit, riß den Besanmast und Großmast desselben über Bord und gab starkes Gewehrfeuer, das dem Meteor zwei Tote und einen Schwerverwundeten kostete. Noch war auf dem Meteor die im Wasser liegende Takelage nicht geborgen, als er das Geschützfeuer wieder aufnahm. Eine 24pfündige Granate traf den Kessel des Bouvet, machte die Maschine betriebsunfähig und zwang ihn, den Hafen unter Segel aufzusuchen. Als der Meteor, nach Bergung der über Bord gegangenen Takelage, die Verfolgung aufnahm, war der Feind bereits in neutralem Wasser*) und die zur Wahrung der Neutralität entsendete spanische Korvette Hernan Cortez mußte hindernd eingreifen.

Die Gründung des Deutschen Reiches brachte der Marine einen neuen Aufschwung. Zu Anfang des Jahres 1872 wurde die höchste Kommando- und Verwaltungsgewalt, welche bis dahin zwischen Marine-Ministerium und Oberkommando geteilt war, in der neugeschaffenen Stellung eines Chefs der Kaiserlichen Admiralität vereinigt. Der erste Chef, General der Infanterie von Stosch, hatte diese Stelle von 1872 bis 1883 inne. Neben ihm fungierte der Admiral Prinz Adalbert als General-Inspecteur der Marine bis zu seinem Tode im Jahre 1873, der für seine zahlreichen Verehrer viel zu früh eintrat. Unter General von Stosch wurde der Ausbau der Marine nach einer vom Reichstage genehmigten Denkschrift, dem sogenannten Flottengründungsplan, durchgeführt. Diese Schrift stellte folgende Forderungen:

1. Schutz und Vertretung des deutschen Seehandels auf allen Meeren.

*) Nach den bestehenden internationalen Abmachungen gehört das Seegebiet einer Küste bis auf drei Seemeilen Entfernung von derselben zu dem Gebiet des Staates, welchen die See begrenzt.

2. Verteidigung der vaterländischen Küsten.
3. Entwicklung des eigenen Offensivvermögens.

Die Geldmittel flossen reichlich. Bis zum Jahre 1882 waren die Schiffsbauten vollendet, das Personal zur Besetzung der Schiffe war herangebildet.

Von Ereignissen unter der Oberleitung des Herrn v. Stosch ist zunächst die Wegnahme zweier haitianischen Kriegsschiffe im Hafen von Port au Prince durch den Kapitän zur See Batsch zu erwähnen. Derselbe hatte den Auftrag, mit den gedeckten Korvetten *Vineta* und *Gazelle* von der haitianischen Regierung die Geldforderung eines deutschen Kaufmanns einzutreiben. Da ihm dies auf gütlichem Wege nicht gelang, nahm er zwei im Hafen liegende Kriegsschiffe der Republik mit einer Besatzung von 4 Offizieren und 100 Mann. Als er hierdurch seinen Zweck erreicht hatte, gab er die Schiffe zurück. Es folgten im Frühjahr und Sommer 1873 die Unternehmungen des als Schriftsteller in weiten Kreisen bekannten Kapitän zur See Werner. Dieser wurde mit den Schiffen *Friedrich Karl*, *Elisabeth* und einem Kanonenboot nach der Südküste von Spanien entsendet, um die deutschen Interessen zu schützen, als die Unruhen nach Abdankung des Königs Amadeus ausbrachen. Er nahm das Insurgentenschiff *Vigilante* und mit dem englischen Oberbefehlshaber gemeinsam die Fregatten *Victoria* und *Almansa*. Im Jahre 1878 trat ein Geschwader unter Kapitän zur See von Wickedede gegen Nicaragua erfolgreich auf, wo der deutsche Konsul von der Regierung unwürdig behandelt war. Im Jahre 1881 züchtigte die Glatdeck-Korvette *Victoria* die Küstenbevölkerung von Liberia für die Plünderung eines deutschen Handelsdampfers.

Am 23. April des Jahres 1877 hatte inzwischen der Prinz Heinrich von Preußen seine seemannische Laufbahn an Bord der Segelfregatte *Niobe* begonnen. Noch vor seiner zweiten Einschiffung zu einer Reise um die Welt traf die Marine ein schwerer Schlag. Als nämlich ein deutsches

Geschwader am 31. Mai 1878 auf dem Wege nach dem Mittelmeer den englischen Kanal passierte, kostete ein falsches Manöver an Bord des Panzerschiffes König Wilhelm das Panzerschiff Großer Kurfürst und 269 Menschenleben; nämlich: 6 Offiziere, 1 Seekadetten, 5 Deckoffiziere, 27 Unteroffiziere und 230 Mann. Der König Wilhelm rannte in den Kurfürsten hinein, so daß dieser infolge des erhaltenen Deckes nach einer Viertelstunde sank, der Wilhelm erlitt selbst schwere Beschädigungen am Bug. Die zur Aburteilung der Schuldigen eingesetzten Kriegsgerichte verurteilten den Geschwaderchef und den wachthabenden Offizier des König Wilhelm zu Festungshaft.

Im Frühjahr 1883 folgte der Generalleutnant von Caprivi dem General der Infanterie von Stosch als Chef der Admiralität. Unter seiner Leitung wurde das inzwischen zur Waffe entwickelte Torpedowesen ausgebildet. Zwei größere Unglücksfälle suchten während seiner Amtsführung die Marine heim. Am 27. Oktober 1884 strandete die Schiffsjungenbrigg Undine an der jütländischen Westküste ohne Verlust von Menschenleben. Im Sommer des Jahres 1885 blieb mit einer Besatzung von 9 Offizieren und 214 Mann die Kreuzerkorvette Augusta in einem schweren Orkan im indischen Ocean.

Die unter diesem Chef der Admiralität im Jahre 1884 erfolgte Gründung der ersten deutschen Kolonien war für die Marine das bedeutungsvollste Ereignis seit ihrer Entstehung. In dem Gefecht gegen die eingeborenen Negerstämme am Kamerunfluß am 21. Dezember 1884 lieferten die Landungscorps der Schiffe des westafrikanischen Geschwaders unter Contreadmiral Knorr das erste Gefecht in den neu erworbenen Gebieten.

Im Jahre 1888 gab der Generalleutnant v. Caprivi die Stellung des Chefs der Admiralität an einen Stellvertreter ab, bis am 1. April 1889 die Kommando- und Verwaltungsgewalt wieder geteilt wurde. Es führt seitdem ein kommandierender Admiral das Kommando, während dem Staatssekretär des Marineamtes Verwaltung und Technik unterstellt

sind. Dasselbe Jahr 1888 brachte den für die Marine stolzen Tag, an dem ein deutscher Kaiser an der Spitze seiner Flotte zum ersten Male über See fuhr.

Am 18. Dezember 1888 waren unter Kommando des Korvettenkapitän Frize an der Küste der zur Samoagruppe gehörenden Insel Upolu die Kreuzerkorvette Olga, der Kreuzer Adler und das Kanonenboot Eber zum Schutz deutscher Handelsinteressen stationiert. Es mußte gegen den König Mataafa, der den von Deutschland eingesetzten König Tamasese bekriegte, vorgegangen werden. Zu dem Zweck wurden am 18. um 2 Uhr morgens von der Olga 4 Offiziere und 140 Mann in zwei Gruppen ausgeschifft. Dieselben hatten gegen die mehrere tausend Mann starken Truppen des Königs Mataafa einen sehr schweren Stand. Nur dem Heldennut der Offiziere war es zuzuschreiben, daß die Truppe nicht ganz aufgerieben wurde. Erst als um 8 Uhr morgens das Kanonenboot Eber mit Geschützfeuer von See aus in den Kampf eingriff, zogen sich die Eingeborenen zurück. Die Verluste deutscherseits betragen: 1 Offizier und 13 Mann tot, 2 Offiziere und 29 Mann schwer verwundet, 9 Mann leicht verwundet*). Am 17. März des Jahres 1889 strandeten die drei genannten Schiffe in einem schweren Orkan im Hafen von Apia. Der Eber und Adler gingen verloren, die Olga wurde wieder flott und kehrte in die Heimat zurück. Es gingen mit den Schiffen unter: vom Eber 5 Offiziere und 68 Mann, vom Adler 20 Mann.

Während sich dieses in der Südsee zutrug, blockierte das Kreuzergeschwader unter Contreadmiral Deinhard mit großen Opfern an Menschenkraft und eiserner Ausdauer das langgestreckte deutsche Schutzgebiet der ostafrikanischen Küste. Von den vielfachen Unternehmungen desselben sei hier nur das Gefecht und die Erstürmung des besetzten Lagers bei

*) Zur Belehrung über die Vorgänge am 18. Dezember 1888 und am 17. März 1889 kann empfohlen werden die Broschüre: „Die Vorgänge auf den Samoa-Inseln“ von Wagner, Rechtsanwalt und Notar, herausgegeben von der Abteilung Graudenz der Deutschen Kolonialgesellschaft. Verlag von Gabels Buchhandlung in Graudenz. 2. Aufl. 1889.

Bagamoyo am 8. Mai 1889 erwähnt. Es wurden 13 Offiziere, 2 Ärzte und 320 Mann der Schiffe Leipzig, Carola und Schwalbe gelandet. Außer einem Offizier fanden dabei zwei Matrosen den Tod, einer wurde schwer verwundet.

Die ostafrikanische Blockade hörte im Herbst des Jahres 1889 auf, desselben Jahres, in dem der deutsche Kaiser auch das Mittelmeer an der Spitze eines Geschwaders von Kriegsschiffen besuhr.

Der Personalbestand des streitbaren Teils unsrer Marine ist nach dem Hauptetat des Jahres 1890/91 folgender:

1 Admiral (Rang der Generale der Infanterie, Kavallerie oder Artillerie).

3 Viceadmirale (Rang der Generalleutnants).

11 Contreadmirale (Rang der Generalmajors).

28 Kapitän zur See (Rang der Obersten).

61 Korvettenkapitän (Rang der Majors).

122 Kapitanleutnant (Rang der Hauptleute).

195 Leutnant zur See (Rang der Premierleutnant).

147 Unterleutnant zur See (Rang der Sekondleutnant).

100 Seekadetten (Rang der Fähnruche).

50 Kadetten (Rang der Gemeinen).

1 Inspecteur der Marineinfanterie mit dem Rang eines Regimentzcommandeurs oder Brigadecommandeurs.

2 Stabsoffiziere als Commandeure der beiden Seebataillone.

10 Hauptleute als Compagnieführer der beiden Seebataillone.

9 Premierleutnant der beiden Seebataillone.

18 Sekondleutnant der beiden Seebataillone.

2 Stabsingenieure*) (Rang der Korvettenkapitän).

6 Maschinenoberingenieure (Rang der Kapitanleutnant).

*) Das hier aufgeführte Ingenieurpersonal leitet die Maschinen in Dienst gestellter Schiffe und ist zu unterscheiden von den Maschinenbauinspektoren und den Maschinenbaumeistern der Kaiserlichen Werften. — Die Torpedoingenieure sind in die angegebenen Zahlen mit eingeschlossen.

21 Maschineningenieure (Rang der Leutnants zur See).
 35 Maschinenunteringenieure (Rang der Unterleutnants zur See).

593 Oberdeckoffiziere und Deckoffiziere*).

69 Feldwebel und Wachtmeister.

42 Vicefeldwebel.

2165 Unteroffiziere**) ohne Portepee (Obermaate und Maate).

10952 Obermatrosen, Matrosen, Oberheizer, Heizer, Oberhandwerker und Handwerker***).

30 Schiffszungenunteroffiziere.

470 Schiffszungen.

16 Feldwebel der Marineinfanterie.

143 Sergeanten und Unteroffiziere der Marineinfanterie.

1038 Gefreite und Seesoldaten.

1 Generalarzt (Rang eines Kapitäns zur See).

11 Oberstabsärzte (Rang der Korvettenkapitäns oder Kapitanleutnants †)).

31 Stabsärzte (Rang der Kapitanleutnants).

51 Assistentenärzte (Rang der Leutnants zur See oder Unterleutnants zur See ††)).

6 Oberzahlmeister (Rang der Kapitanleutnants).

63 Zahlmeister und Unterzahlmeister (Rang der Leutnants zur See oder Unterleutnants zur See).

Das schwimmende Material zu derselben Zeit enthält die folgende:

*) Von den Deckoffizieren entfallen:

139 auf die Matrosendivisionen

351 „ „ Werftdivisionen

1 „ „ Schiffszungenabteilung

50 „ „ Artillerieverwaltung

52 „ das Torpedo- und Minenwesen.

**) Von den Unteroffizieren ohne Portepee entfallen 1104 auf die Matrosendivisionen und die Matrosenartillerie, der übrige Teil gehört den Werftdivisionen an.

***) Davon sind 8164 Obermatrosen, Matrosen, Obermatrosenartilleristen oder Matrosenartilleristen, 1726 Oberheizer oder Heizer oder Werfthandwerker.

†) Die ältesten Oberstabsärzte haben den Rang der Korvettenkapitäns.

††) Von den Assistentenärzten hat die erste Hälfte den Rang der Leutnants zur See.

Liste der Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine.

(Hierzu die Schiffsabbildungen auf Seite 23 bis 36.)

Laufende Nr.	Namen	Gesäßzahl	Displacement in Tonnen von je 1000 kg	Indizierte Stärke der Schiffsmaschinen in Pferdekraften	Bahl der zur Besatzung gehörigen Köpfe	Bemerkungen
A. Panzerschiffe.						
1	König Wilhelm	29	9557	8000	730	<p>Bis zum Jahre 1884 galt für die Schiffe und Fahrzeuge d. deutschen Marine folgende Einteilung und Benennung:</p> <p>A. Die größeren Panzerschiffe hießen Panzerregatten, die klein. Panzerkorvetten.</p>
2	Kaiser	15	7676	8000	638	
3	Deutschland	15	7676	8000	638	
4	Friedrich d. Gr.	6	6770	5400	537	
5	Preußen	6	6770	5400	537	
6	Friedrich Karl	16	6007	3500	531	
7	Kronprinz	16	5568	4800	537	
8	Bayern	6	7400	5600	356	
9	Sachsen	6	7400	5600	356	
10	Württemberg	6	7400	5600	356	
11	Baden	6	7400	5600	356	
12	Oldenburg	8	5200	3900	356	
B. Panzerfahrzeuge.						
13	Arminius	4	1583	1200	131	<p>B. Die Panzerfahrzeuge hießen mit Ausnahme des Arminius, welcher schon damals Panzerfahrzeug war, Panzerkanonenboote.</p>
14	Wespe	1	1109	700	76	
15	Viper	1	1109	700	76	
16	Biene	1	1109	700	76	
17	Mücke	1	1109	700	76	
18	Skorpion	1	1109	700	76	
19	Basilisk	1	1109	700	76	
20	Chamäleon	1	1109	700	76	
21	Krokodil	1	1109	700	76	
22	Salamander	1	1109	700	76	
23	Ratter	1	1109	700	76	
24	Hummel	1	1109	700	76	
25	Brummer	1	866	1500	73	
26	Bremse	1	866	1500	73	
27	Siegfried	3	3400	4800		
C. Kreuzerregatten.						
28	Leipzig	12	3925	4800	434	<p>C. Die Kreuzerregatten hießen gedeckter Korvetten.</p>
29	Prinz Adalbert	12	3925	4800	434	

Laufende Nr.	Namen	Geschütz- zahl	Displacement in Tonnen von je 1000 kg		Bast der zur Bemannung ge- hörenden Köpfe	Bemerkungen
			Indizierte Stärke der Schiffs- maschinen in Pferdestärken			
30	Charlotte	18	3360	3000	426	
31	Bismarck	16	2856	2500	403	
32	Moltke	16	2856	2500	403	
33	Stosch	16	2856	2500	403	
34	Gneisenau	16	2856	2500	403	
35	Stein	16	2856	2500	403	
D. Kreuzerforvetten.						
36	Prinzeß Wilhelm	14	4400	8000	320	D. Die Kreuzer- forvetten hießen Glatts- deckforvetten.
37	Irene	14	4400	8000	320	
38	Alexandrine	14	2370	2400	267	
39	Arkona	14	2370	2400	267	
40	Carola	12	2169	2100	267	
41	Diga	12	2169	2100	267	
42	Marie	12	2169	2100	267	
43	Sophie	12	2169	2100	267	
44	Freya	8	2017	2400	248	
45	Victoria	10	1825	1300	240	
E. Kreuzer.						
46	Schwalbe	8	1120	1500	114	E. Die Kreuzer hießen Kanonenboote.
47	Sperber	8	1120	1500	114	
48	Möwe	5	848	600	128	
49	Habicht	5	848	600	128	
F. Kanonenboote.						
50	Wolf	4	489	340	83	F. Die übrigen Schiffe und Fahrzeuge hatten die jetzige Be- zeichnung und Ein- teilung.
51	Hyäne	4	489	340	83	
52	Stis	4	489	340	83	
G. Aviso.						
53	Greif	2	2000	5400	141	
54	Pfeil	5	1382	2700	127	
55	Blitz	5	1382	2700	127	
56	Wacht	3	1240	4000	126	
57	Jagd	3	1240	4000	126	
58	Zieten		975	2350	111	
59	Grille		350	650	67	
60	Meteor		950	5000		

Laufende Nr.	Namen	Geschäftsart	Displacement in Tonnen von je 1000 kg	Indizierte Stärke der Schiffsmaschinen in Pferdekraften	Rast der zur Besatzung gehörigen Köpfe	Bemerkungen
H. Schulschiffe.						
61	Artillerieschul- schiff Mars	25	3333	2000	236	
62	Torpedoschul- schiff Blücher	2	2856	2500	206	
63	Kadettenschul- schiff Niobe (Segelfregatte)	10	1290		220	
64	Schiffsjungen- schulschiff Nixe	10	1750	700	116	
65	Schiffsjungen- schulschiff Ariadne	9	1719	2100	124	
66	Schiffsjungen- schulschiff Luise	9	1719	2100	124	
67	Schiffsjungen- schulschiff Rover (Segelbrigg)	6	570		81	
68	Schiffsjungen- schulschiff Musquito (Segelbrigg)	6	570		81	
69	Tender des Artillerieschul- schiffes Hay		203	160	40	
70	Tender des Tor- pedoschulschiffes Ulan	1	377	800	41	
71	Minenschulschiff Rhein		498	200	23	
I. Schiffe zu ver- schiedenen Zwecken.						
72	Kaiserliche Yacht Hohenzollern	2	1700	3000	133	
73	Raddampf. Falke	2	1018	1100	97	

Laufende Nr.	Namen	Geschütz- zahl	Displacement in Tonnen von je 1000 kg	Indizierte Stärke der Schiffs- maschinen in Pferdestärken	Zahl der zur Bemannung ge- hörenden Köpfe	Bemerkungen
74	Vermessungs- fahrz. Albatros	4	716	600	115	
75	Vermessungs- fahrz. Nautilus		716	600	115	
76	Vermessungs- fahrzeug Pommerania		400	700	67	
77	Raddampfer Loreley, Stationsfahr- zeug in Kon- stantinopel	3	398	350	57	
78	Schrauben- dampfer Otter		129	140	42	

Die Zahl der Torpedoboote und Torpedodivisionsboote steht nicht fest und richtet sich nach den vom Reichstage seit 1883 für diesen Zweck bewilligten Mitteln.

Für die im Jahre 1889 in der Südsee gebliebenen Schiffe, Kreuzer Adler und Kanonenboot Eber, sollen zwei neue Kreuzer gebaut werden. Nach der dem Etat der Marineverwaltung für das Jahr 1889/90 beigegebenen Denkschrift wird unsere Flotte bis zum Jahre 1895 außerdem um folgende Schiffe und Fahrzeuge vermehrt:

4 Panzerschiffe von 9000—10 000 Tonnen Displacement.

9 Panzerfahrzeuge des Typus Siegfried.

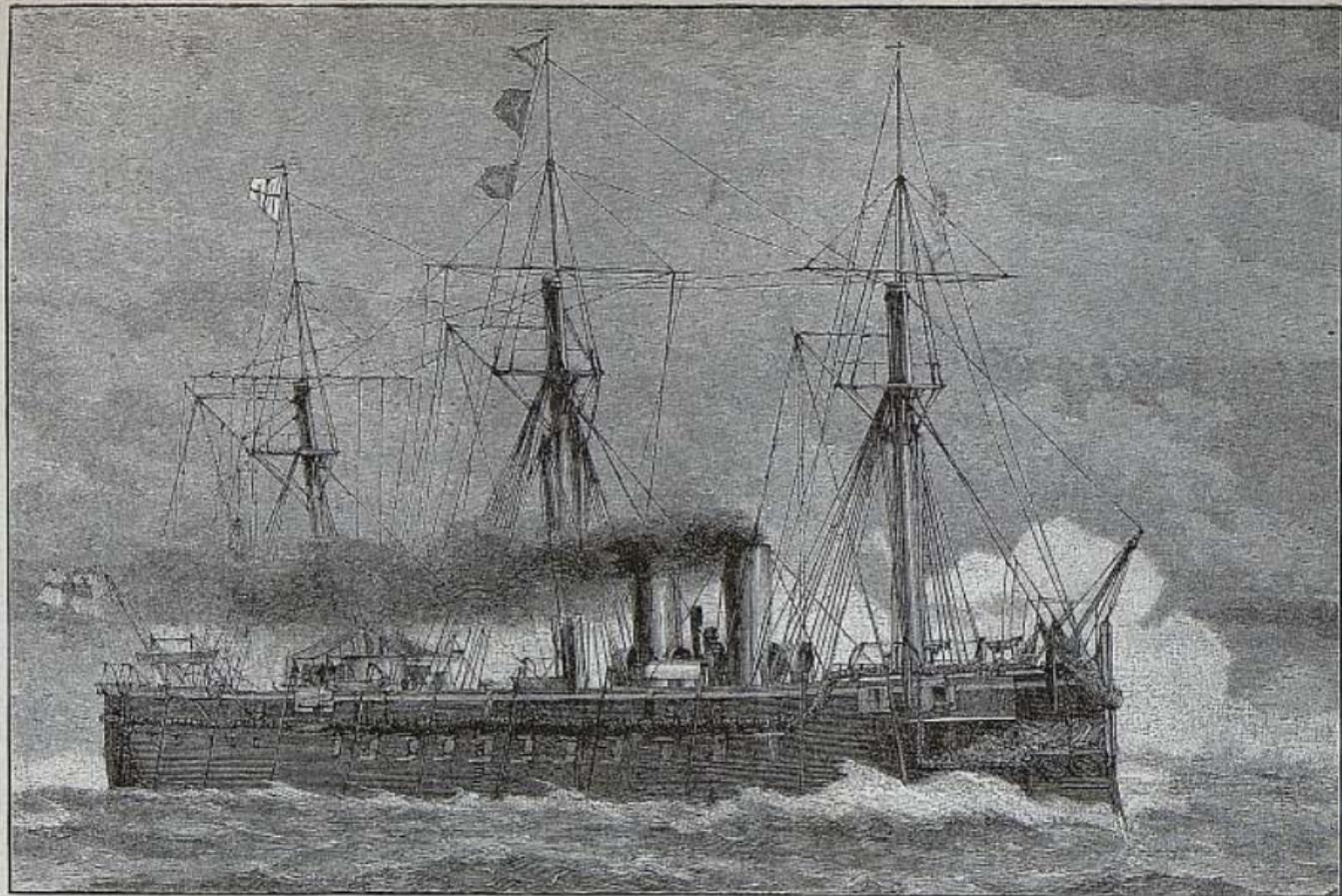
7 Kreuzerforbotten (geschützte Kreuzer d. h. Schiffe mit teilweisem Panzerschutz).

4 Kreuzer (ungeschützte Schiffe, zur Station in außerheimischen Gewässern bestimmt).

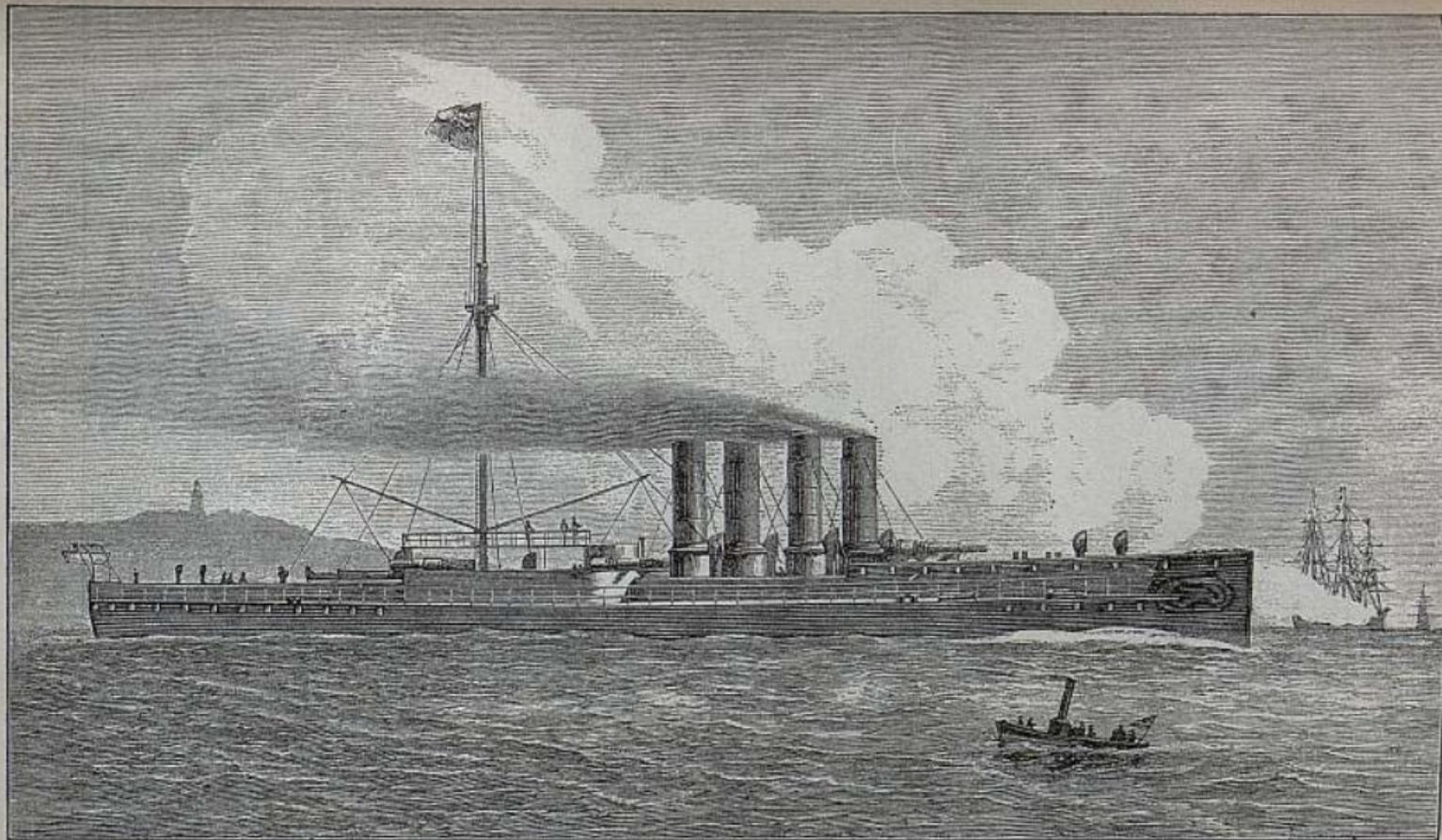
2 Aviso's.

2 Torpedodivisionsboote.

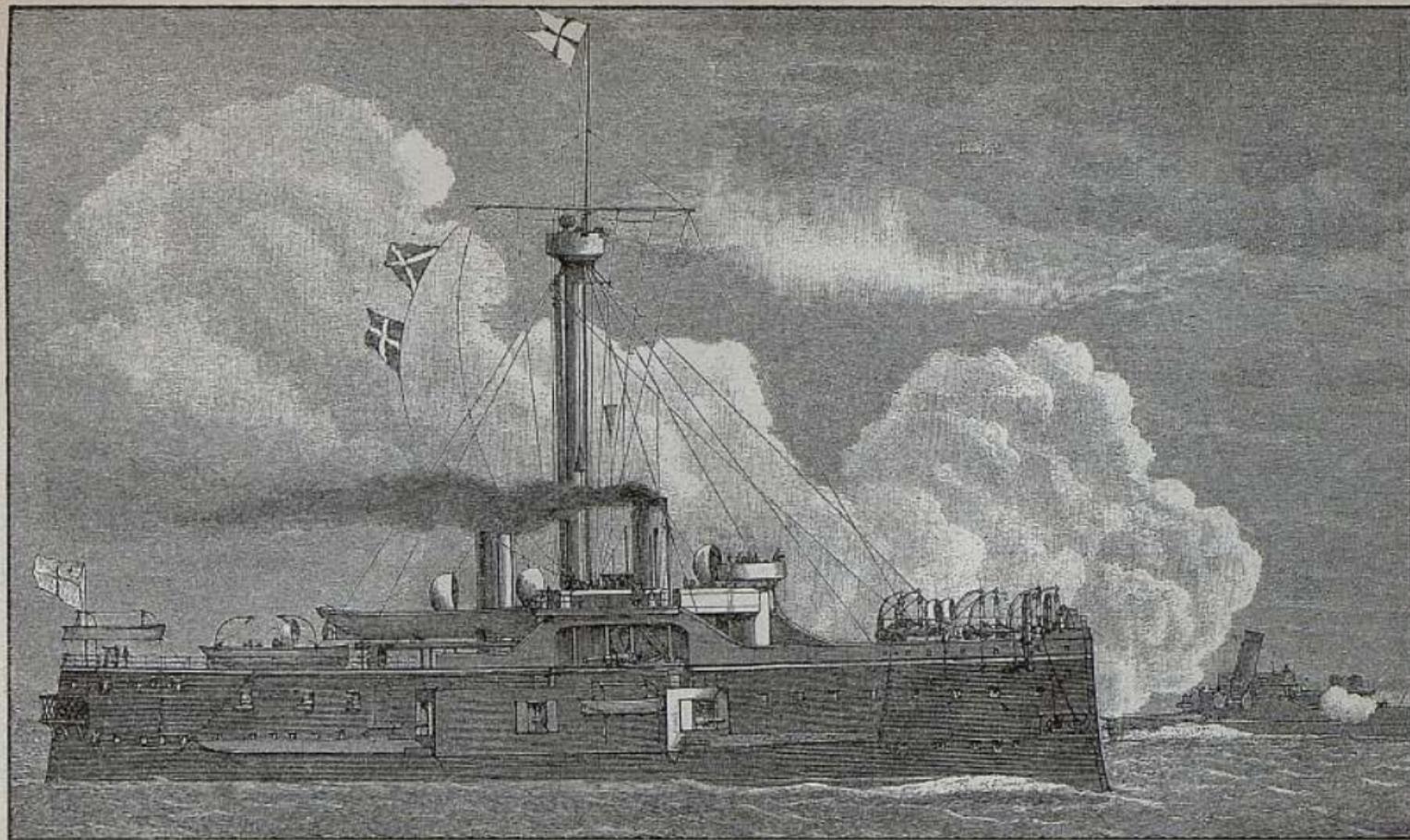
Diese Schiffe werden also zu den im Verzeichniß aufgeführten hinzutreten.



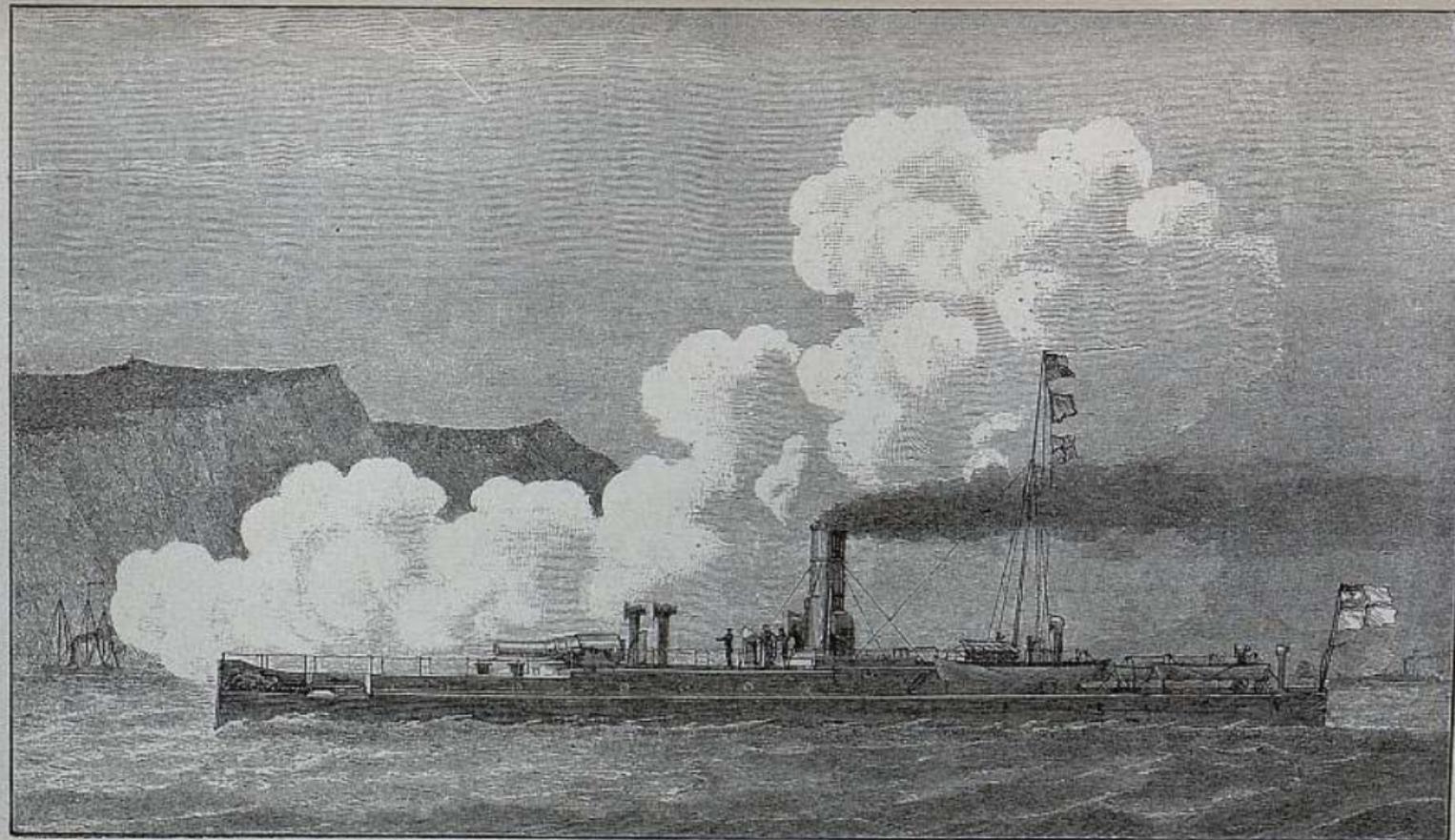
Das Panzerschiff König Wilhelm in See unter Dampf mit der Contreadmiralsflagge, und mit einem Signal im Großtopp.



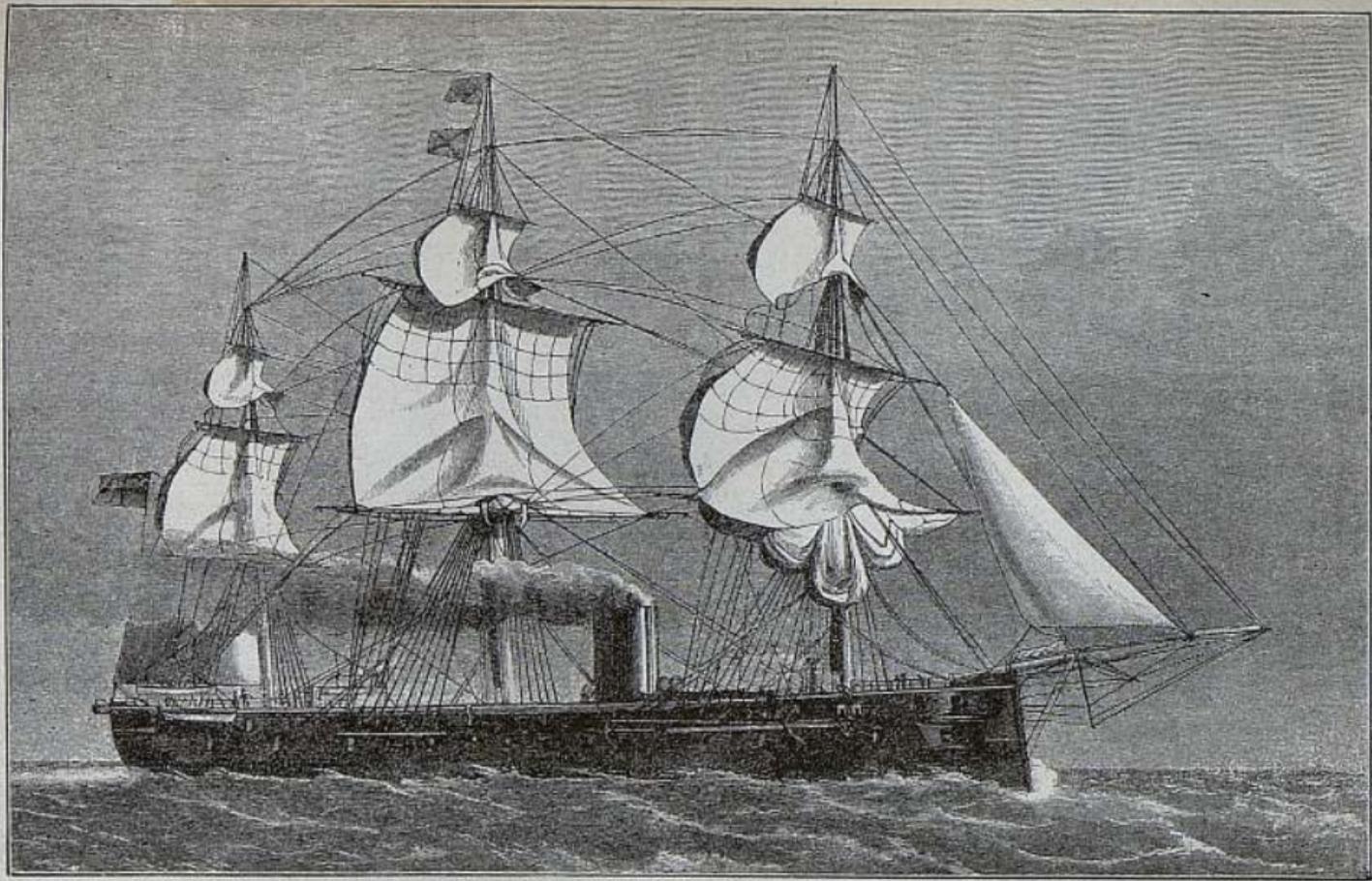
Das Panzerschiff Sachsen in Sicht von Land unter langsamer Fahrt im Scheingefecht mit einer Kreuzerfregatte und einer Kreuzerforvette.



Das Panzerschiff Oldenburg in See unter Dampf, mit den Backbordgeschützen feuernd; am Mast weht der Kommodorestander, an der Maa ein Signal; im Hintergrunde ist ein zweites Panzerschiff sichtbar.

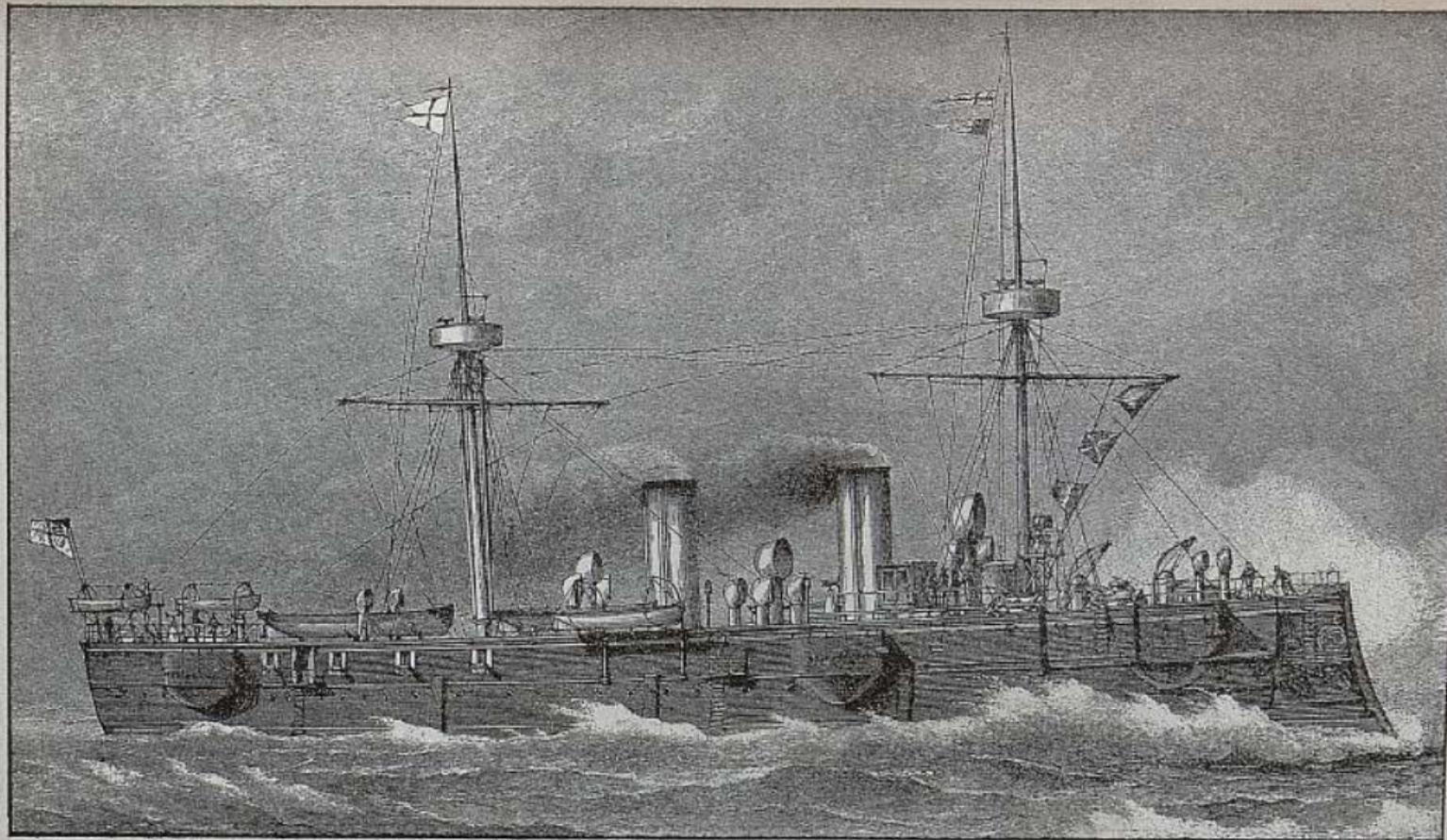


Das Panzerfahrzeug Wespe in Sicht von Land unter Dampf, aus dem Geschütz feuernd; am Mast des Fahrzeuges weht ein Signal; im Hintergrunde befindet sich ein Aviso und ein Torpedoboot.

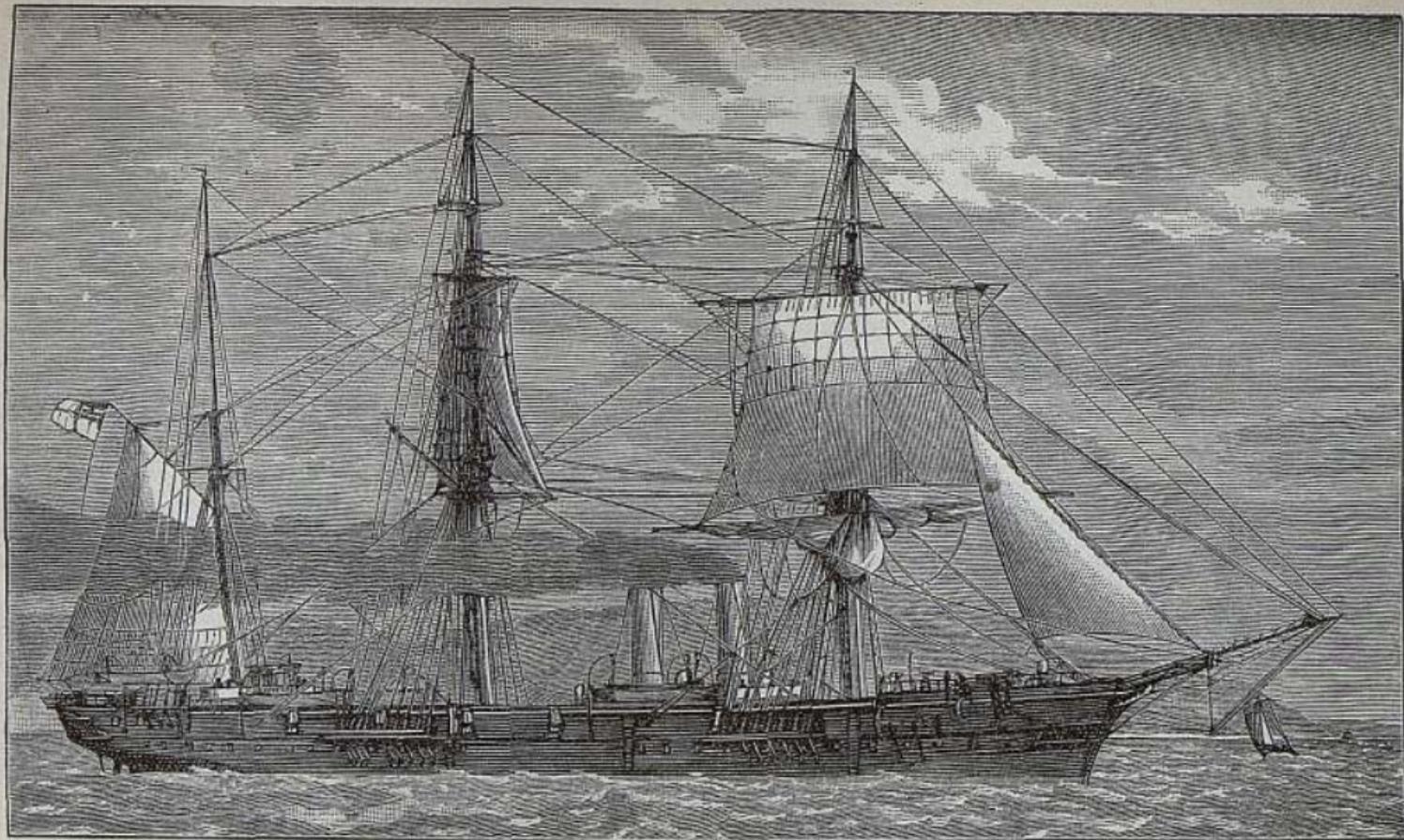


Die Kreuzerkorvette Leipzig in See unter Dampf, die Segel zum Festmachen bergend; im Großtopp weht ein Signal.

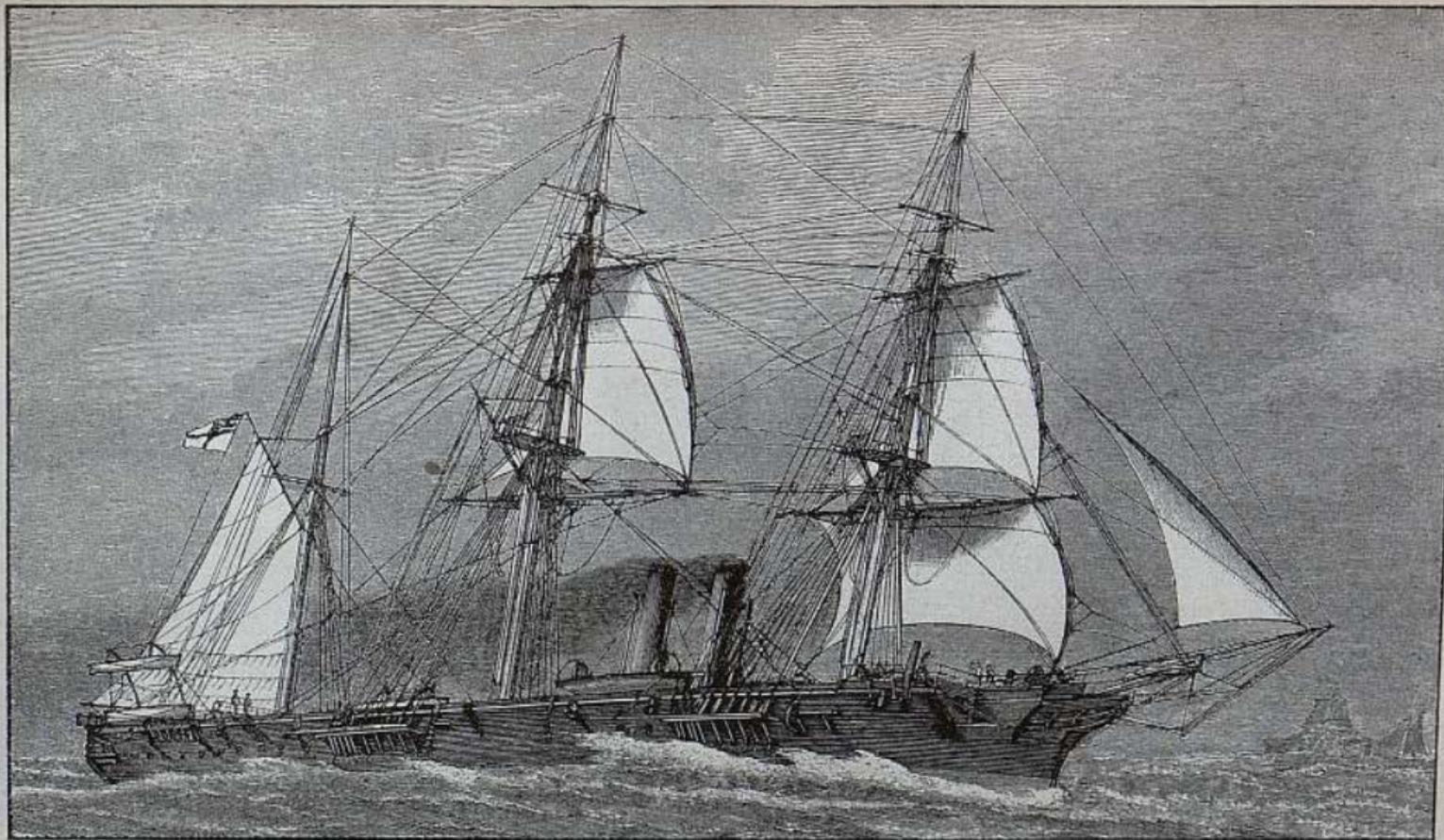




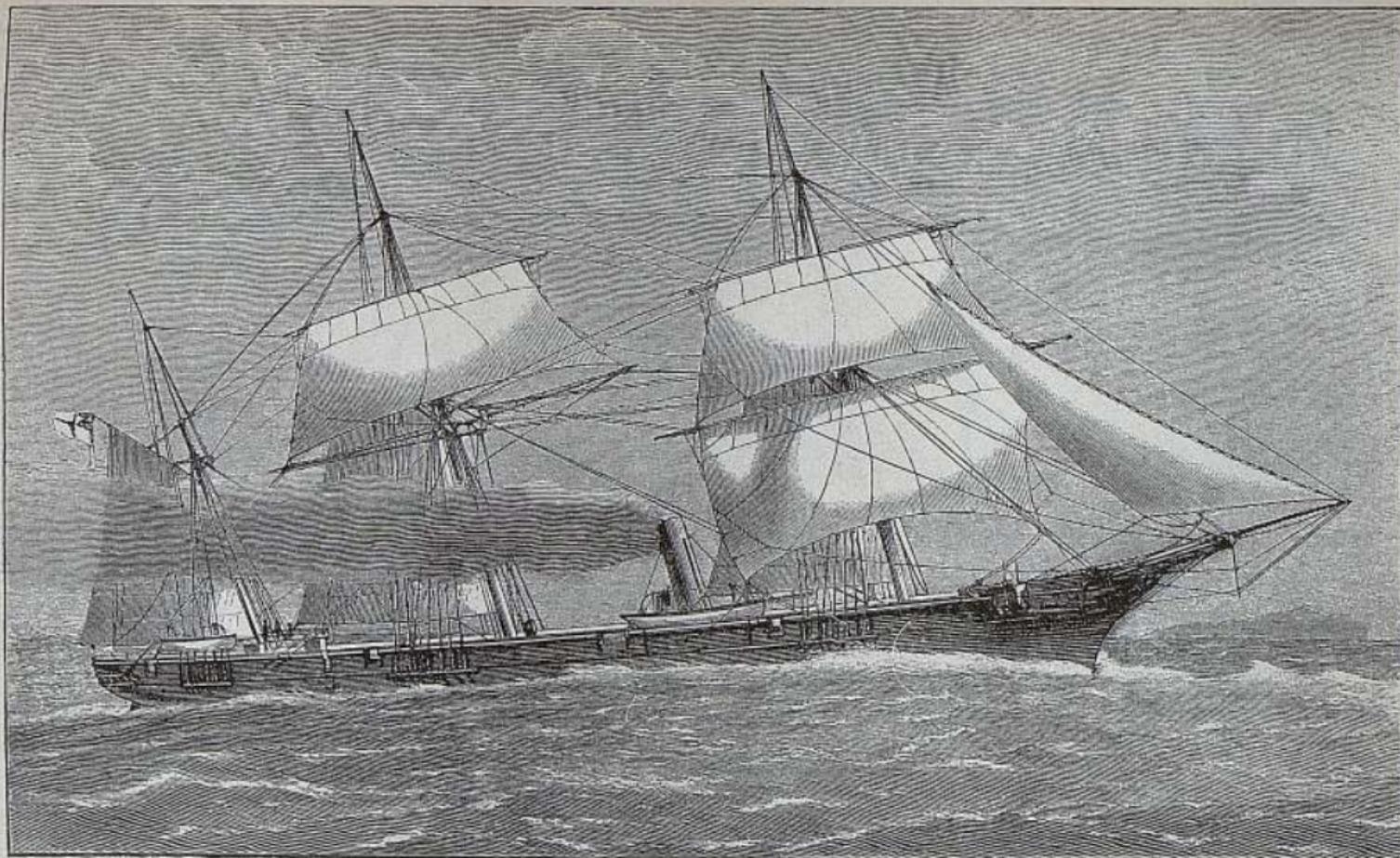
Die Kreuzerfregatte Irene in See unter Dampf mit dem Kommandorestander im Großtopp, einem Signal am Fockmast und an der Fockraa.



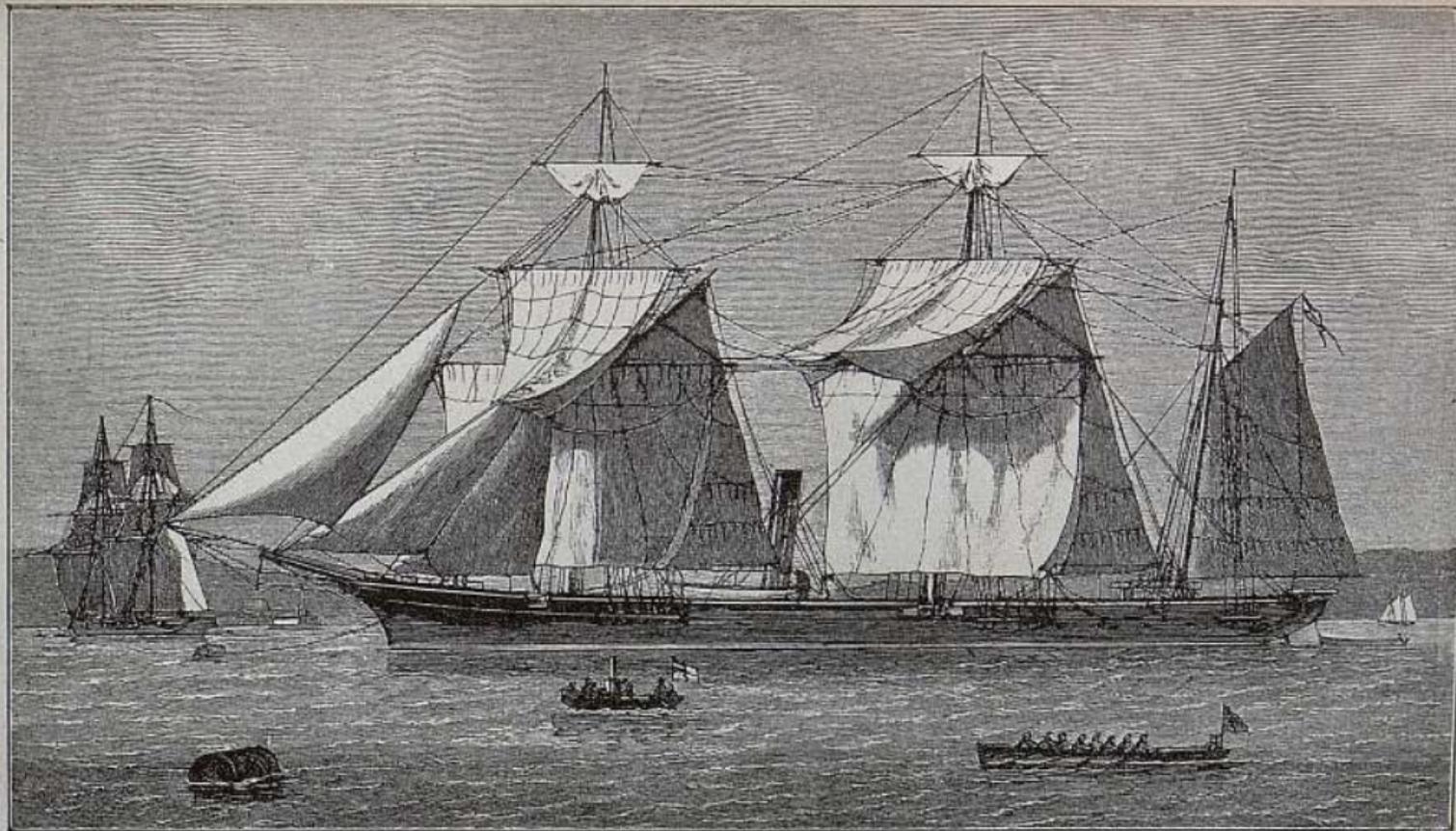
Die Kreuzerfregatte Alexandrine unter Dampf und Segeln; es stehen volle Marssegel, Klüver und Besan; die Fock hängt in der Gei; das Großmarssegel ist back (gegen) gebraht.



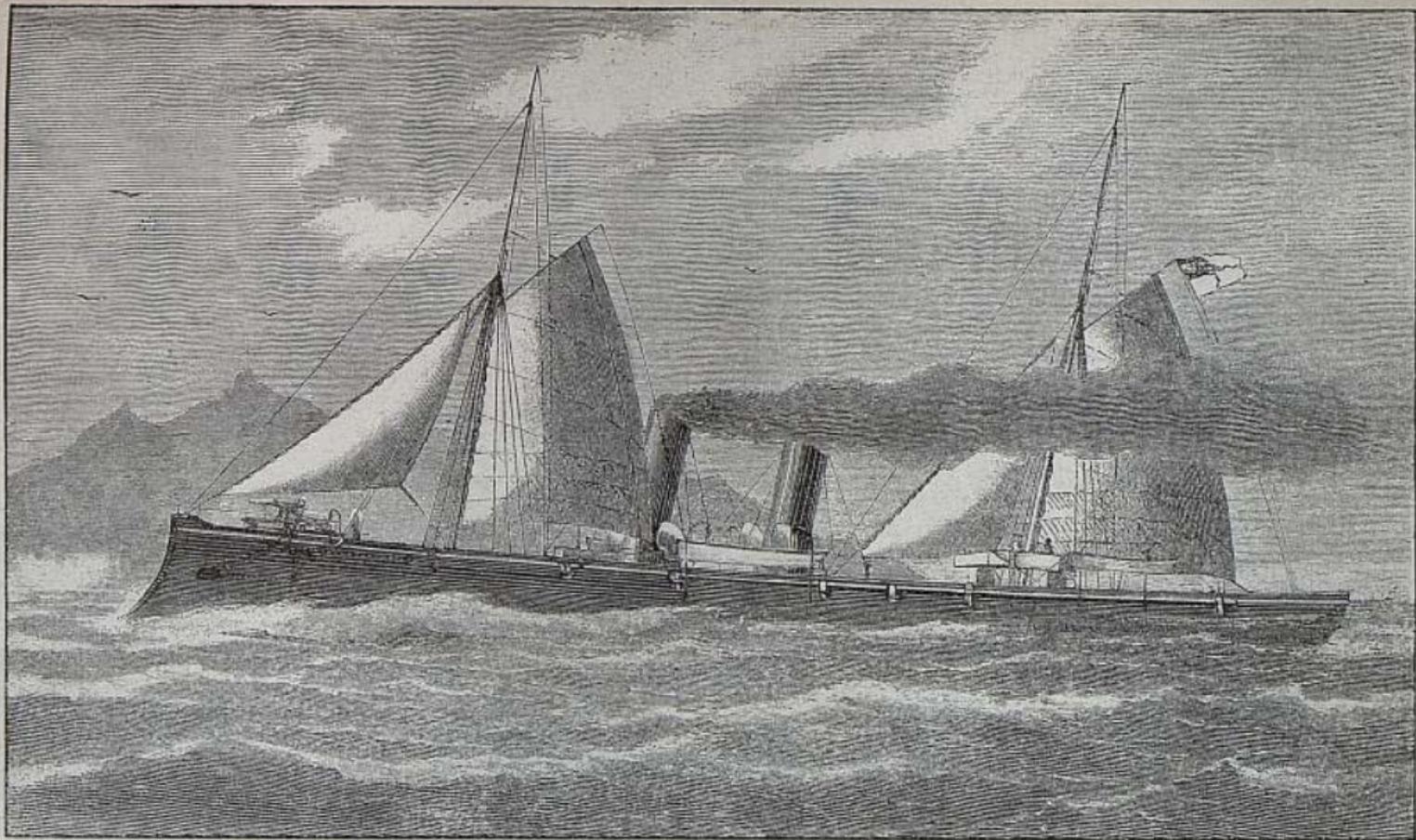
Die Kreuzerfregatte Carola in See unter Dampf und Segeln; es stehen volle Marssegel, Fock, Klüver und Besan.



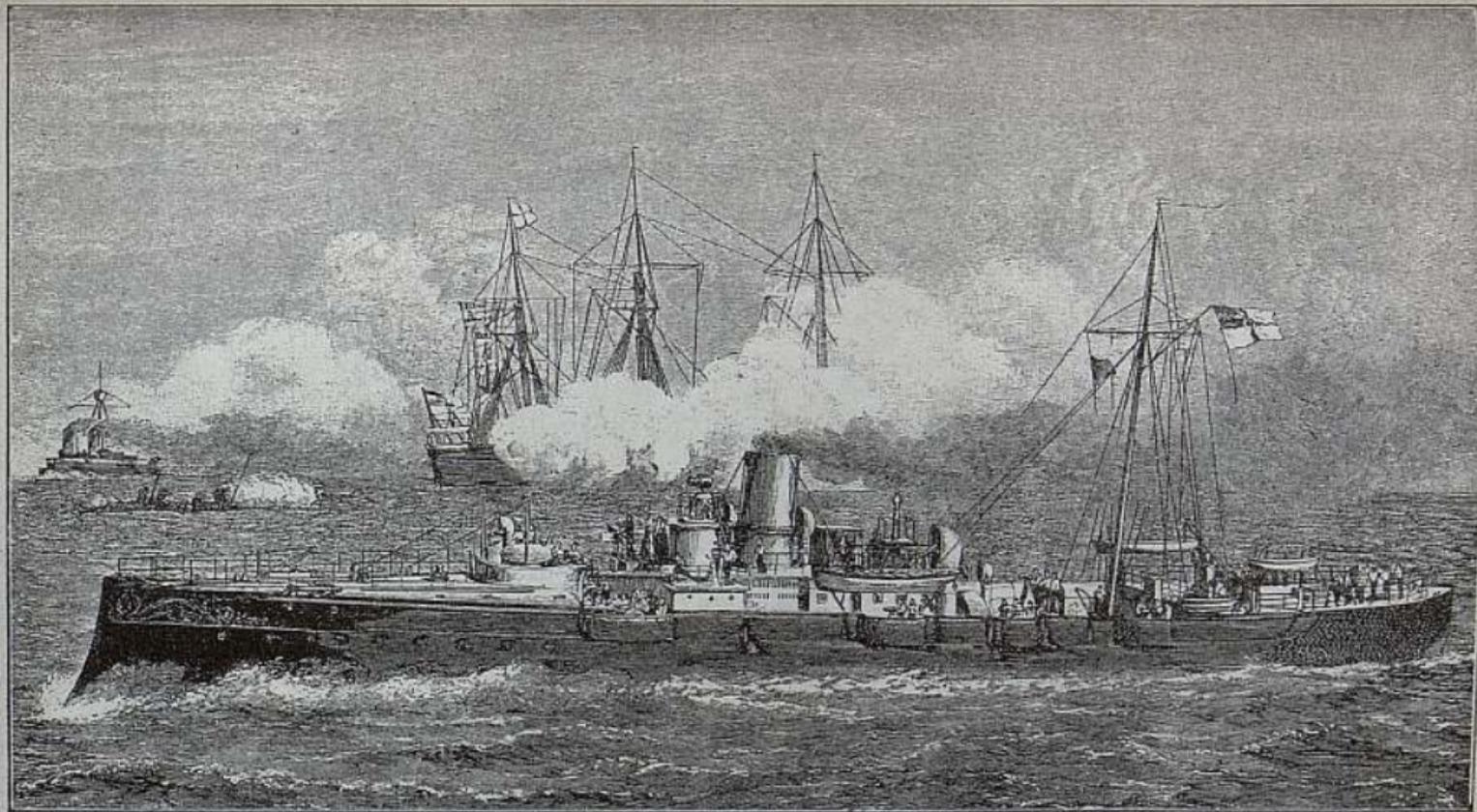
Der Kreuzer Habicht in See unter Dampf und Segeln; es stehen einfach geraffte Marssegel, Fock, Klüver, Großgaffelsegel und Besan.

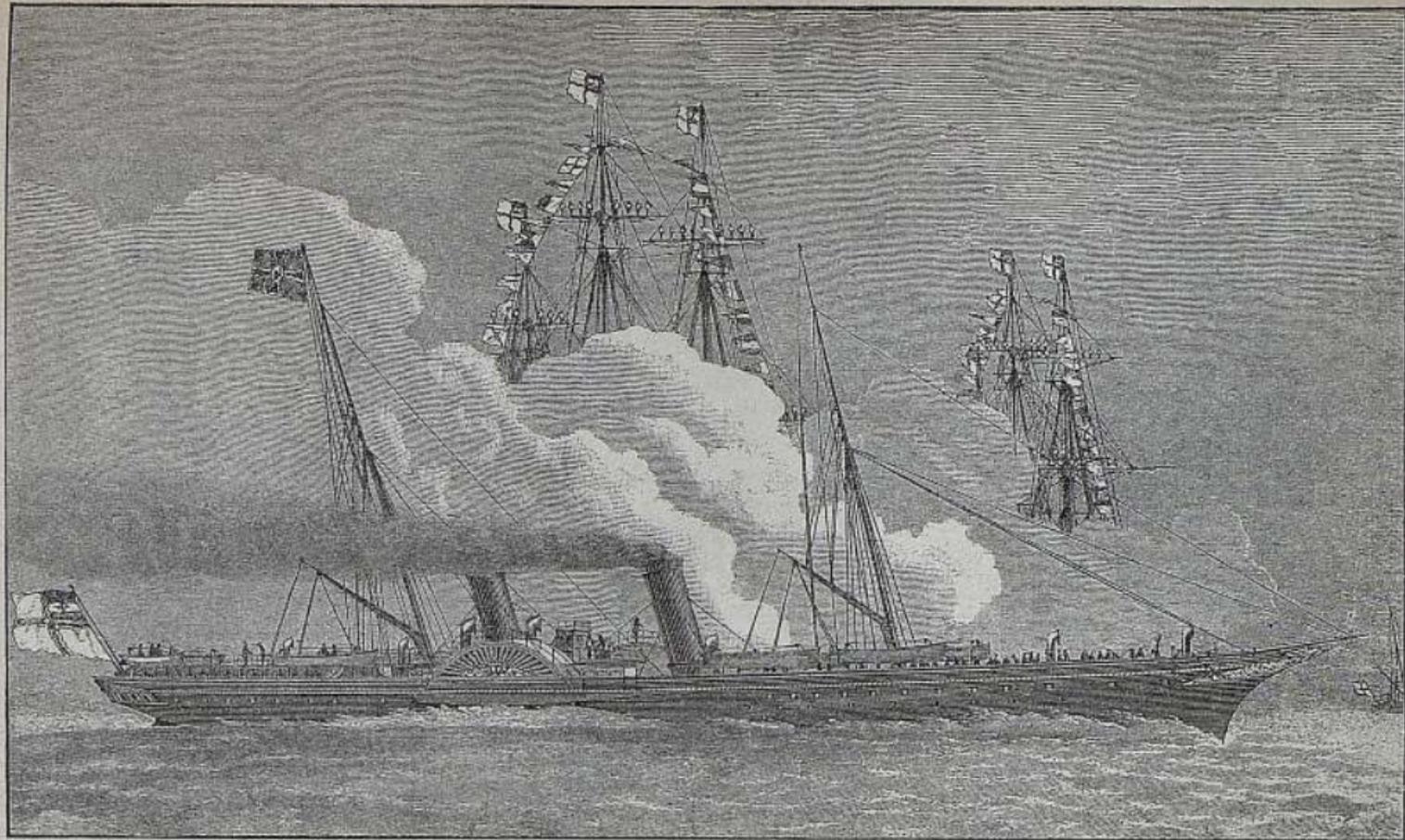


Das Kanonenboot Wolf im Hafen an einer Boje (Festmachertonne) liegend, mit zum Trocknen losgemachten Segeln.

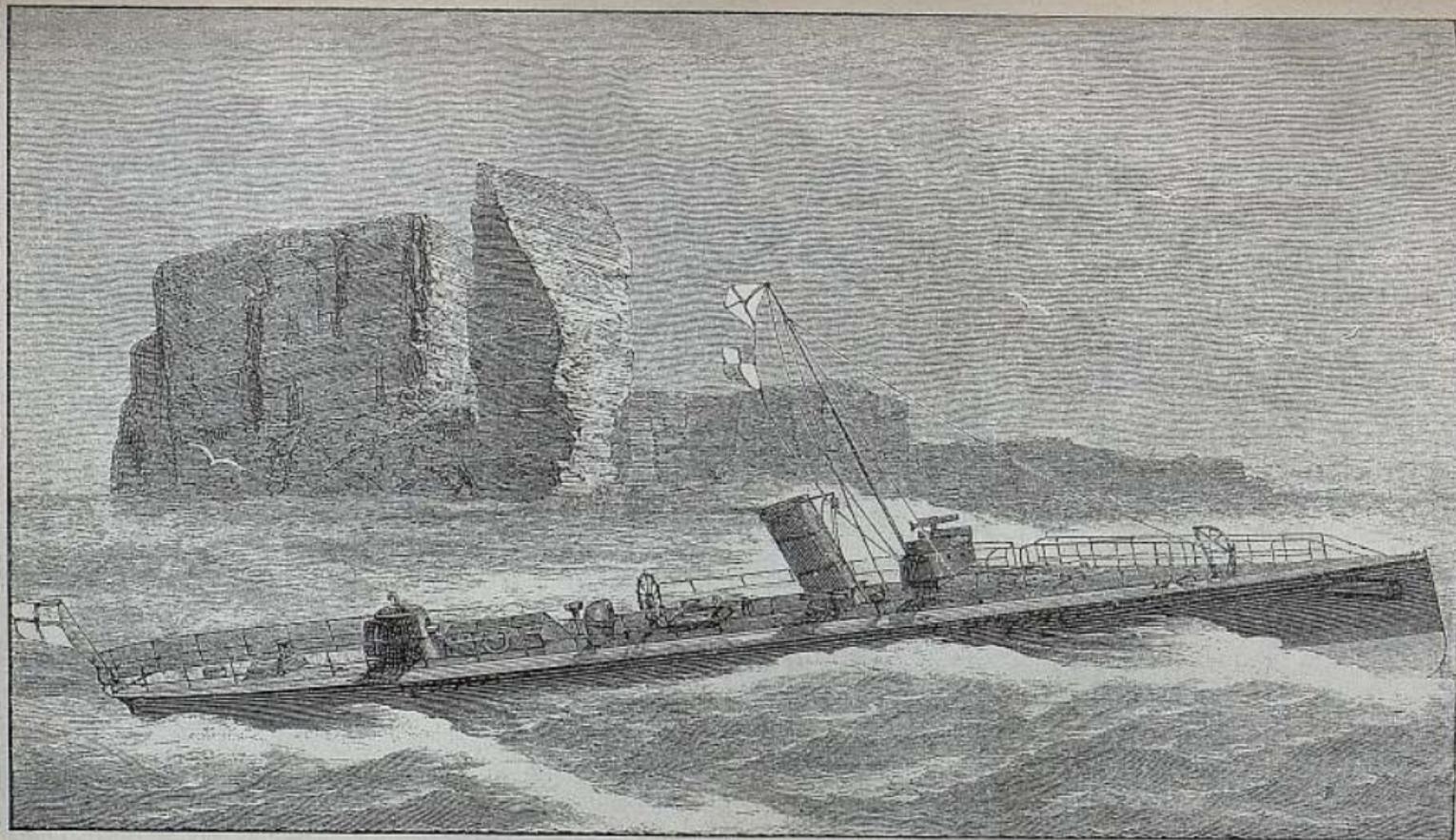


Der Aviso Pfeil in See, unter Dampf und Segeln.





Die Kaiserliche Yacht Hohenzollern in See, mit der Kaiserstandarte, eine Kreuzerfregatte und eine Kreuzerforvette passierend, welche über die Toppfen gesalutiert haben und salutieren.



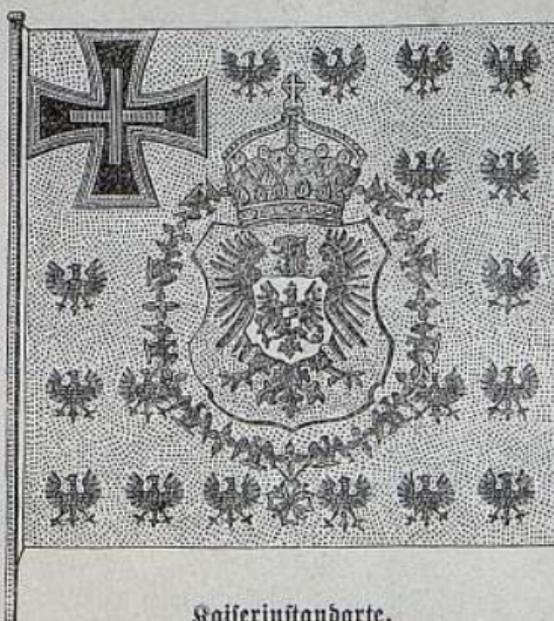
Ein Torpedoboot in See, mit geheißtem Signal.

Die Flaggen des Deutschen Reiches und des Preussischen Königshauses.



Kaiserstandarte.

(Schwarz auf gelbem Grund mit goldenem Wappenschild und goldenen Kronen, in dem Kreuz die Inschrift: „Gott mit uns 1870“.) Wird im Großtopf gesetzt.



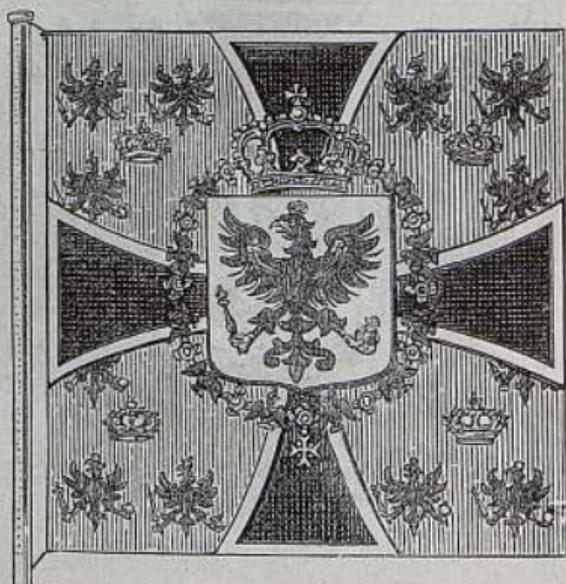
Kaiserinstandarte.

(Schwarz auf gelbem Grund mit goldenem Wappenschild und goldener Krone.) Wird im Großtopf gesetzt.



Kronprinzenstandarte.

(Schwarz auf gelbem Grund mit goldenem Wappenschild und goldener Krone, in dem Kreuz die Inschrift: „Gott mit uns 1870“.) Wird im Großtopp gesetzt.



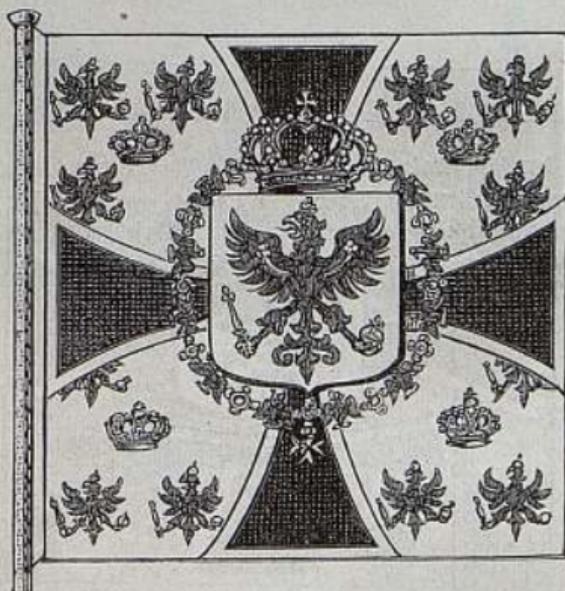
Preussische Königsstandarte.

(Schwarz auf rotem Grund mit silbernem Wappenschild und silbernen Kronen.) Wird im Großtopp gesetzt.



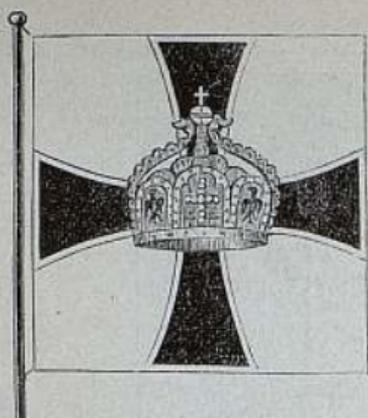
Preussische Königinstandarte.

(Schwarz auf rotem Grund mit silbernem Wappenschild und silbernen Kronen.)
Wird im Großtopp gesetzt.

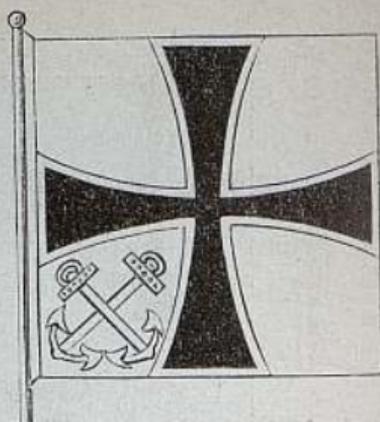


Preussische Standarte des Königl. Hauses.

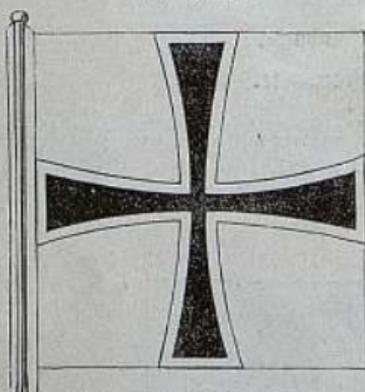
(Schwarz auf weißem Grund mit silbernem Wappenschild und silbernen Kronen.)
Wird im Großtopp gesetzt.



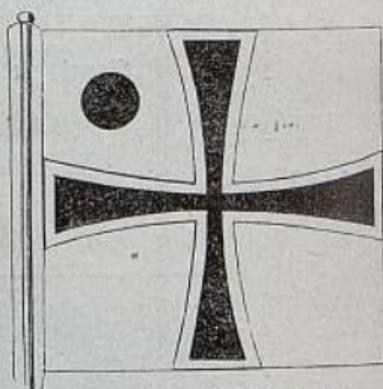
Flagge des
kommandierenden Admirals.
(Schwarz auf weißem Grund mit
goldener Krone.) Wird im Groß-
topp gesetzt.



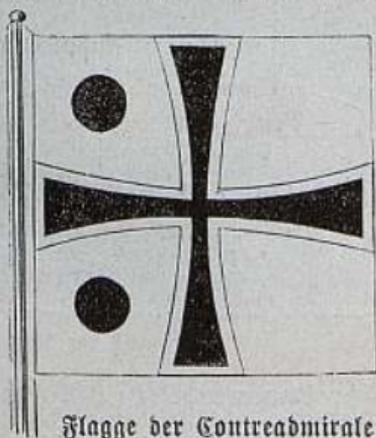
Flagge des Staatssekretärs des
Reichsmarineamtes.
(Schwarz auf weißem Grund mit
goldenen Ankern.) Wird im Groß-
topp gesetzt.



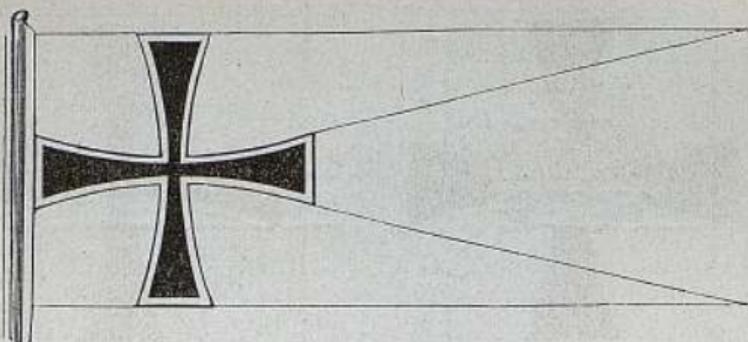
Flagge der Admirale.
(Schwarz auf weißem Grund.) Wird
für einen Admiral im Großtopp,
für einen Vice-
admiral im Vor-
topp, für einen
Contreadmiral im
Kreuz- oder Bes-
sanstopp gesetzt.



Flagge der Viceadmirale
an Bord von Schiffen, welche nur
einen Mast haben, und in Booten.

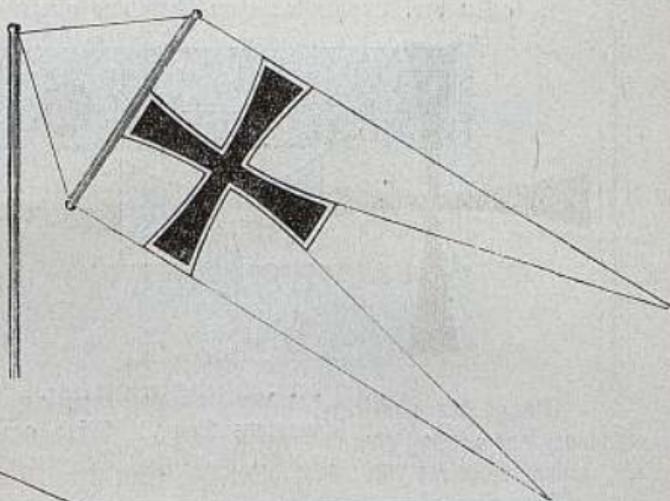


Flagge der Contreadmirale
an Bord von Schiffen, welche nur zwei Masten oder nur einen Mast haben,
und in Booten.



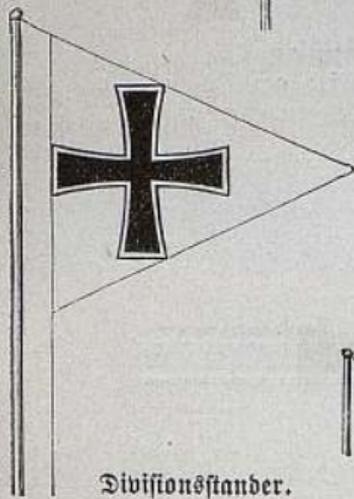
Kommodorestander.

(Schwarz auf weißem Grund.) Wird für einen Kapitän zur See gesetzt, welcher den Befehl über mehrere Schiffe führt, und zwar im Großtopp. Im Kreuztopp ist der Stander Abzeichen für den ältesten Offizier, wo mehrere Schiffe oder Fahrzeuge ohne Rangabzeichen auf einer Meede oder in einem Hafen vereinigt sind.



Flottillestander.

(Schwarz auf weißem Grund.) Wird für den Befehlshaber einer Flottille im Großtopp gesetzt.



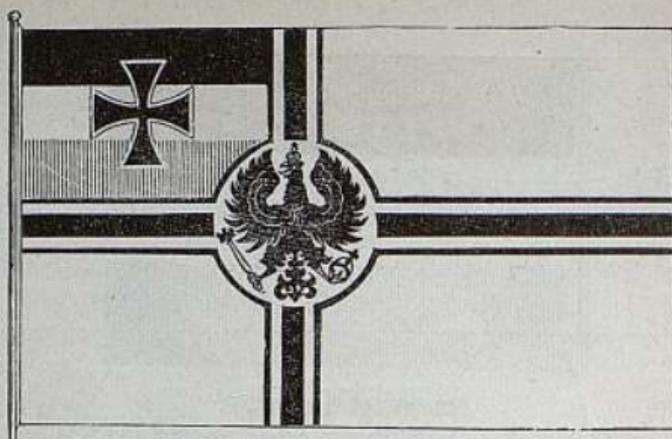
Divisionsstander.

(Schwarz auf weißem Grund.) Wird für den Befehlshaber einer Division von Schiffen oder Fahrzeugen im Großtopp gesetzt.



Wimpel der Kaiserlichen Marine.

(Weiß mit schwarzem Kreuz.) Kommandozeichen jedes in Dienst gestellten Kriegsschiffes und Fahrzeuges; wird im Großtopp gesetzt.



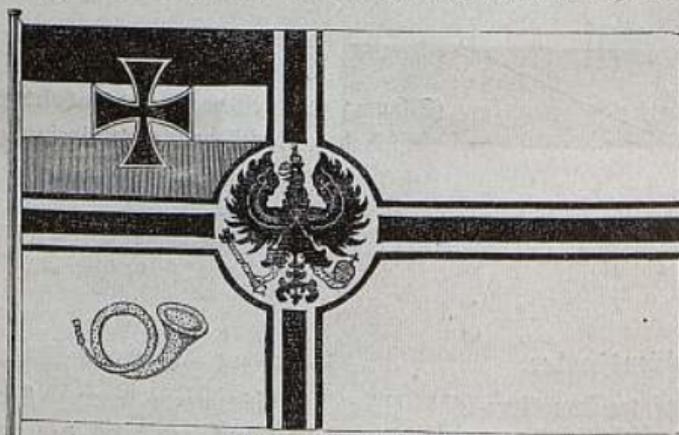
Flagge der Kaiserlichen Marine (Kriegsflagge).

(Schwarz auf weißem Grund, in dem Felde links oben die Reichsfarben: schwarz, weiß, rot.) Kennzeichen jedes Kriegsschiffes und Fahrzeuges. Wird am Heck oder an der Gaffel des Hintermastes, bei feierlichen Gelegenheiten außerdem in allen drei Toppen oder im Großtopp allein gesetzt.



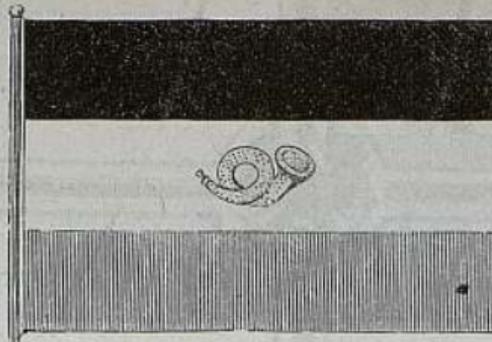
Goese der Kaiserlichen Marine.

(Schwarz, weiß, rot, mit schwarzem Kreuz.) Wird am Bug oder auf dem Bugspriet sonntags und bei feierlichen Gelegenheiten gesetzt.

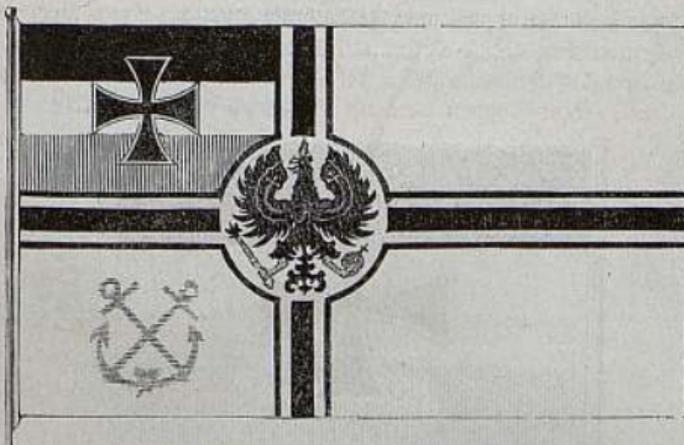


Flagge der Postschiffe.

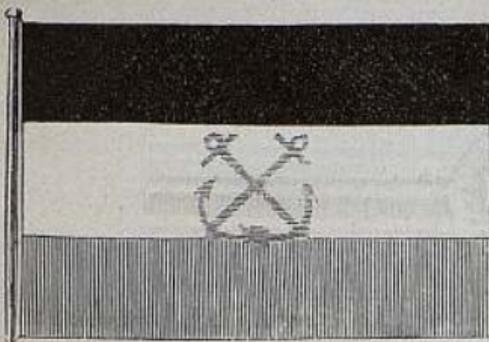
(Kriegsflagge mit gelbem Posthorn.) Wird von Schiffen, welche dem Reichspostfiskus gehören, am Heck oder an der Gaffel des Hintermastes, von Schiffen, welchen die Beförderung der Reichspost übertragen ist, am Großmast gesetzt.



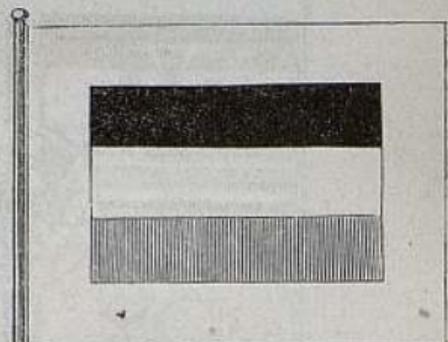
Goesch der Postschiffe.



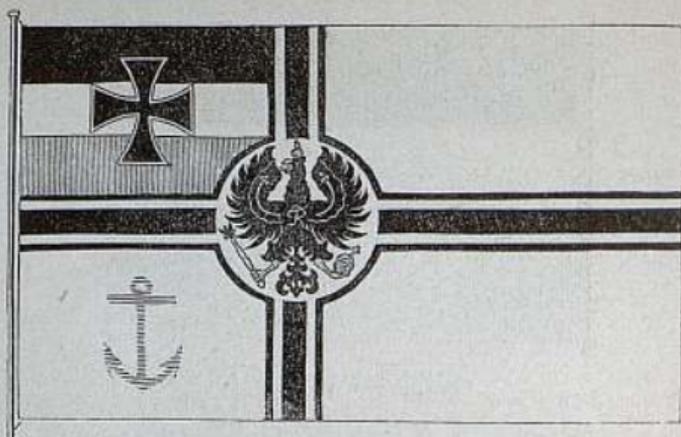
Flagge der Lotsenfahrzeuge.
(Kriegsflagge mit blauen Ankern.)



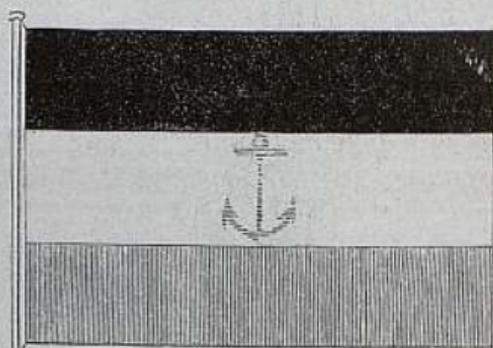
Goesch der Lotsenfahrzeuge.



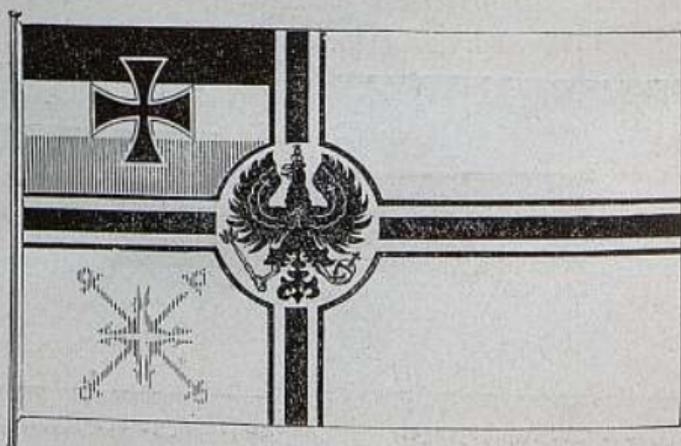
Lotsenflagge des Deutschen Reichs.
(Schwarz, weiß, rot mit weißem Rand.)
Wird von Schiffen im Vortopp gesetzt,
wenn sie Lotsenhilfe verlangen.



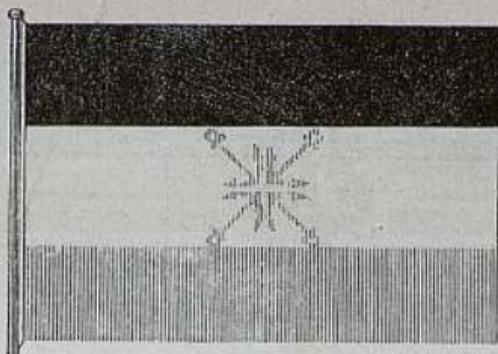
Flagge der Regierungsfahrzeuge.
(Kriegsflagge mit blauem Anker.)



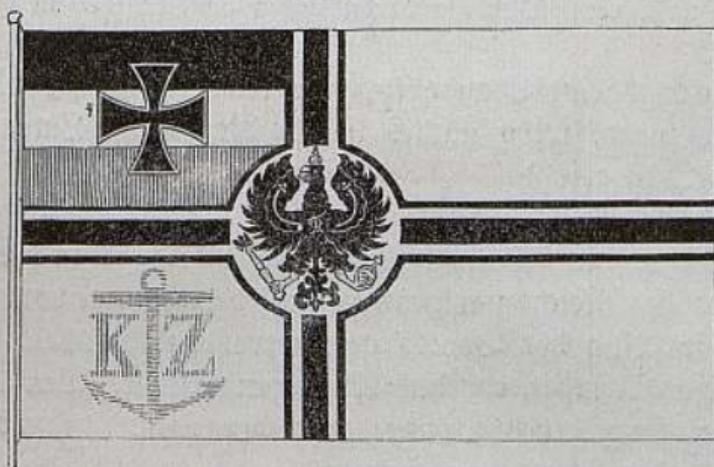
Coefch der Regierungsfahrzeuge.



Flagge für Laft-, Arbeits- rc. und gemietete Fahrzeuge der Kaiſerlichen Marine.
(Kriegsflagge mit roten Anker.)



Goeseh für Last-, Arbeits- zc. und gemietete Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine.

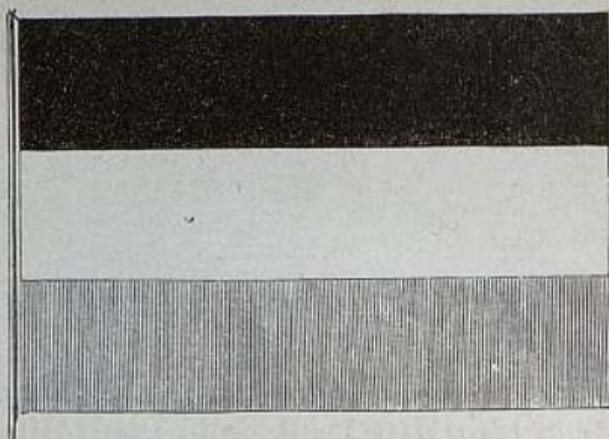


Flagge der Zollfahrzeuge.

(Kriegsflagge mit blauem Anker und roten Buchstaben.)



Goeseh der Zollfahrzeuge.



Handelsflagge des Deutschen Reiches.

(Schwarz, weiß, rot.) Wird von Handelsschiffen am Heck oder an der Gaffel des Hintermastes gesetzt.

Wo tags eine Standarte, eine Admiralsflagge oder ein Stander weht, wird nachts in der Regel eine Laterne mit weißem Licht gesetzt.

Kriegsschiffsboote führen am Heck die Kriegsflagge. Die Standarten, die Admiralsflaggen, die Flagge des Staatssekretärs des Reichsmarineamts und der Kommodorestander dürfen im Bug des Bootes gesetzt werden, in welchem sich die Person befindet, der das Abzeichen zusteht. Den Wimpel darf im Bug eines Bootes nur der Kommandant eines Schiffes oder Fahrzeuges führen.

Erster Abschnitt.

Die Organisation der Marine.

Die obersten Marinebehörden.

Das Oberkommando der Marine führt der kommandierende Admiral. Derselbe hat die Pflichten und Rechte eines kommandierenden Generals der Armee.

Die Verwaltung der Marine führt unter Verantwortlichkeit des Reichskanzlers der Staatssekretär des Reichsmarineamts mit den Befugnissen einer obersten Reichsbehörde.

Der Chef des Marinekabinetts bearbeitet die Marineangelegenheiten nach den direkten Befehlen Seiner Majestät des Kaisers.

Das Oberkommando der Marine.

Das Oberkommando der Marine hat seinen Sitz in Berlin. Dasselbe ordnet nach den Befehlen Seiner Majestät des Kaisers und nach Maßgabe des Reichshaushaltsetats die Indienststellung sowie die Entsendung von Kriegsschiffen und Fahrzeugen an und übt unter Seiner Majestät dem Kaiser die höchste Kommandogewalt aus.

Von dem Oberkommando ressortieren:

Die Marinestationskommandos.

Die Marineinspektionen.

Die Inspektion der Marineartillerie.

- Die Inspektion des Torpedowesens.
- Die Inspektion der Marineinfanterie.
- Die Schiffsjungenabteilung.
- Die Kommandanturen.
- Die Direktion des Bildungswesens der Marine.
- Die Hafenskapitanate.
- Die Abwicklungsbüreaus.
- Die Kommandos der Flotten, Geschwader, Flottillen und Divisionen.
- Die Reservebdivisionen.
- Die Schiffskommandos.
- Die Havariekommissionen.

Die Stationskommandos.

Die deutschen Küsten und die sie begrenzenden Meeres-
theile werden eingeteilt in die Marinestation der Ostsee, mit
dem Sitz des Kommandos in Kiel, und die Marinestation
der Nordsee, mit dem Sitz des Kommandos in Wilhelmshaven.
Jeder Station steht ein Marinestationskommando
als oberste Territorialbehörde der Marine vor. An der
Spitze der heimischen Marinestationskommandos steht je ein
Marinestationschef mit den allgemeinen Befugnissen und
Pflichten eines Divisionscommandeurs der Armee. Den
Stationschefs sind die Marineinspektionen unterstellt. Sie
üben über das ganze zum Stationsbereich gehörende Personal
und Material territoriale Befehlsbefugnisse aus.

Für die Verwendung der Schiffe im Auslande sind die
Meere in bestimmte Bezirke, außerheimische Stationen genannt,
geteilt. Ist für eine außerheimische Station ein Befehls-
haber nicht ernannt, so übernimmt der älteste auf der Station
befindliche Schiffskommandant das Kommando.

Die Marineinspektionen.

Zu jeder Station gehört eine Marineinspektion. Die
zur Ostsee gehörende heißt die erste, die zur Nordsee gehörende

die zweite Marineinspektion. Der Marineinspecteur hat die allgemeinen Pflichten und Rechte eines Brigadecommandeurs der Armee.

Demselben ist unterstellt: 1. Die Matrosendivision, deren bei jeder Station eine vorhanden und deren Zweck es ist, das Depot zu bilden, aus welchem das seemannische Personal für die Besatzung der Schiffe und Fahrzeuge entnommen wird, und in welches es nach der Außerdienststellung zurückkehrt. In Kiel ist die erste, in Wilhelmshaven die zweite Matrosendivision stationiert. Der Commandeur einer Matrosendivision hat die Pflichten und Rechte eines Regimentscommandeurs der Armee. Die Matrosendivisionen zerfallen in Abteilungen und diese in Compagnien, ähnlich den Bataillonen und Compagnien der Armee.

2. Die Werftdivisionen, deren bei jeder Station eine vorhanden und deren Zweck es ist, das Depot zu bilden, aus welchem das technische Personal für die Besatzung der Schiffe und Fahrzeuge entnommen wird und in welches es nach Außerdienststellung zurückkehrt. In Kiel ist die erste, in Wilhelmshaven die zweite Werftdivision stationiert. Der Commandeur einer Werftdivision hat die Befugnisse und Pflichten eines Regimentscommandeurs der Armee. Die Werftdivisionen sind in Compagnien geteilt, deren Gliederung den Armeeverhältnissen nicht in dem Maße entspricht wie bei den Matrosendivisionen.

3. Das Maschinistenschulschiff, dessen Zweck die Ausbildung von Maschinenpersonal ist.

4. Die Wachtschiffe, deren sich zur Repräsentation und zur Verwendung in plötzlich auftretenden Bedarfsfällen in jedem der beiden Reichskriegshäfen eins befindet.

5. Die Reserve divisionen, d. h. die mit vermindelter Besatzung zu sofortiger Verwendung bereit liegenden Schiffsdivisionen.

6. Die in erster Reserve befindlichen, d. h. die sofort gebrauchsbereiten aber noch nicht voll in Dienst gestellten Schiffe und Fahrzeuge.

Die Inspektion der Marineartillerie.

Die Inspektion der Marineartillerie hat ihren Sitz in Wilhelmshaven und untersteht direkt dem Oberkommando der Marine. Der Inspecteur der Marineartillerie hat die Befugnisse und Pflichten eines Brigadecommandeurs der Armee. Der Inspektion der Marineartillerie sind unterstellt:

1. Die Matrosenartillerie-Abteilungen, von denen die erste in Friedrichsort bei Kiel, die zweite in Wilhelmshaven, die dritte in Lehe an der Weser stationiert ist. Die erste Abteilung ist vier Compagnien, die zweite und dritte sind nur je drei Compagnien stark.

Aufgabe der Matrosenartillerie ist die Bedienung der Küstenartillerie in den der Marine gehörenden Küstenforts, das Legen von Minen- und anderen Sperren, sowie die Bedienung der Torpedobatterien.

2. Das Artillerieschulschiff, auf dem Offiziere und Mannschaften für den Schiffsartilleriedienst ausgebildet werden.

3. Das Minenschulschiff, auf dem die Ausbildung im Minenwesen erfolgt.

Die Inspektion des Torpedowesens.

Die Inspektion des Torpedowesens hat ihren Sitz in Kiel und steht direkt unter dem Oberkommando der Marine. Der Inspecteur hat die Befugnisse eines Brigadecommandeurs.

Der Inspektion liegt die Sorge und die Verantwortung für die Ausbildung mit der Torpedowaffe sowie für die Leistung derselben ob. Ihr sind unterstellt:

1. Die beiden Torpedoabteilungen, deren erste in Kiel, und deren zweite in Wilhelmshaven stationiert ist. Dieselben sind in ähnlicher Weise wie die Abteilungen der Matrosendivisionen in Compagnien geteilt. Ihr Zweck ist, das Personal für die Torpedowaffe und für den Sprengdienst auszubilden. Sie sind das Depot für die Besatzungen der Torpedoboote und für die Leute, welche überhaupt die Torpedowaffe bedienen sollen.

2. Das zur Ausbildung mit der Torpedowaffe bestimmte Torpedoschulschiff.

3. Die in Dienst befindlichen Torpedoboote, sofern sie nicht einem Geschwaderverband zugeteilt sind.

4. Die zu Reservedivisionen vereinigten, sowie die in erster Reserve befindlichen Torpedoboote und Torpedodivisionsboote.

Die Kommandanturen.

Die Kommandanturen zu Kiel und Friedrichsort unterstehen dem Kommando der Marinestation der Ostsee. In Wilhelmshaven nimmt der Stationschef die Befugnisse und Pflichten eines Festungskommandanten mit wahr. Die Kommandanturen zu Geestemünde und Cuxhaven unterstehen der Nordsee-Station.

Die Marineinfanterie.

Die Marineinfanterie ist zur Verteidigung der Reichskriegshäfen bestimmt und nimmt an der Besatzung von großen Schiffen teil; sie untersteht einem Inspecteur, der den Rang eines Regimentscommandeurs oder eines Brigadecommandeurs der Armee hat.

Das Offiziercorps der Marineinfanterie wird aus der Infanterie der Armee kommandiert und kehrt nach gewisser Zeitdauer in dieselbe zurück. Unteroffiziere und Mannschaften werden in der Truppe herangebildet, beziehungsweise für dieselbe ausgehoben. Der Sitz der Inspektion ist Kiel.

Derselben sind die beiden Seebataillone unterstellt, deren jedes vier Compagnien hat. Das erste Seebataillon ist in Kiel, das zweite in Wilhelmshaven stationiert.

Die Schiffsjungenabteilung.

Die Schiffsjungenabteilung hat ihren Sitz in Friedrichs-ort und untersteht dem Kommando der Ostseestation. Commandeur derselben ist ein älterer Stabsoffizier der Marine.

Aufgabe der Schiffsjungenabteilung ist die Heranbildung von Matrosen, derart, daß sich dieselben später zu Unteroffizieren und Deckoffizieren in den seemännischen Dienstzweigen eignen.

Die Direktion des Bildungswesens der Marine.

Die Direktion des Bildungswesens der Marine hat ihren Sitz in Kiel. Direktor ist ein Contreadmiral oder Kapitän zur See. Der Direktion ist die Marineakademie und die Marineschule, zur wissenschaftlichen Ausbildung von Offizieren und Kadetten bestimmt, sowie die Deckoffizierschule, zur wissenschaftlichen Ausbildung von Unteroffizieren und Deckoffizieren bestimmt, unterstellt. Auch die Akademie und alle genannten Schulen befinden sich in Kiel.

Die Hafenskapitanate.

In jedem der beiden Reichskriegshäfen besteht ein Hafenskapitanat. Dasselbe ist dem Stationskommando unterstellt und ist das Organ des Stationschefs für alle den Reichskriegshäfen, besonders die Hafenz Polizei, betreffenden Angelegenheiten.

Die Abwicklungsbureaus.

Zu jeder Station gehört ein von dem Hafenskapitän nebenamtlich geleitetes Abwicklungsbureau, welches den

Schriftverkehr für die Kommandos außer Dienst gestellter Schiffe zu erledigen hat.

Die Flotten, Geschwader, Flottillen und Divisionen.

Mehrere einem gemeinsamen Befehlshaber unterstellte Schiffe bilden ein Geschwader. Werden mehrere Geschwader oder Geschwader und Flottillen einem gemeinsamen Befehlshaber unterstellt, so bilden sie eine Flotte. Wird es erforderlich, Geschwader oder Flottillen in Unterabteilungen zu gliedern, so werden diese Divisionen genannt. Die Kommandos der Flotten, Geschwader und Flottillen stehen in der Regel direkt unter dem Oberkommando der Marine. Den Befehl zu ihrer Formierung und Auflösung giebt Seine Majestät der Kaiser.

Die Reservedivisionen.

Die Reservedivisionen sind Flottenabteilungen von Kriegsschiffen oder =Fahrzeugen, welche kriegsfertig ausgerüstet, aber nicht voll bemannt sind.

Die Schiffe.

Die Kriegsschiffe*) und =Fahrzeuge gehören entweder zur Ostsee- oder zur Nordseestation, jenachdem ihr Ausrüstungshafen Kiel oder Wilhelmshaven ist.

Die Kommandos einzelner Schiffe unterstehen dem Kommando derjenigen Marinestation, in deren Bereich sie sich aufhalten.

*) Kriegsschiffe im Sinne der Vorschriften der deutschen Marine sind nur die Panzerschiffe, Kreuzerfregatten, Kreuzerkorvetten und die größeren Schulschiffe. Die Fahrzeuge sind jedoch im gewöhnlichen Sinne des Wortes und nach dem Maßstabe der Handelsmarine ohne Ausnahme noch Schiffe, zumteil sogar sehr große Schiffe. Ein Torpedoboot ist, allgemein genommen, noch ein Schiff.

Den Befehl zur Indienststellung und Außerdienststellung von Schiffen und Fahrzeugen giebt Seine Majestät der Kaiser. Abgesehen von der Mobilmachung werden Schiffe in Dienst gestellt zu politischen Zwecken, zur Ausbildung von Offizieren und Mannschaften und zu wissenschaftlichen Zwecken. Die Besatzungsstärke der Schiffe wird durch die Besatzungs-etats vorgeschrieben. Der Dienst an Bord wird durch die Instruktion für die Kommandanten Seiner Majestät Schiffe und Fahrzeuge geregelt.

Die Schiffe zerfallen ihrem Verwendungszweck nach in:

Panzerschiffe; dieselben sind für die offene Seeschlacht bestimmt und als die Linienfahrer unserer Tage zu bezeichnen.

Panzerfahrzeuge; mehr zum Kampf beim Küstenschutz als für die offene Seeschlacht bestimmt.

Kreuzerfregatten; zum Stationsdienst in den Kolonien und in außerheimischen Gewässern bestimmt, bis jetzt noch mit Takelage neben der Maschinenkraft versehen.

Kreuzerkorvetten; demselben Zweck wie die Kreuzerfregatten dienend, in neuester Zeit ohne Takelage gebaut und dann auch für den Seekrieg sehr wertvoll.

Kreuzer; zum Stationsdienst in den Kolonien und außerheimischen Gewässern bestimmt.

Kanonenschnelboote; demselben Zweck wie die Kreuzer dienend.

Aviso; zum Aufklärungs- und Nachrichtendienst im Seekriege bestimmt.

Schulschiffe und -fahrzeuge; zur Ausbildung von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften dienend.

Schiffe und Fahrzeuge für verschiedene Zwecke; nach den Angaben auf Seite 21 und 22.

Torpedoschnelboote und Torpedodivisionsboote; für die Kriegsführung mit Torpedos bestimmt. Letztere nehmen den Chef einer Torpedoschnelbootdivision mit seinem Stabe auf.

Die Havariekommission.

Bei jedem Stationskommando besteht eine Havariekommission, als Organ des Oberkommandos und mit der Bestimmung, die Ursachen der Unfälle, welche in Dienst gestellten Schiffen und Fahrzeugen zustoßen, zu ermitteln.

Das Reichsmarineamt.

Das Reichsmarineamt hat seinen Sitz in Berlin. Dasselbe leitet ein Staatssekretär. Er hat für die Dauer seiner Amtsführung das Prädikat Excellenz, wenn er nicht ohnehin Viceadmiral ist; er vertritt die Marine im Bundesrat und im Reichstage. Sein direkter Vorgesetzter ist der Reichskanzler.

Von dem Reichsmarineamt ressortieren:

Die Werften.

Die Schiffsprüfungscommission.

Die Artillerieprüfungscommission.

Die Artilleriedepots.

Die Torpedo- und Minendepots.

Die Vermessungsdirigenten.

Die Stationsintendanturen.

Die Bekleidungsämter.

Die Verpflegungsämter.

Die Stationskassen.

Die Rechnungsämter der Marineteile.

Die Kassen- und Ökonomieverwaltung der Bildungsanstalten.

Die Marinegarnisonverwaltungen und die Marine-lazarette.

Die deutsche Seewarte.

Von dem Militärpersonal sind dem Reichsmarineamt unterstellt:

Die Feuerwerks-, Zeug- und Torpederoffiziere, sowie die Torpederingenieure.

Das Zeug- und Torpederpersonal.

Das Mechanikerpersonal.

Das Reichsmarineamt ist in vier Abteilungen geteilt; nämlich:

- eine technische Abteilung
- „ militärische „
- „ Verwaltungsabteilung und
- ein hydrographisches Amt.

Die Werften.

Bestimmung der Werften ist, die ihnen zugewiesenen Schiffe und Fahrzeuge nebst Zubehör zu erbauen, aufzubewahren, in Stand zu halten und zu reparieren, sowie das zur Ausrüstung der Schiffe und Fahrzeuge erforderliche Inventar und Material zu beschaffen und bereit zu halten.

Von den drei Kriegswerften befindet sich eine zu Kiel, eine zu Wilhelmshaven und eine, die kleinste, zu Danzig.

An der Spitze jeder Werft steht ein Contreadmiral oder Kapitän zur See als Oberwerftdirektor. Demselben unterstehen:

Der Ausrüstungsdirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Der Artilleriedirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Der Schiffsbaudirektor, ein höherer Marinetechniker.

Der Maschinenbaudirektor, ein höherer Marinetechniker.

Der Hasenbaudirektor, ein höherer Marinetechniker.

Der Verwaltungsdirektor, ein höherer Verwaltungsbeamter der Marine.

Der Navigationsdirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Der Torpedodirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Jeder dieser Direktoren leitet in seinem Ressort die Arbeiten selbständig, aber unter Kontrolle des Oberwerftdirektors. Zahlreiches Personal von Technikern und Verwaltungsbeamten steht jedem Ressortdirektor zur Seite.

Die Schiffsprüfungskommission.

Die Schiffsprüfungskommission hat ihren Sitz in Kiel. Sie ist ein Organ des Reichsmarineamts. Ihre Aufgabe ist die Erprobung der Leistungsfähigkeit von Kriegsschiffen und ihrer Einrichtungen. Sie hat ferner nach den Anweisungen des Reichsmarineamts Neuerungen in der Marinetechnik auf ihre Nutzbarkeit zu untersuchen. Präses der Kommission ist ein Kapitän zur See. Mitglieder sind Seeoffiziere und Techniker.

Die Artillerieprüfungskommission.

Die Artillerieprüfungskommission ist eine Behörde der preussischen Armee, zu der die Kaiserliche Marine mehrere Mitglieder stellt.

Über marineartilleristische Fragen im besondern berät außerdem eine auf dem Artillerieschulschiff bestehende Schiffsartillerieprüfungskommission.

Die Artillerie-, Torpedo- und Minendepots.

Die Artillerie-, Torpedo- und Minendepots werden von einem älteren Seeoffizier als Vorstand geleitet; sie sind Verwaltungsbehörden mit der Bestimmung, das für die Kriegführung erforderliche Artillerieinventar und Material anzuschaffen, anzufertigen und aufzubewahren. Es bestehen an der Ost- und Nordsee mehrere derselben.

Die Vermessungsdirigenten.

Zu Kiel und Wilhelmshaven ist je ein Stabsoffizier der Marine als Vermessungsdirigent eingesetzt. Derselbe leitet die Seevermessungsarbeiten in dem Stationsbereich und ist das Organ für alle die Navigierung betreffenden Angelegenheiten.

Die Stationsintendanturen.

Es besteht zu Kiel eine Intendantur der Marinestation der Ostsee, zu Wilhelmshaven eine solche der Nordsee als Rechnungsrevisionsbehörde. Jede derselben untersteht einem Marineintendanten. Alle Verwaltungsgeschäfte, soweit sie nicht die Werften und Depots betreffen, fallen außerdem den Intendanturen zu.

Die Bekleidungsämter.

Zu Kiel und Wilhelmshaven liegt je einem Bekleidungsamt die Anfertigung und Aufbewahrung der Bekleidungs-vorräte ob. Vorstand derselben ist je ein Stabsoffizier der beiden Seebataillone.

Die Verpflegungsämter.

In Kiel und Wilhelmshaven wird von je einem der Stationsintendantur unterstellten Verpflegungsamt die Verwaltung der für die Schiffe bestimmten Proviantvorräte besorgt.

Die Stationskassen.

In Kiel und Wilhelmshaven befindet sich je eine der Stationsintendantur unterstellte Stationskasse mit der Bestimmung, sämtliche für die persönlichen und sächlichen Zwecke der Marineteile erforderlichen Zahlungen zu leisten und eingehende Gelder aufzubewahren.

Die Rechnungsämter der Marineteile.

Bei jedem Marineteil mit selbständiger Verpflegung besteht ein Rechnungsamt. Die Aufgabe desselben ist, Gehalts- und Löhnungsempfänger mit Geld zu versorgen und sonstige Zahlungen für den Marineteil zu veranlassen. Die Geschäfte des Rechnungsamtes führt der Zahlmeister des betreffenden Marineteils als Rendant. Die Rechnungsämter unterstehen den Stationsintendanturen, die Rendanten derselben stehen

gleichzeitig unter dem Commandeur des Marineteils, welchem sie angehören*).

Die Kassen- und Ökonomieverwaltung der Bildungsanstalten.

Wie die übrigen Kassen- und Ökonomieangelegenheiten, so ressortieren auch die der Bildungsanstalten von dem Reichsmarineamt, obgleich die Behörden selbst unter dem Oberkommando stehen.

Die Marinegarnisonverwaltungen und die Marine-lazarette.

Die Marinegarnisonverwaltungen und die Marine-lazarette sind unter den Stationsintendanturen stehende Verwaltungsbehörden, welche für Unterkunft und Krankenpflege am Lande sorgen.

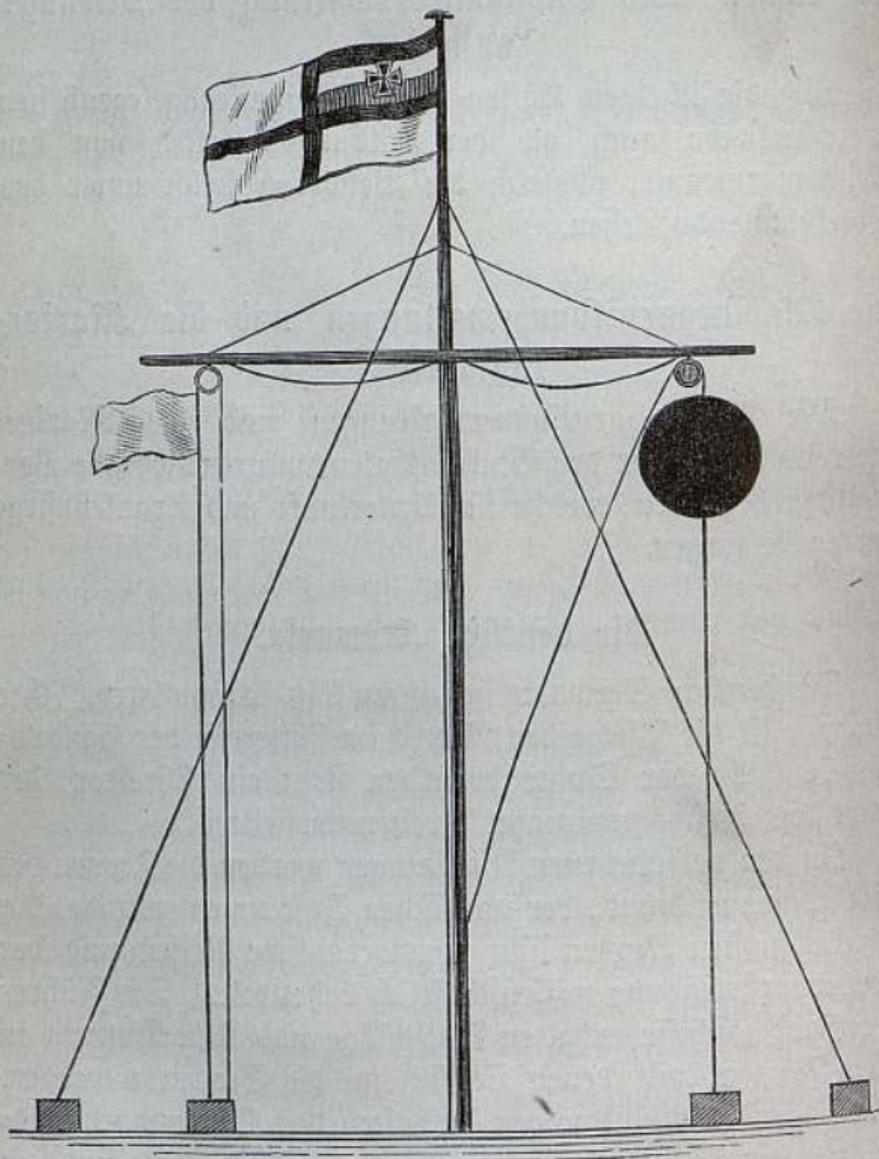
Die deutsche Seewarte.

Die deutsche Seewarte hat ihren Sitz in Hamburg. Ihre Aufgabe ist die Pflege der Nautik im Interesse der Handelsmarine. An der Spitze derselben steht ein Direktor, der selbst dem Reichsmarineamt direkt unterstellt ist.

In den verschiedenen Abteilungen werden die Fragen des Schiffsmagnetismus, der nautischen Instrumentenkunde, der zweckmäßigsten Routen für transoceanische Reisen und der Wettervorhersagung wissenschaftlich behandelt. Die Führer der Handelsschiffe erhalten Ratschläge und Unterstützung in allen Fragen, mit denen sie sich an die Seewarte wenden. Die folgenden Abbildungen enthalten das Sturmwarnungssystem der Seewarte. Sturmwarnungsstationen sind an allen wichtigen Punkten und Häfen der deutschen Küsten errichtet.

*) Die Bestimmungen über die Rechnungszämler enthält das Landkassenreglement der Marine.

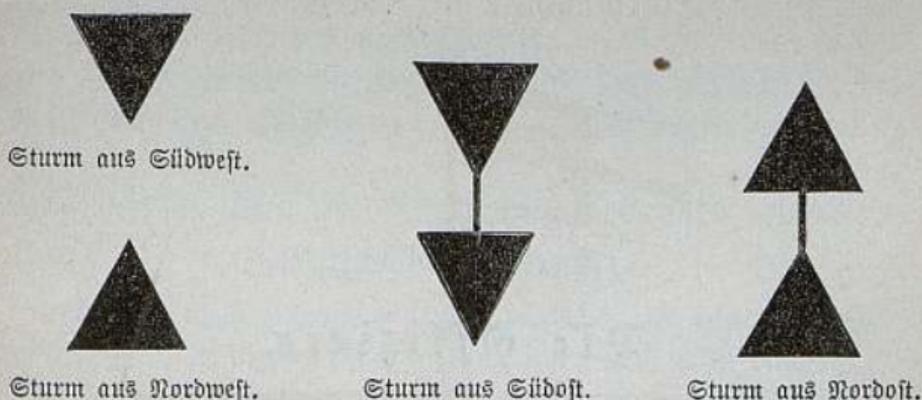
Sturmsignale der Seewarte.



Die Flagge bedeutet: Der Wind dreht
voraussichtlich rechts; d. h. von Norden
durch Osten, Süden und Westen nach
Norden zurück.

Der Ball bedeutet: Atmosphärische
Störung, d. h. Es ist unruhiges
Wetter zu erwarten.

An Stelle des Balles gesetzt, haben die nachstehenden Zeichen folgende Bedeutung:



An Stelle der einen Flagge bedeuten zwei Flaggen unter einander: Der Wind dreht links, d. h. von Norden durch Westen, Süden und Osten nach Norden zurück.

Die Stärke des Windes wird, von der Seewarte und an Bord von Schiffen, allgemein nach der zwölfteiligen Skala des Admirals Beaufort wie folgt eingeteilt:

0	Windstille.				
1	Leiser Zug:	1.6	m	Geschwindigkeit	in der Sekunde
2	Leicht:	3.3	„	„	„
3	Schwach:	5.2	„	„	„
4	Mäßig:	7.3	„	„	„
5	Frisch:	9.6	„	„	„
6	Stark:	12.0	„	„	„
7	Steif:	14.6	„	„	„
8	Stürmisch:	17.3*	„	„	„
9	Sturm:	20.2	„	„	„
10	Starker Sturm:	23.3	„	„	„
11	Heftiger Sturm:	26.6	„	„	„
12	Orkan*):	30.0	„	„	„

*) In schweren tropischen Wirbelstürmen kann der Wind die Stärke 12 wesentlich überschreiten und vielleicht 110 m Geschwindigkeit in der Sekunde erreichen.

Zweiter Abschnitt.

Die Offiziere.

Gliederung des Offiziercorps.

Das Offiziercorps der Marine zerfällt in:

Die Admirale*).

Das Seeoffiziercorps.

Das Maschinen- und Torpederingenieurcorps.

Die Feuerwerks-, Zeug- und Torpederoffiziere.

Das Sanitätsoffiziercorps.

Das Offiziercorps der Marineinfanterie.

Das Maschinen- und Torpederingenieurcorps steht in Betracht seiner Rechte und Pflichten neben dem Seeoffiziercorps. Die Mitglieder dieses Corps sind Vorgesetzte sämtlicher Mannschaften der Marine. Zu den Offizieren der Marine treten sie nirgends in ein Vorgesetztenverhältnis.

Die Feuerwerks-, Zeug- und Torpederoffiziere sind dem Seeoffiziercorps attachiert, ohne Mitglieder desselben zu sein.

Die Feuerwerks- und Zeugoffiziere gliedern sich in:

Feuerwerks- bezw. Zeughauptleute,

Zeugpremierleutnants,

Zeugsekondleutnants.

*) Wegen Gliederung der Admirale, des Seeoffiziercorps, des Maschinen- und Torpederingenieurcorps, des Sanitätsoffiziercorps und des Offiziercorps der Marineinfanterie siehe Seite 17 und 18.

Die Torpederoffiziere gliedern sich in:

Torpedekapitänleutnants,

Torpederleutnants,

Torpederunterleutnants.

Das Sanitätsoffiziercorps steht zum Seeoffiziercorps ebenso wie das Maschinen- und Torpederingieurcorps.

Verordnung über die Ergänzung des Seeoffiziercorps.

Ergänzungsweise.

Das Seeoffiziercorps ergänzt sich aus jungen Leuten, welche nach Prüfung ihrer persönlichen und wissenschaftlichen Geeignetheit und nach Maßgabe des vorhandenen Bedarfs als Kadetten eingestellt werden.

In Ausnahmefällen auch andere Ergänzungsweisen eintreten zu lassen bleibt der allerhöchsten Entscheidung vorbehalten.

Ausbildungsgang.

Der Ausbildungsgang vom Kadetten zum Seeoffizier vollzieht sich theils auf der Marineschule, welche in einen Kadetten- und einen Offiziercötus geteilt wird, theils an Bord von Schiffen.

Unmittelbar nach der Einstellung als Kadett erfolgt die Einschiffung an Bord des Kadettenschulschiffes auf die Dauer von etwa sechs Monaten.

Im Anschluß daran erfolgt die Kommandierung zum Kadettencötus der Marineschule für etwa sechs Monate.

Am Schlusse des Kadettencötus wird die Seekadettenprüfung abgelegt. Nach dem Bestehen derselben werden Kadetten zu Seekadetten befördert.

Alsdann erfolgt die Kommandierung auf das Seekadettenschulschiff für die Dauer von etwa zwei Jahren.

Nach Beendigung der Dienstzeit auf dem Seekadettenschulschiff wird die erste Seeoffizierprüfung abgelegt. Nach derselben werden Seekadetten zu Unterleutnants zur See ohne Patent befördert.

Die Unterleutnants zur See werden, nachdem sie fünf bis sechs Monate praktischen Dienst an Bord oder am Lande gethan haben, zum Offiziercötus der Marineschule kommandiert.

Am Schluß des Offiziercötus wird die Seeoffizier-Berufsprüfung abgelegt.

Der kommandierende Admiral ist berechtigt, in einzelnen Fällen Abweichungen von vorstehend gegebenem Ausbildungsgang eintreten zu lassen.

Anmeldung.

Die Einstellung als Kadett erfolgt einmal im Jahre, in der Regel im Monat April.

Die Anmeldung geschieht schriftlich beim Oberkommando der Marine in den Monaten August und September des der Einstellung vorhergehenden Jahres.

Anmeldungs-papiere.

Bei der Anmeldung zur Einstellung als Kadett sind die nachfolgenden Papiere einzureichen:

1. Geburtsurkunde und Taufschein.
2. Ein Rationale nach folgendem Muster:

Vor- und Zuname	a, Datum b, Ort der Geburt	a, Stand und Wohnsitz des Vaters b, Familienname der Mutter	Ob die Eltern am Leben sind, wonach, Angabe von Namen, Stand und Wohnsitz des Vormundes	Religion, wann konfirmiert	Angabe, ob und welche Verwandte der Ange-meldete in der Armee oder Marine hat	Angabe, auf Grund welches Schulzeugnisses die Anmeldung geschieht	Bemerkungen
	a,	a,					
	b,	b,					

3. Der von dem Angemeldeten unter Aufsicht eines Offiziers oder Lehrers angefertigte und dahin bescheinigte Lebenslauf nach folgendem Muster:

Der Lebenslauf ist auf gebrochenen Bogen (die Bogen geheftet) rechts zu schreiben; links oben neben dem Bruch sind Vor- und Zuname des Betreffenden anzugeben. Der Lebenslauf soll enthalten: Geburtsort und =Datum des Angemeldeten, Stand des Vaters, Geschlechtsnamen der Mutter, Konfession der Eltern. Ob die Eltern noch leben, ob etwa Wieder-
verheiratungen stattgefunden haben. In welcher Konfession der Angemeldete getauft und in welcher er konfirmiert worden. Darstellung des Bildungsganges chronologisch geordnet. Ernstere Krankheiten, öfterer Aufenthaltswechsel und alles, was sonst hemmend auf den Unterricht eingewirkt haben kann, z. B. öfterer Wechsel von Schulen und dergleichen, ist zu erwähnen. Es ist anzugeben, wie weit der Betreffende in den für die Eintrittsprüfung geforderten Disziplinen geführt worden ist. Ferner, welche englischen und französischen Autoren in den Schulen gelesen wurden, und welche deutschen klassischen Werke der Angemeldete gelesen hat. Besondere Ereignisse, die von Einfluß auf den Lebens- und Bildungsgang gewesen, sind anzugeben. Alles ist in fließender, gedrängter Schreibart zu erzählen.

Der Lebenslauf ist zu unterzeichnen:

. . . den . . . ten 18

(Unterschrift des Angemeldeten)

Daß der N N den vorstehenden Lebenslauf unter meiner Aufsicht selbst und ohne Hilfe angefertigt hat, bescheinigt

. . . den . . . ten 18

(Unterschrift)

4. Eine Übersicht des genossenen Unterrichts nebst den zugehörigen Schulzeugnissen nach folgendem Muster:

Angabe der Art des genossenen Unterrichts	Benennung des Ortes, wo der Unterricht stattfand, und der durchlaufenen Klassen	Zeitdauer des Unterrichts und des Verweilens in jeder einzelnen Klasse		
		Jahr	Monat	
Privatunterricht im elterlichen Hause	In Breslau	Bis zum 10. Jahre	4	
Aufenthalt in Pensionen	Beim Prediger NN zu N.	Von Ostern 18.. bis Michaelis 18..	1	6
In Gymnasien, Realgymnasien z., Oberreal- schulen u. gleich- gestellten An- stalten	Auf der Oberreal- schule zu N	Von Michaelis 18.. bis Michaelis 18..		
	in Quarta . . . . .	.....	1	
	„ Tertia . . . . .	.....	1	6
	„ Untersekunda . . . . .	.....	1	6
	„ Obersekunda . . . . .	.....		6
In Progymnasien, Realschulen, Realprogym- nasien u. gleich- gestellten An- stalten.	Im Progymnasium zu N in Prima	.....		6
In höh. Bürger- schulen u. gleich- oder tiefer ge- stellten An- stalten	In der höh. Bürger- schule zu N.	Von Michaelis 18.. bis Michaelis 18..		6
	in Sexta . . . . .	.....	1	
	„ Quinta . . . . .	.....		6
	„ Quarta . . . . .	.....		6
In Kadettenan- stalten	Im Kadettenhause zu N	Von Michaelis 18.. bis Michaelis 18..		
	in Quarta . . . . .	.....	1	
	„ Tertia . . . . .	.....	1	
Privatunterricht als Vorberei- tung z. Examen	In N bei Dr. NN und zwar: bei NN im Deut- schen u. Englischen; bei NN i. Mathe- matik u. Zeichnen; bei NN im Fran- zösischen	Von Michaelis 18.. bis Michaelis 18..		
		.....		6
		.....		3
		.....		3

Anmerkung: Diese Nachweisung ist dem Lebenslauf anzuhängen.
An Zeugnissen sind beizufügen:

- Zeugnisse der öffentlichen Schulen, namentlich die Abgangszeugnisse von Militärschulen und dasjenige von der zuletzt besuchten Schule, worin sich angegeben findet, in welcher Klasse und wie lange der Betreffende beim Abgange gefessen hat.
- Etwaige Zeugnisse über in letzter Zeit erhaltenen Privatunterricht.

5. Entweder

- a) ein vollgültiges Abiturientenzeugnis eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums, oder
- b) das Zeugnis der Reife für die Prima einer solchen Lehranstalt, oder
- c) das Zeugnis über die bestandene Portepeseführerprüfung der Armee.

Ist der Betreffende zur Zeit der Anmeldung noch nicht im Besitz eines solchen Zeugnisses, so ist dasselbe spätestens zu dem Eintrittstermin vorzulegen.

6. Die Bescheinigung eines Schwimmlehrers darüber, daß der Angemeldete schwimmen kann und eine Schwimmprobe von mindestens 30 Minuten Dauer abgelegt hat.

7. Das Attest eines Marine- oder Militärarztes nach folgenden Bestimmungen:

Das Attest soll eine Schilderung des gesamten Körperzustandes, namentlich der Sinnesorgane des Untersuchten, enthalten; dasselbe hat sich nach genauer Besichtigung des entkleideten Körpers unter Angabe von Körpergröße und Brustumfang darüber speziell auszusprechen, ob der Untersuchte eine seinem Lebensalter entsprechende Kräftigkeit des Körpers (Knochen, Muskeln) hat, vollkommen gesund und frei von körperlichen Fehlern und Gebrechen, sowie von wahrnehmbaren Anlagen zu chronischen, die regelmäßige Ausbildung des Körpers störenden Krankheiten ist. Alle Abweichungen vom normalen Körperbau sind im Atteste zu erwähnen und nach ihrem Wert und Einfluß auf den spätern Lebenszweck als Seeoffizier zu beurteilen.

Das ärztliche Attest hat sich ferner bestimmt darüber auszusprechen, ob der Untersuchte frei von Schwindel — seiner Angabe nach — ist, ein scharfes Auge, normales Farbenunterscheidungsvermögen, gutes Gehör auf beiden Ohren und fehlerfreie, nicht stotternde Sprache besitzt, oder ob er an Fehlern der Seh-, Hör- und Sprachorgane leidet.

Die Untersuchung des Sehvermögens und die Ausstellung der Atteste über dasselbe hat sich auf die Feststellung des Farbensinnes und der Sehleistung, d. h. des Sehvermögens ohne Korrektion etwaiger Refraktionsfehler, zu erstrecken und zwar muß die Sehleistung für jedes Auge einzeln festgestellt und im Atteste angegeben werden.

Die Prüfung auf Farbenblindheit erfolgt mittels Wollproben oder Farbentafeln, die Prüfung auf Sehleistung mittels der Snellschen Sehproben; die erlangten Ergebnisse sind im Atteste in unreduzierten Zahlen auszudrücken.

Wenn die Sehleistung nicht als normal ($= 1$) erkannt wird, ist zunächst mit dem Augenspiegel festzustellen, ob organische Krankheiten der inneren Teile der Augen vorhanden sind; zutreffendenfalls ist der Aspirant als untauglich zu erachten.

Wenn solche organische Krankheiten nicht nachgewiesen werden, sind bezüglich des Grades der Sehleistung folgende Grenzen festzuhalten:

- a) bei Sehleistung $= 3/4$ sind die Aspiranten noch als tauglich für den Seedienst zu erachten;
- b) bei Sehleistung zwischen $3/4$ und $1/2$ sind sie nur dann tauglich, wenn die Verminderung der Sehleistung vollständig korrigiert werden kann;
- c) bei Sehleistung $= 1/2$ und darunter liegt Untauglichkeit vor.

Durch Farbenblindheit wird Untauglichkeit bedingt.

Am Schlusse des Attestes ist anzugeben, daß dem Attestaussteller diese vorstehenden Bestimmungen bekannt sind.

Eines besondern dienstlichen Befehls zur Untersuchung und Attestausstellung bedarf es nicht.

8. Ein Revers über die Gewährung der Mittel zur Equipierung und der erforderlichen Zulage nach folgendem Muster:

Revers.

Die Allerhöchste Verordnung über die Ergänzung des Seeoffiziercorps*) der Kaiserlichen Marine, sowie die Ausführungsbestimmungen des kommandierenden Admirals dazu, sind mir bekannt.

Ich verpflichte mich danach, meinem zur Einstellung als Kadett angemeldeten (Sohn, Enkel, Neffen, Mündel) NN

- a) die erste Equipierung bei der Einstellung als Kadett zu beschaffen.
- b) demselben eine monatliche Zulage von mindestens 40 Mk. bis zur Beförderung zum Offizier und alsdann eine weitere Zulage von monatlich 50 Mk. zu zahlen.
- c) Während der Kommandierung desselben zum Kadettencötus der Marineschule außerdem noch einen einmaligen Unterhaltungszuschuß von mindestens 150 Mk. einzuzahlen, endlich
- d) die Kosten der Equipierungen bei Einschiffung an Bord des Seekadettenschulschiffes und nach erfolgter Beförderung zum Offizier zu tragen.

. . . den ten 18

(Unterschrift)

Ausrüstung.

Jeder Kadett hat sich sofort nach seiner Einstellung mit folgenden Bekleidungs- und Ausrüstungsstücken zu versehen und zu einem vom Kommandanten des Kadettenschulschiffes zu bestimmenden Termine den Besitz derselben nachzuweisen.

1. Ein kurzes dickes Jackett.
2. eine blaue Jacke, Hose und Weste.
3. zwei Jacken, zwei Hosen, zwei Westen von Serge.
4. vier Arbeitsanzüge.
5. eine Mütze.

*) Diese Verordnung nebst Ausführungsbestimmungen ist im Buchhandel für 50 Pf. zu haben.

6. zwei schottische Mützen.
7. sechs Paar waschlederne Handschuhe.
8. Reserveknöpfe und Schnallen.
9. vier Schlipse.
10. zwölf weiße Hemden.
11. drei Hemden aus weißem Flanell, mit überzuschlagendem Kragen.
12. zwei Duzend Kragen.
13. sechs Paar Unterhosen.
14. sechs Unterhemden.
15. sechs Nachthemden.
16. zwei Duzend Taschentücher.
17. ein und ein halbes Duzend baumwollene Socken.
18. ein halbes Duzend wollene Socken.
19. sechs Paar Manschetten.
20. zwei Wäschefäcke.
21. ein Taschenmesser.
22. Nähzeug.
23. Schreibzeug.
24. eine Haarbürste, zwei Zahnbürsten, eine Nagelbürste.
25. ein großer und ein enger Kamm.
26. ein Handspiegel.
27. ein Paar Wasserstiefel.
28. ein Paar kalblederne Stiefel.
29. zwei Paar Schuhe.
30. ein Logbuch.
31. ein Notizbuch.
32. ein Rollenbuch.
33. eine Kleiderbürste.

Außerdem: Ein Seitengewehr mit Koppel, welches geliefert wird.

Jeder Kadett ist von seinem Eintritt an den Bestimmungen der Marineoffizierkleiderkassen unterworfen.

Die Beschaffung der erwähnten Ausrüstungsstücke Nr. 1 bis 8 erfolgt nach Maßgabe der Statuten der Offizier-

Kleiderkasse der Marinestation der Ostsee*) und nach freier Wahl bei einem derjenigen Lieferanten, mit welchen von dem Vorstande der genannten Kasse Kontrakte abgeschlossen sind. Die gute und vorschriftsmäßige Beschaffenheit der gelieferten Stücke, sowie Innehaltung der kontraktlich festgesetzten Preise ist durch das Kommando des Kadettenschulschiffes zu kontrollieren.

Die übrigen der aufgeführten Ausrüstungsstücke hat sich jeder Kadett nach eigenem Ermessen zu beschaffen. Eine Mitwirkung der Marineoffizierkleiderkasse oder des Kommandos des Kadettenschulschiffes findet in Bezug auf diese Stücke nicht statt.

Seitengewehr und Koppel werden den Kadetten geliefert und später, bei der Beförderung zum Offizier, wieder abgenommen, oder auf Wunsch gegen Erstattung des Taxwertes überlassen.

Sämtliche Ausrüstungsgegenstände sind mit dem Namen des Besitzers zu zeichnen.

Den Kadetten ist es gestattet, nach ihrer Einstellung so lange Zivilkleider zu tragen, bis die Beschaffung der Equipierung vor sich gegangen ist. Das Kommando des Kadettenschulschiffes hat den kontraktlich verpflichteten Lieferanten bezügliche Lieferungsstermine anzugeben.

Zur Bezahlung der zu beschaffenden Bekleidungsstücke ist gleich nach erfolgter Einstellung der Betreffenden von den Angehörigen derselben der erforderliche Geldbetrag, welcher alljährlich von der Direktion des Bildungswesens der Marine zu ermitteln ist, bei einer am Lande befindlichen Kasse der Marine einzuzahlen**).

Kadetten und Seekadetten erhalten an Bord das erforderliche Nojenzug, einschließlich Handtücher, aus den Schiffsbeständen geliefert.

*) Über die Statuten der Offizierkleiderkasse der Marinestation der Ostsee erteilt die Direktion des Bildungswesens der Marine zu Kiel auf Verlangen Auskunft.

**) Unmittelbar nach Einstellung der Kadetten teilt die Direktion des Bildungswesens der Marine deren Angehörigen die Adresse dieser Kasse und derjenigen der kontraktlich verpflichteten Lieferanten mit.

Zur Unterhaltung des Bestandes an denjenigen Bekleidungsstücken, deren Beschaffung den Statuten der Offizierleiderkasse gemäß zu erfolgen hat, wird von den Einkünften jedes Seekadetten und Kadetten ein monatlicher Kleiderkostenabzug von 2 Mark einbehalten.

Zur Beschaffung der Ausrüstung, welche für die Einschiffung bei Beginn des zweiten Dienstjahres erforderlich ist, sind von den Angehörigen weitere Einzahlungen zu leisten, deren Höhe für jeden einzelnen Fall, unter Berücksichtigung der angesammelten Kleiderkassenbeiträge, von der Direktion des Bildungswesens der Marine festzusetzen ist.

U n t e r h a l t u n g s k o s t e n .

Die Zulagen sind, auch wenn der Empfänger sich an Bord eines Schiffes befindet, seitens der Angehörigen so lange einzuzahlen, bis der Betreffende, nach bestandener Seeoffizierberufsprüfung, die Marineschule verläßt. Die Einzahlung erfolgt monatlich pränumerando; für die ersten vier Monate nach der Einstellung als Kadett wird der Gesamtbetrag auf einmal im voraus gezahlt.

Die Auszahlung der Zulagen erfolgt, sofern sich der Empfänger an Bord befindet, durch die Schiffskasse.

Die Kosten der Seeoffizierlaufbahn stellen sich etwa wie folgt:

E r s t e s J a h r .

Bollständige Eintrittsequipierung, einschließlich Schuhwerk, Wäsche etc., etwa	800 M.
Zulage für 12 Monate	480 "
Unterhaltungszuschuß während der Kommandierung zur Marineschule	150 "
	<hr/>
	1430 M.

Z w e i t e s J a h r .

Zur Beschaffung der Ausrüstung für die Einschiffung bei Beginn des zweiten Dienstjahres	500 M.
Zulage für 12 Monate	480 "
	<hr/>
	980 M.

Drittes Jahr.

Zulage für 12 Monate	480 <i>M.</i>
Am Schluß des dritten Jahres für die Seeoffizierequipierung	900 „
	<hr/> 1380 <i>M.</i>

Mithin bis zur Beförderung zum Offizier im Ganzen etwa 3800 *M.*

Nach erfolgter Beförderung zum Offizier für mindestens 10 Jahre eine jährliche Zulage von 600 *M.*

Wissenschaftliche Aufnahmebedingungen.

Der für den Eintritt als Kadett erforderliche wissenschaftliche Bildungsgrad ist nachzuweisen entweder:

durch Vorlegung eines vollständigen Abiturientenzeugnisses eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums, oder

durch Beibringung des Zeugnisses der Reife für die Prima einer solchen Lehranstalt und gleichzeitiges Ablegen der Kadetteneintrittsprüfung, oder

durch Vorlegung eines Zeugnisses über die bestandene Portepeefährichtsprüfung der Armee.

Die Anforderungen für die Kadetteneintrittsprüfung sind folgende:

M a t h e m a t i k.**Arithmetik.**

- Die Gesetze der Addition, Subtraktion, Multiplikation, Division, Potenzierung und Radizierung.
- Die Elemente der Zahlentheorie, die Decimalbrüche und Kettenbrüche.
- Die Lehre von den Proportionen.
- Die Lehre von den Bestimmungsgleichungen.
- Die Rechnungen mit benannten Zahlen.
- Progressionen und Logarithmen, Exponentialgleichungen und Zinseszinsrechnung.

Geometrie.

Die gesamte Elementargeometrie, geometrische Konstruktionsaufgaben und Anwendung der Algebra auf die Geometrie.

Trigonometrie.

- a) Die Erklärung der Funktionen.
- b) Entwicklung und Anwendung der trigonometrischen Formeln.
- c) Berechnung geradliniger Figuren und der Kreisabschnitte.

Stereometrie.

Die Anfangsgründe der Stereometrie.

Physik.

- a) Allgemeine Eigenschaften der Körper.
- b) Die Elemente der Lehre vom Schall.
- c) Die Elemente der Lehre vom Licht.
- d) Die Elemente der Wärmelehre.
- e) Die Elemente der Lehre von der Elektrizität.

Französische Sprache.

Geläufiges Lesen und Übersetzen aus dem Deutschen in das Französische und umgekehrt; grammatisch-ethnologisches Analysieren französischer Sätze und Kenntnis der Syntax.

Englische Sprache.

Geläufiges Lesen und Übersetzen aus dem Deutschen in das Englische und umgekehrt; einige Fertigkeit in der grammatischen Analyse.

Zeichnen.

Anfertigung einer Freihandzeichnung unter Aufsicht.

Lebensalter beim Eintritt als Kadett.

Junge Leute, welche als Kadetten eingestellt zu werden wünschen, dürfen nicht überschritten haben:

- a) wenn sie die Abiturientenprüfung bestanden haben ein Lebensalter von 19 Jahren,
- b) wenn sie diese Prüfung nicht bestanden haben ein Lebensalter von 18 Jahren.

Der kommandierende Admiral ist befugt, in besonderen Fällen hinsichtlich des Lebensalters einzelne Ausnahmen eintreten zu lassen.

Kadettenannahmekommission.

Die eingehenden Meldungen werden zur Prüfung und Entscheidung darüber, ob der Betreffende zur Konkurrenz bei dem Einstellungstermin im nächsten Frühjahr zugelassen werden kann, alsbald einer alljährlich von dem kommandierenden Admiral zu ernennenden, aus drei Seeoffizieren bestehenden Kadettenannahmekommission in Kiel überwiesen.

Die Benachrichtigung der Angemeldeten oder ihrer Angehörigen erfolgt durch die vorgedachte Kommission.

Die Einberufung zu der Kadetteneintrittsprüfung erfolgt seinerzeit durch die Direktion des Bildungswesens.

Eintrittsprüfung und Einstellung.

Unmittelbar vor der Eintrittsprüfung findet eine Untersuchung der Betreffenden auf körperliche Tauglichkeit für den Seedienst seitens eines Marinearztes in Gegenwart von mindestens einem Mitgliede der Kadettenannahmekommission statt.

Die Ablegung der Kadetteneintrittsprüfung erfolgt vor der Seeoffizier- und Kadettenprüfungskommission zu Kiel.

Diese Prüfungskommission ernennt der kommandierende Admiral, welcher auch die Vorschriften für deren Geschäftsgang giebt.

Die Prüfungskommission entscheidet über den Ausfall der Prüfung und sendet einen Auszug aus der Prüfungs-

verhandlung an den kommandierenden Admiral, in welcher bei nicht Bestandenen zu bemerken ist, ob die Zulassung zu einer zweiten Prüfung befürwortet wird. Der kommandierende Admiral verfügt über die Einstellung.

Die Benachrichtigung der Prüflinge oder ihrer Angehörigen erfolgt durch den kommandierenden Admiral.

Der weitere Verlauf der Seeoffizierlaufbahn.

Das Weitere über den Verlauf der Seeoffizierlaufbahn und über die Anforderungen bei den verschiedenen Prüfungen ist aus der in der Anmerkung auf Seite 69 angeführten Allerhöchsten Verordnung über die Ergänzung des Seeoffiziercorps zu entnehmen. Auch in den organisatorischen Bestimmungen für die Kaiserl. Marine findet sich diese Allerhöchste Verordnung.

Zum Besuch der Marineakademie werden nur Leutnants zur See und Kapitänleutnants von besonderer Befähigung kommandiert.

Zurzeit, im Jahre 1890, sind die Beförderungsverhältnisse annähernd folgende:

Es vergingen etwa:

Von der Ablegung der Seeoffizierberufsprüfung bis zur Beförderung zum Leutnant zur See 3 bis 4 Jahre.

Von der Beförderung zum Leutnant zur See bis zur Beförderung zum Kapitänleutnant 7 bis 8 Jahre.

Von der Beförderung zum Kapitänleutnant bis zur Beförderung zum Korvettenkapitän 7 bis 8 Jahre.

Von der Beförderung zum Korvettenkapitän bis zur Beförderung zum Kapitän zur See 6 bis 7 Jahre.

Von der Beförderung zum Kapitän zur See bis zur Beförderung zum Contreadmiral 5 bis 6 Jahre.

Das Maschineningenieurcorps.

Zusammensetzung.

Die Maschineningenieure des aktiven Dienststandes und des Beurlaubtenstandes der Marine bilden das Maschineningenieurcorps.

Die Maschineningenieure sind Personen des Soldatenstandes.

Ergänzung.

Das Maschineningenieurcorps ergänzt sich aus den Obermaschinenisten, welche sich durch ihre wissenschaftlichen und technischen Kenntnisse und Erfahrungen zur Leitung großer Schiffsmaschinen eignen und zugleich in betreff der allgemeinen und gefelligen Bildung, sowie der persönlichen Verhältnisse und Eigenschaften, der Aufnahme in das Maschineningenieurcorps würdig sind.

Beförderung.

Die Beförderung zum Maschinenunteringenieur wird bedingt durch:

Zweijährige Seefahrzeit als leitender oder selbständiger Wachtmaschinist in der Kaiserlichen Marine unter besonderen Bedingungen.

Bestehen der vorgeschriebenen Prüfung.

Wenn der zu Befördernde verheiratet ist, Erfüllung der geforderten Bedingungen.

Wahl durch das am Orte anwesende Seeoffizier- und Maschineningenieurcorps.

Vorhandensein einer offenen Stelle im Etat.

Die Beförderung zum Maschineningenieur und zum Maschinenoberingenieur wird durch eine bestimmte Seefahrzeit und das Vorhandensein einer etatsmäßigen Stelle bedingt. Für die Beförderung zum Stabsingenieur ist außer der letztgenannten Bedingung nur die Qualifikation erforderlich.

Die organisatorischen Bestimmungen*) geben über das Weitere und die Einzelheiten der Ingenieurlaufbahn Aufschluß.

*) Die organisatorischen Bestimmungen für die Kaiserliche Marine sind in der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler und Sohn in Berlin, Kochstraße 68—70, erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen.

Maschinenunteringenieure können, je nach ihrer Dienstapplikation und den in der Prüfung dargelegten Kenntnissen, durch den kommandierenden Admiral auf die Dauer von zwei Jahren zum Besuch der Technischen Hochschule kommandiert werden.

Beförderung.

Die Beförderungsverhältnisse des Corps sind im Jahre 1890 etwa wie folgt:

Es vergingen vom Dienst Eintritt bis zur Beförderung zum Obermaschinisten 10 bis 11 Jahre.

Von der Beförderung zum Obermaschinisten bis zur Beförderung zum Maschinenunteringenieur 7 bis 8 Jahre.

Von der Beförderung zum Maschinenunteringenieur bis zur Beförderung zum Maschineningenieur 7 bis 8 Jahre.

Von der Beförderung zum Maschineningenieur bis zur Beförderung zum Maschinenoberingenieur 6 bis 7 Jahre.

Die Charge der Stabsingenieure besteht erst seit dem Jahre 1887; da außerdem nur zwei derartige Stellen vorhanden sind, läßt sich ein Zeitraum, bis zu dem in der Regel die Beförderung erfolgt, nicht angeben.

Das Torpederingenieurcorps.

Zusammensetzung.

Die Torpederingenieure des aktiven und des Beurlaubtenstandes der Marine bilden das Torpederingenieurcorps.

Die Torpederingenieure sind Personen des Soldatenstandes.

Ergänzung.

Das Torpederingenieurcorps ergänzt sich aus den Torpederobermechanikern, welche wiederum aus den Torpedemechanikern hervorgehen, unter ähnlichen Bedingungen wie diejenigen, unter denen sich das Maschineningenieurcorps aus den Obermaschinisten ergänzt.

Beförderung.

Die Beförderung zum Unteringenieur und zu den höheren Chargen ist an ähnliche Bedingungen wie im Maschineningenieurfach geknüpft, es wird aber eine Seefahrzeit zur Beförderung nicht verlangt.

Die organisatorischen Bestimmungen geben über das Weitere der Torpederingeurlaufbahn Aufschluß.

Die Beförderungsverhältnisse des Corps sind im Jahre 1890 etwa folgende:

Es vergingen vom Dienst Eintritt bis zur Beförderung zum Obermechaniker 13 bis 14 Jahre.

Von der Beförderung zum Obermechaniker bis zur Beförderung zum Unteringenieur 4 bis 5 Jahre.

Von der Beförderung zum Unteringenieur bis zur Beförderung zum Ingenieur 4 bis 5 Jahre.

Von der Beförderung zum Ingenieur bis zur Beförderung zum Oberingenieur 4 bis 5 Jahre.

Die Feuerwerks- und Zeugoffiziere.

Verwendung.

Die Feuerwerksoffiziere gehen aus den Oberfeuerwerkern, die Zeugoffiziere aus den Oberzeugfeldwebeln hervor. Sie werden zur Verwaltung des Artilleriematerials auf den Werften und Artilleriedepots, zur Anfertigung der Munition und zu anderen Diensten artillerietechnischer Natur verwendet.

Beförderung.

Die Beförderung vom Oberfeuerwerker bezw. vom Oberzeugfeldwebel zum Leutnant ist von dem Bestehen einer Prüfung, der zweiten Berufsprüfung, und von der Qualifikation abhängig.

Eine Seefahrzeit wird weder zu dieser Beförderung noch zu späteren verlangt.

Die organisatorischen Bestimmungen geben über das Weitere der Laufbahn Aufschluß.

Die Beförderungsverhältnisse sind im Jahre 1890 etwa folgende:

Es vergingen vom Dienst Eintritt bis zur Beförderung zum Oberfeuerwerker 16 bis 17 Jahre.

Von der Beförderung zum Oberfeuerwerker bezw. Oberzeugfeldwebel bis zur Beförderung zum Leutnant 4 bis 5 Jahre.

Von der Beförderung zum Leutnant bis zur Beförderung zum Premierleutnant 4 bis 5 Jahre.

Von der Beförderung zum Premierleutnant bis zur Beförderung zum Hauptmann 4 bis 8 Jahre.

Die Torpederosffiziere.

Verwendung.

Die Torpederosffiziere gehen aus den Obertorpedern hervor. Sie werden entweder im Minenwesen oder im Torpedowesen verwendet. Ihre Aufgabe ist, auf den Werften, sowie bei den Minen- und Torpedodepots das Minenmaterial, das Schwimmsperrmaterial, das Torpedo- und Sprengdienstmaterial zu verwalten und in Stand zu halten.

Beförderung.

Die Torpederosffiziere des Minenwesens sondern sich von denen des Torpedowesens insofern, als für jeden der beiden Zweige eine besondere Prüfung verlangt wird, welche vor der Beförderung vom Obertorpeder zum Torpederunterleutnant zu bestehen ist. Eine Seefahrzeit wird weder zu dieser Beförderung noch zu späteren verlangt.

Die organisatorischen Bestimmungen geben über das Weitere der Laufbahn Aufschluß.

Die Beförderungsverhältnisse sind im Jahre 1890 etwa folgende:

Es vergingen vom Eintritt bis zur Beförderung zum Obertorpeder etwa 9 bis 17 Jahre.

Von der Beförderung zum Obertorpeder bis zur Beförderung zum Torpederunterleutnant etwa 4 bis 5 Jahre.

Von der Beförderung zum Torpederunterleutnant bis zur Beförderung zum Torpederleutnant etwa 2 bis 4 Jahre.

Von der Beförderung zum Torpederleutnant bis zur Beförderung zum Torpederkapitänleutnant etwa 5 bis 7 Jahre.

Das Sanitätsoffiziercorps.

Die Militärärzte des aktiven Dienststandes und des Beurlaubtenstandes der Armee und Marine bilden das Sanitätsoffiziercorps. Dieses Corps ergänzt sich aus:

Den Medizinern, welche in den militärärztlichen Bildungsanstalten ausgebildet worden sind.

Den Medizinern, die in der Erfüllung ihrer allgemeinen Dienstpflicht begriffen sind.

Solchen Medizinern, welche ihre ärztliche Qualifikation auf Universitäten erlangt haben und zum Dienst auf Beförderung eintreten.

Die jungen Leute, welche in die militärärztlichen Bildungsanstalten aufgenommen werden, dienen im ersten Sommersemester ihres Studiums (1. April bis 1. Oktober) mit der Waffe. Nach Beendigung des Studiums werden sie als Unterärzte eingestellt. An die Ableistung der allgemeinen Dienstpflicht schließt sich eine besondere Dienstpflicht für die genossene Ausbildung.

Mediziner, welche ihre Studien auf Universitäten zurücklegen, können ihrer Dienstpflicht bei einem selbstgewählten Truppenteil entweder ganz mit der Waffe oder während der ersten sechs Monate mit der Waffe und, nach Absolvierung der Staatsprüfungen, während der übrigen sechs Monate als Arzt genügen. Die sechsmonatige Dienstzeit mit der Waffe kann von ihnen in jedem Semester ihres Studiums absolviert werden; diejenigen, welche die übrigen

sechs Monate nach erlangter Approbation als Arzt abzudienen sich verpflichten, erhalten hierzu Ausstand bis über das 23. Lebensjahr hinaus. Wer diesen Ausstand erhalten hat, meldet sich nach erlangter Approbation zur Einstellung als einjährig-freiwilliger Arzt bei dem Generalarzt der Marine in Berlin.

Einjährig-freiwillige Ärzte werden in der Marine zum Dienst an Bord von Schiffen in der Regel nicht verwendet*).

Die Marinezahlmeister.

Rangverhältnis.

Die Marinezahlmeister gehören nicht zu den Offizieren, sind aber Reichsbeamte mit bestimmtem militärischen Rang und finden in diesem Kapitel mit Erwähnung, weil sie an Bord aller in Dienst gestellten Schiffe und Fahrzeuge vorhanden und Mitglieder der Offiziermessen sind.

Annahmbedingungen für die Laufbahn.

Zur Ausbildung für den Zahlmeisterdienst werden zugelassen:

Einjährig-Freiwillige des Seebataillons und der Matrosenartillerieabteilungen, welche unverheiratet sind, das 21. Lebensjahr nicht überschritten haben und im stande sind, sich während der einjährigen Dienstzeit selbst zu versorgen.

Anderer Mannschaften des aktiven Dienststandes der Marine, welche unverheiratet sind, das 23. Lebensjahr nicht überschritten haben und nicht aus der Schiffsjungenabteilung hervorgegangen sind.

Jeder Zugelassene muß folgende Bedingungen zu erfüllen im stande sein:

*) Die Verordnung über die Organisation des Sanitätscorps enthält alle weiteren Bestimmungen über die Laufbahn der Marineärzte. Zu dem Sanitätscorps gehören außer den Ärzten die Lazarettgehilfen und militärischen Krankenwärter.

- a) Das Zeugnis der Reise für die erste Klasse eines Gymnasiums oder Realgymnasiums ist beizubringen;
- b) genügende Kenntnis der englischen und französischen Sprache, um aus denselben geläufig in das Deutsche übersetzen und sich verständlich ausdrücken zu können, ist nachzuweisen;
- c) eine Anerkennung des Vaters oder Vormundes dahin, daß dem Anwärter eine Zulage von 15 *M.* monatlich, später bis zu seiner Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten von 10 *M.* monatlich, gezahlt werden wird, ist einzureichen;
- d) Seediensfähigkeit ist nachzuweisen.

Ein Erlaß dieser Bedingungen darf von den Stationskommandos bei dem kommandierenden Admiral ausnahmsweise nachgesucht werden, wenn dem Betreffenden von seinem Vorgesetzten das Zeugnis erteilt wird, daß er zu besonders guten Hoffnungen für den Zahlmeisterdienst berechtigt.

Beförderung.

Nach Ausbildung mit der Waffe erfolgt die Kommandierung zur Zahlmeistersektion als Zahlmeisteranwärter.

Nach Ausbildung bei dieser Sektion tritt die Beförderung zu Zahlmeisterapplikanten ein. Diese werden weiter ausgebildet und können nach Bestehen einer Prüfung zu Zahlmeisteraspiranten befördert werden. Geprüfte Zahlmeisterapplikanten und Zahlmeisteraspiranten werden zur Unterstützung der Zahlmeister an Bord und am Lande kommandiert. An Bord von Fahrzeugen in heimischen Gewässern können sie mit Wahrnehmung der Zahlmeistergeschäfte selbständig betraut werden.

Die Beförderung zum Unterzahlmeister hängt außer von der Qualifikation von dem Bestehen einer zweiten Prüfung ab.

Alle Einzelheiten über die Laufbahn enthalten die organisatorischen Bestimmungen.

Die Beförderungsverhältnisse waren im Jahre 1890 etwa folgende:

Es vergingen vom Eintritt bis zur Beförderung zum Zahlmeisterspiranten etwa 5 bis 8 Jahre.

Von der Beförderung zum Zahlmeisterspiranten bis zur Beförderung zum Unterzahlmeister 3 bis 4 Jahre.

Von der Beförderung zum Unterzahlmeister bis zur Beförderung zum Zahlmeister 5 bis 6 Jahre.

Von der Beförderung zum Zahlmeister bis zur Beförderung zum Oberzahlmeister 7 bis 8 Jahre.

Verheirathungen.

Seeoffiziere und Sanitätsoffiziere bedürfen zu ihrer Verheirathung der Genehmigung Sr. Majestät des Kaisers.

Maschineningenieure und Zahlmeister bedürfen zu ihrer Verheirathung der Genehmigung des kommandierenden Admirals; Feuerwerks-, Zeug- und Torpedeoffiziere sowie Torpedoringenieure derjenigen des Staatssekretärs des Reichsmarineamts.

Der Konsens zur Verheirathung wird nur gewährt, wenn die einzugehende Verbindung standesgemäß ist. Es ist Pflicht der Commandeure, übereilten und unpassenden Verbindungen der ihnen unterstellten Offiziere u. durch Warnung und Überwachung des Umgangs möglichst vorzubeugen.

Für den Vermögensnachweis gilt das Folgende:

Seeoffiziere vom Kapitänleutnant erster Klasse, alle übrigen Offiziere vom Hauptmann oder Kapitänleutnant zweiter Klasse einschließlich abwärts, haben bei Nachsichtung des Heiratskonsenses den Nachweis zu führen, daß sie neben ihrer Besoldung aus ihrem oder ihrer Braut eigenem Vermögen ein sicheres jährliches Einkommen von bestimmter Höhe besitzen. Dasselbe muß betragen:

bei einem Kapitänleutnant erster Gehaltsklasse . .	1200 M
bei einem Kapitänleutnant zweiter Gehaltsklasse .	2000 „
bei einem Leutnant zur See oder Unterleutnant zur See	3000 „

bei einem Hauptmann zweiter Gehaltsklasse des Seebataillons	1500 <i>M.</i>
bei Subalternoffizieren des Seebataillons	2500 „
bei einem Torpederkapitänleutnant, Feuerwerks- und Zeughauptmann niedrigster Gehaltsklasse, bei Maschinen- und Torpederunteringenieuren, sowie Feuerwerks-, Zeug- und Torpederleutnants	600 „
bei Stabs- und Assistenzärzten	750 „
bei einem Marineunterzahlmeister denjenigen Be- trag, der, zu seinem jährlichen Dienst Einkommen gerechnet, die Summe von	3000 „

ausmacht.

Hinsichtlich des Nachweises dieses Privateinkommens gilt Folgendes:

Der Nachweis kann nur vor Gericht oder vor einem Notar geführt werden und muß aus der darüber aufzunehmenden gerichtlichen oder notariellen Verhandlung mit Bestimmtheit hervorgehen.

Erträge aus städtischen oder ländlichen Grundstücken, aus Kohlengruben, Bergwerken, Fabrikanlagen, kaufmännischen Geschäften *z.*, insbesondere auch Gewinnanteile (Dividenden) von Aktien dürfen als sicheres Einkommen nur bis zur Hälfte des jährlichen Durchschnittsbetrages angenommen werden, welcher bei städtischen oder ländlichen Grundstücken aus den letzten fünf Jahren, in allen anderen Fällen aus den letzten zehn Jahren sich ergibt.

Zur Führung des Nachweises des betreffenden Einkommens bei Aufnahme der notariellen Verhandlung ist die Vorlegung der Besizdokumente und derjenigen Rechnungen und sonstigen Papiere erforderlich, aus denen sich ergibt, daß das betreffende Vermögensobjekt wirklich den angegebenen Durchschnittsbetrag gewährt.

Bilden Zinsen von Kapitalien das Einkommen, so müssen bei Aufnahme der Verhandlung die Dokumente über den Besiz dieser Kapitalien vorgelegt und in der aufzunehmenden Verhandlung genau bezeichnet werden. Außerdem ist, wenn

diese Dokumente aus zinstragenden, auf jeden Inhaber lautenden Papieren bestehen, von dem betreffenden Offizier zc. in dem Gesuch um Ertheilung des Konsenses auf Ehre und Pflicht zu versichern, daß dieselben ihm oder seiner Braut als schuldenfreies Vermögen eigentümlich zugehören; dieselbe Versicherung muß auch abgegeben werden, wenn anstatt der auf jeden Inhaber lautenden Wertpapiere die über deren Hinterlegung bei der Reichsbank von letzterer auf den Namen des Bräutigams oder der Braut ausgestellten Depotscheine vorgelegt werden.

Neben der von dem betreffenden Offizier zc. abgegebenen Versicherung bedarf es vor Gericht oder Notar nicht noch einer Vorlegung von Erwerbssurkunden, wie der etwaigen Schenkungs- und Ausstattungsverträge, durch welche die Inhaberpapiere in das Eigentum des Bräutigams oder der Braut übergegangen sind.

Das Einkommen aus zinstragenden Hypotheken oder Grundschulden muß den in § 39 Absatz 3 der Preussischen Vormundschaftsordnung vom 5. Juli 1875 (Preussische Gesetzsammlung 1875 Seite 431) aufgestellten Erfordernissen entsprechen.

Zinsen von Wertpapieren gelten als sicher, wenn die Reichsbank die betreffenden Wertpapiere als beleihbar anerkannt hat.

Ein sicheres Einkommen bilden auch die Zinsen einer Buchschuld des Staatsschuldbuches eines deutschen Bundesstaates, welche auf den Namen des Bräutigams oder der Braut eingetragen ist.

Zuschüsse oder Zulagen aus dem Vermögen dritter Personen dürfen nur dann bei dem zu führenden Vermögensnachweise berücksichtigt werden, wenn dieselben sichergestellt sind. Sie gelten als sichergestellt, wenn dem Bräutigam oder der Braut und, im Falle ihres Todes nach geschlossener Ehe, den aus dieser Ehe entsprossenen Kindern zur fortlaufenden Erhebung vollständig überwiesen sind:

1. Zinsen von sicheren Hypotheken oder Grundschulden, bei welchen auf Antrag des Gläubigers im Grundbuch vermerkt ist, daß über das abgetretene Zinsrecht nur mit Zustimmung des kommandierenden Admirals beziehungsweise des Staatssekretärs des Reichsmarineamts verfügt werden darf; oder

2. Zinsen von sicheren Wertpapieren, welche bei der Reichsbank nebst den zugehörigen Coupons und Talons auf den Namen einer anderen Person niedergelegt sind, wenn die Depotscheine seitens der Reichsbank mit dem Vermerk „gesperrt“ nach § 14 der Bedingungen und außerdem mit einer Angabe dahin versehen sind, daß der den Heiratskonsens Nachsuchende — nach Charge, Namen und Marineteil zu bezeichnende — Offizier zc. Empfänger der Zinsen ist.

Die Anwendung der vorgedachten Bemerkungen in den Depotscheinen wird bedingt durch eine von dem Deponenten dem Comptoir der Reichshauptbank für Wertpapiere einzureichende Erklärung, welche den betreffenden Offizier zc. oder dessen Braut zur Erhebung der Zinsen von den deponierten Wertpapieren ermächtigt und sich zugleich darüber ausspricht, daß diese Erklärung so lange gilt, bis sie durch schriftliche Zustimmung des kommandierenden Admirals beziehungsweise des Staatssekretärs des Reichsmarineamts aufgehoben wird. Die Rückgabe des Depots erfolgt demnach nur unter Beibringung dieser Zustimmung.

3. Zinsen einer Buchschuld des Staatsschuldbuches eines deutschen Bundesstaates, bei welcher der Buchgläubiger eine Beschränkung zugunsten des Bräutigams oder der Braut nach vorgeschriebenem Muster *) hat eintragen lassen.

Zuschüsse oder Zulagen aus Gehältern oder anderen ungewissen Einkünften dritter Personen sind nicht zu berücksichtigen.

*) Dieses Muster sowie alle anderen Einzelbestimmungen über Verhelrungen finden sich in den organisatorischen Bestimmungen. Siehe die Anmerkung auf Seite 77.

Hat der betreffende Offizier zc. kein eigenes Vermögen, so bedarf es neben dem Nachweise noch der pflichtmäßigen Erklärung, daß er keine Schulden habe.

Die Offiziere des Beurlaubtenstandes.

Die Offiziere des Beurlaubtenstandes der Marine zerfallen in:

Seeoffiziere.

Offiziere der Matrosenartillerie.

Maschineningenieure.

Sanitätsoffiziere.

Offiziere der Marineinfanterie.

Sie ergänzen sich aus:

Den Offizieren des aktiven Dienstes, welche in den Beurlaubtenstand übertreten.

Mannschaften, welche mit dem Befähigungszeugnis zum Offizier aus dem aktiven Dienst entlassen werden (Offizieraspiranten).

Mannschaften, welche sich vor dem Feinde auszeichnen.

Die Offizieraspiranten müssen nach ihrer Entlassung aus dem aktiven Dienst eine achtwöchige, die Unterärzte eine sechswöchige Übung durchmachen, um ihre Befähigung darzuthun. Diese Übung erfolgt in der Regel in dem auf die Entlassung folgenden Jahr, kann jedoch ausnahmsweise im Anschluß an die aktive Dienstzeit stattfinden. Die Einberufung zu diesem Zweck kann im Februar jeden Jahres bei dem Landwehrbezirkskommando nachgesucht werden. Wird die Dienstleistung zur Beförderung zum Offizier des Beurlaubtenstandes des Seeoffiziercorps nachgesucht, so muß eine vierjährige Gesamtfahrzeit auf Schiffen der Kriegsmarine und Handelsmarine nachgewiesen werden*). Wird

*) Dieser Nachweis ist für die Offiziere der Matrosenartillerie nicht erforderlich. Man kann also Reserveoffizier der Matrosenartillerie werden, ohne Seemann zu sein. Im Frieden und im Kriege besteht jedoch im übrigen ein besonderes Offiziercorps für diese Truppe nicht; es werden zu derselben vielmehr Seeoffiziere für bestimmte Zeitdauer, höchstens auf drei Jahre, kommandiert.

die Dienstleistung behufs Beförderung zum Offizier des Maschineningenieurcorps des Beurlaubtenstandes nachgesucht, so muß ein Zeugnis als Maschinist erster Klasse für Handelsschiffe vorhanden sein, oder die Ingenieurprüfung abgelegt und eine vierjährige Gesamtfahrzeit auf deutschen Kriegs- oder Handelsschiffen nachgewiesen werden. Die Einberufung der Reserve- und Seewehroffiziere erfolgt durch die Landwehrbezirkskommandos *).

Jeder Offizieraspirant muß, bevor er Allerhöchsten Orts zum Offizier in Vorschlag gebracht wird, von einem Offiziercorps der Marine gewählt werden. Außerdem muß er ein Zeugnis des Bezirkscommandeurs über seine Würdigkeit zum Offizier beibringen.

*) Weitere Angaben über die Ergänzung der Offiziere des Beurlaubtenstandes der Marine enthält die Marineordnung.

Dritter Abschnitt.

Die Mannschaften*).

Wehrpflicht.

Die Wehrpflicht in der Marine beginnt mit dem vollendeten 17. Lebensjahre und dauert bis zum vollendeten 45. Lebensjahre.

Gliederung der Wehrpflicht.

Die Pflicht zum Dienst in der Kaiserlichen Marine wird eingeteilt in:

- a) Aktive Dienstpflicht
 - b) Marinereservepflicht
 - c) Seewehrpflicht.
 - d) Marineersatzreservepflicht.
- (Dienstpflicht in der stehenden Marine**).

Alle nicht zum Dienst im Heere oder in der Marine eingezogenen Wehrpflichtigen sind landsturmpflichtig.

Dienstpflicht in der stehenden Marine.

Die Dienstpflicht in der stehenden Marine umfaßt die aktive Dienstpflicht und die Marinereservepflicht.

Die Dienstpflicht in der stehenden Marine dauert sieben Jahre.

*) Die in diesem Abschnitt enthaltenen Angaben sind entnommen:

- a) Der Deutschen Wehrordnung.
- b) Der Marineordnung.

Beide ergänzen sich und enthalten alle Bestimmungen über Eintritt der Mannschaften in den Marinendienst sowie über das Ausscheiden aus demselben.

***) Im Wehrgesetz Flotte genannt.

Die aktive Dienstpflicht in der Marine dauert drei Jahre. Nach abgeleistetem aktiven Dienste werden die Mannschaften zur Marinereserve beurlaubt.

Seewehrpflicht.

Die Seewehr wird in zwei Aufgebote geteilt.

Die Verpflichtung zum Dienst in der Seewehr ersten Aufgebots ist von fünfjähriger Dauer.

Die Verpflichtung zum Dienst in der Seewehr zweiten Aufgebots dauert bis zum 31. März desjenigen Kalenderjahres, in welchem das 39. Lebensjahr vollendet wird*).

Die Ersatzreservepflicht.

Die Ersatzreservepflicht dauert zwölf Jahre und rechnet vom 1. Oktober desjenigen Kalenderjahres ab, in welchem das 20. Lebensjahr vollendet wird.

Die Landsturmpflicht.

Der Landsturm hat die Pflicht, im Kriegsfall an der Verteidigung des Vaterlandes teilzunehmen; er kann in Fällen außerordentlichen Bedarfs zur Ergänzung des Heeres und der Marine herangezogen werden.

Der Landsturm besteht aus allen Wehrpflichtigen vom vollendeten 17. bis zum vollendeten 45. Lebensjahre, welche weder dem Heere noch der Marine angehören.

Der Landsturm wird in zwei Aufgebote geteilt.

Zum Landsturm ersten Aufgebots gehören die Landsturmpflichtigen bis zum 31. März desjenigen Kalenderjahres, in welchem sie ihr 39. Lebensjahr vollenden**), zum Landsturm zweiten Aufgebots von dem eben bezeichneten Zeitpunkt bis zum Ablauf der Landsturmpflicht.

*) Für Mannschaften, welche vor vollendetem 20. Lebensjahre eingetreten sind, endigt die Verpflichtung entsprechend früher.

**) Wer mit oder nach vollendetem 20. Lebensjahre eintritt, tritt also von der Seewehr zweiten Aufgebots zum Landsturm zweiten Aufgebots über.

Militärpflicht der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung.

Die seemännische Bevölkerung des Reiches ist nur der Aushebung für die Marine unterworfen.

Aus der halbseemännischen Bevölkerung wird der weitere Bedarf der Marine an Seeleuten gedeckt.

Zur seemännischen Bevölkerung des Reiches sind zu rechnen:

- a) Seeleute von Beruf d. h. Leute, welche mindestens ein Jahr auf deutschen See-, Küsten- oder Hafffahrzeugen gefahren sind.
- b) See-, Küsten- und Hafffischer, welche die Fischerei mindestens ein Jahr gewerbsmäßig betrieben haben.
- c) Schiffszimmerleute, welche zur See gefahren sind.
- d) Maschinisten, Maschinistengehilfen und Heizer von See- und Flußdampfern.

Zur halbseemännischen Bevölkerung sind zu rechnen:

- a) Seeleute, welche als solche auf deutschen oder außerdeutschen Fahrzeugen mindestens zwölf Wochen zur See gefahren sind.
- b) See-, Küsten- und Hafffischer, welche die Fischerei zwar weniger als ein Jahr aber gewerbsmäßig betrieben haben.

Aushebung und Einstellung.

Die Aushebung und Einberufung der Marinemannschaften geschieht durch die Ersatzkommissionen und Bezirkskommandos der Armee.

Um den schiffahrttreibenden Militärpflichtigen die Bestellung zu ermöglichen, ohne sie in der Ausübung ihres Berufes zu beeinträchtigen, dürfen dieselben von der Bestellungspflicht beim Musterungs- oder Aushebungsgeschäft entbunden und bis zu den im Dezember jeden Jahres stattfindenden Schiffermusterungen zurückgestellt werden.

Die Rekruten werden in der Regel anfangs Januar eingestellt. Die Entlassung erfolgt in der Regel Ende September, also nach 2 $\frac{1}{2}$ jähriger Dienstzeit.

Brotlose Rekruten, außerterminlich Gemusterte und unsichere Heerespflichtige werden den Marinebehörden von den Bezirkskommandos sofort direkt überwiesen.

Tauglichkeit für die einzelnen Marineteile.

Bei der Aushebung wird durch ärztliche Untersuchung festgestellt, ob ein Dienstpflichtiger:

- a) tauglich;
- b) bedingt tauglich;
- c) zurzeit untauglich;
- d) zwar untauglich aber noch im Landsturm verwendungsfähig;
- e) dauernd untauglich ist.

Für die Tauglichkeit gelten folgende allgemeine Bestimmungen:

Matrosen müssen bei kräftigem Körper gesunde, scharfe, nicht farbenblinde Augen, gutes Gehör und eine fehlerfreie Sprache haben. Minimalmaß 1.57 m.

Maschinisten und Maschinistenassistenten müssen in der Leitung einer arbeitenden Dampfmaschine geübt sein. Dieselben werden als Maschinistenapplicants eingestellt. Minimalmaß 1.57 m.

Heizer müssen als Heizer bei Dampfmaschinen thätig gewesen sein, oder einen verwandten Beruf getrieben haben. Im Bedarfsfalle kann auf Feuerarbeiter von Hüttenwerken, Schlosser, Schmiede und sonstige Metallarbeiter zurückgegriffen werden. Minimalmaß 1.57 m.

Marinehandwerker müssen in einem derjenigen Handwerke, die an Bord und auf den Werften gebraucht werden, geübt sein. Dahin gehören: Segelmacher, Schiffszimmerleute, Böttcher, Büchsenmacher, Maler, Bäcker, Schreiber, Schneider und Schuhmacher. Kein Minimalmaß.

Seefoldaten müssen den Anforderungen des Dienstes der Infanterie und der Bedienung schwerster Geschütze genügen können. Minimalmaß 1.67 m.

Matrosenartilleristen müssen kräftig und gewandt genug sein, schwerste Geschütze zu bedienen und mit Seeminen umzugehen. Minimalmaß 1.67 m.

Ökonomiehandwerker werden aus Schneidern und Schuhmachern und sonst auf den Werkstätten der Bekleidungsämter verwendbaren Militärpflichtigen ergänzt und sollen keine auffallend ungünstige Körperbildung haben. Kein Minimalmaß.

Seeleute, welche auf Handelsschiffen angemustert und in Dienst getreten sind, werden erst nach Ablauf ihrer kontraktlichen Verpflichtung eingestellt. Während des Besuches einer Navigations- oder Schiffbauschule werden Seeleute zum Dienst in der Marine nicht herangezogen.

Einjährig-Freiwillige.

Junge Leute aus der Landbevölkerung, welche den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst haben, können in die Matrosenartillerieabteilungen, die Marineinfanterie und, sofern sie Schiffbautechniker sind, in die Werkstdivisionen eingestellt werden. Sie sind verpflichtet, sich selbst zu bekleiden, auszurüsten und zu verpflegen. Soweit es mit dem dienstlichen Interesse vereinbar ist, darf diesen Einjährig-Freiwilligen Gelegenheit gegeben werden, sich in ihrem eigentlichen Lebensberuf weiter auszubilden.

Junge Seeleute von Beruf, welche den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst besitzen, oder welche das Steuermannsexamen abgelegt haben, können in die Matrosendivisionen und in die Torpedoabteilungen als Einjährig-Freiwillige eingestellt werden. Dieselben sind nicht verpflichtet, sich selbst zu bekleiden und zu verpflegen.

In die Maschinistenabteilungen der Werkstdivisionen können junge Leute als Einjährig-Freiwillige eingestellt

werden, wenn sie den Berechtigungschein zum einjährig-freiwilligen Dienst besitzen und entweder:

- a) das Zeugnis der Befähigung zum Maschinisten erster, zweiter oder dritter Klasse auf deutschen Seedampfschiffen (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 30. Juni 1879) erlangt haben, oder
- b) Zeugnisse beibringen über neunmonatige praktische oder konstruktive erfolgreiche Beschäftigung beim Bau von Schiffsdampfmaschinen, und über drei-monatige Beschäftigung als Assistent bei einer im Betriebe befindlichen Dampfmaschine, oder
- c) mindestens ein Jahr als Maschinist oder Maschinistengehilfe auf See- oder Flußdampfschiffen gefahren sind und hierüber gute Atteste beibringen.

Diese unter a, b und c aufgeführten Kategorien sind ebenfalls nicht verpflichtet, sich selbst zu bekleiden und zu verpflegen, sofern ihre Einstellung innerhalb des Etats der Werftdivisionen oder Torpedoabteilungen erfolgen kann.

Alle Einjährig-Freiwilligen werden, soweit sie geeignet erscheinen, zu Unteroffizieren, Deckoffizieren oder Offizieren des Beurlaubtenstandes ausgebildet.

Die Einstellung von Einjährig-Freiwilligen, welche sich selbst verpflegen und bekleiden, ist bei keinem Marineteil beschränkt.

Die Einstellung der Einjährig-Freiwilligen erfolgt jährlich:

Bei den Matrosendivisionen am Einstellungstermine der Rekruten, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober; bei den Werftdivisionen am Einstellungstermine der Rekruten und 1. Oktober; bei der Marineinfanterie und bei den Matrosenartillerieabteilungen am 1. April und 1. Oktober; bei den Torpedoabteilungen am 1. November.

Die Meldung zum einjährig-freiwilligen Dienst kann an den vorbezeichneten Tagen oder im Laufe des ihnen vorangehenden Vierteljahres erfolgen.

Bei der Meldung haben die jungen Leute entweder das Steuermannszeugniß und ein obrigkeitliches Attest über ihre bisherige sittliche Führung, oder den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienste und ein obrigkeitliches Attest über ihre sittliche Führung seit Erteilung des Berechtigungsscheines vorzulegen.

Einjährig-Freiwillige der Matrosenartillerieabteilungen und der Marineinfanterie werden im Frieden ohne ihre Zustimmung in der Regel nicht zur Schiffsbesatzung herangezogen, auch nicht von einer Garnison zur anderen versetzt.

Mediziner können entweder, wie andere Einjährig-Freiwillige, bei der Matrosenartillerie oder bei der Marineinfanterie ihrer Dienstpflicht genügen, oder den für die Aufnahme in das Sanitätscorps vorgeschriebenen Weg einschlagen.

Einstellung Drei- und Vierjährig-Freiwilliger.

Es ist jedem jungen Manne überlassen, schon nach vollendetem 17. Lebensjahre (d. i. nach Beginn der Wehrpflicht) zum aktiven Dienst in die Marine einzutreten, wenn er die nötige moralische und körperliche Befähigung hat.

Wer freiwillig zu drei- oder vierjährigem aktiven Dienst in die Marine eintreten will hat die Erlaubnis zur Meldung bei einem Marineteil bei dem Zivilvorsitzenden der Ersatzkommission seines Aufenthaltsortes nachzusuchen.

Der Zivilvorsitzende giebt seine Erlaubnis durch Erteilung eines Meldescheines nach vorgeschriebenem Muster.

Ist der Meldeschein erlangt, so hat sich der Einzustellende unter Vorlegung desselben persönlich oder schriftlich an das Kommando des gewählten Marineteils zu wenden. Gleichzeitig sind die sonst erforderlichen Papiere*)

*) Diese Papiere sind in den folgenden Angaben über Einstellung Freiwilliger angeführt.

vorzulegen. Sofern die Annahme nicht erfolgen kann, giebt der Marineteil dem Bittsteller unter Rücksendung der Papiere Kenntnis.

Ist die Annahme zulässig, so veranlaßt das Kommando des Marineteils zunächst die ärztliche Untersuchung des Betreffenden.

Wird der Freiwillige körperlich brauchbar befunden, so wird ihm gegen Abnahme des Meldescheines ein Annahmeschein erteilt, sofern er nicht sofort eingestellt wird.

Drei- und Vierjährig-Freiwillige der Matrosendivisionen.

Mannschaften der seemännischen Bevölkerung können bei den Matrosendivisionen und den Torpedoabteilungen zu jeder Zeit als Dreijährig-Freiwillige eingestellt werden.

Mannschaften der halbseemännischen und der Landbevölkerung dürfen nur als Spielleute und bei den Musikcorps und zwar ebenfalls zu jeder Zeit als Dreijährig-Freiwillige eingestellt werden.

Bei den Matrosendivisionen können ferner Mannschaften der halbseemännischen und der Landbevölkerung als Vierjährig-Freiwillige eingestellt werden. Diese Freiwilligen dürfen indes das 20. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Die Kräftigsten werden zuerst berücksichtigt.

Einstellungen von Vierjährig-Freiwilligen finden gleichzeitig mit der Einstellung der Rekruten statt.

Wer als Vierjährig-Freiwilliger eintreten will, hat sich schriftlich an das Kommando der ersten Matrosendivision in Kiel, oder an das der zweiten Matrosendivision in Wilhelmshaven zu wenden, und:

- a) eine kurze Lebensbeschreibung,
- b) einen auf vierjährige Dienstzeit lautenden Meldeschein,
- c) sämtliche Schul-, Lehr- und sonstige Zeugnisse

einzusenden. Hat er Gelegenheit sich persönlich zu melden, so hat er sich dem Kommando vorzustellen und die erwähnten Papiere mitzubringen.

Dreijährig=Freiwillige der Werstdivisionen und des technischen Personals der Torpedoabteilungen.

Bei den Werstdivisionen können Dreijährig=Freiwillige für die Maschinisten=, Heizer=, Handwerker= und Schreiber=laufbahn, bei den Torpedoabteilungen für die Torpedomaschinisten= und Torpedoheizerlaufbahn eingestellt werden.

Zur Einstellung als Dreijährig=Freiwilliger für die Maschinisten= bzw. Torpedomaschinistenlaufbahn ist erforderlich, entweder:

- a) das Zeugnis der Befähigung zum Maschinisten zweiter Klasse auf Seedampfschiffen *), oder
- b) das Zeugnis der Reise zur zweiten Klasse einer derjenigen Lehranstalten, welche unter Abschnitt A, oder das Zeugnis der Reise zur ersten Klasse einer derjenigen Lehranstalten, welche unter Abschnitt B, oder das Zeugnis über einjährigen erfolgreichen Besuch der ersten Klasse einer derjenigen Lehranstalten, welche unter Abschnitt C des vom Reichskanzler durch das Zentralblatt für das Deutsche Reich zu veröffentlichenden Verzeichnisses aufgeführt sind — verbunden mit guten Attesten über einjährige praktische Lehrzeit in einer Maschinenfabrik und über einjährige Dienstzeit als Maschinist oder Assistent bei einer im Betriebe befindlichen Dampfmaschine, oder über zweijährige praktische, erfolgreiche Beschäftigung in Schiffsmaschinenfabriken oder in anderen Dampfmaschinenfabriken, oder

*) Die Befähigung zum Maschinisten auf Handelsdampfern wird auf Grund einer Prüfung von den Landes- und Provinzialregierungen erteilt. Maschinisten erster Klasse haben unbeschränkte, Maschinisten zweiter und dritter Klasse in Bezug auf Größe der Maschine und auf die Gewässer, welche das Schiff befährt, beschränkte Befugnisse.

- e) Das Bestehen einer Eintrittsprüfung, welche im Deutschen: einige Fertigkeit in mündlicher oder schriftlicher Wiedergabe der Gedanken; im Rechnen: Dezimalbrüche, Wurzelausziehen, Lösung einfacher Gleichungen, Kenntniß der Planimetrie; im Zeichnen: einige Fertigkeit im Skizzieren von Gegenständen umfaßt,

verbunden mit der Beibringung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Maschinisten dritter Klasse auf deutschen Seedampfschiffen, oder über einjährige Thätigkeit als Maschinist oder Assistent auf Dampfschiffen oder bei im Betriebe befindlichen Dampfmaschinen, und außerdem mindestens einjährige praktische Arbeit in einer Maschinenfabrik, oder über zweijährige praktische, erfolgreiche Beschäftigung in Schiffsmaschinenfabriken oder in anderen Dampfmaschinenfabriken.

Den unter a Bezeichneten wird die Dienstzeit bei guter Führung und Befähigung auf ein Jahr, den unter b Bezeichneten auf zwei Jahre verkürzt.

Die Einstellungen finden in der Regel gleichzeitig mit der Einstellung von Rekruten, ausnahmsweise jedoch auch zu anderer Zeit statt.

Die Anmeldungen zur Einstellung sind an das Kommando der ersten Werstdivision bezw. der ersten Torpedoabteilung zu Kiel oder an dasjenige der zweiten Werstdivision bezw. der zweiten Torpedoabteilung zu Wilhelmshaven zu richten. Die Betreffenden haben außer den früher angegebenen Papieren Atteste über ihre technische Befähigung brieflich einzusenden, oder bei persönlicher Bestellung vorzulegen.

Dreijährig=Freiwillige der Matrosenartillerieabteilungen und der Marineinfanterie.

Bei den Matrosenartillerieabteilungen und bei der Marineinfanterie findet die Einstellung Dreijährig=Frei-

williger der Landbevölkerung bei vorhandenen Vakanzten in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März statt.

Die Meldungen zur Einstellung sind zu richten:

an das Kommando der ersten Matrosenartillerieabteilung zu Friedrichsort bei Kiel;

an das Kommando der zweiten Matrosenartillerieabteilung zu Wilhelmshaven;

an das Kommando der dritten Matrosenartillerieabteilung zu Lehe bei Bremerhaven;

an das Kommando des ersten Seebataillons in Kiel;

an das Kommando des zweiten Seebataillons in Wilhelmshaven.

Die früher erwähnten Papiere sind auch hier brieflich einzusenden oder persönlich vorzulegen.

Einstellung von Mannschaften im Auslande.

Die Kommandanten Seiner Majestät Schiffe und Fahrzeuge sind berechtigt, im Auslande Militärpflichtige der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung des Deutschen Reiches zur Ableistung ihrer ein- und dreijährigen Dienstpflicht nach den gleichen Bestimmungen, wie solches bei den Marineteilen geschieht, als Freiwillige auch über ihren Besatzungsetat einzustellen, sobald die Verhältnisse des Schiffes dies zulassen.

Desgleichen können die Kommandanten im Auslande Freiwillige der Landbevölkerung des Deutschen Reiches, welche sich zu vierjährigem aktiven Dienst verpflichten, einstellen.

Übungen.

Jeder Reservist ist während der Dauer des Reserveverhältnisses zur Teilnahme an zwei Übungen verpflichtet. Diese sollen bei Seeleuten nicht in den Sommer fallen und die Dauer von je acht Wochen nicht überschreiten.



Ersatzreservisten sind im Frieden zur Ableistung von drei Übungen verpflichtet, von denen die erste zehn Wochen, die zweite sechs Wochen und die dritte vier Wochen dauert.

Schiffsjungen.

Die Ausbildung der Schiffsjungen dauert drei Jahre. Während dieser Zeit werden sie nicht als Personen des Soldatenstandes, sondern als Böglinge betrachtet. Nach Ablauf des dritten Jahres werden sie als Matrosen oder Obermatrosen bei den Matrosendivisionen eingestellt.

Anmeldung zum Eintritt in die Schiffsjungenabteilung.

Wer die Aufnahme in die Schiffsjungenabteilung wünscht, hat sich persönlich bei dem Bezirkscommandeur des Landwehrbataillons seiner Heimat, oder, wenn er Gelegenheit dazu hat, bei dem Kommando der Schiffsjungenabteilung zu Friedrichsort bei Kiel zu melden.

Dabei sind folgende Papiere zur Stelle zu bringen:

- a) Geburtszeugnis,
- b) Schriftliche, von der Ortspolizeibehörde attestierte Einwilligung des Vaters oder Vormundes nach vorgeschriebenem Schema*).

Sodann erfolgt eine Prüfung im Lesen, Schreiben und Rechnen, sowie die ärztliche Untersuchung. Wird der Junge zur Aufnahme geeignet befunden, so veranlaßt das Bezirkskommando das Erforderliche.

Aufnahmebedingungen für den Eintritt in die Schiffsjungenabteilung.

Der einzustellende Junge soll für gewöhnlich 15 bis 16 Jahre alt sein. Nur bei großer Körperstärke ist ausnahmsweise die Einstellung im Alter von 14 Jahren gestattet.

*) Das Schema enthält die Marineordnung; dasselbe ist durch die Landwehrbezirkskommandos zu erlangen.

Für das geringste zulässige Lebensalter ist maßgebend, daß der Einzustellende am 1. April des Jahres, in welchem die Einstellung erfolgt, das 14. Lebensjahr vollendet hat, für das höchste zulässige Lebensalter aber, daß der Einzustellende an diesem Tage das 17. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

Der Junge muß vollkommen gesund, im Verhältnis zu seinem Alter kräftig gebaut (starke Knochen, kräftige Muskulatur) und frei von körperlichen Gebrechen und wahrnehmbaren Anlagen zu chronischen Krankheiten sein, ein scharfes Auge, normales Farbenunterscheidungsvermögen, gutes Gehör auf beiden Ohren und fehlerfreie (nicht stotternde) Sprache besitzen.

Unter 14 $\frac{1}{2}$ Jahren muß der Einzustellende eine Größe von mindestens 1.42 m und einen Brustumfang von mindestens 0.69 m, über 15 Jahre eine Größe von mindestens 1.45 m und einen Brustumfang von mindestens 0.73 m, nach dem Ausatmen gemessen, besitzen. Im Alter von 14 $\frac{1}{2}$ bis 15 Jahren müssen Körpergröße und Brustumfang um so mehr den Anforderungen für 15jährige entsprechen, je näher das Alter demjenigen von 15 Jahren kommt.

Der Junge muß leserlich und ziemlich richtig schreiben, ohne Anstoß lesen und die vier Grundrechnungsarten gebrauchen können.

Er muß mit der zum Marsch nach dem Bestimmungsort erforderlichen Bekleidung versehen sein. Ferner sind 6 *M.* zur Beschaffung des nötigen Putzzeuges spätestens am Tage der Absendung des Jungen dem Landwehrbezirkskommando behufs Übermittlung an die Schiffsjungenabteilung zu übergeben. Auf dem Postabschnitt ist der Name des Einsenders anzugeben.

Der Junge muß sich bei seiner Ankunft am Orte der Einstellung zu einer drei- beziehungsweise vierjährigen Lehrzeit und zu einer darauf folgenden neunjährigen aktiven Dienstzeit in der Kaiserlichen Marine nach stattgehabter Ausbildung verpflichten.

Einberufung der Schiffsjungen.

Die Einstellung erfolgt im Monat April. Die Einberufung geschieht durch die Landwehrbezirkskommandos.

Die Beförderung der Jungen nach Friedrichsort bei Kiel erfolgt durch Militärfahrschein; daneben erhalten sie die Marschgebührrnisse eines Gemeinen bei Einberufungen und Entlassungen.

Entlassung aus der Schiffsjungenabteilung.

Wer auf eigenen Antrag und mit Einwilligung seines Vaters oder Vormundes wieder entlassen zu werden wünscht, hat zuvor die auf ihn gewendeten Kosten von 540 *M.* jährlich oder 45 *M.* monatlich zurück zu erstatten. Für die Rückbeförderung werden dieselben Gebührrnisse wie für die Reise bei der Einberufung gewährt.

Jeder eingestellte Junge, welcher den Anforderungen des Marinemedienstes körperlich oder geistig nicht entspricht, kann als untauglich entlassen werden. In diesem Falle werden die für ihn aufgewendeten Kosten nicht zurückgezahlt.

Köche und Kellner der Messen Seiner Majestät Schiffe und Fahrzeuge.

Für Seiner Majestät Schiffe und Fahrzeuge darf die nach Maßgabe der Besatzungsetats erforderliche Zahl von Köchen und Kellnern durch die Vorstände der Messen engagiert werden.

Diese Köche und Kellner sind während ihres Dienstverhältnisses Personen des Soldatenstandes im Range der Unteroffiziere ohne Portepee, aber nicht Vorgesetzte der Gemeinen.

Die verschiedenen Grade des Mannschaftsstandes.

Die verschiedenen Grade des Mannschaftsstandes der Kaiserlichen Marine enthält die folgende

Gemeine mit		Unteroffiziere ohne Portepee		Unteroffiziere mit Portepee.		
Matrosenrang	Obermatrosenrang	Maate (Unteroffiziere)	Obermaate (Sergeanten)	Feldwebel und Wachmeister	Dezoffiziere	Oberdezoffiziere

Personal der Matrosendivisionen.

Matrosen	Obermatrosen, gehen aus den Matrosen hervor.	Bootsmannsmaate, gehen a. d. Obermatrosen hervor.	Oberbootsmannsmaate, gehen aus den Bootsmannsmaaten hervor.	Bootsleute, gehen aus den Oberbootsmannsmaaten hervor.	Oberbootsleute, gehen aus den Bootsleuten hervor.	
		Feuerwerksmaate, desgl.	Oberfeuerwerksmaate, gehen aus den Feuerwerksmaaten hervor.	Feuerwerker, gehen aus den Oberfeuerwerksmaaten hervor.	Oberfeuerwerker, gehen aus den Feuerwerkern hervor.	
		Oberfeuermannsgastern, gehen aus geeigneten Obermatrosen hervor.	Steuermannsmaate, gehen aus den Oberfeuermannsgastern hervor.	Obersteuermannsmaate, gehen aus den Steuermannsmaaten hervor.	Steuerleute, gehen aus den Obersteuermannsmaaten hervor.	Obersteuerleute, gehen aus den Steuerleuten hervor.
		Wachmeistermaate, werden aus geeigneten männlichen Unteroffizieren gewählt.	Oberwachmeistermaate, gehen aus den Wachmeistermaaten hervor.	Wachmeister, gehen aus den Oberwachmeistermaaten hervor.		
		Bottelliere, desgl.	Oberbottelliere, gehen aus den Bottellieren hervor.			
		Soboisten.		Stabsoboisten, gehen aus den Soboisten hervor.		

Dritter Abschnitt.

Kadetten

Erzzierunteroffiziere, sind zur militärischen Ausbildung der Leute am Lande bestimmt, u. können aus der Armee übernommen werden.

Erzziersergeanten, gehen aus den Erzzierunteroffizieren hervor.

Seefadetten, gehen aus den Kadetten hervor.

Vicefeldwebel, thun Dienst bei den Marineteilen am Lande; es können geeignete Unteroffiziere jeder Branche dazu gemacht werden.

Feldwebel, desgl. Viceseefadetten, sind Reserveoffiziersaspiranten.

Die Mannschaften.

Personal der Werftdivisionen.

Maschinenassistenten	Obermaschinenassistenten, gehen aus den Maschinenassistenten hervor.	Maschinenmaate, gehen aus den Obermaschinenassistenten hervor.	Obermaschinenmaate, gehen aus den Maschinenmaaten hervor.	Maschinen, gehen aus den Obermaschinenmaaten hervor.	Obermaschinen, gehen aus d. Maschinen hervor.
Zahlmeisteranwärter	Zahlmeisterassistenten, gehen aus den Zahlmeisteranwärtern hervor.	Zahlmeisterassistenten, können den Rang eines Maaten haben.	Zahlmeisterassistenten, können auch den Rang eines Obermaaten haben.	Vicemaschinen, sind Maschinen der Reserve.	Zahlmeisteraspiranten, gehen aus d. Zahlmeisterassistenten hervor.

Gemeine mit		Unteroffiziere ohne Portepee		Unteroffiziere mit Portepee		
Matrosenrang	Obermatrosenrang	Maate (Unteroffiziere)	Obermaate (Sergeanten)	Feldwebel und Wachmeister	Deckoffiziere	Oberdeckoffiziere
Geizer	Obergeizer, gehen aus den Geizern hervor.	Feuermeistersmaate, gehen aus den Obergeizern hervor.	Oberfeuermeistersmaate, gehen aus den Feuermeistersmaaten hervor.		Feuermeister, gehen aus den Oberfeuermeistersmaaten hervor.	Oberfeuermeister, gehen aus den Feuermeistern hervor.
Zimmermannsgast	Oberzimmermannsgast, gehen aus den Zimmermannsgast hervor.	Zimmermannsmaate, gehen aus den Oberzimmermannsgast hervor.	Oberzimmermannsmaate, gehen aus den Zimmermannsmaaten hervor.		Meister (Zimmermeister), gehen aus den Oberzimmermannsmaaten hervor.	Obermeister (Oberzimmermeister), gehen aus d. Meistern hervor.
Segelmachersgast	Obersegelmachersgast, gehen aus den Segelmachersgast hervor.	Segelmachersmaate, gehen aus den Obersegelmachersgast hervor.	Obersegelmachersmaate, gehen aus den Segelmachersmaaten hervor.			
Malersgast	Obermalersgast, gehen aus den Malersgast hervor.	Malersmaate, gehen aus den Obermalersgast hervor.	Obermalersmaate, gehen aus den Malersmaaten hervor.			
Böttchersgast	Oberböttchersgast, gehen aus den Böttchersgast hervor.					
Schuhmachersgast	Oberschuhmachersgast, gehen aus den Schuhmachersgast hervor.					
Schneidersgast	Oberschneidersgast, gehen aus den Schneidersgast hervor.					

Ökonomiehandwerker	Oberökonomiehandwerker, gehen aus den Ökonomiehandwerkern hervor.	Schuhmacher- und Schneidermeister, gehen aus d. Oberökonomiehandwerkern hervor.				
	Materialienverwalterapplicants, gehen aus geeigneten Obermatrosen und Oberhandwerkern hervor.	Materialienverwaltermaate, gehen aus den Materialienverwalterapplicants hervor.	Obermaterialienverwaltermaate, gehen aus den Materialienverwaltermaaten hervor.		Materialienverwalter, gehen aus den Obermaterialienverwaltermaaten hervor.	Obermaterialienverwalter, gehen aus den Materialienverwaltern hervor.
Lazarettgehilfenanwärter	Unterlazarettgehilfen, gehen aus den Lazarettgehilfenanwärtern hervor.	Lazarettgehilfen, gehen aus den Unterlazarettgehilfen hervor.	Oberlazarettgehilfen, gehen aus den Lazarettgehilfen hervor.			
Krankenwärter						
Büchsenmachersgast	Oberbüchsenmachersgast, gehen aus den Büchsenmachersgast hervor.	Büchsenmachersmaate, gehen aus den Oberbüchsenmachersgast hervor.	Oberbüchsenmachersmaate, gehen aus den Büchsenmachersmaaten hervor.			
Bäckersgast	Oberbäckersgast, gehen aus den Bäckersgast hervor.	Bäckermeister, gehen aus den Oberbäckersgast hervor.				
Schreiberanwärter oder Schreibergast	Oberschreibergast, gehen aus den Schreiberanwärtern oder Schreibergast hervor.	Schreiber, gehen aus den Oberschreibergast hervor.	Oberschreiber, gehen aus den Schreibern hervor.			

Gemeine mit		Unteroffiziere ohne Portepee		Unteroffiziere mit Portepee		
Matrosenrang	Obermatrosenrang	Maate (Unteroffiziere)	Obermaate (Sergeanten)	Feldwebel und Wachtmeister	Deckoffiziere	Oberdeckoffiziere
		Exerzierunteroffiziere, sind zur militärischen Ausbildung der Leute am Lande bestimmt und können aus der Armee übernommen werden.	Exerziersergeanten, gehen aus den Exerzierunteroffizieren hervor.	Vicesfeldwebel, thun Dienst bei den Marineteilen am Lande; es können geeignete Unteroffiziere jeder Branche dazu gemacht werden.		
				Feldwebel, desgl. Einjährigfreiwillige Ärzte und Unterärzte *).		

Personal der Torpedoabteilungen.

Torpedomatrosen	Torpedoobermatrosen, gehen aus den Torpedomatrosen hervor.	Torpedobootsmannsmaate, gehen aus den Torpedoobermatrosen hervor.	Torpedooberbootsmannsmaate, gehen aus den Torpedobootsmannsmaaten hervor.			
	Torpedooberfeuermannsgast, gehen aus geeigneten Torpedoobermatrosen hervor.	Torpedofeuermannsmaate, gehen aus den Torpedooberfeuermannsgast hervor.	Torpedooberfeuermannsmaate, gehen aus den Torpedofeuermannsmaaten hervor. Sie können behufs weiterer Beförderung zu den Matrosendivisionen versetzt werden.			
Torpedomaschinistenapplicants	Torpedoobermaschinistenapplicants, gehen aus den Torpedomaschinistenapplicants hervor.	Torpedomaschinistenmaate, gehen aus den Torpedoobermaschinistenapplicants hervor.	Torpedoobermaschinistenmaate, gehen aus den Torpedomaschinistenmaaten hervor.		Torpedomaschinisten, gehen aus den Torpedoobermaschinistenmaaten hervor.	Torpedoobermaschinisten, gehen aus den Torpedomaschinisten hervor.
Torpedoscheizer	Torpedooberheizer, gehen aus den Torpedoscheizern hervor.	Torpedofeuermestersmaate, gehen aus den Torpedooberheizern hervor.	Torpedooberfeuermeistersmaate, gehen aus den Torpedofeuermestersmaaten hervor.		Torpedovicemaschinisten, sind Torpedomaschinisten der Reserve.	Torpedooberfeuermeister, gehen aus den Torpedooberfeuermeistersmaaten hervor.

Personal der Matrosenartillerieabteilungen.

Matrosenartilleristen	Obermatrosenartilleristen, gehen aus den Matrosenartilleristen hervor.	Artilleristenmaate, gehen aus den Obermatrosenartilleristen hervor.	Oberartilleristenmaate, gehen aus den Artilleristenmaaten hervor.	Vicesfeldwebel und Feldwebel, gehen aus den Oberartilleristenmaaten hervor.
-----------------------	--	---	---	---

*) Können auch anderen Marineteilen angehören.

Gemeine mit		Unteroffiziere ohne Portepee		Unteroffiziere mit Portepee		
Matrosenrang	Obermatrosenrang	Maate (Unteroffiziere)	Obermaate (Sergeanten)	Feldwebel und Wachtmeister	Deckoffiziere	Oberdeckoffiziere

Personal der Schiffsjungenabteilung.

Schiffsjungen u. Schiffsjungenunteroffiziere, sind Böglinge bis zum Schluß ihrer Ausbildung.

Die Unteroffiziere der Schiffsjungenabteilung ergänzen sich aus dem Personal der Matrosendivisionen.

Personal der Marineinfanterie.

Seesoldaten	Gefreite, gehen aus den Seesoldaten hervor.	Unteroffiziere, gehen aus den Gefreiten hervor.	Sergeanten, gehen aus den Unteroffizieren hervor.	Vicelfeldwebel und Feldwebel, gehen aus den Sergeanten hervor.
Spillente		Bataillonstambours, gehen aus den Spillenten hervor.		
Soboisten	Soboisten, können auch den Rang der Gefreiten haben.	Soboisten, können auch den Rang der Unteroffiziere haben.		Stabsoboisten, gehen aus den Soboisten hervor.

Zeug- und Torpedopersonal.

			Zeugobermaate, gehen aus geeigneten Unteroffizieren und Obermatrosen der Matrosenabteilungen u. der Matrosenartillerieabteilungen hervor.	Zeugfeldwebel und Oberzeugfeldwebel, sind auf dem Aussterbetat. Neuernennungen zu diesen Chargen finden nicht mehr statt.
	Torpedermaate, gehen aus geeigneten Unteroffiz. und Obermatrosen der Matrosenartillerieabteilungen und der Torpedoabteilungen hervor.	Torpedobermaate, gehen aus den Torpedermaaten hervor.		Depotvicelfeldwebel, gehen aus den Zeugobermaaten hervor.
				Torpedermechaniker, gehen aus d. Torpedobermaaten hervor.
				Torpederobermechaniker, gehen aus den Torpedermechanikern hervor.

Die Deckoffiziere und Oberdeckoffiziere rangieren vor den übrigen Unteroffizieren der Marine mit Portepee. Sie beziehen ein pensionsfähiges Gehalt, nehmen also eine Stellung ein, wie sie in der Armee nicht vorkommt.

Bei dem seemännischen Personal d. h. bei dem Personal der Matrosendivisionen, Werstdivisionen und Torpedeabteilungen ist zu einer Beförderung außer sonstiger Qualifikation in der Regel eine Seefahrzeit*) von bestimmter Dauer erforderlich.

Bei der Beförderung zum Maaten oder Obermaaten wird außer sonstigen Bedingungen in der Regel, bei der Beförderung zum Deckoffizier stets die Ablegung einer Prüfung verlangt. Jedem der eine Prüfung abzulegen hat wird Gelegenheit gegeben, sich die dafür erforderlichen praktischen und theoretischen Kenntnisse anzueignen. Zu letzterem Zweck dienen die Divisionschulen der Matrosen- und Werstdivisionen zu Kiel und Wilhelmshaven, sowie die Deckoffizierschule zu Kiel. Die in dieser Hinsicht, sowie die in Bezug auf Seefahrzeit und sonst bei Beförderungen zu erfüllenden Bedingungen finden sich in den organisatorischen Bestimmungen.

*) Unter Seefahrzeit ist Dienstzeit an Bord eines in Dienst gestellten Kriegsschiffes zu verstehen.

Vierter Abschnitt.

Kriegsfreiwillige.

Allgemeines.

Nach ausgesprochener Mobilmachung können zur Besetzung derjenigen Stellen in der Kaiserlichen Marine, die zwar ein besonderes technisches oder seemännisches Geschick, nicht aber eine speziell militärische Vorbildung verlangen, geeignete Personen auch ohne zuvor in der Marine gedient zu haben eingestellt werden. Diese Personen müssen Reichsangehörige, gesund und nicht dienstpflchtig sein, auch dürfen sie nicht zu dem etwa bereits aufgegebenen Theil des Landsturmes gehören.

Hilfsoffiziere.

Es können eingestellt werden:

Als Hilfskapitänleutnants:

Schiffer*) auf großer Fahrt, die mindestens vier Jahre ein transatlantisches, hauptsächlich für die Passagierfahrt verwendetes Postdampfschiff geführt haben.

*) Unter Schiffen sind Seeschiffer d. h. Führer von Seeschiffen der Handelsmarine zu verstehen, die im geselligen Verkehr auch vielfach Kapitän genannt werden. Wer Seeschiffer werden will muß ein Patent von der Regierung haben, das nach bestimmter Seefahrzeit und Erfüllung sonstiger Bedingungen durch Ablegung einer Prüfung erlangt wird. Schiffer für große Fahrt dürfen Seeschiffe aller Größen in allen Meeren der Erde führen. Schiffer für kleine Fahrt haben beschränkte Befugnisse.

Als Hilfsleutnants zur See:

Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens ein Jahr ein transatlantisches Dampfschiff geführt haben.

Als Hilfsunterleutnants:

- a) Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens ein Jahr als erster oder zweiter Steuermann*) auf transatlantischen, hauptsächlich für den Passagierverkehr verwendeten Postdampfschiffen gefahren, oder ein anderes größeres Seedampfschiff geführt haben.
- b) Inaktive Deckoffiziere der Kaiserlichen Marine.
- c) Inaktive Unteroffiziere der Marine und Armee, die sich in einer entsprechenden bürgerlichen Lebensstellung befinden. Dieselben treten als Feldwebel oder Deckoffiziere ein und können nach dargelegter Qualifikation zu Hilfsunterleutnants befördert werden.

Als Hilfsmaschinenunteringenieure:

- a) Maschinisten erster Klasse, die mindestens ein Jahr lang eine Maschine von über 1000 Pferdekraften auf transatlantischen, hauptsächlich für den Passagierverkehr verwendeten Postdampfschiffen selbstständig geleitet haben.
- b) Inaktive Obermaschinisten der Kaiserlichen Marine.

Hilfsdeckoffiziere.

Es können eingestellt werden:

Als Hilfsobermaschinisten:

- a) Maschinisten erster Klasse der Handelsmarine, die eine Maschine von über 500 indizierter Pferdekraft auf seegehenden Dampfschiffen mindestens ein Jahr lang selbstständig geleitet haben.
- b) Inaktive Maschinisten der Kaiserlichen Marine.

*) Die Steuerleute sind die Offiziere der Handelsschiffe. In Vertretung oder unter Aufsicht des Schiffers kommandiert und manövriert der wachhabende Steuermann das Schiff. Die Bedienung des Steuerruders (Ruders) fällt den Matrosen zu. Auch Steuerleute müssen ein Patent von der Regierung haben, das nach bestimmter Seefahrzeit und Erfüllung sonstiger Bedingungen durch Ablegung einer Prüfung erlangt wird.

Als Hilfsmaschinisten:

- a) Maschinisten erster Klasse der Handelsmarine, sowie Maschinisten zweiter Klasse, die mindestens ein Jahr als zweiter Maschinist auf Dampfschiffen von über 500 indizierter Pferdekraft gefahren oder mindestens ein Jahr lang die Maschine eines Seedampfers von über 300 indizierter Pferdekraft selbständig geleitet haben.
- b) Inaktive Obermaschinistenmaate und Maschinistenmaate.

Als Hilfsoberbootsleute, Hilfsobersteuerleute und Hilfsobermeister:

- Inaktive Oberbootsleute, Obersteuerleute, Obermeister, Bootsleute, Steuerleute und Meister der Kaiserlichen Marine.

Als Hilfsbootsleute und Hilfsmeister:

- Inaktive Oberbootsmannsmaate, Oberzimmermannsmaate, Bootmannsmaate und Zimmermannsmaate der Kaiserlichen Marine.

Als Hilfssteuerleute:

- a) Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens ein Jahr lang ein Seeschiff, nicht unter 600 Kubikmeter Nettoraumgehalt groß, geführt haben.
- b) Inaktive Obersteuermannsmaate der Kaiserlichen Marine.

Gemeine.

Nach ausgesprochener Mobilmachung können von allen Marineteilen, Schiffen und Fahrzeugen Kriegsfreiwillige als Gemeine ohne weiteres eingestellt werden.

Zur Einstellung von Kriegsfreiwilligen mit dem Range von Unteroffizieren bedarf es bei den Marineteilen am Lande der Genehmigung des Stationschefs.

Fünfter Abschnitt.

Beamte.

Allgemeines.

Beamte sind in der Kaiserlichen Marine angestellt:

Im Oberkommando.

Im Reichsmarineamt.

Auf den Werften.

Bei den Stationsintendanturen und den diesen unterstellten Dienstzweigen.

Bei der Rechtspflege.

Bei der Seelsorge.

Bei dem Lotsen- und Leuchtfeuerwesen.

Bei der Seewarte, der Sternwarte zu Wilhelmshaven und dem Chronometerobservatorium zu Kiel.

Die Beamten des Oberkommandos.

Im Oberkommando leitet ein höherer Offizier als Chef des Stabes den Dienstbetrieb. In den einzelnen Dienstzweigen fungieren Offiziere als Dezerntenen. Diesen sind Geheime expedierende Sekretäre beigegeben. Die letzteren werden unter dem Sekretärpersonal der Werften und Intendanturen ausgewählt. Außerdem ist eine Anzahl von Registratoren und Unterbeamten im Oberkommando angestellt.

Die Beamten des Reichsmarineamts.

Von den Abteilungen des Reichsmarineamts werden drei von Offizieren geleitet, die vierte, die Verwaltungsabteilung, ist einem höheren Verwaltungsbeamten unterstellt. Den einzelnen Dezernaten stehen teils Offiziere, teils höhere Techniker und Verwaltungsbeamte vor. Diese letzteren werden unter den Beamten der Werften und Intendanturen ausgewählt und zu vortragenden Räten oder zu Hilfsräten ernannt. Unter den Dezernenten stehen Geheime expedierende Sekretäre, welche auch hier aus dem Personal der Werften und Intendanturen hervorgehen. Außerdem sind Hilfsräte und in dem hydrographischen Amt Sektionsvorsteher thätig, welche ebenfalls unter den Dezernenten stehen. Registratoren, Kanzleibeamte und Unterbeamte vervollständigen auch hier das Personal.

Die Beamten der Werften.

Auf den Werften sind technische Beamte und Verwaltungsbeamte angestellt.

An technischen Beamten sind vorhanden:

Reffortdirektoren mit dem Titel Marineoberbaurat und Schiffsbau= (bezw. Maschinenbau= oder Hafensbau=) Direktor.

Betriebsdirektoren mit dem Titel Marinebaurat und Schiffsbau= (bezw. Maschinenbau=) Betriebsdirektor.

Bauinspektoren mit dem Titel Marineschiffsbau= (bezw. Maschinenbau=) Inspektor.

Baumeister mit dem Titel Marineschiffsbau= (bezw. Maschinenbau= oder Hafensbau=) Meister.

Bauführer mit dem Titel Marinebauführer.

Obermeister.

Werkmeister.

Konstruktionszeichner.

Zeichner.

Werftoberbootskleute.

Werftbootskleute.

Schiffsführer.
 Werftmaschinisten.
 Schleusenmeistergehilfen.
 Werftfeuermeister.

Die Ressortdirektoren, deren für Schiffsbau, Maschinenbau und Hafenbau auf jeder Werft einer ist, gehen aus den Betriebsdirektoren, diese aus den Bauinspektoren hervor. Ressortdirektoren und Betriebsdirektoren haben den Rang der Räte vierter Klasse. Es sind zurzeit, im Etatsjahr 1890/91, vorhanden: 9 Ressortdirektoren, 8 Betriebsdirektoren, 18 Bauinspektoren, 45 Baumeister. Die Bauführer werden gegen Remuneration beschäftigt, und wider-ruflich auf dreimonatliche Kündigung angestellt. Mit der Ernennung zum Marinebaumeister ist die etatsmäßige Anstellung nur verbunden, wenn die Verhältnisse dies gestatten. Von den Bauinspektoren, Baumeistern und Bauführern ent-fällt der größte Teil auf die Schiffsz- u. Maschinenbaurefforts.

Die Befähigung zur Anstellung als höherer Schiffsbau- oder Maschinentechniker im Dienst der Kaiserlichen Marine wird durch das Bestehen einer Vorprüfung und zweier Haupt-prüfungen erlangt. Es unterscheiden sich diese Prüfungen nach den Fachrichtungen:

1. des Schiffsbauens,
2. des Maschinenbauens.

Voraussetzung für die Zulassung zu den Prüfungen ist der Besitz des Reisezeugnisses von einem Gymnasium oder Realgymnasium (Realschule erster Ordnung) des Deutschen Reiches. Inwieweit Reisezeugnisse außerdeutscher Lehr-anstalten gelten, entscheidet das Reichsmarineamt.

Es hat voranzugehen:

- a) der Vorprüfung ein Lebensjahr und ein darauf folgendes zweijähriges Studium,
- b) der ersten Hauptprüfung ein an die bestandene Vorprüfung sich anschließendes weiteres zwei-jähriges Studium,

- c) der zweiten Hauptprüfung eine an die bestandene erste Hauptprüfung sich anschließende mindestens zweijährige praktische Ausbildung auf den Kaiserlichen Werften.

Das erste zweijährige Studium kann auf einer technischen Hochschule des Deutschen Reiches (am zweckmäßigsten auf der technischen Hochschule zu Berlin), das zweite zweijährige Studium nach Ablegung der Vorprüfung muß auf der technischen Hochschule zu Berlin in den beiden Fachrichtungen der Sektion für Schiffsbau zurückgelegt werden.

Für die Vorprüfung, sowie für die erste Hauptprüfung besteht ein technisches Prüfungsamt in Berlin. Zur ersten Hauptprüfung werden auch Kandidaten zugelassen, welche die Vorprüfung bei einem andern, vom Reichsmarineamt anerkannten Prüfungsamt bestanden haben. Für die Hauptprüfung besteht beim Reichsmarineamt eine besondere Prüfungsbehörde.

Dem Beginn des Studiums geht eine praktische Thätigkeit von mindestens einem Jahre auf den Kaiserlichen Werften und ausnahmsweise auch auf Privatwerften und Privatmaschinenfabriken, welche den Schiffsmaschinenbau betreiben, voran. Ausnahmsweise kann auf dieses Lebensjahr auch die Thätigkeit in Staatswerkstätten im Sinne der Vorschriften des preussischen Ministers für öffentliche Arbeiten vom 6. Juli 1886 mit neun Monaten in Anrechnung gebracht werden. Die Ergänzungszeit von drei Monaten ist in diesem Falle während der Ferien auf einer Kaiserlichen Werft nachzuholen.

Behufs Aufnahme in die Thätigkeit des Lebensjahres hat sich der Anwärter an diejenige Kaiserliche Werft zu wenden, in deren Betrieb er die praktische Vorbildung zu erlangen wünscht. Dem Gesuch ist beizufügen:

1. der Lebenslauf, welcher auch über die Militärverhältnisse Auskunft zu geben hat,
2. das Reisezeugnis der Schule.

Frühestens am Schlusse des vierten Halbjahres nach Beginn des Studiums kann der Studierende sich bei dem

Prüfungsamt in Berlin, unter Angabe der Fachrichtung, in welcher er geprüft zu werden wünscht, zur Vorprüfung melden. Die Vorprüfung wird abgehalten in den Monaten April und Mai, Oktober und November.

Nach Vollendung des Studiums auf der technischen Hochschule ist dem Studierenden gestattet, sich zur ersten Hauptprüfung zu melden. Die ersten Hauptprüfungen werden in der Regel während des ganzen Jahres, mit Ausnahme der Zeit vom 1. Juli bis zum 1. Oktober, abgehalten. Die Prüfung kann, bei ungünstigem Ausfall, nur einmal und nicht vor Ablauf von vier Monaten wiederholt werden.

Kandidaten des Schiffsz- und Maschinenbaufaches, welche die erste Hauptprüfung bestanden haben und zum Regierungsbauführer für Schiffsz- oder Maschinenbau ernannt zu werden wünschen, haben einen Antrag, unter Beifügung der vorgeschriebenen Zeugnisse*), an das Reichsmarineamt zu richten.

Die ernannten Bauführer machen eine zweijährige Ausbildungszeit auf den Kaiserlichen Werften durch; nach Beendigung derselben kann der Antrag auf Zulassung zur zweiten Hauptprüfung gestellt werden. Nach Ablegung dieser Prüfung wird der Marinebauführer zum Kaiserlichen Marineschiffsz- bzw. =Maschinen=Baumeister ernannt und, sobald die Statsverhältnisse oder vorhandene Vakanzten dies gestatten, als solcher etatsmäßig angestellt.

Die Hafensbaudirektoren, sowie die Hafensbauinspektoren gehen aus solchen Regierungsbaumeistern hervor, welche in den Marinendienst übernommen werden.

Die Obermeister gehen aus den Werkmeistern, diese aus den Werkführern**) hervor. Die Beförderung zum Werk-

*) Diese Zeugnisse, sowie die Anforderungen in den verschiedenen Prüfungen und weitere Einzelheiten über die Laufbahn sind angegeben in den Vorschriften über die Ausbildung, Prüfung und Anstellung im Schiffbau- und Maschinenbaufache der Kaiserlichen Marine — Anlage zum Marineverwaltungsblatt Nr. 1 für 1890. Diesen Vorschriften sind Übergangs- und Ausführungsbestimmungen beigegeben, welche die Laufbahn derjenigen Anwärter regeln, die sich zur Zeit des Erlasses der neuen Vorschriften in der Ausbildung befanden.

**) Die Werkführer sind nicht Beamte; sie bilden einen Übergang vom dem Arbeiter zum Beamten und sind demnach Vorarbeiter. Die Werften beschäftigen

meister hängt unter anderen Bedingungen von der Ablegung einer Prüfung ab, zu der die Kenntnisse auf der Werkmeisterschule, deren jede Werft eine hat, erworben werden können.

Konstruktionszeichner gehen aus den Zeichnern, diese gehen aus den remunerativisch angestellten Hilfszeichnern hervor; diese letzteren sind aus dem Zivilverhältnis herangezogene geeignete Techniker.

Die Werftoberbootleute gehen aus den Werftbootleuten hervor. Beide finden im Betrieb des Ausrüstungsressorts und des Navigationsressorts Verwendung und sind alte Oberbootleute, Obersteuerleute und Obermeister der Kaiserlichen Marine.

Schiffsführer (die Führer kleinerer Werftfahrzeuge) und Werftmaschinisten werden aus geeigneten versorgungsberechtigten Unteroffizieren ohne Portepée ergänzt; ebenso die Schleusenmeistergehilfen und Werftfeuermeister.

Die Verwaltungsbeamten der Werften sind:

- Direktoren.
- Assessoren.
- Kendanten.
- Werftverwaltungsssekretäre.
- Werftbetriebssekretäre.
- Werftsekretariatsassistenten.
- Werftschreiber.
- Kanzlisten.
- Magazinoberaufseher.
- Magazinaufseher.
- Bauaufseher.
- Dockwärter.
- Brückenwärter.
- Portiers.
- Büreau- und Kassendiener.

mit Ausnahme der verhältnismäßig sehr geringen Arbeiterzahl, welche die Werftdivisionen stellen, ausschließlich Zivilarbeiter. Die Arbeiten werden in Tagelohn oder in Akkord ausgeführt.

Die Verwaltungsdirektoren, deren sich auf jeder Werft einer befindet, werden aus der Zahl der Marineintendanturräte ausgewählt und zu den Werften kommandiert. Den Verwaltungsdirektoren der Werften zu Kiel und Wilhelmshaven ist je ein Intendanturassessor als Assistent beigegeben.

Die Rendanten sind ältere Werftverwaltungssekretäre.

Zu der Laufbahn der Werftverwaltungssekretäre können zugelassen werden:

- a) Marineintendantursekretäre und Sekretariatsassistenten.
- b) Offiziere des aktiven Dienststandes der Marine und Armee, welche von guter Qualifikation, gesund und ohne Gebrechen sind, sich in geordneten Verhältnissen befinden und Kenntnis der englischen und französischen Sprache soweit besitzen, daß sie Korrespondenzen und Rechnungsbeläge mit Leichtigkeit übersetzen können.
- c) Junge Männer, die nicht älter als 28 Jahre sind, die erste Klasse eines Gymnasiums oder einer Realschule erster Ordnung beziehungsweise einer gleichstehenden öffentlichen Schulanstalt mindestens ein Jahr mit gutem Erfolg besucht haben, Kenntnis der englischen und französischen Sprache soweit besitzen, daß sie Korrespondenzen und Rechnungsbeläge mit Leichtigkeit übersetzen können, ihrer Militärpflicht genügt haben, gesund und ohne Gebrechen sind und von denen feststehen muß, daß sie sich in ihren bisherigen Lebens- und Amtsverhältnissen durchaus achtbar und tadelfrei bewiesen haben und ohne Schulden sind.
- d) Militäranwärter, welche den Bedingungen unter c entsprechen, bei denen jedoch ein Nachlaß der Altersgrenze mit besonderer Genehmigung des Reichsmarineamts zulässig ist.

- e) Werftbetriebssekretäre, welche vorzüglich befähigt sind und mindestens fünf Jahre in dieser Charge gedient haben.
- f) Das Zahlmeister- und Zahlmeisteraspirantenpersonal der Marine und Armee mit der Maßgabe, daß dasselbe seinen Weg durch das Marineintendantursekretariat nach den für dasselbe bestehenden Vorschriften zu machen hat.

Das einzureichende Gesuch ist an den Oberwerftdirektor derjenigen Werft zu richten, bei welcher der Betreffende einzutreten wünscht. Befindet er sich bereits im Dienst der Marine oder Armee, so muß dasselbe auf dem Instanzenweg befördert werden*). Es erfolgt zunächst die Einstellung als Applikant, probeweise sechsmonatige Beschäftigung und eine drei bis vier Jahre dauernde Ausbildung, welcher die Ablegung einer Prüfung folgt. Nachdem dieselbe bestanden ist, kann die Beförderung zum Werftsekretariatsassistenten und bei eintretender Vakanz diejenige zum Werftverwaltungssekretär erfolgen.

Die Werftbetriebssekretäre werden in der Regel den Werftschreibern entnommen. Die Stellen der Werftschreiber werden mit Militäranwärtern nach den dafür bestehenden Bestimmungen**) besetzt. Gesuche um Einstellung sind an den Oberwerftdirektor derjenigen Werft zu richten, wo die Einstellung erfolgen soll. Der Bewerber wird zunächst als Werfthilfsschreiber angestellt, hat eine gewisse allgemeine Bildung durch Schulzeugnisse nachzuweisen oder eine Prüfung abzulegen. Hierauf erfolgt eine Probezeit von sechs Monaten und Ablegung der Werftschreiberprüfung. Die vorzüglich befähigten Werftschreiber werden durch Beschäftigung in den verschiedenen Ressorts der Werften zu Betriebssekretären

*) Die Beilage 12 der Dienstordnung für die Kaiserlichen Werften enthält die Angaben über die beim Eintritt einzureichenden Papiere, sowie alles Weitere über die Laufbahn.

***) Die Grundzüge für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden enthalten diese Bestimmungen.

ausgebildet. Die Ernennung zu dieser Charge wird abermals durch Ablegung einer Prüfung bedingt*). Nachdem die Prüfung bestanden ist, kann die Beförderung zum Werstsekretariatsassistenten und bei eintretender Vakanz diejenige zum Werstbetriebssekretär eintreten.

Als Kanzlisten, Magazinoberaufseher, (welche letzteren aus den Magazinaufsehern hervorgehen, als Magazinaufseher, Bauaufseher, Dockwärter, Brückenwärter, Portiers, Bureau- und Kassendiener werden geeignete Zivilanwärter angestellt**).

Die Beamten der Intendanturen.

Die Beamten der Intendanturen sind:

Intendanten.

Intendanturräte.

Intendanturassessoren.

Intendanturreferendarien.

Intendantursekretäre.

Intendanturregistratoren.

Intendantursekretariats- und Registraturassistenten.

Die Beamten für den höheren Marineverwaltungsdienst d. h. diejenigen vom Intendanturreferendarius aufwärts ergänzen sich in der Regel aus solchen Militärintendantur-, Gerichts- und Regierungsreferendarien, welche mindestens ein Jahr lang mit gutem Erfolge als Referendarien beschäftigt gewesen sind, Reserve- oder Landwehroffiziere sind, oder durch ein Attest des Bezirkscommandeurs nachweisen, daß ihre Ernennung zum Offizier zu erwarten steht.

In Ausnahmefällen können Offiziere des aktiven Dienststandes der Marine und Armee oder Beamte anderer Ressorts in den höheren Verwaltungsdienst der Marine übernommen werden.

*) Die Beilage 13 zur Dienstordnung für die Kaiserlichen Werften enthält alles Weitere und Einzelne über diese Laufbahn. Ein Abdruck dieser Beilage wird dem Bewerber von der Werft, an welche er sich wendet, übersendet.

***) Hierüber besagt die Beilage 15 zur Dienstordnung für die Kaiserlichen Werften das Nähere.

Die Qualifikation wird nach beendeter Ausbildungszeit durch Ablegung der Marineintendantur-Assessorprüfung nachgewiesen. Bei der ausnahmsweisen Einstellung von Offizieren zc. trifft der Staatssekretär des Reichsmarineamts in jedem Falle besondere Bestimmung.

Anträge auf Einberufung sind an den Staatssekretär des Reichsmarineamts zu richten*).

Zur Marineintendantur-Sekretariatslaufbahn werden zugelassen:

1. Zahlmeisteraspiranten der Marine, welche sich gut geführt haben, unverheiratet sind und sich in geordneten Verhältnissen befinden.

2. Zahlmeisterapplikanten der Marine, welche die erste Prüfung (Aspirantenprüfung) bestanden haben und sonst den Bedingungen unter 1 entsprechen.

3. Wenn der Bedarf durch Ergänzung der unter 1 und 2 genannten Personen nicht gedeckt werden kann: Junge Männer, welche ihrer Militärpflicht als Einjährigfreiwillige genügt, die erste Klasse eines Gymnasiums, eines Realgymnasiums oder einer Oberrealschule mindestens ein Jahr mit gutem Erfolge besucht haben, eine genügende Kenntnis der englischen und französischen Sprache besitzen, um in diesen Sprachen abgefaßte Korrespondenzen und Rechnungsbeläge mit Leichtigkeit übersetzen zu können, gesund, felddienstfähig und nicht über 25 Jahre alt sind, deren sittliche Führung gut gewesen ist und welche endlich imstande sind, sich bis zu eintretender Besoldung aus eigenen Mitteln zu unterhalten.

4. In Ausnahmefällen können Beamte anderer Verwaltungszweige, z. B. Marinezahlmeister und Werkstverwaltungsssekretäre, sowie auch ehemalige Offiziere der Marine als Intendantursekretäre oder Intendantursekretariatsassistenten eingestellt werden. Wegen Ausnahme zc. der

*) Das Reglement über die Ergänzung des Personals für den höheren Marineverwaltungsdienst ist als Anlage zu Nr. 17 des Marineverwaltungsblattes 1886 erschienen.

Betreffenden entscheidet in jedem einzelnen Falle der Staatssekretär des Reichsmarineamts.

Die Anwärterlisten der Zahlmeisteraspiranten und der geprüften Zahlmeisterapplikanten gehen dem Reichsmarineamt am 1. April und 1. Oktober jeden Jahres zu.

Die Bewerber des Zivilstandes haben ihre Meldung zum Eintritt bei dem Intendanten derjenigen Marinestationsintendantur anzubringen, bei welcher sie einzutreten wünschen. Hierbei sind folgende Schriftstücke einzureichen:

- a) Schulabgangszeugnis. Wenn in diesem der Kenntnis der englischen Sprache nicht Erwähnung geschieht, sind hierüber besondere Zeugnisse beizubringen.
- b) Ein Führungsattest von der Polizeibehörde des letzten Aufenthaltsortes.
- c) Ein selbstverfaßter und selbstgeschriebener Lebenslauf.
- d) Die Militärpapiere.
- e) Das Attest eines oberen Marine- oder Militärarztes über die Felddienstfähigkeit.
- f) Die schriftliche Erklärung des Bewerbers, daß seine wirtschaftlichen Verhältnisse geordnet sind; und der Nachweis, daß er bis zu seiner Anstellung für seinen Unterhalt ausreichend zu sorgen vermöge.

Über die Annahme entscheidet, auf Vorschlag des Intendanten, das Reichsmarineamt. Derselben folgt, für Militär- und Zivilanwärter, eine sechsmonatige Probendienstleistung; und dieser bei gut befundener Befähigung die Annahme als Sekretariatsapplikant. Eine bestimmte Zeit für die Ausbildung in dieser Charge ist nicht festgesetzt. Wenn der Intendant dieselbe für vollendet erklärt kann die Sekretariatsprüfung abgelegt werden. Die geprüften Applikanten werden nach Maßgabe vorhandener Stellen zu Sekretariatsassistenten und später zu Sekretären ernannt. Die der Zahlmeisterlaufbahn angehörenden Anwärter treten bis zu ihrer Einberufung in diese zurück.

Zur Laufbahn der Marineintendantur=registratur*) werden zugelassen:

1. Militäranwärter des Unteroffizierstandes, insofern sie nach dem Urtheil der betreffenden Marineintendanten den für die Stellung erforderlichen Grad allgemeiner Bildung besitzen, sich gut geführt haben, sich in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen befinden und gesund sind.

2. Deckoffiziere nach einer mindestens zwölfjährigen aktiven Dienstzeit, sofern sie geeignet befunden werden.

3. Werftschreiber, welche die Befähigung zur Werftbetriebssekretärlaufbahn nachgewiesen haben und im Registraturdienst der Werften derart vorgebildet sind, daß sie nach einer dreimonatigen Beschäftigung in der Registratur einer Stationsintendantur zur Prüfung zugelassen werden können.

Die Bewerbung geht dem Intendanten auf dem Instanzenwege zu. Nach dreimonatiger Probedienstleistung kann die Annahme als Registraturapplikant und nach bewiesener Befähigung die Prüfung erfolgen. Nach Ablegung derselben treten die Anwärter in ihr früheres Verhältniß zurück und erwarten die Einberufung in offene Registraturassistentenstellen. Die Ernennung zu Registratoren erfolgt nach Maßgabe vorhandener Stellen.

Für die Anstellung der Beamten in den den Intendanturen unterstellten Dienstzweigen des Garnisonverwaltungswesens, nämlich der:

- Garnisonbaubeamten,
- Garnisonverwaltungsdirektoren,
- Garnisonverwaltungsoberinspektoren,
- Garnisonverwaltungs- und Kaserneninspektoren,
- Kasernen- und Gefängnißwärter,
- Garnisonbauassistenten,
- Werkmeister,

*) Das Reglement über die Ergänzung des Sekretariats- und Registraturpersonals bei den Marinestationsintendanturen, Anlage zum Marineverordnungsblatt 1890 Nr. 6, enthält die ausführlichen Angaben über die Sekretär- und Registraturlaufbahn.

Zeichner,
 Aufseher,
 Maschinisten,
 Heizer,
 Sielwärter,
 BauSchreiber,
 Bauaufseher,
 Oberlazarettinspektoren,
 Lazarettinspektoren,
 Schiffslazarettdepotverwalter,
 Lazarettapotheker,
 Krankenwärter,

bestehen feste allgemeine Bedingungen nicht. Dieselben werden gewöhnlich mit Personen besetzt, welche schon anderweitig im Marinedienst thätig waren. Die höheren Baubeamten (Garnisonbauinspektoren oder Garnisonbauräte) treten in der Regel aus dem Regierungsdienst über.

Die Beamten der Rechtspflege.

In der Rechtspflege finden Verwendung:

Auditeure.

Aktuare.

Erstere werden aus dem Justizdienst der verschiedenen Staaten des Deutschen Reiches übernommen. Als Aktuare finden Militäranwärter Verwendung.

Die Beamten der Seelsorge.

Die Geistlichen werden aus dem Zivilverhältnis der Marine überwiesen und treten in der Regel nach einigen Jahren in dasselbe zurück.

Die Beamten des Lotsen- und Leuchtfeuerwesens.

Im Lotsen- und Leuchtfeuerwesen sind angestellt:

Ein Lotsencommandeur.

Oberlotsen.

Lotsen.

Sekretäre.
 Schiffsführer.
 Steuerleute.
 Untersteuerleute.
 Maschinisten.
 Materialienverwalter.
 Leuchtturmwärter.
 Leuchtturmwärtergehilfen.
 Nebelsignalwärter.

Es ist nur ein Lotsencommandeur und zwar für das Ladefahrwasser vorhanden.

Die Oberlotsen gehen aus den Lotsen, diese aus den Lotsenasspiranten hervor. Oberlotsen haben allgemeinen Offiziersrang, Lotsen Deckoffiziersrang.

Schiffsführer, Maschinisten, Steuerleute und Untersteuerleute werden an Bord der Feuerschiffe*) und Lotsenfahrzeuge angestellt.

Die Leuchtfeuerwärter bedienen die Leuchtfeuer an den Reichskriegshäfen, die Nebelsignalwärter die daselbst und auf den Feuerschiffen aufgestellten Sirenen.

Alle Stellen im Lotsen- und Leuchtfeuerwesen werden mit anstellungsberechtigten Offizieren und Deckoffizieren oder mit Militäranwärtern besetzt.

Die Beamten der Seewarte.

Bei der Seewarte in Hamburg sind als Beamte angestellt:

Ein Direktor.
 Abteilungsvorstände.
 Assistenten.
 Hilfsarbeiter.

Sekretäre, Kanzlisten, ein Registrator, Sekretariats-
 und Registraturassistenten, Bureaudiener und ein
 Portier.

*) Die Mannschaften der Feuerschiffe und Lotsenfahrzeuge d. h. Matrosen, Zimmerleute und Heizer sind Zivilpersonen, die nach der Seemannsordnung wie auf Handelsschiffen angeworben werden.

Diese Beamten sind theils Gelehrte, theils frühere Seeoffiziere und Seeschiffer der Handelsmarine. Das Bureau-
personal wird von dem Reichsmarineamt oder den Stations-
intendanturen kommandiert.

Die Beamten des Observatoriums und des Chronometerobservatoriums.

Der Vorstand des Observatoriums zu Wilhelmshaven
ist ein Gelehrter, dem mehrere Assistenten beigegeben sind.

Der Vorstand des Chronometerobservatoriums zu Kiel
ist ein früherer Seeoffizier.

Sechster Abschnitt.

Uniformen.

Anzüge der Admirale und Seeoffiziere*).

Große Uniform: Galarock mit Achselband 2c. bezw. Epauletten, blaue Beinkleider mit Goldstreifen, Schärpe, Hut, Säbel und Orden (mit großen Ordensbändern).

Kleine Uniform: Rock mit Epauletten, blaue Beinkleider, Schärpe, Hut, Säbel und Orden.

Dienstanzug: Rock mit Achselstücken, blaue Beinkleider, Schärpe, Mütze, Säbel mit bezw. ohne Orden.

Tagesanzug: Rock mit Achselstücken, blaue Beinkleider, Mütze und Säbel.

Tropenanzug: Weißer Rock mit Achselstücken, mit oder ohne Schärpe und Orden, weiße Beinkleider, Tropenhelm oder weiße Mütze und Säbel. Schuhe aus gelbem Leder, weißem oder schwarzem Stoff sind hier gestattet.

Die Uniformen**).

Die Galauniform der Admirale und Seeoffiziere ist von dunkelbraunem Tuch. Der Rock mit vergoldeten Anker-

*) Diese Bestimmungen finden für Offiziere, welche keine Schärpe tragen (Maschineningenieure und Sanitäts-offiziere), sowie für die Offiziere der Marineinfanterie, die Zahlmeister und Deckoffiziere analoge Anwendung.

**) Die Bekleidungsbestimmungen für die Seeoffiziere 2c. sind als Anlage zu Nr. 6 des Marinebefehls für 1890 erschienen.

Seeoffiziere.



Kapitänleutnant
im Jackett.



Kapitänleutnant
im Galaanzug.



Viceadmiral
im Galaanzug.



Korvettenkapitän
im Dienstanzug.



Leutnant zur See
im Tropenanzug.

Ingenieure, Torpeder- und Feuerwerksoffiziere.



Torpederingenieur
im Dienstanzug.
(Dem Tagesanzug gleich, weil
die Ingenieure keine Schürpe
tragen.)



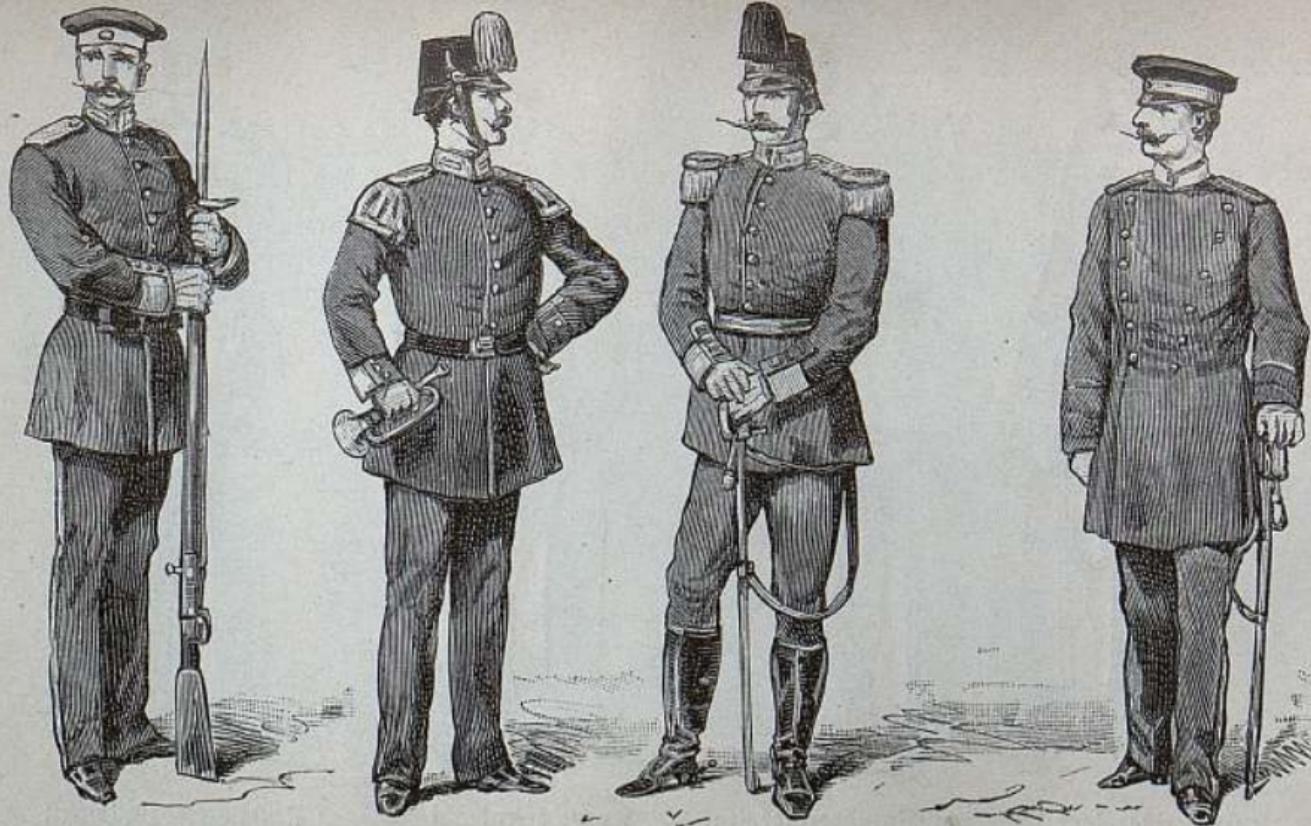
Maschinenoberingenieur
im Galaanzug.



Torpederleutnant
im Dienstanzug mit Hut.
(Der Hut wird zum Dienstanzug
und zum Tagesanzug nur an Sonn-
und Feiertagen in den belebtesten
Straßen Berlins um die Mittagszeit getragen.)



Feuerwerkshauptmann
im Dienstanzug.



Unteroffizier
im Dienstanzug.

Hornist
im Paradeanzug.

Stabsoffizier
im Paradeanzug.

Premierleutnant
im Überrock.

Deckoffiziere und Kadetten.



Oberbootsmann.

Maschinist.

Kadett.

Seeladett.

Feldwebel und Unteroffiziere ohne Portepee.



Sechster Abschnitt.

136

Vicesquadant.

Stabschloist.

Feldwebel.

Obersteuermannmaat.

Mechanikermaat.

Matrosen.



Matrose
im Exerzier- und Ordnonanzug.



Matrose
im Tropenanzug.



Obermatrose
im Paradeanzug.



Matrose
im Sonntaganzug.

Die Rangabzeichen der Matrosendivisionen,

aus gelbem Metall, auf der Mitte der Außenseite des linken Ärmels aufgenäht.

Auf dem Überzieher und auf dem wollenen Hemd sind diese Rangabzeichen aus gelber Wolle, auf dem weißen Hemd jedoch aus blauer Wolle gestickt.

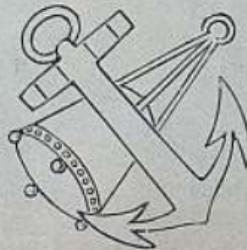
Obersteuermannsmaat.
(Chevron aus rotem Tuch.)

Feldwebel.

Oberfeuerwerksmaat.

Oberbootsmannsmaat.

Obertorpedermaat.



Feuerwerksmaat.

Bootsmannsmaat.

Torpedermaat.

Oberhoboist.

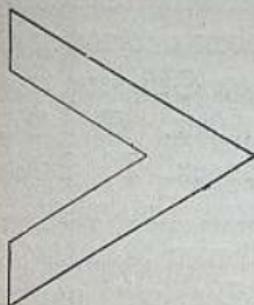
Hoboist.



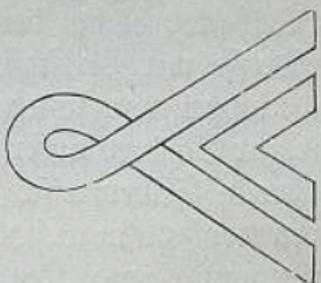
Abzeichen Einjährig-
Freiwilliger.
(Schwarz, weiß, rot.)



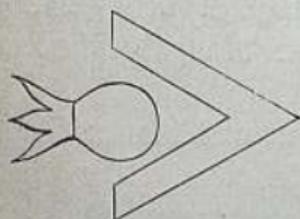
Treffen der Hornisten.
(Weiß.)



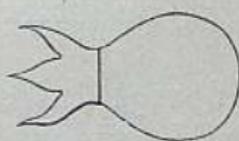
Dermatose und
Schiffsjungen-
unteroffizier.
(Weiß.)



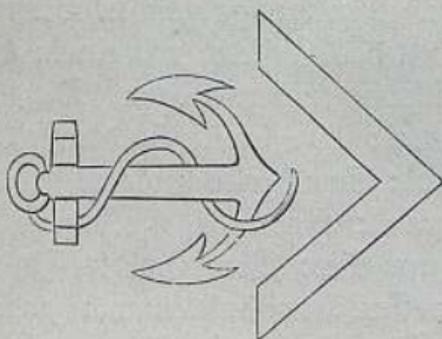
Treffen der Hoboisten.
(Gold oder gelb.)



Abzeichen für
Grenzjägermeister.
(Rot auf blauem
Grund.)



Abzeichen für
Geschützführer.
(Rot auf blauem
Grund.)



Steuermannsmaat.
(Geflecht aus rotem
Tuch.)

knöpfen hat Stehkragen, ist weiß gefüttert und mit weißen Schoßtaschenleisten versehen. Kragen und Armausschläge haben bei Admiralen goldene Eichenlaubstickerei, bei den übrigen Offizieren ist der Kragen mit einer breiten Goldtresse besetzt; die Armausschläge sind von weißem Tuch mit Rangabzeichen. Das Revers von weißem Tuch ist aufgeschlagen und mit

Goldtresse besetzt. Die Schoßtaschenleisten sind ebenfalls mit Goldtresse eingefast. Die Admirale tragen auf der rechten Seite goldene Fangschnüre. Das Beinkleid hat an jeder äußeren Seitennaht eine breite Goldtresse. Der Hut ist von Filz mit goldener Agraffe und schwarz=weiß=roter Kokarde, bei Admiralen mit breiter Goldtresse, bei den übrigen Offizieren mit breitem Moiré eingefast. Der Schleppsäbel hat Leder-scheide und Goldbeschläge mit Marineemblem. Der Ledergurt der Säbelfoppel hat bei Admiralen oben und unten eine goldene Tresse mit Perlstab. Die übrigen Offiziere tragen eine Säbelfoppel von schwarzem Saffianleder. Der Säbel wird nur zur Schärpe unter dem Rock getragen. Die Schärpe ist eine breite Silbertresse. Die Epauletten sind vergolDET, vom Korvettenkapitän aufwärts mit goldenen Raupen; bei Kapitänleutnants und Leutnants zur See mit goldenen Franzen an den Halbmonden versehen. In den Feldern befindet sich ein silberner Anker und die Rangabzeichen in Silber.

Die übrige Uniform. Der Rock ist aus blauem Tuch oder Duffel mit zwei Reihen Ankerknöpfen. Die vier untersten Knöpfe werden stets geschlossen getragen. Auf den Schultern finden dieselben Rangabzeichen wie in der Armee Verwendung, doch ist das Geflecht mit einem roten Seidenstreifen neben dem schwarzen durchzogen. Die Armabzeichen sind folgende: Admiral: Eine breite Goldtresse, darüber drei schmale. Viceadmiral: Eine breite Goldtresse, darüber zwei schmale. Contreadmiral: Eine breite Goldtresse, darüber eine schmale. Kapitän zur See: Vier Goldtressen. Korvettenkapitän: Drei Goldtressen. Kapitänleutnant: Zwei Goldtressen. Leutnant zur See: Eine Goldtresse. Unterleutnant zur See: Eine Goldtresse von der halben Breite derjenigen für die Chargen vom Kapitän zur See abwärts. Über den Armabzeichen tragen alle Seeoffiziere eine in Gold gestickte oder geschlagene Kaiserkrone. Die Mütze ist von blauem Tuch mit schwarzem Sturmriemen. Den Mützenrand umgiebt ein breites Band von schwarzem Moiré mit einer von Eichenlaub

in Gold umfaßten Kokarde. Über letzterer befindet sich die Kaiserkrone. Der Paletot ist nach dem Schnitt derjenigen für Armeeeoffiziere. Bei Admiralen ist die innere Seite des Brustrevers mit blauer Seide gesteppt. Das Jackett aus blauem Tuch oder aus blauer Serge wird nur an Bord der Schiffe getragen. In den Tropen werden weiße Röcke mit Achselabzeichen, weiße Beinkleider, der Tropenhelm (aus indischem Schilf oder Kork mit weißem Stoff bezogen) und weiße Mütze getragen. Letztere ist auch im Inlande vom 1. Mai bis zum 1. Oktober gestattet.

Das Kennzeichen der Admirale und Seeoffiziere gegenüber den anderen Offizierchargen der Marine ist die Kaiserkrone über den Rangabzeichen am Arm.

Die Uniform der Maschinen- und Torpederingenieure unterscheidet sich von denjenigen der Seeoffiziere wie folgt: Der Galarock ist schwarz gefüttert, an Stelle der weißen Aufschläge, Revers, Armelpatten und Schoßtaschenleisten treten solche aus schwarzem Samt. Die Armabzeichen sind auf schwarzem Samt genäht. Beim Rock, Paletot und Jackett ist der Kragen aus schwarzem Samt. Kaiserkrone über den Armabzeichen und Schärpe werden nicht getragen. Das Mützenband ist von schwarzem Samt. In den Achselstücken und Epauletten befindet sich ein goldener Anker mit Zahnrad. Das Feld der Epauletten besteht aus schwarzem Samt; sie sind vom Ingenieur aufwärts mit Franzen, bei den Stabsingenieuren mit Raupen versehen.

Die Feuerwerks-, Zeug- und Torpederooffiziere haben die Uniform der Seeoffiziere mit folgenden Abweichungen: Die Felder der Epauletten sind von schwarzem Samt, auf denselben und auf den Achselstücken befindet sich bei den Feuerwerksoffizieren ein F, bei den Zeugoffizieren ein Z und bei den Torpederooffizieren ein Anker mit darauf liegender Mine. Das Mützenband ist von der Farbe des Mützentuches. Galauniform und Kaiserkrone über den Armabzeichen werden nicht getragen.

Das Sanitätsoffiziercorps hat dieselbe Uniform wie die Maschinen- und Torpederingenieure, jedoch dunkelblauen Samt an Galauniform, Kragen und Mütze anstatt des schwarzen, und in den Epauletten, sowie auf den Achselstücken außer den Rangsternen den Askulapstab. Unterärzte tragen keine Galauniform. Die Achselklappen derselben sind nach den bei der Armee geltenden Vorschriften hergestellt.

Die Uniformen der Marineinfanterieoffiziere sind im Schnitt denjenigen der Armeeeoffiziere gleich. Kragen und Futter sind weiß. Der Waffenrock hat die goldenen Gardeligen. Der Tschako ist dem der Jäger ähnlich. An Bord ist das Jackett gestattet.

Die Zahlmeister tragen eine Uniform ähnlich derjenigen der Seeoffiziere. Die bei diesen in Gold gehaltenen Knöpfe und Dekorationen sind durchgehends silbern. Der Galarock hat keine weißen Revers, Armelpatten und Schoßtaschenleisten, sondern eine Einfassung von silbernen Tressen. Die Kaiserkrone über den Rangabzeichen fällt fort.

Die Uniform der Deckoffiziere ist von demselben Stoff wie diejenige der Offiziere. Am Rock fehlen Epaulettenhalter, Epauletten und Armtressen. Bei den Maschinisten und Obermaschinisten hat der Rock schwarzen Samttragen. Die Mütze ist derjenigen der Seeoffiziere ähnlich, sie hat einen schmalern Moiréstreifen als diese, vorn die Kokarde mit der Kaiserkrone und fliegenderm Bande in Gold darüber. Der Überzieher hat den Schnitt und die Knöpfe der Mannschaftsüberzieher, ist aber länger als diese und von feinerem Tuch. Das Rangabzeichen tragen die Deckoffiziere auf den Achselklappen. Dasselbe besteht in einem Anker, dem in den verschiedenen Dienstzweigen noch besondere Embleme beigegeben sind z. B. ein Rad bei den Maschinisten. Die Oberdeckoffiziere tragen über dem Rangabzeichen die Krone. Knöpfe und Abzeichen sind vergoldet wie bei den Offizieren; nur bei den Feuermeistern und Oberfeuermeistern, bei den Materialienverwaltern, Obermaterialienverwaltern und bei den Zahlmeisteraspiranten versilbert.

Die Seekadetten tragen Jacken und Beinkleider von demselben Stoff wie Offiziere, auf der Schulter eine schwarz und rot durchwirkte Silberlize. Die Mütze hat den schmalen Moiréstreifen der Deckoffiziere und vorn das Abzeichen der Seeoffiziere in kleinem Maßstabe. Der Überzieher hat den Schnitt der Mannschaftsüberzieher, ist aber von feinerem Tuch und mit Ankerknöpfen versehen. Das Seitengewehr hat die Form eines leichten Fashinmessers.

Die Viceseekadetten tragen die Uniform der Unteroffiziere ohne Portepée der Matrosendivisionen mit den Schulterabzeichen der Seekadetten.

Die Kadetten tragen dieselbe Uniform wie Seekadetten, jedoch ohne Rangabzeichen.

Die Mannschaften der Matrosen- und Werftdivisionen, der Matrosenartillerie, der Torpedo- und Schiffszungenabteilungen ausschließlich der Seekadetten und Kadetten empfangen ihre aus dem Bekleidungs Magazin zu entnehmenden Bekleidungsbedürfnisse von dem ihnen vorgesetzten Marineteile und sind verpflichtet, dieselben zu den von dem Reichsmarineamt festgesetzten Normalpreisen aus ihrer Löhnung zu bezahlen. Zur Deckung dieser Kleiderschulden werden dem Manne monatlich 9 *M.* von der Löhnung einbehalten. Die Kleidungsstücke werden bei seiner Entlassung aus dem Dienst sein Eigentum, sofern er nicht Kleiderschulden hat.

Die verschiedenen Anzüge der Mannschaften sind: Blaue Tuchbeinkleider und blaue wollene Hemden. Überzieher aus blauem Tuch. Weiße leinene Beinkleider und weiße leinene Hemden mit blauem Kragen. Arbeitsanzug aus grauer Leinwand. Jacke aus blauem Tuch mit doppelter Reihe blanker Knöpfe. Dieselbe wird über dem weißen Hemde getragen und nur sonntags oder auf besonderen Befehl angelegt. Die Mütze ist von blauem Tuch. Der Mützenrand ist von einem schwarzen Seidenband umgeben, auf dem bei Mannschaften am Lande der Marineteil, bei eingeschifften Mannschaften der Name des Schiffes angegeben ist, dem der Betreffende angehört.

Die Aufschrift ist bei den Mannschaften der Matrosendivisionen in Gold, bei den Mannschaften der Werftdivisionen in Silber, bei den Schiffszungen in Rot ausgeführt. Die Mannschaften der Torpedoabteilungen haben oben eine den Boden einfassende rote Biese an der Mütze. Die Zahlmeisterapplikanten tragen an derselben Stelle eine weiße Biese und das Seitengewehr der Kadetten. Feldwebel und Stabs-
hoboisten tragen die Mütze der Deckoffiziere. Der Überzieher ist von blauem Tuch mit großem Kragen und gelben Metallknöpfen bei den Matrosendivisionen, weißen Metallknöpfen bei den Werftdivisionen. Die Abzeichen der Unteroffiziere, Gefreiten und Einjährig-Freiwilligen der Matrosendivisionen und Torpedoabteilungen sind auf Seite 138 und 139 abgebildet. Die Abzeichen bei den Werftdivisionen sind denselben ähnlich, aber in Silber beziehungsweise in Weiß anstatt in Gold oder Gelb. An den Jacken tragen die Unteroffiziere außer den dargestellten Abzeichen die Armtressen wie in der Armee. Die Feldwebel tragen über der Unteroffiziertresse eine zweite, etwas schmalere Armtresse. In den Tropen wird von den Mannschaften die weiße Mütze und der Strohhut mit Nackenschleier getragen.

Die Uniform der Beamten ist der früheren Uniform der Seeoffiziere ähnlich. Sie tragen Mützen mit goldenen oder silbernen Tressen, den Säbel unter dem Rock, und als Gesellschaftsanzug den Frack*). Es ist zu erwarten, daß die Beamtenuniformen geändert werden, damit sie den Offizieruniformen in derselben Weise wie vor der 1888 eingetretenen Änderung entsprechen.

*) Über diese Uniformen sowie über die Uniformen der Marine überhaupt giebt erschöpfende Auskunft: „Die Deutsche Marine in ihrer gegenwärtigen Uniformierung“. Mit 260 Abbildungen in Farbendruck. Leipzig 1889, Moritz Kuhl.

Siebenter Abschnitt.

**Geldgebührrnisse, Verpflegung,
Zulagen, Sparkassen, Familienzahlungen
und Portovergünstigungen.**

Gehalt und Löhnung.

Das Gehalt und die Löhnung in den verschiedenen Chargen enthält die folgende Tabelle:

Laufende Nr.	Charge	Jährlicher	Jährlicher	In dem Jahres- gehalt tiegender Service(eil *)	Bemerkungen
		Gehaltsjah	Löhnungsjah		
		M.	M.	M.	
1	Kommandirender Admiral	36000			*) In der Marine liegt ein Teil des Service im Gehalt, während bei der Armee Gehalt und Service getrennt sind. Es bezieht z. B. ein Major der Armee als Bataillonscommandeur 5700 M Gehalt und 800 M Service jährlich, wenn ein Korvettenkapitän in derselben Garnison 6300 M Gehalt und 200 M Servicezuschuß bezieht.
2	Staatssekretär des Reichs- marineamts	24000			
3	Viceadmiral	13200	1200		
4	Contreadmiral	9900	900		
5	Kapitän zur See	8400	600		
6	Korvettenkapitän	6300	600		
7	Kapitänleutnant 1. Kl. **)	4500	600		
8	Kapitänleutnant 2. Klasse	3120	600		
9	Leutnant zur See	1500	300		
10	Unterleutnant zur See . .	1200	300		
11	Stabsingenieur	7200	600		
12	Maschinenoberingenieur . .	6000	600		

Laufende Nr.	Charge	Jährlicher	Jährlicher	Zu dem Jahres- gehalt liegender Serviceteil	Bemerkungen
		Gehaltsjah	Löhnungsjah		
		M.	M.	M.	
13	Maschineningenieur***) .	4500		300	**) Die erste Hälfte der Kapitänleutnant bezieht das Gehalt 1. Klasse.
14	Maschinenunteringenieur .	3600		300	
15	Feuerwerks- und Zeug- hauptmann 1. Klasse .	4200		600	***) Die Torpede- ingenieure und die Torpedeunteringe- nieure beziehen das- selbe Gehalt wie die Maschineningenieure und die Maschinen- unteringenieure.
16	Feuerwerks- und Zeug- hauptmann 2. Klasse .	3120		600	
17	Feuerwerks- und Zeug- premierleutnant;	2100	}	300	
	Feuerwerks- und Zeug- leutnant	2400			
18	Oberzeugfeldwebel	1650			
19	Zeugfeldwebel	1500			
20	Zeugobermaat	1050			
21	Torpedekapitänleutnant .	3120		600	
22	Torpederleutnant und	2100	}	300	
	=Unterleutnant	2400			
23	Generalarzt der Marine	7200	}	600	
		8400			
24	Oberstabsarzt 1. Klasse	4500	}	600	
		6300			
25	Oberstabsarzt 2. Klasse . .	4200		600	
26	Stabsarzt	2760		600	
27	Assistenzarzt 1. Klasse . . .	1380		300	
28	Assistenzarzt 2. Klasse . . .	1200		300	
29	Unterarzt		432		
30	Inspecteur der Marine- infanterie	8400		600	
31	Commandeur eines See- bataillons	6300		600	
32	Hauptmann 1. Klasse eines Seebataillons	4200		600	
33	Hauptmann 2. Klasse eines Seebataillons	2760		600	
34	Premierleutnant eines See- bataillons	1380		300	

Laufende Nr.	Charge	Jährlicher	Jährlicher	In dem Jahres- gehalt stehender Serviceteil	Bemerkungen
		Behaltsjab	Lohnungsjab		
		M.	M.	M.	
35	Sekondleutnant eines See- bataillons	1200		300	
36	Oberdeckoffizier	1950		108	
37	Deckoffizier	1500		108	
38	Büchsenmacher	765			
39	Feldwebel od. Wachtmeister				
40	Vicefeldwebel	—			
41	Seekadett	—	828		
42	Obermaat	—	720		
43	Maat	—	540		
44	Obermatrose*)	—	720		*) Die im Range der Obermatrosen und Matrosen stehenden Mannschaften der Werstdivisionen er- halten dieselbe Löh- nung.
45	Matrose, Kadett.	—	540		
46	Schiffsjungenunteroffizier .	—	288		
47	Schiffsjunge.	—	234		
48	Feldwebel eines See- bataillons	—	144		
49	Vicefeldwebel eines See- bataillons	—	720		
50	Sergeant eines See- bataillons	—	540		
51	Unteroffizier eines See- bataillons	—	432		
52	Gefreiter	—			
53	Seesoldat	—	306		
54	Oberzahlmeister	4500	180	600	
55	Zahlmeister und Unter- zahlmeister	2100 bis 3100	126**)	300	**) Ein Matrose er- hält monatlich 9 M. Kleidergeld, also jährlich 108 M. mehr als ein Seesoldat.
56	Geheimrat als Direktor im Reichsmarineamt	15000			
57	Vortragender Rat im Reichsmarineamt	7500 bis 9900			
58	Geheimer expedierender Sekretär und Registra- tor im Reichsmarine- amt oder im Ober- kommando	3000 bis 4500			

Laufende Nr.	Charge	Jährlicher	Jährlicher	In dem Jahres- gehalt liegender Serviceteil	Bemerkungen
		Gehaltsjah	Lohnungsjah		
		M.	M.	M.	
59	Kanzleisekretär und Zeichner im Reichsmarineamt oder Oberkommando	1800 bis 3300			
60	Werftressortdirektor . . .	6000 bis 7200			
61	Werftbetriebsdirektor . .	5400 bis 6000			
62	Bauinspektor	4500 bis 5400			
63	Baumeister	2400 bis 4500			
64	Obermeister	3600 bis 1650			
65	Werftmeister	2700 bis 1350			
66	Zeichner	1800 bis 2700			
67	Werftoberbootsmann . .	3000 bis 2100			
68	Werftbootsmann	2700 bis 1500			
69	Schiffsführer und Maschinist	2100 bis 1020			
70	Dockwärter, Schleusenwärter, Brückenwärter und Bauaufseher . . .	1320 bis 3000			
71	Rendant	4500 bis 2100			
72	Werftverwaltungssekretär	3300 bis			

Laufende Nr.	Charge	Jährlicher Gehaltssatz M.	Jährlicher Abstrichsatz M.	Für dem Jahresgehalt steigender Gehaltsteil M.	Bemerkungen
73	Werftbetriebssekretär . . . }	1800 bis 2400			
74	Werftsekretariatsassistent {	1350 bis 1650			
75	Werftschreiber }	1350 bis 1650			
76	Werfttanzlist }	1200 bis 1400			
77	Magazinoberaufscher . . . }	1500			
78	Magazinaufscher }	1020 bis 1320			
79	Intendant }	7200 bis 7800			
80	Intendanturrat }	4200 bis 6000			
81	Intendanturassessor . . . }	2400 bis 3600			
82	Intendantursekretär und Registrator }	2100 bis 3600			
83	Intendantursekretariats- und Registraturassistent }	1800 bis 2100			
84	Auditeur }	2700 bis 5700			
85	Aktuar }	2100			
86	Oberpfarrer }	4200 bis 4500			
87	Pfarrer }	2400 bis 3300			

Laufende Nr.	Charge	Jährlicher	Jährlicher	In dem Jahres- gehalt liegender Serviceteil	Bemerkungen
		Behaltslohn	Wohnungslohn		
		M.	M.	M.	
88	Rüster	1248			
89	Lotfencommandeur	4200		600	
90	Oberlotse und Schiffsführer des Lotfenwesens {	2400		300	
		bis 3000			
91	Steuermann u. Maschinist des Lotfenwesens . . . {	1800		108	
92	Lotse {	1200		108	
		bis 1800			
93	Untersteuermann {	1200		108	
		bis 1500			
94	Leuchtfeuerwärter {	720			
		bis 1080			
95	Direktor der Seewarte	0500			
96	Abteilungsvorstand der Seewarte {	4200			
		bis 14800			
97	Assistent der Seewarte . . . {	2000			
		bis 3000			
98	Vorstand des Observatoriums zu Wilhelms- haven {	4500			
		bis 4800			
99	Erster Assistent des Observatoriums zu Wil- helms- haven und Vor- stand des Observato- riums zu Kiel {	2000			
		bis 3000			

Die Höhe des nicht im Gehalt liegenden Serviceteils richtet sich nach dem Garnisonort, ebenso der Wohnungsgeldzuschuß, welcher allen Gehaltsempfängern gezahlt wird.

Pensionen.

Die Pensionsätze der Militärchargen enthält die auf Seite 152 u. 153 folgende Tabelle.

Der Inspecteur der Marineinfanterie wird wie ein Capitän zur See*), der Commandeur eines Seebataillons und der Oberstabsarzt erster Klasse wie ein Korvettenkapitän, der Hauptmann erster Klasse eines Seebataillons und der Oberstabsarzt zweiter Klasse wie ein Capitänleutnant erster Gehaltsklasse; der Hauptmann zweiter Klasse eines Seebataillons und der Stabsarzt wie ein Capitänleutnant zweiter Gehaltsklasse, der Premierleutnant eines Seebataillons und der Assistenzarzt erster Klasse wie ein Leutnant zur See, der Sekondleutnant eines Seebataillons und der Assistenzarzt zweiter Klasse wie ein Unterleutnant zur See pensioniert.

Die pensionsfähigen Zulagen der Admirale als kommandirender Admiral, Stationschef und Chef der technischen Abteilung des Reichsmarineamts sind nicht mit angegeben.

Das pensionsfähige Einkommen der neuen Charge der Stabsingenieure ist noch nicht festgesetzt.

Die Pensionen der Beamten berechnen sich ähnlich wie die in der Tabelle angegebenen Pensionen des Militärstandes.

Die auf einer Seereise an Bord eines in Dienst gestellten Schiffes außerhalb der Ost- und Nordsee zugebrachte Dienstzeit wird im Frieden doppelt in Anrechnung gebracht, sofern ihre Dauer mindestens sechs Monate beträgt.

Den der Kaiserlichen Marine angehörenden Personen, welche, ohne zur Besatzung eines Kriegsschiffes zu gehören, in außereuropäischen Ländern eine längere als einjährige Verwendung gefunden haben, wird die daselbst zugebrachte Dienstzeit bei der Pensionierung doppelt in Anrechnung gebracht, soweit eine solche Doppelrechnung den Beamten des auswärtigen Dienstes bewilligt ist.

*) Hat er den Rang eines Brigadecommandeurs, so erhält er dieselbe Pension wie ein Contreadmiral.

Pensionsätze der

Militärchargen.

Charge.	Haltbarkeit des Pensionsfähigkeit Zientennominal	Pensionsbeiträge																														
		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
		15/60	16/60	17/60	18/60	19/60	20/60	21/60	22/60	23/60	24/60	25/60	26/60	27/60	28/60	29/60	30/60	31/60	32/60	33/60	34/60	35/60	36/60	37/60	38/60	39/60	40/60	41/60	42/60	43/60	44/60	45/60
Vizeadmiral . . .	13179	3295	3515	3735	3954	4174	4393	4613	4833	5052	5272	5492	5711	5931	6150	6370	6590	6810	7029	7249	7469	7688	7908	8128	8347	8567	8786	9006	9226	9445	9665	9885
Contreadmiral . . .	11064	2766	2951	3135	3320	3504	3688	3873	4057	4242	4426	4610	4795	4979	5164	5348	5532	5717	5901	6086	6270	6454	6639	6823	7008	7192	7376	7561	7745	7930	8114	8298
Kapitän zur See . . .	9324	2331	2487	2642	2798	2953	3108	3264	3419	3575	3730	3885	4041	4196	4352	4507	4662	4818	4973	5129	5284	5439	5595	5750	5906	6061	6216	6372	6527	6683	6838	6993
Forvettenkapitän . . .	6530	1633	1742	1851	1959	2068	2177	2286	2395	2504	2612	2721	2830	2939	3048	3157	3265	3374	3483	3592	3701	3810	3918	4027	4136	4245	4354	4463	4571	4680	4789	4898
Kapitänleutnant I. Gehaltsklasse . . .	5030	1258	1342	1426	1509	1593	1677	1761	1845	1929	2012	2096	2180	2264	2348	2432	2515	2599	2683	2767	2851	2935	3018	3102	3186	3270	3354	3438	3521	3605	3689	3773
Kapitänleutnant II. Gehaltsklasse . . .	3590	898	958	1018	1077	1137	1197	1257	1317	1377	1436	1496	1556	1616	1676	1736	1795	1855	1915	1975	2035	2095	2154	2214	2274	2334	2394	2454	2513	2573	2633	2693
Leutnant zur See . . .	2126	532	567	603	638	674	709	745	780	815	851	886	922	957	993	1028	1063	1099	1134	1170	1205	1241	1276	1312	1347	1382	1418	1453	1489	1524	1560	1595
Unterleutnant zur See Torpederkapitän- leutnant	1946	487	519	552	584	617	649	682	714	746	779	811	844	878	909	941	973	1006	1038	1071	1103	1136	1168	1201	1233	1265	1298	1330	1363	1395	1428	1460
Maschinenoberingenieur	6830	1708	1822	1936	2049	2163	2277	2391	2505	2619	2732	2846	2960	3074	3188	3302	3415	3529	3643	3757	3871	3985	4098	4212	4326	4440	4554	4668	4781	4895	5009	5123
Maschinen- u. Torpede- ingenieur	5138	1285	1371	1456	1542	1628	1713	1799	1884	1970	2056	2141	2227	2313	2398	2484	2569	2655	2741	2826	2912	2998	3083	3169	3255	3340	3426	3511	3597	3683	3768	3854
Maschinen- u. Torpede- unteringenieur	4238	1060	1131	1201	1272	1343	1413	1484	1554	1625	1696	1766	1837	1908	1978	2049	2119	2190	2261	2331	2402	2473	2543	2614	2685	2755	2826	2896	2967	3038	3108	3179
Feuerwerks- und Zeug- hauptmann I. Ge- haltsklasse	5030	1258	1342	1426	1509	1593	1677	1761	1845	1929	2012	2096	2180	2264	2348	2432	2515	2599	2683	2767	2851	2935	3018	3102	3186	3270	3354	3438	3521	3605	3689	3773
Feuerwerks- und Zeug- hauptmann II. Ge- haltsklasse	3590	898	958	1018	1077	1137	1197	1257	1317	1377	1436	1496	1556	1616	1676	1736	1795	1855	1915	1975	2035	2095	2154	2214	2274	2334	2394	2454	2513	2573	2633	2693
Feuerwerks-, Zeug- und Torpederleutnant I. Gehaltsklasse	3038	760	811	861	912	963	1013	1064	1114	1165	1216	1266	1317	1368	1418	1469	1519	1570	1621	1671	1722	1773	1823	1874	1925	1975	2026	2076	2127	2178	2228	2279
Feuerwerks-, Zeug- und Torpederleutnant II. Gehaltsklasse	2888	722	771	819	867	915	963	1011	1059	1108	1156	1204	1252	1300	1348	1396	1444	1493	1541	1589	1637	1685	1733	1781	1830	1878	1926	1974	2022	2070	2118	2166
Feuerwerks-, Zeug- und Torpederleutnant III. Gehaltsklasse	2738	685	731	776	822	868	913	959	1004	1050	1096	1141	1187	1233	1278	1324	1369	1415	1461	1506	1552	1598	1643	1689	1735	1780	1826	1871	1917	1963	2008	2054
Oberdeskoffizier	2026	507	541	575	608	642	676	710	743	777	811	845	878	912	946	980	1013	1047	1081	1115	1149	1182	1216	1250	1284	1317	1351	1385	1419	1452	1486	1520
Deskoffizier	1676	394	421	447	473	500	526	552	578	605	631	657	683	710	736	762	788	815	841	867	894	920	946	972	999	1025	1051	1077	1104	1130	1156	1182
Zugfeldwebel I. Ge- haltsklasse	1834	459	490	520	551	581	612	642	673	704	734	765	795	826	856	887	917	948	979	1009	1040	1070	1101	1131	1162	1193	1223	1254	1284	1315	1345	1376
Zugfeldwebel II. Ge- haltsklasse	1684	421	450	478	506	534	562	590	618	646	674	702	730	758	786	814	842	871	899	927	955	983	1011	1039	1067	1095	1123	1151	1179	1207	1235	1263
Zugobermaat I. Ge- haltsklasse	1287	322	344	365	387	408	429	451	472	494	515	537	558	580	601	623	644	665	687	708	730	751	773	794	816	837	858	880	901	923	944	966
Zugobermaat II. Ge- haltsklasse	1212	308	324	344	364	384	404	425	445	465	485	505	526	546	566	586	606	627	647	667	687	707	728	748	768	788	808	829	849	869	889	909
Zugobermaat III. Ge- haltsklasse	1137	285	304	323	342	361	379	398	417	436	455	474	493	512	531	550	569	588	607	626	645	664	683	702	721	740	758	777	796	815	834	853

		nach Jahren																																											
		23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40								
		23/60	24/60	25/60	26/60	27/60	28/60	29/60	30/60	31/60	32/60	33/60	34/60	35/60	36/60	37/60	38/60	39/60	40/60	41/60	42/60	43/60	44/60	45/60	23/60	24/60	25/60	26/60	27/60	28/60	29/60	30/60	31/60	32/60	33/60	34/60	35/60	36/60	37/60	38/60	39/60	40/60	41/60	42/60	43/60
6161	6370	6590	6810	7029	7249	7469	7688	7908	8128	8347	8567	8786	9006	9226	9445	9665	9885	6161	6370	6590	6810	7029	7249	7469	7688	7908	8128	8347	8567	8786	9006	9226	9445	9665	9885										
5164	5348	5532	5717	5901	6086	6270	6454	6639	6823	7008	7192	7376	7561	7745	7930	8114	8298	5164	5348	5532	5717	5901	6086	6270	6454	6639	6823	7008	7192	7376	7561	7745	7930	8114	8298										
4352	4507	4662	4818	4973	5129	5284	5439	5595	5750	5906	6061	6216	6372	6527	6683	6838	6993	4352	4507	4662	4818	4973	5129	5284	5439	5595	5750	5906	6061	6216	6372	6527	6683	6838	6993										
3048	3157	3265	3374	3483	3592	3701	3810	3918	4027	4136	4245	4354	4463	4571	4680	4789	4898	3048	3157	3265	3374	3483	3592	3701	3810	3918	4027	4136	4245	4354	4463	4571	4680	4789	4898										
2348	2432	2515	2599	2683	2767	2851	2935	3018	3102	3186	3270	3354	3438	3521	3605	3689	3773	2348	2432	2515	2599	2683	2767	2851	2935	3018	3102	3186	3270	3354	3438	3521	3605	3689	3773										
1676	1786	1795	1855	1915	1975	2035	2095	2154	2214	2274	2334	2394	2454	2513	2573	2633	2693	1676	1786	1795	1855	1915	1975	2035	2095	2154	2214	2274	2334	2394	2454	2513	2573	2633	2693										
993	1028	1063	1099	1134	1170	1205	1241	1276	1312	1347	1382	1418	1453	1489	1524	1560	1595	993	1028	1063	1099	1134	1170	1205	1241	1276	1312	1347	1382	1418	1453	1489	1524	1560	1595										
909	941	973	1006	1038	1071	1103	1136	1168	1201	1233	1265	1298	1330	1363	1395	1428	1460	909	941	973	1006	1038	1071	1103	1136	1168	1201	1233	1265	1298	1330	1363	1395	1428	1460										
1644	1910	1975	2041	2107	2173	2239	2305	2370	2436	2502	2568	2634	2700	2766	2831	2897	2963	1644	1910	1975	2041	2107	2173	2239	2305	2370	2436	2502	2568	2634	2700	2766	2831	2897	2963										
3188	3302	3415	3529	3643	3757	3871	3985	4098	4212	4326	4440	4554	4668	4781	4895	5009	5123	3188	3302	3415	3529	3643	3757	3871	3985	4098	4212	4326	4440	4554	4668	4781	4895	5009	5123										
2398	2484	2569	2655	2741	2826	2912	2998	3083	3169	3255	3340	3426	3511	3597	3683	3768	3854	2398	2484	2569	2655	2741	2826	2912	2998	3083	3169	3255	3340	3426	3511	3597	3683	3768	3854										
1978	2049																																												

Die Seefahrzeit auf Schiffen der Handelsmarine zählt für Offiziere und Deckoffiziere vom Beginn des 17., für Beamte vom Beginn des 21. Lebensjahres zur Hälfte als pensionsberechtigte Dienstzeit.

Zulagen.

Geldzulagen werden an Bord und am Lande an Offiziere und Beamte für verschiedene Zwecke und Dienstverrichtungen gewährt*). Der kommandierende Admiral, die Stationschefs, der Vorstand der technischen Abteilung im Reichsmarineamt und die Oberwerftdirektoren erhalten Funktionszulagen, welche zumteil pensionsfähig sind. An Bord empfangen die zum Stabe eines Geschwaderkommandos gehörenden Personen, der erste Offizier, der leitende Ingenieur, der Obermaschinist, das Maschinenunterpersonal und noch einige andere Personen Funktionszulagen, deren Betrag verschieden, für das Maschinenpersonal verhältnismäßig am größten ist.

Tafelgelder.

Tafelgelder werden den nicht an der Schiffsverpflegung Beteiligten während der Einschiffung gezahlt. Dieselben betragen:

Für Admirale in den heimischen**) Gewässern 24 bis 36 *M.*, in außerheimischen Gewässern 45 bis 60 *M.* täglich.

Für einen (eine Flottille oder eine Division) kommandierenden Kapitän zur See (Kommodore) in heimischen Gewässern 18, in außerheimischen Gewässern 30 *M.* täglich. Für Kommandanten der Schiffe ersten bis dritten Ranges in heimischen Gewässern 12, in außerheimischen Gewässern 18 *M.* täglich. Für Kommandanten der Schiffe vierten Ranges in heimischen Gewässern 9, in außerheimischen Gewässern 13.5 *M.* täglich. Für Kommandanten der Fahrzeuge erster Klasse in heimischen Gewässern 6, in außer-

*) Genaue Angaben hierüber sowie über die Geldgebührrnisse in der Marine überhaupt giebt das Friedensgeldverpflegungsreglement der Marine.

**) Die heimischen Gewässer gehen bis zur Linie Dover-Calais.

heimischen Gewässern 9 *M.* täglich. Für Kommandanten der Fahrzeuge zweiter und dritter Klasse in heimischen Gewässern 5 in außerheimischen Gewässern 7.5 *M.* täglich. Für Mitglieder einer Offiziersmesse in heimischen Gewässern 3.5, in außerheimischen Gewässern 5 *M.* für den Kopf und Tag.

Für Mitglieder der Deckoffizier- und Seekadettenmesse in heimischen Gewässern 1.75, in außerheimischen Gewässern 2.5 *M.* für den Kopf und Tag.

Auf Schiffen, die stationär sind d. h. dauernd in einem heimischen Hafen liegen, sind die Tafelgelder geringer als in heimischen Gewässern. Außer den Tafelgeldern wird jeder Messe ein Pauschquantum für Verpflegung der Köche und Kellner, sowie zur Bestreitung der Beleuchtungskosten gewährt.

Die Verpflegung der Mannschaft.

Am Lande werden die Mannschaften nach den für die Armee geltenden Vorschriften verpflegt.

An Bord wird jedem eingeschifften Mann bis zum Unteroffizier ohne Portepée aufwärts die Schiffsverpflegung gewährt. Dieselbe besteht in Frühstück, Mittag- und Abendessen. Die Höhe der Portionssätze und die Zusammensetzung der Mahlzeiten ist durch die Speiserolle festgesetzt*). Es werden täglich 400 g frisches Rindfleisch oder 250 g Schweinefleisch; 450 g Salzirindfleisch oder 250 g Salzschweinefleisch oder 340 g präserviertes Fleisch gegeben; dazu Erbsen, Bohnen, Sauerkohl, Kartoffeln, Backobst oder andere Zuthaten, je nach dem festgesetzten Gewicht, und 750 g Frischbrot oder 500 g Hartbrot, 65 g Butter, 15 g Salz, 15 g Kaffee, 3 g Thee und 40 g Zucker.

Es ist jedem Kommandanten gestattet, an Stelle der Schiffsverpflegung die Selbstverpflegung der Mannschaft in gemeinschaftlicher Menage eintreten zu lassen. Es kann als-

*) Das Schiffsverpflegungsreglement giebt hierüber sowie über alle Einzelheiten der Verpflegung genaue Auskunft.

dann von der Speiserolle abgewichen werden und es wird für verschiedene Bezirke ein bestimmter Satz gezahlt, welcher sich zu Anfang des Jahres 1890 wie folgt stellt:

Heimat	0.75 <i>M.</i>
Malta	0.95 "
Konstantinopel	1.07 "
Kapstadt	1.08 "
Zanzibar	1.21 "
Sidney	1.11 "
Hongkong	1.12 "
Yokohama	0.90 "
San Francisco	0.80 "
Balparaiso	0.89 "
Montevideo	1.17 "
St. Thomas	1.03 "
Norfolk	0.82 "
Südsee	1.12 "

Dienstalter- und Seefahrzulagen für Ärzte.

Die bei der Marine angestellten oder kommandierten Ärzte erhalten für jedes in der Marine vollendete Dienstjahr eine Zulage von 90 *M.* jährlich, sowie für jede zwölfmonatige Seedienstzeit auf in Dienst gestellten Schiffen eine Zulage von 210 *M.* jährlich. Das Anwachsen dieser Zulagen endigt mit dem Betrage von 1800 *M.* Die Zulagen sowie die damit erworbene höhere Pensionsberechtigung gehen verloren, wenn der Empfänger vor vollendetem zwölften Dienstjahre in der Marine in die Armee oder in den Zivildienst übertritt.

Dienstalter- und Seefahrzulagen sowie Kapitulationshandgeld der Mannschaften.

Die Kapitulanten der Matrosen- und Werftdivisionen sowie der Matrosenartillerie, der Schiffszungen- und Torpedoabteilungen erhalten eine Dienstalterzulage von 3 *M.* monatlich; die aus dem Schiffszungeninstitut hervorgegangenen Mann-

schaften erhalten dieselbe Zulage nach zurückgelegtem dritten Dienstjahr in der Matrosencharge. Matrosen und Heizer, welche kapitulieren, erhalten außerdem jährlich ein Kapitulationshandgeld von 120 *M.* bis zur Beförderung zum Unteroffizier. Alle Löhnungsempfänger der genannten Marineteile erhalten endlich außerdem für jede zwölfmonatige Seedienstzeit eine Zulage von 3 *M.* monatlich.

Sparkassen- und Familienzahlungen.

Um bei den Mannschaften den haushälterischen Sinn zu fördern und namentlich um denjenigen Leuten, welche sich im Besitz von Löhnungsguthaben befinden und welche das Kapitulationshandgeld empfangen, die zinstragende Anlegung zu erleichtern, ist es gestattet, Löhnungs- und Zulagebeträge in der Kasse des Schiffes oder Marineteils zu hinterlegen. Die Abführung an eine Sparkasse erfolgt durch die Kasernenverwaltung.

Zu Familienzahlungen sind alle zu einer Schiffsbesatzung gehörenden Gehaltsempfänger, Unteroffiziere und Kapitulanten, sowie eingezogene Mannschaften des Beurlaubtenstandes berechtigt. Sie dürfen in der Regel nur für Ehefrauen und Kinder geleistet werden, doch kann der Kommandant sie auch für andere Verwandte gestatten. Gehaltsempfänger dürfen bis zum Betrage von $\frac{2}{3}$ ihres Gehaltes und Wohnungsgeldzuschusses; Löhnungsempfänger bis zum Betrage von $\frac{1}{3}$ ihrer Löhnung anweisen. Letztere können außerdem den vollen Betrag ihrer Dienstalter- und Seefahrzulagen zahlen lassen. Die Zahlungen werden durch die Schiffskasse und Intendantur vermittelt und erfolgen am Wohnorte der zum Empfang Berechtigten.

Portovergünstigungen.

Die Mannschaften vom Deckoffiziere abwärts genießen im Inlande Portofreiheit, sofern der Brief nicht über 60 g schwer und als Soldatenbrief bezeichnet ist. Für Postanweisungen und Paketsendungen gelten ermäßigte Sätze.

Das Marinepostbureau des Kaiserlichen Hofpostamtes zu Berlin vermittelt Sendungen, Briefe, Postanweisungen und Zeitungen unter Kreuzband an Personen der Besatzungen solcher deutschen Kriegsschiffe, welche sich außerhalb des Deutschen Reiches befinden. Dafür ist zu entrichten:

Bei Sendungen an Offiziere und an im Offizierang stehende Marinebeamte: Für einen Brief bis zu 60 g 20 δ .

Für Postanweisungen die im Inlande geltende Gebühr.

Für Zeitungen unter Kreuzband 5 δ für je 50 g oder einen Teil von 50 g.

Bei Sendungen an Marinemannschaften vom Deckoffiziere abwärts: Für einen Brief bis zu 60 g 10 δ .

Für Postanweisungen bis 15 \mathcal{M} 10 δ .

Die Aufschrift muß enthalten:

Die genaue Adresse, den Namen des Schiffes und die Angabe: Durch Vermittelung des Hofpostamtes in Berlin.

Diese Sendungen müssen von dem Absender frankiert werden. Einschreibesendungen, Wert- und Paketsendungen befördert das Hofpostamt nicht. Ein und derselbe Absender darf an einen und denselben Empfänger gleichzeitig nicht mehr als einen Brief aufgeben. Die Zahl solcher Sendungen ist monatlich auf zwei beschränkt.

Die Personen der Besatzung genießen für die von ihnen nach der Heimat gerichteten Sendungen gleiche Vergünstigungen.

Es steht natürlich frei, Briefe ohne Vermittelung des Hofpostamtes in beliebiger Zahl zu senden, und dafür die allgemein geltenden Geldgebühren zu entrichten. Diese Vermittelung ist aber ganz besonders empfehlenswert und sicher, wenn man den Aufenthalt- und Bestimmungsort eines Schiffes nicht weiß, denn es ist nicht nötig, daß dieser auf dem Briefe oder auf der Sendung angegeben sei.

Achter Abschnitt.

Verschiedenes.

Einiges über den Kriegsschiffsdienst.

Der Kommandant ist verantwortlich für die Ehre der Flagge, die Erhaltung und den kriegsbrauchbaren Zustand des Schiffes, der Besatzung, der Waffen und alles an Bord befindlichen Kaiserlichen Gutes. Er ist Vorgesetzter jeder Person an Bord. Der nächste Offizier nach dem Kommandanten, der erste Offizier, leitet den innern Dienst, ist für Disciplin und Ausbildung der Besatzung verantwortlich und außer dem Kommandanten Vorgesetzter jeder Person an Bord. Der Navigationsoffizier sorgt unter Leitung des Kommandanten für die Navigierung, der Batterieoffizier für die Artillerie, der Torpedooffizier für die Torpedowaffe des Schiffes. Der wachthabende Offizier ist der Vertreter des Kommandanten und ersten Offiziers in der Führung des Schiffes. Er hat die Rechte und Pflichten einer Wache und kann außer vom Kommandanten und ersten Offizier von allen Personen an Bord Gehorsam für seine Anordnungen fordern. Auf großen Schiffen sind vier, auf kleinen Schiffen und Fahrzeugen weniger wachthabende Offiziere. Die Offiziere der Wache lösen sich auf See von vier zu vier Stunden, im Hasen in der Regel von einem Tage zum andern ab.

Unter den Wachtoffizieren thun auf großen Schiffen Unterleutnants und Unteroffiziere, auf kleinen Schiffen und Fahrzeugen nur letztere Wachtdienst. Die Mannschaft ist mit Ausnahme weniger Personen, der sogenannten Freiwächter, in zwei gleiche Teile, Wachen, geteilt. Die Wache ist auf See Tag und Nacht, im Hafen nur zumteil, zur Hand und steht unter dem Kommando des wachthabenden Offiziers. Die Heizer thun vor den Feuern den Dienst in drei Wachen. Sobald alle Mann zum Manöver befohlen werden oder das Schiff zum Gefecht klar gemacht wird, übernimmt der Kommandant oder der erste Offizier das Kommando und die Führung des Schiffes.

Der Kommandant wohnt und speist in der Kajüte allein.

Für die Offiziere, Deckoffiziere, Seekadetten und Kadetten ist je ein gemeinschaftlicher Aufenthaltort, die Messe, vorhanden. In derselben ist der älteste Offizier, Deckoffizier, Seekadett oder Kadett für Ordnung und guten Ton verantwortlich. Die im Offiziersrang stehenden Beamten nehmen an der Offiziermesse teil. Jedes Mitglied der Messen muß bei den gemeinschaftlichen Mahlzeiten zur Stelle sein.

Das Rauchen und das Brennen von Licht ist Offizieren und Mannschaften nur in bestimmten Räumen und zu bestimmten Tages- oder Abendzeiten gestattet*).

Zu den Ehrenbezeugungen an Bord von Kriegsschiffen gehört das Feuern von Salutschüssen. Dieselben werden abgegeben für die Mitglieder der Kaiserlichen Familie, für andere gekrönte Häupter und für die Präsidenten von Republiken, für Offiziere bis zum Contreadmiral und Generalmajor abwärts und für einen Kommodore, für Botschafter, Gesandte, diplomatische Agenten und Konsularbeamte des Deutschen Reiches, für fremde Häfen und Festungen, welche von Sr. Majestät Schiffen und Fahrzeugen besucht werden.

*) Genauen Aufschluß über den Schiffsdienst in der Kaiserlichen Marine giebt die Instruktion für den Kommandanten eines von Sr. Majestät Schiffen und Fahrzeugen.

Die Saluts für Kommandozeichen und fremde Flaggen werden nur einmal in jedem Jahre gefeuert und erwidert*).

Beim Betreten und Verlassen des Schiffes wird jede im Offizierang stehende Person durch Aufstellung von Ehrenposten (Fallreepsgästen), deren Zahl je nach dem Range verschieden ist, und durch Pfeifen mit der Bootsmannspfeife salutiert.

Ruderboote nehmen die Riemen hoch vor gekrönten Häuptern, Admiralen und dem eigenen Kommandanten, vor anderen Offizieren wird auf Riemen gehalten. Segelboote gehen die Fock oder streichen das Segel, wenn Ruderboote Riemen hoch nehmen, Dampfboote lassen die Maschine langsam gehen. Die in den Booten sitzenden Personen stehen zum Gruß nicht auf.

Torpedos und Torpedoboote.

Unterseeische Minen sind im Seekriege vereinzelt schon seit Jahrhunderten benutzt worden. Viel und erfolgreich fand diese Waffe zuerst im amerikanischen Unabhängigkeitskriege Anwendung. Man spernte nicht nur die Fahrwasser, welchen feindlicher Angriff drohte, indem man Minen (mit Pulver oder anderem Sprengstoff gefüllte Metallgefäße) so versenkte, daß bei ihrer Berührung mit dem Schiffsboden die Explosion eintrat, sondern man bewegte sie auch gegen den Feind, indem man sie an Spieren (Balken) vor dem eigenen Schiff anbrachte und durch Anfahren gegen den feindlichen Schiffsboden die Explosion der Sprengladung bewirkte. In den siebziger Jahren war die Idee in vielen Marinen geläufig und in Übung, das mit Sprengstoff gefüllte Gefäß an einer Leine zu schleppen und so zu manövrieren, daß es unter den feindlichen Schiffsboden geriet und dadurch explodierte. Um diese Zeit trat der englische Ingenieur Whitehead mit seinem Torpedo an die Öffentlichkeit. Ein

*) Genaue Angaben über das Feuern von Salutschüssen und über das dabei einzuhaltende Zeremoniell enthält das Flaggen- und Salutreglement für die Kaiserliche Marine.

Hohlkörper aus Stahlblech von Zigarrenform und 3.75 bis 5.85 m Länge birgt in sich eine durch komprimierte Luft getriebene höchst sinnreiche Maschine, welche zwei am Hinterende befindliche Schrauben von entgegengesetzter Drehung treibt. Im Borderteil, dem Kopf, befindet sich die Sprengladung aus nasser Schießbaumwolle, zwischen 15 und 100 kg schwer. Der Torpedo läuft, jenachdem man die Maschine einstellt, auf Tiefen von 0 bis 4.5 m. Die Kohre, aus denen er das schießende Schiff oder Boot verläßt, befinden sich teils unter, teils über Wasser. Er wird durch komprimierte Luft oder durch Pulverladung ausgestoßen und nimmt eigene Bewegung an, sobald er sich im Wasser befindet. Seine Geschwindigkeit ist 26 Knoten oder 13.4 m in der Sekunde. Bis zu 400 m Entfernung ist der Schuß leidlich sicher. Nach dem Whiteheadschen Vorbilde bauen fast alle Marinen ihre Torpedos mit mehr oder weniger großen Änderungen und Verbesserungen. Auch der in der deutschen Marine eingeführte Schwarzkopffische ist dem Whiteheadschen verwandt. Wir nennen in der deutschen Marine Torpedo nur dieses mit selbstthätiger Bewegung versehene Geschöß; alle mit Sprengstoff gefüllten Gefäße zur Kriegführung unter Wasser ohne eigene Bewegung nennen wir Minen.

In dem letzten Jahrzehnt ist der Torpedo in die Armierung der Kriegsschiffe aller Nationen neben der Artillerie aufgenommen. Außerdem entstanden die Torpedoboote, sehr leicht gebaute Fahrzeuge mit großer Maschinenkraft, deren Zweck ausschließlich die Kriegführung mit dem Torpedo ist. Ein mittelgroßes Torpedoboot ist etwa 37 m lang bei 4.8 m größter Breite und 2.5 m größtem Tiefgang. Die Maschine indiziert etwa 1000 Pferdekkräfte.

⌈Schiffspanzer und -Artillerie.

Als die gepanzerten Batterien, welche Napoleon III. im Krimkriege zum Angriff auf die russischen Festungen des schwarzen Meeres bauen ließ, sich bewährt hatten, griff man in Frankreich die Idee der Schiffspanzerung mit Energie

auf; andere Nationen folgten und schon im Jahre 1865 hatten alle Seemächte Panzerschiffe in ihrer Flotte. Seitdem sind von Jahr zu Jahr neue Schiffsbildungen entstanden; das Linienschiff unserer Tage d. h. das Schiff, welches in den modernen Seeschlachten die größten Erfolge haben wird, ist aber noch ein ungelöstes Problem. Die Form und Stärke des Panzers ist bei verschiedenen Schiffen eben so verschieden wie die Schiffssformselbst. Bald ist die Wasserlinie in Gürtelform gepanzert; bald die Batterie, bald ein in der Mitte des Schiffes befindlicher citadellartiger Aufbau allein durch Panzerung geschützt. In manchen Fällen sind Deckspanzer außer dem Seitenpanzer vorhanden; in anderen Fällen haben nur die Decks Panzerschutz bei bald gewölbter, bald glatter Form.

Die Stärke des Seitenpanzers begann mit 10 cm und stieg im Laufe der Jahre bis auf 60 cm Eisenwand. In dem Wettstreit blieb die Artillerie stets Siegerin, denn es gelang und gelingt immer den stärksten Panzer zu durchschießen. Wir lassen nachstehend einige Angaben über die schwersten Geschütze verschiedener Staaten folgen:

Staat	Kaliber des Geschützes oder Durchmesser des Rohres auf den Feldern in cm	Gewicht des Rohres in kg	Gewicht des Geschosses in kg	Gewicht der Pulverladung in kg	Anfangsgeschwindigkeit des Geschosses in m *)	Stärke d. Eisenwand, welche in der Nähe der Mündung durchschossen wird, in cm	Stärke d. Stahlwand, welche in der Nähe der Mündung durchschossen wird, in cm	Bemerkungen
Deutschland	30.5	36000	329	92	522	60	41	*) Diese Krupp'sche Kanone schießt mit 30° Erhebungswinkel 17580 m, also mehr als zwei deutsche Meilen weit.
Frankreich	32.0	43100	345	113	550	63.9	43.4	
Italien	43.0	106000	908	375	580	100.0	67.6	
England	40.6	81250	771	204	499	75.0	51.9	
Krupp's neueste Konstruktion *)	40.0	121000	1050	325	530	107.0		

*) Die angegebenen Zahlen bedeuten die Meterzahl, welche das Geschöß in einer Sekunde durchfliegt.

Zur Veranschaulichung der Macht der Artillerie diene folgendes Beispiel: Die lebendige Kraft eines Körpers ist

bekanntlich $= \frac{M \cdot v^2}{2g}$, wenn M die Masse des Körpers, v seine

Geschwindigkeit und g die Beschleunigung der Schwerkraft bedeutet. Nimmt man an, daß das Panzerschiff König Wilhelm bei dem Kammstoß, durch welchen es dem Panzerschiff Großer Kurfürst den Untergang bereitete, 8 Knoten Geschwindigkeit hatte, so war die lebendige Kraft des Schiffes beim Anlauf $\frac{9557 \times 4.115^2}{2 \times 9.81} = 8248$ Metertonnen*). Die lebendige Kraft

des Geschosses der Kruppschen 40 cm-Kanone in der Nähe der Mündung beträgt 15033 Metertonnen, also nahezu das Doppelte der bei dem erwähnten Kammstoß erzeugten. Noch fehlt es an praktischen Erfahrungen darüber, welche Wirkung ein derartiges Geschöß in einem Schiffe hervorbringt. Wenn man erwägt, daß mit demselben die Bruchstücke des durchgeschossenen Panzers und der Schiffswand in den engen Raum eindringen, und daß das aufschlagende Geschöß das ganze Schiff mächtig erschüttert, so wird man annehmen müssen, daß ein Schiff in der Seeschlacht nicht viel Treffer aus solchen Geschützen aushalten kann und daß die jetzt modern gewordene Einteilung der inneren Schiffsräume in viele kleine Teile (Zellen) die Wirkung zwar abschwächen aber nicht annähernd aufheben kann. Glücklicherweise haben nicht alle Schiffe so schwere Geschütze und trifft nicht jedes Geschöß.

Zur Abwehr von Torpedobooten hat man in letzter Zeit allen Schlachtschiffen neben den schweren Kanonen möglichst viel leichte Geschütze gegeben. Die Revolverkanonen wurden unter anderem zu diesem Zweck erfunden. Dieselben haben mehrere Läufe; nach dem Abfeuern eines Laufes wird durch Drehen der folgende in die Visierlinie gebracht. Die Revolverkanone System Hotchkiss von 37 mm Kaliber hat

*) Die Masse des Schiffes ist zu 9557 Tonnen angenommen, denn das Displacement des König Wilhelm d. G. die Wassermasse, welche das schwimmende Schiff verdrängt, hat dieses Gewicht.

3. B. 5 Läufe, wiegt 200 kg, feuert ein Geschöß von 0.5 kg Gewicht und kann in einer Minute 25 gezielte Schüsse abgeben.

Außer der Hotchkisskanone, welche auch in größeren Kalibern vorhanden ist, kommt besonders die Nordenfeltaische Revolverkanone in der Armierung von Kriegsschiffen vor. Da die Geschosse der Revolverkanonen gegen die Bordwände und anderen Deckungsmittel der Torpedoboote nicht wirksam genug sind, werden zurzeit in allen größeren Marinen Schnellfeuerkanonen eingeführt. Dieselben sind einläufig; Geschöß und Geschützladung sind in einer Patrone vereinigt; die Patrone besorgt die Liderung; das Laden und Auswerfen der Patronenhülse nach dem Schuß geschieht durch einen Handgriff, so daß es möglich ist, mit einem Geschütz von 8 cm Kaliber 20 Schüsse in einer Minute abzugeben.

Schiffsmaschinen.

Da auf Kriegsschiffen die Schiffsmaschinen unter dem Schutz der Wasserlinie liegen und außerdem, wenn möglich, durch Panzerung gesichert werden müssen, ist ihre Placierung schwerer als auf Handelsschiffen. Doppelschrauben verdrängen die einfache Schraube mehr und mehr. Schrauben zum Heben hatten früher alle für außerheimische Gewässer gebauten Schiffe. Seit die Takelage auch bei diesen nur noch nebenher als Fortbewegungsmittel benutzt wird, fallen sie auch hier fort. Auf neuen Schiffen haben die Schrauben daher in der Regel drei Flügel; solche mit zwei Flügeln sind veraltet. Die alten d. h. die bis etwa zum Jahre 1875 gebauten Schiffe haben Kessel mit $1\frac{1}{2}$ bis 2 Atmosphären Druck. Inzwischen hat die Erfahrung gelehrt, daß sich der Dampf und das zu seiner Erzeugung aufgewendete Brennmaterial desto besser verwerten, je höher der Druck in den Kesseln ist. Es werden daher Maschinen mit doppelter und dreifacher Expansion verwendet und der Dampfdruck in den Kesseln beträgt bis zu 14 Atmosphären. Vor 1872, als die alten Niederdruckmaschinen ausschließlich verwendet wurden, betrug der Kohlenverbrauch für die Pferdekraft und Stunde 2 bis

2.5 kg. Bei den Maschinen mit doppelter Expansion, den sogenannten Compoundmaschinen, welche seit 1872 schnell und allgemein eingeführt wurden, beträgt der Kohlenverbrauch im Mittel nur 0.95 kg, und bei Maschinen mit dreifacher Expansion, deren allgemeine Verwendung etwa mit dem Jahre 1880 beginnt, beträgt er nur 0.68 kg für die Pferdekraft und Stunde. Diese Angaben gelten jedoch nur für mäßige Fahrgeschwindigkeit; auf einem Kriegsschiff, welches mit vollem Dampf in allen Kesseln läuft, und bei den transatlantischen Schnelldampfern, welche stets mit forcierter Maschinenleistung fahren, ist der Kohlenverbrauch viel größer. Die früheren Kessel mit viereckigem Querschnitt haben den widerstandsfähigeren cylinderförmigen Platz gemacht. In den Heizräumen wird der sogenannte forcirte Zug d. h. ein künstlich gesteigerter Luftdruck angewendet. Der größte bis jetzt verwendete forcirte Zug von 76 mm Wassersäule greift jedoch die Kesselrohre so übermäßig an, daß man gezwungen sein wird, ihn auf 12 bis 13 mm Wassersäule, wie bei den transatlantischen Schnelldampfern, herabzusetzen, oder ihn ganz aufzugeben.

Bis zum Jahre 1880 war man mit mäßigen Schiffsgeschwindigkeiten von 13 bis 14 Knoten zufrieden. Seit man 20 Knoten und mehr fordert, ist eine große Steigerung der Maschinenkraft notwendig geworden. Der Wasserwiderstand wächst mit der Zunahme der Geschwindigkeit des bewegten Körpers in sehr hohen Potenzen; läuft z. B. ein Schiff mit einer Maschine von 9000 indizierten Pferdekraften 14 Knoten, so sind unter Umständen 20000 Pferdekraften zu indizieren, um die Geschwindigkeit von 14 auf 18 Knoten zu steigern. Bis zum Jahre 1881 überstiegen die Maschinenleistungen auf den größten Panzerschiffen nicht 8000 Pferdekraften; im Jahre 1882 erhielten die italienischen Panzerschiffe *Italia* und *Lepanto* Maschinen, welche 18000 Pferdekraften stark sind, und das zurzeit im Bau befindliche italienische Panzerschiff *Sardegna* hat Maschinen, welche 22500 Pferdestärken indizieren.

Schiffsgeschwindigkeiten.

Die gewöhnlich in Knoten ausgedrückte Geschwindigkeit eines Schiffes bedeutet eine Seemeile in der Stunde für jeden Knoten Fahrt. Ein Schiff, welches 15 Knoten läuft, legt also 15 Seemeilen in der Stunde zurück. Die Länge einer Seemeile beträgt 1852 m. Die größte bis jetzt erreichte Schiffsgeschwindigkeit beträgt 27 Knoten. Dieselbe kann jedoch von keinem Schiffe oder Fahrzeuge dauernd gehalten werden. Ein Torpedoboot ist mit Leichtigkeit auf 20 Knoten Geschwindigkeit zu bringen; es wird ihm aber sehr schwer sein, dieselbe dauernd zu halten. Die größte dauernde Geschwindigkeit ist die der großen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd zu Bremen und der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft zu Hamburg, welche zwischen ihren Heimathäfen und Nordamerika mit einer Durchschnittsfahrt von 17 bis 19 Knoten oder 31.4 bis 35.1 km Geschwindigkeit in der Stunde verkehren. Ein mittelschneller Expresszug läuft, die Aufenthaltszeiten auf den Stationen eingerechnet, etwa 55 km in der Stunde. Dies entspricht einer Fahrt von 30 Knoten. Die Geschwindigkeit von 24 Knoten wird zurzeit in allen größeren Marinen für Unmöglich angestrebt; es ist anzunehmen, daß dieselbe und auch die von 30 Knoten erreicht wird, denn die Technik wird auf dem jetzt erreichten Standpunkt fortzuschreiten nicht aufhören.

Die deutsche Schiffsbauindustrie.

Im Jahre 1856 wurde mit dem Bau der ersten größeren Kriegsschiffe, der gedeckten Korvetten *Arkona* und *Gazelle*, in Deutschland begonnen. Damals und bis zum Jahre 1871 wurden in der Regel die Schiffsmaschinen, stets aber größere Konstruktionssteile der Schiffe selbst, sogar Anker und Ketten, aus dem Auslande bezogen, weil sie im Inlande nicht zu haben waren. Die Panzerschiffe *Kronprinz*, *Friedrich Karl*, *König Wilhelm*, *Kaiser* und *Deutschland* sind in den Jahren 1867 bis 1873 im Auslande gebaut. Im Jahre 1869

wurde mit dem Bau von Panzerschiffen auf den jetzt deutschen, damals norddeutschen Werften zu Kiel, Danzig und Wilhelmshaven angefangen. Nach dem Kriege 1870/71 wurde die Privatindustrie zum Bau von Kriegsschiffen stark herangezogen. Zurzeit sind viele Privatwerften in Deutschland in der Lage, die größten Schiffe für Kriegs- und Handelszwecke zu bauen. Die bedeutendsten Etablissements sind: Die Schiffswerft von F. Schichau in Elbing, die Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulkan zu Bredow bei Stettin, die Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Germania zu Kiel, die Kieler Schiffswerft Howaldtwerk zu Dietrichsdorf bei Kiel, die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft zu Flensburg, die Reiherstieg-Schiffswerft zu Hamburg, die Werft von Blom und Voß in Hamburg, die Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Weser zu Bremen. Viele dieser Werften haben große Bauten für ausländische Regierungen und Private ausgeführt. Die Firma Schichau ist im Torpedobootsbau die erste der Welt. Der Besitzer mußte sich bisher wegen des niedrigen Wasserstandes im Hafen zu Elbing und im Frischen Haff auf den Bau kleiner Fahrzeuge beschränken. Er gründet aber jetzt in Danzig eine Werft für den Bau großer Schiffe.

Taucherei und Schiffahrt unter Wasser.

Jedes Schiff der Kaiserlichen Marine ist mit einem oder mehreren Taucherapparaten ausgerüstet und hat mehrere ausgebildete Taucher unter der Besatzung. Zur Ausbildung im Tauchen ist in Kiel und Wilhelmshaven je eine Taucherschule eingerichtet. Der mit einem wasserdichten Anzug bekleidete und mit einem Helm versehene Taucher hat auf dem Rücken einen Tornister aus Eisenblech, aus dem er die Luft entnimmt. In den Tornister wird die Luft durch einen Schlauch vermittelt einer Luftpumpe gedrückt, welche am Lande, auf dem Schiff oder in einem Boot aufgestellt ist. Der Taucher kann stundenlang unter Wasser arbeiten und bis auf 30 m Wassertiefe tauchen*).

*) Die Instruktion für Taucher giebt über die Konstruktion des Taucherapparates und über die Ausbildung im Tauchen erschöpfende Auskunft.

Die alte Idee, mit einem Schiff oder Boot unter Wasser zu fahren, ist im Jahre 1885 wieder aufgenommen und mit Erfolg durchgeführt. Unterwasserschiffe sind seitdem in mehreren Marinen gebaut. Das erste, zu Stockholm nach den Ideen des Ingenieur Nordenfält entstandene, Schiff hat Zigarrenform, ist 20 m lang bei 2.7 m größtem Durchmesser. In der Mitte befindet sich eine Glaskuppel zum Ausgucken. Die Maschine wird mit aufgespeichertem Dampf getrieben, die Luft komprimiert mitgeführt. Es ist hinten eine Schraube zur Vorwärtsbewegung, und es sind in der Mitte zwei Schrauben zur Bewegung vertikal nach unten vorhanden. Das Schiff kann an der Oberfläche und unter Wasser fahren und zwei Stunden unter der Wasserlinie verweilen. Soll getaucht werden, so wird durch Einlassen von Wasser die Schwimmkraft auf 50 kg vermindert und die vertikal nach unten wirkenden Schrauben werden in Betrieb gesetzt. Zur Tiefensteuerung d. h. dazu das Fahrzeug in bestimmter Tiefe unter Wasser zu halten, dient ein Horizontalruder. Bei anderen Systemen, z. B. dem des spanischen Leutnant Peral und dem des Franzosen Goubet, werden die Maschinen durch elektrische Akkumulatoren getrieben. Ein wieder anderes Verfahren wendet die englische Firma Chapman und Gebrüder Brin an, indem sie zum Heizen der Maschinen eine Mischung von Sauerstoff unter 80 Atmosphären Druck mit Petroleumessenz verwendet. Die Türkei hat zwei Nordenfält'sche Untersee-torpedoboote in ihre Flotte eingestellt, auch in anderen Marinen sind vereinzelt unterseeische Fahrzeuge gebaut. Im ganzen befindet sich die Unterwasserschiffahrt noch im Versuchsstadium, es ist jedoch möglich, daß sie zu weiterer Entwicklung und ausgedehnter Verwendung gelangt.

Das Ausweichen sich begegnender Schiffe.

Über die Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See bestehen bestimmte und genaue internationale Vorschriften. Unter anderm hat jedes Segelschiff von Sonnenaufgang bis Sonnenaufgang an der Steuerbordseite ein

grünes, an der Backbordseite ein rotes zwei Seemeilen weit sichtbares Licht zu führen. Jeder Dampfer muß außerdem am Fockmast ein weißes fünf Seemeilen weit sichtbares Licht haben.

Für das Ausweichen gilt allgemein:

Ein Schiff mit raumem Winde muß einem beim Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.

Ein Schiff, welches über Steuerbordbug beim Winde segelt, muß einem Schiffe, welches über Backbordbug beim Winde segelt, aus dem Wege gehen.

Wenn beide Schiffe raumen Wind von verschiedenen Seiten haben, so muß dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, aus dem Wege gehen.

Wenn beide Schiffe raumen Wind von derselben Seite haben, so muß das luvwärts befindliche dem leewwärts befindlichen aus dem Wege gehen.

Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muß dem andern Schiffe aus dem Wege gehen.

Wenn zwei Dampfschiffe sich in entgegengesetzter Richtung nähern, muß jedes Schiff nach Steuerbord ausweichen.

Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich kreuzen, so weicht dasjenige Schiff aus, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Ein Dampfschiff weicht dem Segelschiffe aus*).

Ein Dampfschiff muß, wenn ein Zusammenstoß droht, die Fahrt mindern, stoppen oder rückwärts gehen.

Takelagen, Tauwerk, Anker und Ketten.

Es sind etwas mehr als 30 Jahre vergangen, seit das Linien Schiff mit drei über einander liegenden Geschützreihen unter einer stolzen Takelage von der See verschwand. Das eine zeitlang vorhanden gewesene Bestreben, eine Takelage mit Segeln als Hilfsmittel zur Fortbewegung auf die Panzerschiffe zu übertragen, ist als aufgegeben zu betrachten.

*) Das Gesetz vom 7. Januar 1880 enthält die Verordnungen über Verhütung des Zusammenstoßes auf See. Dasselbe gilt für alle von Seeschiffen befahrenen Gewässer und ist für alle seefahrenden Nationen wirksam.

Schlachtschiffe werden nur noch mit Pfahlmasten gebaut. Auch bei den neuen Kreuzerfregatten und Korvetten fällt die Takelage fort, bei den neuen Kreuzern wird sie möglichst beschränkt. Das Fahren unter Segel gehört einer vergangenen Zeit an und wird voraussichtlich ganz aufhören.

Bis zum Jahre 1882 wurde in den Takelagen der Kriegsschiffe fast nur Tauwerk aus Hanf verwendet. Seit man aus feinen Stahldrähten ein Tauwerk herstellt, das dem Hanftauwerk an Geschmeidigkeit nahezu gleich, an Haltbarkeit bedeutend überlegen ist, kommt dasselbe vielfach zur Verwendung. Unter anderm wird als stehendes Gut für Takelagen nur noch Stahldrahttauwerk verwendet. Auch die Ketten sind durch dasselbe vielfach verdrängt worden. Die verwendeten Hanftaue haben 4 bis 30 cm Umfang und, wenn neu, eine Bruchfestigkeit von 1000 bis 38900 kg. Stahldrahttaue werden von 0.5 bis 20 cm Umfang verwendet und haben, wenn neu, eine Bruchfestigkeit von 166 bis 150000 kg.

Ketten werden von 14 bis 66 mm Durchmesser der Eisenstärke bei Bruchfestigkeit von 8300 bis 190000 kg verwendet. Die Ankerketten eines Kanonenbootes sind etwa 33 mm, diejenigen eines großen Panzerschiffes etwa 63 mm stark.

Die Gewichte der Schiffsanker betragen 100 bis 6000 kg*).

Für die Prüfung von Tauwerk, Ankern und Ketten bestehen genaue Vorschriften, welche für Lieferanten von den Kaiserlichen Werften zu erlangen sind.

An jedem Mast jedes Kriegsschiffes befindet sich ein Blitzableiter. Eine auf dem Flaggenknopf angebrachte vergoldete Metallspitze ist mit einem Tau aus Kupferdrähten von 5 cm Umfang verbunden; dieses Tau wird unten mit einem Bleigewicht beschwert und bei Gewittern, frei von dem Schiffskörper, ins Wasser geleitet.

Auf eisernen Schiffen mit eisernen Masten ist bisher ein Blitzschlag mit vernichtender Wirkung noch nicht beobachtet worden. Dies dürfte darin begründet sein, daß die zahlreichen

*) Ankergewichte werden stets ohne Stock angegeben. Das Gewicht des Ankerstocks beträgt $\frac{1}{5}$ des Ankergewichtes.

Eisenspitzen an Schiffskörper und Masten den dauernden Ausgleich der entgegengesetzten Elektrizitäten so stark befördern, daß es zu einem plötzlichen Schlage nicht kommt.

Schiffsboote*).

Die folgende Tabelle enthält einige Angaben über Abmessungen, Gewicht und Tragfähigkeit der Schiffsboote der Kaiserlichen Marine:

Benennung des Bootes.	Abmessungen des Bootes in m			Gewicht des Bootes mit allen Inventarien in kg	Anzahl der Mannschaften, welche bei mäßigem Wetter in die mit allem Inventar versehenen Boote aufgenommen werden können	Tragfähigkeit in stillem Wasser (Werftbassin) in kg	Ungefähre Tragfähigkeit bei mäßigem Wetter und Seegang in kg
	Länge in m	Breite in m	Tiefe in m				
Barakaz Nr. I	13	3.4	1.35	6394	100	11000	7500
" " II	12	3.15	1.25	4765	90	10000	6750
" " III	11	2.90	1.20	3984	80	9000	6000
" " IV	10	2.80	1.15	3394	70	8000	5250
Pinak Nr. I	10	2.80	1.10	3207	62	7000	4650
" " II	9.5	2.62	1.05	2981	56	6000	4200
" " III	9.0	2.50	1.00	2553	50	5500	3750
" " IV	8.5	2.40	0.95	2312	44	5000	3300
Kutter Nr. I	10.0	2.50	0.90	2206	51	6000	
" " I ^a	9.0	2.25	0.85	2047	42	4500	3150
" " II	8.5	2.10	0.80	1786	35	4000	2625
" " III	8.0	2.10	0.8	1515	30	3500	2250
" " IV	7.5	2.00	0.75	1336	28	3000	2100
Gig Nr. I	10.0	1.75	0.70	1093	16	1300	1100
" " II	9.0	1.65	0.65	942	14	1200	1000
" " III	8.0	1.55	0.60	727	11	900	800
" " IV	7.5	1.50	0.55	659	8	700	600
Zolle Nr. I	6.0	1.90	0.75	686	20	2200	1500
" " II	5.5	1.80	0.70	652	16	1600	1100
" " III	5.0	1.65	0.65	600	12	1350	900
Dingy	3.5	1.28	0.55	216	4—5	650	450
Dampfboote							
" Nr. I	10.0	2.45	1.28	4056	25	3000	2000
" " II	9.3	2.33	1.24	3283	20	2200	1500
" " III	8.25	2.06	1.15	2461	14	1500	1050
" " IV	7.50	1.93	0.92	1884	8	1000	600

*) Zur Ausrüstung eines großen Panzerschiffes gehören in der Regel zwei Boote von jeder der aufgeführten Gattungen (nicht Nummern). Kleinere

Der Nordostseekanal.

(Hierzu die Kartenskizze auf Seite 168 und 169.)

Der Bau des Nordostseekanals wurde im Jahre 1886 beschlossen. Am 3. Juni 1887 legte Kaiser Wilhelm I. den Grundstein zum Bau der Holtenauer Schleuse. Die Kosten sind auf 156 000 000 *M.* veranschlagt. Zu denselben trägt Preußen 50 000 000 *M.* im voraus bei. Der Kanal mündet im Osten in den Reichskriegshafen von Kiel, im Westen bei Brunshüttel in die Elbe. An den beiden Mündungen ist er mit Schleusen versehen. Die östliche Schleuse wird jedoch nur in den verhältnismäßig seltenen Fällen in Gebrauch treten, in welchen der Wasserspiegel in der Ostsee von seinem mittleren Stande erheblich abweicht. Die Bauzeit ist auf neun Jahre bemessen. Die Zeiterparnis bei Benutzung des Kanals wird für Segelschiffe etwa drei Tage, für Dampfer etwa 22 Stunden betragen.

Der alte, 1784 erbaute Eiderkanal, welcher zurzeit die Verbindung zwischen Ost- und Nordsee vermittelt, läuft während des Baues des Nordostseekanals leer, weil dieser die Seen aufnimmt, aus welchen der Eiderkanal gespeist wird.

Die Reichskriegshäfen.

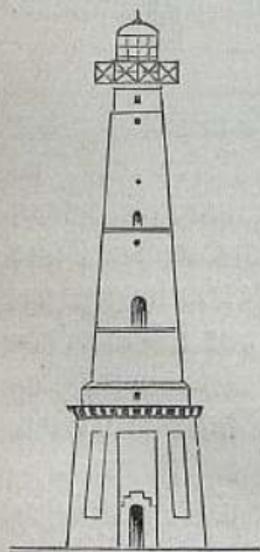
Durch Gesetz vom 19. Juni 1883 sind die Grenzen der Reichskriegshäfen wie folgt bestimmt: Der Hafen von Kiel wird seewärts begrenzt durch eine gebrochene Linie, welche auf 10 Grad 20 Minuten Ostlänge von Greenwich von der Küste ab nach Norden bis 54 Grad 28 Minuten Nordbreite gezogen ist und sodann dieser Breite nach Westen bis zur Küste nördlich von Alt-Bülk folgt. Der Hafen an der Jade wird seewärts begrenzt durch eine Linie zwischen der Minsener Kirche, dem Wangerooger Leuchtturm, dem Weserleuchtturm und der Langwardener Kirche. Die durch diese Grenzen eingeschlossene Wasserfläche bezieht sich für Kiel auf den Mittelwasserstand im dortigen Hafen, für die Jade auf den gewöhnlichen Hochwasserstand.

Schiffe und Fahrzeuge werden mit einer geringeren Zahl von Booten ausgerüstet.

Die Marinestationschefs sind, nach dem erwähnten Gesetz, befugt, in den Reichskriegshäfen Anordnungen für Erhaltung und Kennzeichnung der Fahrwasser zu treffen und seepolizeiliche Verordnungen zu erlassen. Bauten, Anlagen und Unternehmungen, welche die Sand- und Schlickablagerung oder die Verlandung befördern, dürfen ohne ihre Genehmigung nicht ausgeführt werden. Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 *M.* bestraft.

Die Seeschiffsfahrtszeichen.

Nach Artikel 4 der Verfassung des Deutschen Reiches unterliegen der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Reichsgesetzgebung die Schiffsfahrtszeichen (Leuchtfeuer, Tonnen, Baken und sonstige Tagesmarken). Das Reich übt aber bis jetzt nur eine Aufsicht über die Tonnen (schwimmende Seezeichen zur Kennzeichnung der Fahrwasser bei Tage) aus. Durch Bundesratsbeschluß ist seit dem Jahre 1889 das Tonnenwesen in der Weise einheitlich geregelt, daß ein bestimmtes System in Form und Farbe der Tonnen in allen Fahrwassern der deutschen Seeküsten durchgeführt ist. Ein dem Reichsamt des Innern unterstellter Reichsbetonnungsinspektor mit dem Wohnsitz in Berlin überwacht die einheitliche Durchführung, während die Verwaltung den einzelnen Regierungen der Küstenstaaten untersteht. In den Reichskriegshäfen ressortiert das Leuchtfeuer- und Tonnenwesen von der Kaiserlichen Marine.



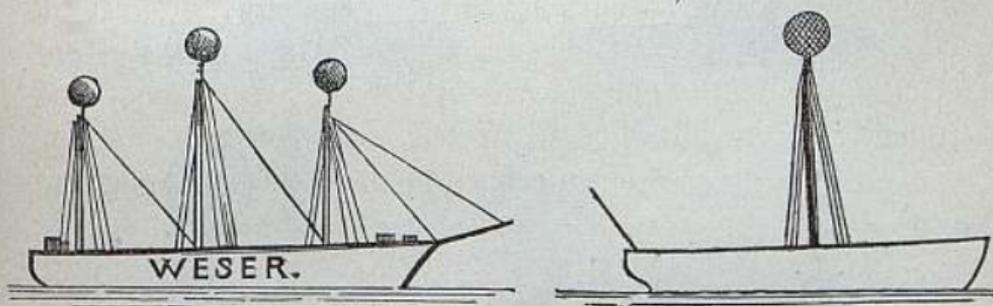
Leuchtturm.

Die verschiedenen Seezeichen sind nachstehend dargestellt und kurz beschrieben.

Leuchttürme sind an wichtigen Küstenpunkten, auf Inseln, vereinzelt auch in See aufgestellt; in der Regel aus Steinen erbaut; in der Form verschieden;

an flachen Küsten bis zu 70 m hoch. Die Türme selbst dienen den Seeleuten als Tagesmarke, nachts wird als Marke und Warnungszeichen für die Schifffahrt das Leuchtfeuer angezündet, welches sich oberhalb der Galerie in einer Glaskuppel befindet. Die Flamme wird mit Kübböl oder Petroleum, selten mit Gas oder elektrisch gespeist. Zur Verstärkung des Lichtes dienen entweder katoptrische oder dioptrische Apparate; letztere finden bei Neubauten fast ohne Ausnahme Verwendung. Flamme und Apparat sind je nach der Wichtigkeit des Feuers verschieden stark und groß. Die größte Sichtweite eines Leuchtfeuers beträgt etwa 25 Seemeilen oder 46 km.

Feuerschiffe liegen an gefährlichen Stellen von Fahrwassern und in See vor Anker. Tags sind sie durch rote



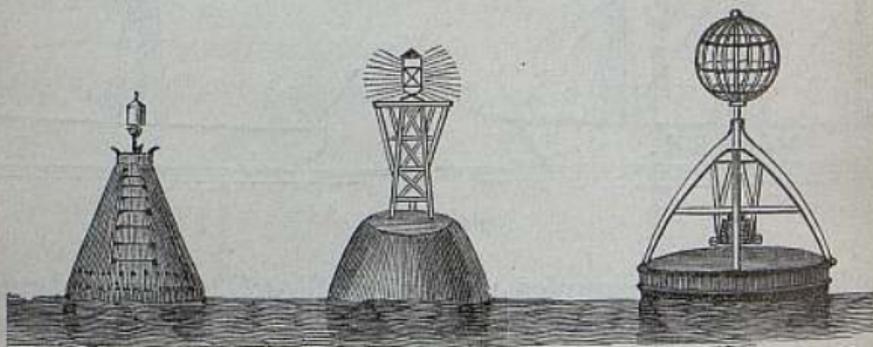
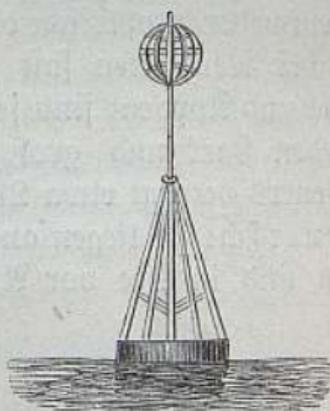
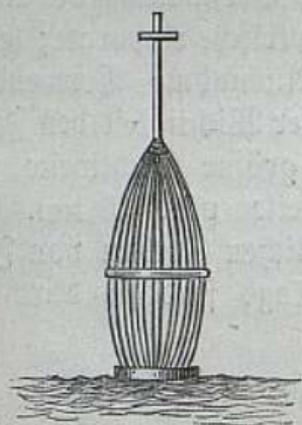
Feuerschiffe.

Farbe des Schiffsrumpfes und in der Regel dadurch gekennzeichnet, daß der Name der Untiefe oder des Fahrwassers, welche sie bezeichnen, sich auf der Schiffsseite in großen weißen Buchstaben befindet; zu demselben Zweck wird an dem Mast, oder an jedem derselben, wenn deren mehrere sind, ein Ball aus Korbgewebe aufgezogen. Nachts wird an einem oder mehreren Masten ein Leuchtfeuer gezeigt.

Bakentonnen, zu denen auch die Heul-, Leucht- und Glockentonnen gezählt werden, dienen in den deutschen Fahrwassern als Aufregelungstonnen d. h. um den Anfang eines betonnten oder bebakten Fahrwassers zu bezeichnen; zur Bezeichnung von Punkten, an denen sich ein Fahrwasser in zwei für die Schifffahrt nutzbare Arme teilt; zur Bezeichnung

einzelner in ein Fahrwasser vorspringender Untiefen, oder zur Bezeichnung einzelner freiliegender Untiefen. Sie sind schwarz und rot gestreift, wenn man sie an beiden Seiten passieren

Vafentonnen (Anseglungstonnen).



Heultonne.

(Durch die Bewegung der Tonne im See- gang wechselt der Luft- druck im Innern. Dieser Wechsel wird zur Tonerzeugung benutzt.)

Leuchttonne.

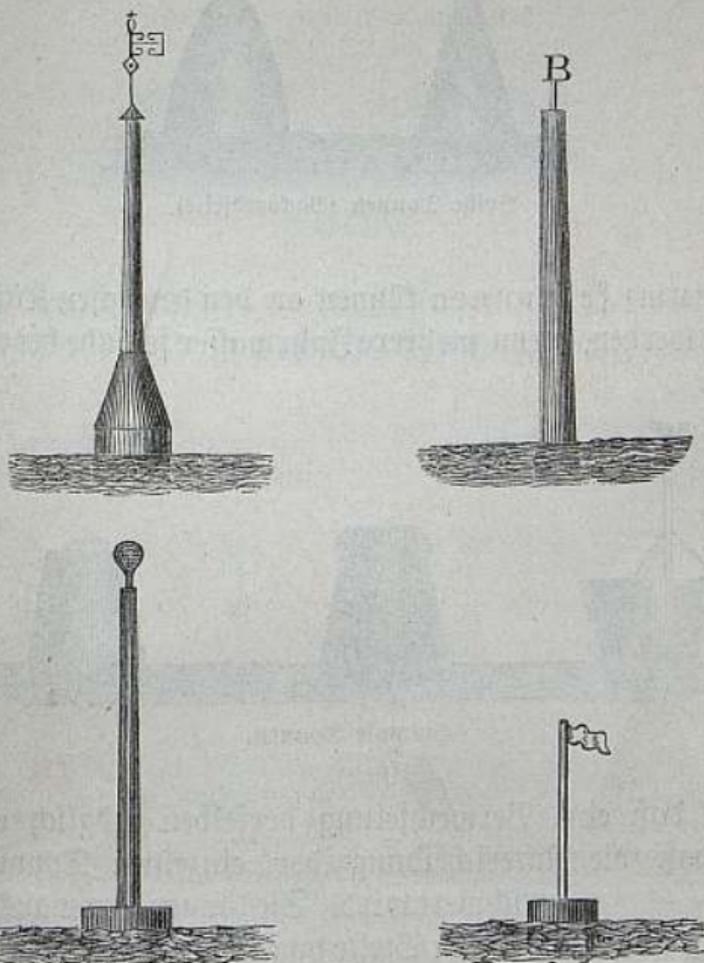
(Die mit komprimier- tem Fettgas gefüllte Tonne trägt oben eine Laterne, welche durch das Gas gespeist wird. Eine Füllung hält 2 bis 4 Monate vor.)

Glockentonne.

(Durch die Bewegung der Tonne im See- gang wird ein Läute- werf in Betrieb gesetzt.)

kann, sonst rot, wenn man sie einlaufend an Steuerbord (rechts), schwarz, wenn man sie einlaufend an Backbord (links) läßt. Bezeichnen sie eine einzelne freiliegende Untiefe, so haben sie weiße Farbe.

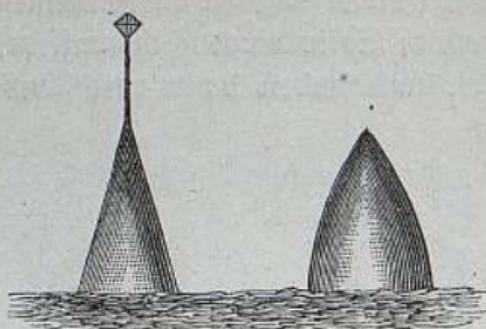
Spiertonnen bezeichnen an den deutschen Küsten die Steuerbord= (rechte) Seite eines Fahrwassers, wenn man in dasselbe einfährt, und haben dann rote Farbe. Sie können



Spiertonnen (Steuerbordseite).

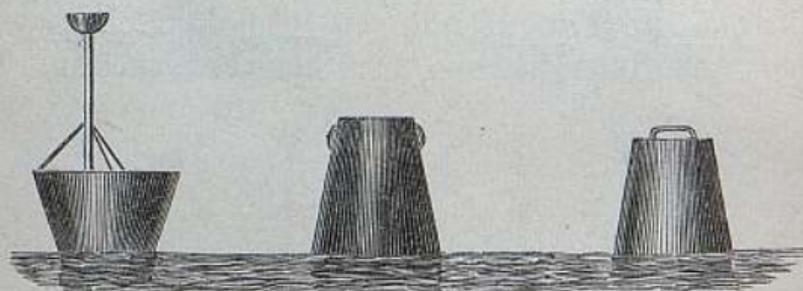
ferner, ebenso wie die Bakentonnen, zur Bezeichnung einzelner liegender Untiefen verwendet werden und haben dann weiße Farbe.

Spitze Tonnen bezeichnen an der deutschen Küste die Backbord= (linke) Seite eines Fahrwassers, wenn man in dasselbe einfährt, und haben schwarze Farbe.



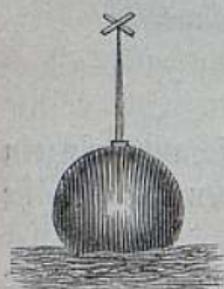
Spitze Tonnen (Backbordseite).

Stumpfe Tonnen können an den deutschen Küsten verwendet werden, wenn mehrere Fahrwasser so nahe bei einander



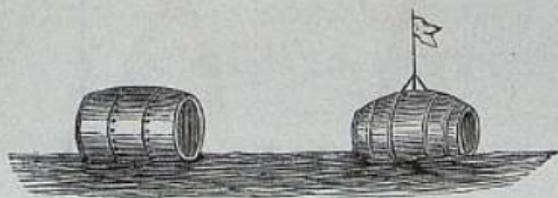
Stumpfe Tonnen.

liegen, daß eine Verwechslung derselben möglich erscheint oder daß die Unterscheidung der einzelnen Tonnenreihen erschwert wird. Sie können ferner ausnahmsweise an Stelle von Spierentonnen verwendet werden, wenn für diese die erforderliche Wassertiefe nicht vorhanden ist.

Kugeltonne
(Mittelfahrwasser).

Kugeltonnen werden an den deutschen Küsten als Mittelfahrwassertonnen ausgelegt und sind rot und schwarz gestreift. Sie dienen ferner zur Bezeichnung der Lage unterseeischer Telegraphenkabel und haben dann grüne Farbe.

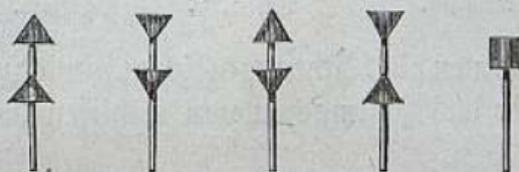
Faßtonnen sollen an den deutschen Küsten benutzt werden zur Bezeichnung unter dem Wasser liegender Wracks und zur Abgrenzung von Quarantänegründen. Zu beiden



Faßtonnen.

Zwecken können außerdem stumpfe und spitze Tonnen verwendet werden. Wracktonnen haben stets grüne, Quarantäne-tonnen stets gelbe Farbe.

Die Toppzeichen, d. h. die Zeichen, welche auf den Tonnen zur Unterscheidung von einander und zur Ver-



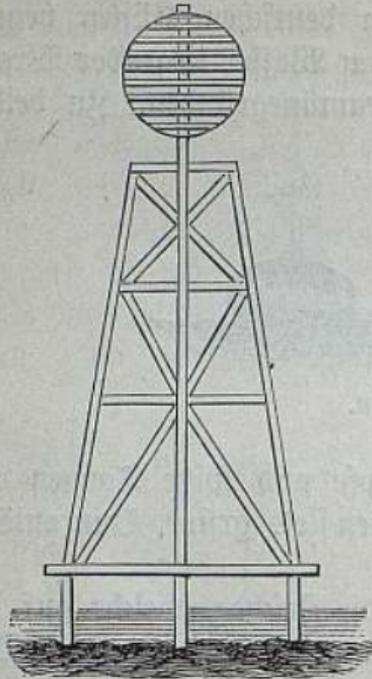
Toppzeichen.

Nördlich, südlich, östlich, westlich von Auf der
der Untiefe bezw. dem Wrack. Untiefe.

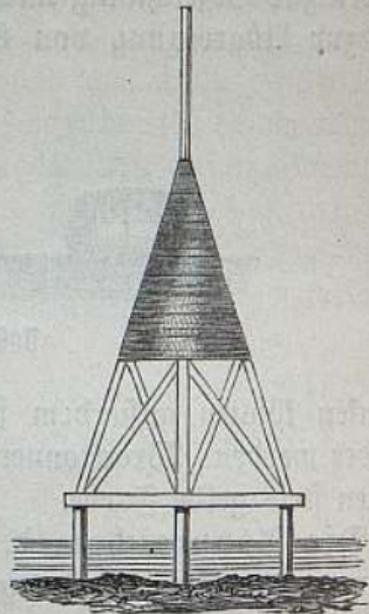
mehrung der Sichtweite an den deutschen Küsten anzubringen sind, können in der Farbe von den Tonnen abweichen und beliebig gewählt werden mit folgenden Ausnahmen:

Die an den äußersten Enden von Mittelgründen d. h. an einer Stelle liegenden Tonnen, wo sich das Fahrwasser in zwei für die Schifffahrt nutzbare Arme teilt, erhalten ein Kreuz als Toppzeichen. Für die Tonnen, welche frei liegende Untiefen und Wracks bezeichnen, sind die oben dargestellten Toppzeichen vorgeschrieben. Die Toppzeichen der Wrack-tonnen haben grüne Farbe.

Baken sind gerüstartige oder volle Aufbauten von auffallender Form; sie dienen als Richtungszeichen.



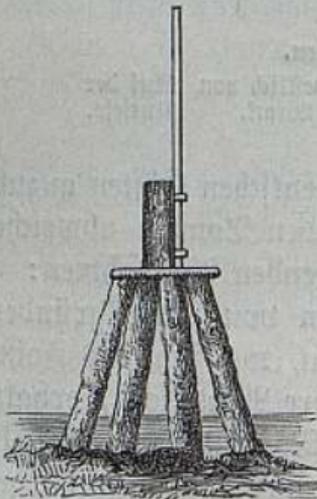
Steuerbord.



Baken.

Backbord.

Dalben dienen als Richtungszeichen sowie zum Befestigen von Tauen für das Festmachen von Schiffen und ihre Fort-



Steuerbord. Dalben (Dues d'Albe).

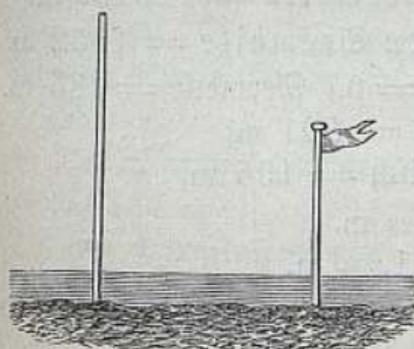


Backbord.

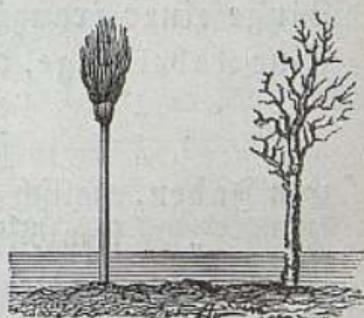
bewegung. Baken stehen in der Regel auf dem Lande, mitunter auf Untiefen, Dalben stehen in der Regel an der Grenze enger Fahrwasser oder Flußläufe. Die an den

deutschen Küsten vorgeschriebene Form beider Seezeichenarten ist S. 182 abgebildet. Die Worte Steuerbord und Backbord sind wie bei den Spierentonnen und spitzen Tonnen zu verstehen. Auch hier haben die Baken und Dalben, welche einkommend an Steuerbord (rechts) bleiben, rote, diejenigen, welche einkommend an Backbord (links) bleiben, schwarze Farbe.

Stangenseezeichen und Bricken werden in den Grund gesteckt, während die Tonnen mit Anker und Kette verankert werden. Jene sind einfache Stangen, diese junge



Stangenseezeichen (Steuerbord).



Bricken (Backbord).

Bäume oder Baumzweige. Stangenseezeichen stehen an den deutschen Küsten einkommend an Steuerbord (rechts), Bricken an Backbord (links). Eine Farbe ist für diese Zeichen nicht vorgeschrieben.

Zu den Leit- und Warnungszeichen für die Schifffahrt gehören auch die Nebelsignale. Während die Heul- und Glockentonnen durch ihre Bewegung im Seegang selbstthätig Töne erzeugen und dadurch bei Nacht und Nebel vor den Untiefen warnen, auf welchen sie liegen, sind auf Feuerschiffen und Leuchttürmen vielfach Schallapparate mit besonderem Betrieb vorhanden. Glockensignale, Kanonenschüsse und Sirenen-signale kommen am häufigsten zur Anwendung. Letztere verschaffen sich in neuester Zeit vielfach Eingang. Zur Tonerzeugung wird, nach dem bekannten physikalischen Prinzip, entweder Dampf oder komprimierte Luft verwendet. Zum Betriebe bedient man sich vielfach besonderer Dampfmaschinen.

Maße, Geschwindigkeiten, Gewichte 2c.

Umfang der Erde (als Kugel) 21600 Seemeilen.

Länge eines Meridianquadranten der Erde, unter Berücksichtigung der Besselschen Abplattungselemente 10 000 855.76 m.

Länge einer deutschen Seemeile $\frac{10\,000\,855.76}{90 \times 60} =$

1852.01 m, abgerundet = 1852 m.

Länge einer englischen Seemeile = 1851.85 m.

Länge einer französischen Seemeile = 1852 m.

Eine Kabellänge, deutsch = 0.1 Seemeile = 185 m.

" " englisch = 201 m.

" " französisch = 195 m.

Ein Faden, englisch = 1.829 m.

" " französisch = 1.624 m.

Eine geographische Meile = $\frac{1}{15}$ Erdäquatorgrad = 7420.439 m.

Ein Etmal = 24 Stunden.

Ein Glas*) = 0.5 Stunden.

Acht Glas = 1 Seewache = 4 Stunden.

Der Abstand der Kimm oder des natürlichen Horizontes von einem auf See befindlichen Beobachter, dessen Auge 2 m über dem Meeresspiegel hoch ist, beträgt: 2.9 Seemeilen.

Die Wirkung der terrestrischen Refraktion oder das Stück, um welches eine gegebene Entfernung auf See zu klein erscheint, beträgt $\frac{1}{13}$ der Entfernung.

Die Sichtweite des stärksten Leuchtfeuers an den deutschen Seeküsten beträgt 24 Seemeilen.

Der höchste Berg der Erde, der Gaurisankar im Himalaya-Gebirge, ist 8840 m hoch.

*) Diese an Bord von Schiffen noch allgemein übliche Zeiteinteilung rührt aus der Zeit her, zu der man Sanduhren d. h. mit Sand gefüllte Gläser, welche in bestimmter Zeit leerlaufen, als Uhren benutzte.

Die größte auf der Erde gelotete Wassertiefe wurde im Stillen Ocean, in der Nähe der Kurilen, gefunden; sie beträgt 8513 m.

Die größte Bodenerhebung an der deutschen Nordseeküste ist die Düne Rote Kliff auf der Insel Sylt; ihre Höhe beträgt 46 m.

Die größte Wassertiefe der Nordsee liegt an der norwegischen Küste in der Nähe von Christiansand; sie beträgt 630 m.

Die größte Bodenerhebung an der deutschen Ostseeküste ist der Dohnasberg an der Danziger Bucht bei Zoppot; seine Höhe beträgt 207 m.

Die größte Wassertiefe der Ostsee liegt zwischen der schwedischen Küste und der Insel Gotland; sie beträgt 427 m.

Die Tiefenangaben in den deutschen Seekarten sind bezogen:

In der Ostsee auf den Mittelwasserstand (mittleren täglichen Wasserstand),

In der Nordsee auf den mittleren Niedrigwasserstand bei Springzeit (Zeit der niedrigsten Ebbe).

Der mittlere Flutwechsel, d. h. der mittlere Unterschied zwischen dem niedrigsten Wasserstande zur Zeit der Ebbe und dem höchsten Wasserstande zur Zeit der Flut beträgt:

Bei Hamburg	1.88 m
„ Wilhelmshaven	3.46 „
„ der Insel Borkum	2.47 „
„ Hull an der englischen Ostküste .	6.32 „
„ St. Malo an der französischen Nordküste	10.67 „

Die größte in See gemessene Wellenhöhe (Unterschied zwischen Sohle und Gipfel der Welle, nicht zwischen dem tiefsten Punkt des Wellenthales und höchstem Punkt des Wellenberges) beträgt 13 m.

Die Masthöhe einer Kreuzerfregatte (vollgetakeltes Schiff) von der Wasserlinie bis zum Flaggenknopf beträgt 50 m.

	Meter in einer Sekunde
Die Geschwindigkeit des Lichtes beträgt . . .	311 180 000
" " eines Punktes des Erd- "äquators beträgt	464
Die Geschwindigkeit des Schalles bei 0 Grad Celsius beträgt	332
Die Geschwindigkeit einer Briestaube beträgt	48
" " eines Orkans beträgt . .	30
" " " Kurierzuges beträgt	21*)
" " " Güterzuges beträgt	12.5
" " " Torpedobootes beträgt	11
Die Geschwindigkeit eines transatlantischen Schnelldampfers beträgt	9
Die Geschwindigkeit eines schnellen Segel- bootes bei günstigem Winde beträgt . . .	4
Die Geschwindigkeit eines schnellen, gut bemannten Ruderbootes beträgt	3

Der Atmosphärendruck wird gemessen durch den Stand einer Quecksilbersäule bei 0 Grad C. Diese Säule ist 0.7580 m hoch; sie entspricht einer Wassersäule von 10.308 m Höhe. Der Druck einer Atmosphäre auf ein Quadratcentimeter ist = 1.0308 kg.

1 Tonne deutsch ist = 1000 kg.

1 Tonne englisch ist = 1016 kg.

1 Kubikmeter ist = 0.353 Registertonnen englisch.

Es wiegt ein Dampfkessel der Schiffsmaschine des Panzerschiffes König Wilhelm 28 900 kg. Da die Kessel zu unhandlich werden, wenn ihre Größe 30 000 kg übersteigt, so wird über diese Gewichtsgrenze hinaus ihre Zahl und nicht mehr ihre Größe vermehrt.

Es wiegt ein Schiffsdampfkessel d. Kreuzerfregatte

Ariadne 21 570 kg

" " " " des Kreuzers Habicht 16 340 "

" " " " des Kanonenbootes Wolf 10 800 "

*) Ohne Aufenthaltzeit auf den Stationen.

Es wiegt der Maschinenschornstein des König Wilhelm	8700 kg
Es wiegt ein Flügel der Schiffsschraube des König Wilhelm	3715 „
Es wiegt die Schiffsschraube der Kreuzerfregatte Stosch mit Heberahmen	10000 „
Es wiegt die Schraubenwelle des Panzerschiffes Friedrich Karl	12871 „
Es wiegt die Schiffsschraube des Friedrich Karl	12991 „
Es wiegt die Schiffsschraube des Kanonenbootes Wolf mit Heberahmen	1195 „
Es wiegt der Fockmast des Panzerschiffes Friedrich der Große	21600 „
Es wiegt die Fockraa des Panzerschiffes Kaiser	7000 „
Es wiegt der Fockmast der Kreuzerfregatte Luise	6000 „
Es wiegt der Fockmast des Kanonenbootes Hyäne	1710 „

Eine Pferdekraft (HP) ist =

75 Meterkilogramm in der Sekunde	
4 500	„ „ „ Minute
270 000	„ „ „ Stunde
736 Voltampère.	

Bei einmaliger Transformation vermittelt einer Dynamomaschine ergiebt 1 HP etwa 460 VA.

Vergleichung der Normalflammen verschiedener Länder.

Pariser Lampe (Carcellampe)	Englische Spermacetiterze	Deutsche Bereinskerze (Paraffinkerze)
1.000	7.435	7.607
0.134	1.000	1.023
0.132	0.977	1.000

Buys-Ballatsche Regel: Der Wind weht auf der nördlichen Halbkugel, abgesehen von örtlichen Ablenkungen, so, daß ein Beobachter, mit dem Winde gehend, den hohen Druck (Maximum) zu seiner Rechten und zugleich etwas hinter sich, den tiefen Druck (Minimum) zu seiner Linken und etwas vor sich hat.

	Proz.
Der Salzgehalt des Oceans beträgt	3.6
„ „ der Nordsee beträgt	3.4
„ „ des Skagerraks bei Cap Skagen beträgt	3.0
„ „ „ Sundes bei Helsingör beträgt. . .	1.5
„ „ „ Großen Belt bei Korsör beträgt. .	1.9
„ „ „ Kleinen Belt bei Fridericia	1.9
„ „ der Ostsee bei Fehmarn beträgt . . .	1.0
„ „ „ „ Warnemünde beträgt . . .	1.1
„ „ „ „ Darßerort beträgt	0.9
„ „ „ „ Arkona beträgt	0.8
„ „ „ „ Danzig beträgt	0.7
„ „ „ „ Gotland	0.6

Mit Salzgehalt sind hier schlechtweg alle im Seewasser aufgelösten Substanzen gemeint. Genau genommen sind in 100 000 Theilen Seewasser enthalten:

96370	Teile	Wasser
2800	„	Kochsalz
360	„	Chlormagnesium
70	„	Chlorkalium
2	„	Brommagnesium
230	„	schwefelsaure Magnesia
140	„	schwefelsaurer Kalk
3	„	kohlensaurer Kalk
25	„	Rückstand.

Ungefähre Sonnenauf- und -Untergangszeiten für 54 Grad 20 Minuten Nordbreite, die Mittelbreite der deutschen Küstengewässer.

Datum	Sonnenaufgangszeit		Sonnenuntergangszeit	
1. Januar	8	Uhr 25 Minuten	3	Uhr 35 Minuten
15. „	8	„ 10 „	3	„ 50 „
1. Februar	7	„ 42 „	4	„ 18 „
15. „	7	„ 12 „	4	„ 48 „

Datum	Sonnenaufgangszeit		Sonnenuntergangszeit	
1. März	6 Uhr 41	Minuten	5 Uhr 19	Minuten
15. "	6 "	11	5 "	49
1. April	5 "	35	6 "	25
15. "	5 "	5	6 "	55
1. Mai	4 "	39	7 "	21
15. "	4 "	9	7 "	51
1. Juni	3 "	45	8 "	15
15. "	3 "	28	8 "	32
1. Juli	3 "	28	8 "	32
15. "	3 "	38	8 "	22
1. August	4 "	15	7 "	55
15. "	4 "	33	7 "	27
1. September	5 "	10	6 "	50
15. "	5 "	46	6 "	14
1. Oktober	6 "	6	5 "	54
15. "	6 "	32	5 "	28
1. November	7 "	6	4 "	54
15. "	7 "	41	4 "	19
1. Dezember	8 "	15	3 "	45
15. "	8 "	23	3 "	37

Das frische Wasser wird auf deutschen Kriegsschiffen in eisernen Kasten von 400 bis 2750 Liter Inhalt aufbewahrt. In Häfen und auf Reeden wird der Vorrat ergänzt. Außerdem haben die größeren Schiffe zwei Destillierapparate, die kleinen Schiffe und Fahrzeuge einen Destillierapparat, mit welchem aus Seewasser frisches Wasser gewonnen wird. Von diesen Apparaten giebt es zwei Größennummern. Mit der Nummer I können 5000 Liter, mit der Nummer II 2500 Liter Wasser in 24 Stunden destilliert werden. Der Wasserbedarf eines Schiffes wird zu 5 Liter für den Tag und Kopf der Besatzung berechnet.

Die Stärke der Bordwand eines eisernen oder stählernen Kriegsschiffes d. h. die Wandstärke abgesehen von der Panzerung ist bei Stahl geringer als bei Eisen, im allgemeinen vorn und hinten geringer als in der Mitte, an der horizontalen Kielplatte und an dem Farbegang stärker als an den anderen Teilen.

Sie beträgt:

Bei Torpedobooten	3 bis	5 mm
„ Aviso	9	16 „
„ Kanonenbooten	9	13 „
„ Kreuzerforvetten	10	16 „
„ Kreuzerfregatten	10	16 „
„ Panzerfahrzeugen	9	16 „
„ Panzerschiffen	17	28 „

Die Fernrohre für den Dienstgebrauch in der Kaiserlichen Marine haben folgende Abmessungen und Eigenschaften:

Bezeichnung des Fernrohres.	Länge in mm		Gewicht in gr	D = Durchmesser des Objektivglases in mm	K = Durchmesser des Bildes der Objektivöffnung hinter dem Okular in mm	G = Vergrößerung = Objektivdurchmesser dividiert durch den Durchmesser des Objektivbildes hinter dem Okular = $\frac{D}{K}$	Gesichtsfeld.		H = Helligkeit = dem Quadrat des Objektivdurchmessers dividiert durch das Quadrat des Pupillendurchmessers multipliziert mit dem Quadrat der Vergrößerung = $\frac{D^2}{a^2} G^2$.
	ausgezogen	geschloffen					Durchmesser in cm an einer in 44.75 m Entfernung aufgestellten Latte mit Meter-einteilung gemessen	Größe des Gesichtsfelds	
Einrohrig	590	425	724.5	34.9	2.2	15.9	175.8	2° 15'	1.8
Desgleichen	725	560	986.5	41.7	2.3	18.1	124.5	1° 48'	2.0
Desgleichen	786	622	1520	60.0	2.6	23.1	111.0	1° 25'	2.6
Doppelrohrig	20	17	713	56.5	7.6	7.5	352.0	4° 30'	22.6

Stärke der Kriegsflootten der Welt

zu Anfang des Jahres 1890.

Staat.	Anzahl der										Bemerkungen.
	Panzer- schiffe	Panzer- fahr- zeuge	Kreuz- er- gat- ten	Kreuz- er- vet- ten	Kreuz- er	Ka- no- nen- boos- te	Wit- soß	Schul- schiffe und Schiffe zu ver- schie- denen Zwe- cken	Tor- pedo- boos- te	Tor- pedo- divi- sions- boos- te	
Ägypten . . .	—	—	2	1	—	—	—	9	—	—	Die Angaben können in dieser Allgemeinheit nur einen ungefähren Überblick über die Stärke d. verschied. Flotten geben. Die Zahl der Schiffe und Fahrzeuge ist u. a. auch deshalb nicht entscheidend für die Stärke einer Flotte, weil ein neues Schiff oft mehr als den dreifachen Wert eines alten bei gleicher Größe hat. Bei Rußland ist zu berücksichtigen, daß die Flotten der Ostsee, des schwarzen Meeres, des kaspischen Meeres und der sibirischen Gewässer in den angegebenen Summen enthalten sind. Für die englische Flotte sind sehr bedeutende Vergrößerungen vom Parlament bewilligt und bereits in der Ausführung. Auch die Ver. Staaten von Nordamerika beabsichtigen ihre Flotte stark zu vermehren.
Argentinien	—	5	—	—	—	7	7	13	—	—	
Belgien . . .	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	
Brasilien . . .	2	8	1	2	6	10	—	—	14	—	
Chile	—	3	1	4	—	2	—	1	9	—	
China	2	8	5	5	—	13	—	9	41	—	
Dänemark . . .	2	7	1	3	—	13	—	5	18	—	
Deutschland	13	15	9	10	4	3	8	18	—	—	
England	53	14	89		—	103	22	22	150	27	
Frankreich . . .	36	26	9	13	37	73	45	50	149	10	
Griechenland	3	2	—	—	4	12	4	10	58	—	
Haiti	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	
Holland	2	21	48		5	60	—	21	32	—	
Italien	18	16	—		41	—	—	—	100	—	
Japan	—		—		38		—	—	17	—	
Mexiko	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Norwegen	—	4	1	1	1	31	—	2	8	—	
Osterreich . . .	12	2	2	2	6	6	15	4	42	—	
Peru	—	—	—	—	—	9	—	1	—	—	
Portugal	—	1	—	1	5	15	—	6	5	—	
Rumänien	—	—	—	—	—	5	1	2	3	—	
Rußland	22	26	—		156		—	—	201	—	
Schweden	—	34	—	—	—	—	—	22	22	—	
Siam	—	—	—	—	7	—	—	5	—	—	
Spanien	6	2	31		—	53	—	24	38	—	
Türkei	7	11	11		—	5	25	80	61	—	
Uruguay	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	
Ver. Staaten von Nord- amerika	—	20	—		48		—	12	3	—	

Das größte Kriegsschiff der Welt ist das italienische Panzerschiff *Italia*; dasselbe hat

- 122 Meter Länge,
- 22.54 „ größte Breite,
- 8.48 „ Tiefgang,
- 13 898 Tonnen Displacement (Wasserverdrängung des schwimmenden Schiffes),
- 48 Centimeter starken Panzerschutz,
- 18 000 indizierte Pferdekkräfte starke Maschinen mit zwei Schrauben,
- 18 Knoten größte Geschwindigkeit,
- 3000 Tonnen Kohlenvorrat,
- 664 Mann Besatzung,
- 4 Kanonen von 43 cm Kaliber und je 106 Tonnen Rohrgewicht als Armierung, außerdem,
- 8 Kanonen von 15 cm Kaliber und
- 14 Revolverkanonen.

Stärke der Handelsflotten der Welt

zu Anfang des Jahres 1890.

A. Segelschiffe von mehr als 50 Tonnen Ladefähigkeit.

Staat.	Schiffszahl.	Gesamt- Tonnengehalt.
England	13146	4 215 634
Bereinigte Staaten von Nordamerika	5764	1 913 090
Norwegen	3529	1 328 296
Deutschland . . .	1907	737 028
Italien	2549	718 889
Rußland	2142	459 228
Schweden	1873	382 017
Frankreich	2005	352 418
Griechenland . . .	1401	284 173
Spanien	1403	261 312
Holland	878	243 873
Dänemark	925	147 933
Österreich	379	143 257

Staat.	Schiffszahl.	Gesamt- Tonnengehalt.
Türkei	459	79 960
Chile	154	77 474
Portugal	346	75 209
Braſilien	265	56 661
Japan	112	29 291
Peru	38	23 858
Argentinien	86	20 125
Hawai	46	12 766
Uruguay	37	11 136
Nicaragua	24	9 864
Mexiko	45	7 958
Siam	17	7 553
Belgien	15	6 879
Guatemala	17	5 044
Haiti	21	4 236
Bolivia	5	3 469
Rumänien	19	3 354
Venezuela	13	2 287
San Salvador	5	1 770
Ecuador	3	1 345
Columbia	7	1 334
China	4	1 169
Costa-Rica	4	948
Liberia	3	916
St. Domingo	5	854
Montenegro	3	412
Jerusalem	1	293
Tunis	3	258
Tahiti	1	209

Das größte Segelschiff der Welt ist zurzeit für französische Rechnung zu Glasgow im Bau; dasselbe hat

- 108 Meter Länge,
- 13.4 „ größte Breite,
- 9.76 „ Tiefgang,

3700 Tonnen Ladefähigkeit,
5 Masten, davon vier vollgetakelt.

B. Dampfschiffe von mehr als 100 Tonnen Ladefähigkeit.

Staat.	Schiffszahl.	Gesamt- Tonnengehalt.
England	4885	4 424 933
Frankreich	450	491 444
Deutschland	559	476 720
Vereinigte Staaten von Nordamerika	417	371 772
Spanien	343	259 347
Italien	193	174 986
Holland	160	132 813
Norwegen	281	116 905
Schweden	370	114 199
Rußland	217	110 160
Österreich	111	95 349
Dänemark	174	87 850
Belgien	62	79 203
Japan	140	73 230
Brasilien	121	44 487
Griechenland	64	36 870
China	31	28 317
Chile	38	23 470
Portugal	34	20 912
Ägypten	30	19 864
Türkei	28	18 067
Argentinien	48	14 069
Hawai	15	6671
Zanzibar	9	6042
Peru	7	5429
Mexiko	10	3305
Haiti	7	2960
Guatemala	2	2823
Uruguay	10	2613

Staat.	Schiffszahl.	Gesamt= Tonnengehalt.
Costa-Rica	3	1699
Rumänien	3	1400
Venezuela	5	1215
Tunis	2	1204
Persien	1	579
Siam	2	351
Equador	1	249
St. Domingo	1	103

Zu den größten Handelsdampfschiffen der Welt gehören die zwischen Hamburg und Bremen, sowie zwischen England und Nordamerika verkehrenden Schnelldampfer. Der englische Dampfer von der Anchor-Linie City of Rome hat

170 Meter Länge,

15.9 „ größte Breite,

7.9 „ Tiefgang,

13 500 Tonnen Displacement,

14 000 indizierte Pferdekkräfte starke Maschinen,

304 Tonnen Kohlenverbrauch in 24 Stunden.



Zweiter Abschnitt.

Erklärung marine-technischer Ausdrücke.

Abhalten. Die Richtung eines Schiffes so ändern, daß der seine Längenrichtung schräg von vorn treffende Wind mehr von der Seite oder von hinten trifft. — Das Schiff fällt ab heißt: Es dreht nach der Windrichtung hin.

Ablandig wird der Wind genannt, wenn er von dem Lande her weht, unter dessen Küste man sich befindet. Auflandiger Wind weht nach der Küste hin.

Ablauf, m. (Stapellauf). Das auf dem Lande fertiggebaute oder ausgebefferte Schiff läßt man auf wasserwärts geneigter Ebene ins Wasser gleiten. Der Vorgang heißt der Ablauf oder Stapellauf. Er erfolgt fast immer in der Längenrichtung, selten in der Querrichtung des Schiffes.

Abtritt, w. Der Weg eines Schiffes durchs Wasser in der Querrichtung. Das Schiff treibt ab, wenn außer der Bewegung in der Längenrichtung durch Segel oder die Maschinenkraft eine Fortbewegung nach der Seite hin eintritt, nach welcher der Wind weht.

Achter. Hinten. Der hintere Teil des Oberdecks eines Schiffes heißt das Achterdeck. Achteraus heißt: Nach dem Hinterteil (Heck) des Schiffes hin.

Abmang, w. Die am Vorder- und Hinterteile eines Schiffes angebrachte Skala zum Ablesen des Tiefganges.

Ankern. Den Anker fallen lassen. Anker aufgehen heißt den Anker heben und den Ort verlassen.

Anliegen. Die Richtung, in welcher ein Schiff nach dem Kompaß fährt, heißt der anliegende Kurs. Das Schiff dampft oder segelt nach der Richtung hin, welche es anliegt.

Auslaufen. Überholen oder einholen.

Austuchen. Ein Segel oder eine Flagge ordentlich zusammenfalten zum Zweck der Aufbewahrung.

Ausguck, m. Das scharfe Ausschauen nach Dingen und Ereignissen. Ausguckposten sind auf Kriegsschiffen stets mehrere vorhanden; ihre Zahl wird nachts in der Regel vermehrt.

Auslegen, s. Die Bewegung der Mannschaften auf den Raaken von der Mitte nach den Seiten (Racken). Einlegen bedeutet das Umgekehrte.

Außenbords oder außerbords. Außerhalb des Schiffes aber in der Nähe desselben.

Back, w. Der vorderste Teil des Oberdeckes eines Schiffes, mitunter mit einem 2 bis 3.5 m über dem Oberdeck liegenden besondern Deck versehen. — Schlüssel aus Eisenblech oder Holz für Fleisch, Suppe u. s. w. — Beweglicher Tisch, an dem die Schiffsmannschaften beim Einnehmen der Mahlzeiten und in Freizeiten sitzen. Backschaft hat der Mann, welcher die an einer Back vereinigte Mannschaft bedient. Backältester ist der Vorgesetzte dieser Mannschaft, deren Verband derjenigen einer Korporalschaft ähnlich ist. — back (entgegen) sagt man, wenn die Raaken eines Mastes so gestellt sind, daß die daran gesetzten Segel die Fortbewegung des Schiffes hemmen. — Greift der Wind in die Segel eines Mastes von der Seite, in die des andern von vorn, so liegt das Schiff backgebraßt.

Backbord. Links, wenn man auf einem Schiffe stehend nach vorn sieht.

Backspier, w. Ein am Vordertheil des Schiffes befestigter Baum, welcher früher zum Setzen der Unterleeseegel — die Leeseegel sind seit 1885 in der deutschen Marine abgeschafft — diente, jetzt nur noch ausgeschwungen wird, um an Bord eines vor Unter liegenden Schiffes die ausgelegten Boote zu befestigen.

Bake, w. Ein in der Regel aus Holz erbautes Schiffsfahrtszeichen an der Küste. Es giebt Baken mit und ohne Leuchtfeuer.

Barak, w. Die größte Gattung der zu einem Schiff gehörenden Boote.

Barring, w. Ein auf Deck oder außenbords in den Rüsten befindliches Lager von Reservehölzern.

Beiliegen oder beigedreht liegen. In schräger Richtung zum Winde mit kleinen Segeln liegen.

Bekalmen. Einen Gegenstand unter den Windschutz eines Segels oder eines anderen Gegenstandes bringen. Ein Fahrzeug, welches ein anderes dicht an der windwärts liegenden Seite passiert, bekalmt seine Segel, d. h. es nimmt diesen den Wind.

Belegen. Ein Tau so befestigen, daß es schnell gelöst werden kann. Geschieht gewöhnlich an besonders dazu bestimmten großen Nägeln aus Holz oder Eisen (Kavielnägeln).

Besannmast, m. Der hinterste Mast eines als Bark getakelten Schiffes. Das daran geführte Besansegel ist kein Raasegel, sondern ein Schratsegel.

Besteck, s. Der in eine Seelarte eingetragene Schiffsort. Die Rechnung zur Bestimmung des Schiffsortes ohne astronomische Beobachtungen heißt die Besteckrechnung.

Beting, w. Ein zum Befestigen von Ankerketten bestimmter schwerer senkrecht im Schiffe stehender Balken.

Bilge, w. Der Raum neben dem Kiel unterhalb der Innenhaut, in welchem sich das im Schiff befindliche Wasser zunächst sammelt.

Block, m. Der in der Mechanik Kloben benannte Kraftübertragungsapparat.

Blüse, w. Eine Terpentinsackel.

Boje, w. Ein schwimmendes Seezeichen zur Kennzeichnung des Fahrwassers.

Bor, m. Eine durch die Gezeitenwelle hervorgerufene Brandung.

Bord, m. An Bord gehen heißt: sich auf ein Schiff begeben, von Bord gehen: dasselbe verlassen. Der Schiffsdienst wird auch Borddienst, das Schiffsleben Bordleben, die Schiffsseite Bordseite genannt u. s. w.

Braum, w. Die dritte Raas eines voll getakelten Schiffes, von unten gezählt.

Brasse, w. Ein Tau an jeder Seite (Noch) einer Raas zum Schwingen derselben in der Horizontalebene. Die Raas wird gebraßt.

Brigg, w. Ein Schiff mit zwei voll getakelten Masten.

Briese, w. Die Briese wird frisch oder flau genannt, jenachdem sie stark oder schwach ist.

Brof, m. Ein kurzes, dickes Taustück, entweder rund, oder glatt und breit geformt, auch ein schürzenartiges Stück Segeltuch mit Tauwerk eingefast.

Bug, m. Der Vorderteil des Schiffes.

Bugfieren. Schleppen.

Buß, m. (richtiger Bauch). Der in der Mitte einer Raas angehäufte Teil eines festgemachten Segels. Das Tau zum Aufheben des Segels in der Mitte heißt Bußgording (richtiger Bauchgurtung).

Bulin, w. Ein Tau zum Festhalten von Raassegeln in schräger Lage, wenn beim Wind gesteuert wird.

Bunker, m. Kohlenraum.

Convoy, *s.* Kriegsschiffe, welche Handelsschiffe zum Schutz gegen feindliche Angriffe begleiten.

David, *m.* Kran.

Deck, *s.* Die horizontal liegenden Bedeckungen der verschiedenen Schiffsräume. Auf großen Schiffen liegen vier bis fünf, auf kleinen nur zwei Decks über einander. Dieselben sind aus Holz, Eisen oder Stahl hergestellt, zumteil gepanzert.

Deviation, *w.* Die Ablenkung der Magnetnadel, welche durch das Eisen im und am Schiff entsteht.

Diesig. Unklar, nur von der Beschaffenheit der Luft gebraucht.

Dingy, *w.* Ein kleines Schiffsboot.

Dirk, *m.* Tau zum Heben des Baumes eines Schratsegels.

Dock, *s.* Ein ausgemauertes oder schwimmendes Bassin. Masse, d. h. stets mit Wasser gefüllte Docks gewähren den Schiffen sichere und bequeme Lage am Lande; Trockendocks können nach Bedürfnis und Belieben leergepumpt oder voll Wasser gelassen werden und dienen zur Reparatur, mitunter auch zum Bau von Schiffen.

Dodshost, *s.* Eine Vorrichtung zum Steifsetzen (steifen Ausspannen) von Tauen, besonders Stagen.

Dolle, *w.* Eine Gabel zum Einlegen der Riemen des Bootes, wenn gerudert wird. Ist in dem Rand des Bootes eine Vertiefung für den Zweck eingeschnitten, so heißt die Vorrichtung Kunsel.

Ducht, *w.* Eine Sitzbank in Booten.

Duchalbe, *w.* Ein in den Boden gerammter, im Wasser stehender Pfahl.

Dünnung, *w.* Seegang ohne Wind.

Dwars. Quer.

Entern. Übersteigen oder aufsteigen.

Geselshaupt, *s.* Eine Art Joch zur Verbindung von Mast und Stenge oder der Stengen untereinander.

Fall, *s.* Tau zum Aufziehen (Heißen) von Segeln.

Fallreep, *s.* Eine Eintrittspforte in der Kieling, durch welche man von außenbords auf das Oberdeck eines Schiffes gelangt. Die Treppe, welche zum Besteigen des Schiffes auf diesem Wege dient, heißt Fallreepstreppe.

Fangleine, *w.* Tau am Vorderende eines Bootes zum Befestigen desselben.

Fid, *m.* Hölzerner Konus zum Aufweiten von Kränzen und Augen aus Tauwerk.

Fieren. Entfernen. Man fiert ein straff gespanntes Tau, indem man dasselbe nachgiebt, um die daran befindliche Last zu erleichtern oder zu bewegen.

Fock, w. Das unterste Raafegel am vordersten Mast. Die Raaf, an welcher sich das Segel befindet, heißt Fockraaf, der Mast Fockmast. Auch wenn die Masten keine Raafen haben heißt dieser Mast der Fockmast.

Fregatte, w. Ein mit drei vollen Masten getakeltes Kriegsschiff mit einem vollen Kanonendeck (Batteriedeck) und einigen Geschützen auf dem Oberdeck. Seit Einführung der Schiffspanzerung sind Fregatten im strengen Sinne des Wortes von Jahr zu Jahr feltener geworden.

Gaffel, w. Ein Baum zum Setzen von Schratsegeln, der mit einer Klaue um den Mast faßt.

Gallion, w. Ein am oberen, äußersten Teil des Buges angebrachter galerieartiger Vorbau, gewöhnlich in einer auf den Namen des Schiffes Bezug habenden Figur oder Verzierung endend.

Gast, m. Ein Schiffsmann, der zu einer für besondere Verrichtungen abgetheilten Gruppe von Mannschaften gehört. Es giebt z. B. Backsgasten, Bootsgasten, Zimmermannsgasten u. s. w.

Gat, s. Loch. Auch das Heck des Schiffes wird Gat genannt. Ein Schiff liegt im Gat, wenn es hinten tiefer taucht als vorn.

Geer, w. Tau zum Halten und Bewegen einer Gaffel, an der Spitze (Noth) derselben angebracht.

Geien. Aufziehen. Wird nur von Segeln gebraucht. Ein Segel wird geieit, bevor es festgemacht wird. Die dazu vorhandenen Taae heißen Geitaae.

Gien, s. Ein schwerer Flaschenzug.

Gieren. Das nicht beabsichtigte schwanckende Abweichen eines Schiffes von der geraden Richtung. Ein schlecht steuerndes Schiff giert.

Gig, w. Ein langes schmales Boot, das Kapitänboot.

Gillung, auch Gellung, w. Die scharf zulaufende Form des Hinterschiffes in und über der Wasserlinie.

Gißung, w. Schätzung.

Glasen, s. Das Angeben der Uhrzeiten mit der Schiffsglocke in Zwischenräumen von halben Stunden. Das Glasen beginnt mit jeder Wache. Ein Glas ist ein Glockenschlag. Nach Beendigung der ersten halben Stunde einer Wache wird ein Glockenschlag, zu Ende der vierten, letzten Stunde der Wache werden acht Glockenschläge gemacht, in den Zwischenzeiten ist die Zahl der Schläge entsprechend.

Grätting, auch Greeting, w. Ein Rostwerk aus Holz oder Eisen.

Gals, m. Die untere Spitze eines Segels.

Galsen. Vor dem Winde wenden.

Havarie, w. Die Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ladung durch Seenot.

Seck, s. Das Hinterteil eines Schiffes.

Seißen, auch hissen. Aufziehen.

Sellegat, s. Ein im Vorschiff ganz unten liegender Raum zur Aufbewahrung von Vorräten.

Selling, w. Eine schiefe Ebene zum Bau, Ausschleppen und zum Ablauf von Schiffen.

Seuer, w. Die Löhnung der Mannschaft eines Handelsschiffes.

Siewen. Winden, eine Winde drehen.

Solen. An einem Tau ziehen.

Hull, m. Ein alter Schiffsrumpf.

Hüsing, m. Eine Art Garn.

Inholz, s. Eine Schiffsrippe, den vertikalen Teil des Baues bildend.

Innenbords. Innerhalb der Schiffseite.

Jacht, auch Nacht, w. Ein Luftfahrzeug.

Jolle, w. Ein kleines Schiffsbboot für den Arbeitsdienst.

Jollentau, s. Ein über einen festen Block mit einer Scheibe laufendes Tau.

Jungfer, w. Eine Vorrichtung zum Steifsetzen (streifen Ausspannen) von stehendem Tauwerk, dem Dodsstost ähnlich.

Kabbelung, m. Ein in der Regel durch Entgegenwirken von Strom und Wind entstehender kurzer niedriger Seegang.

Kabel, s. Ein schweres Tau.

Kai, m. Mauer zum Anlegen von Schiffen mit Vorrichtungen zum Festmachen.

Kaien. Die Kaen aus der senkrecht hängenden Lage in die horizontale bringen.

Kalfatern. Die Schiffsnähte mit Berg abdichten.

Kaper, m. Ein mit Berechtigung zur Kriegsführung versehenes Handelsschiff.

Kappen. Abhauen, durchhauen.

Kardeel, auch Kordeel. Die Liße eines Taves.

Katt, w. Vorrichtung den Anker hochzunehmen, nachdem er an der Kette bis über die Wasserlinie gehievt (gewunden) ist. Der Anker wird gefattet.

Kausch, w. Ein Ring aus Metall mit breitem, nach der Mitte ausgekehrtem Rand.

Kavielnagel, m. Ein Nagel aus Holz oder Eisen, der zum Befestigen von Tauen (besonders laufenden Tauen der Takelage) dient.

Kentern. Umfallen.

Kiel, m. Die Grundlage des Längsverbandes eines Schiffes.

Kimm, w. Die Linie, wo das Himmelsgewölbe auf der Erde zu ruhen scheint.

Klameien. Das Berg in die Schiffsnächte treiben.

Kleid, s. Der einzelne Segeltuchstreifen des fertigen, zusammenge-
nähten Segels.

Kluse, w. Die mit Eisen gefütterte Öffnung im Bug, am Heck und
an den Seiten des Schiffes zum Durchlassen von Ketten und Tauen.

Klüver, m. Schratsegel, das an einem besondern Baum, dem
in der Verlängerung des Bugspriets liegenden Klüverbaum, gesetzt wird.

Knoten, m. Die Zahl der Knoten giebt die Zahl der Seemeilen
an, welche ein Schiff in der Stunde zurücklegt. Die zum Messen
der Geschwindigkeit dienende Leine (Logleine) ist in Abständen von
6.84 m (Knotenlängen) mit Taufknoten gemerkt.

Koje, w. Eine schrankähnliche Bettstelle.

Korvette, w. Ein Kriegsschiff, mit einer Kanonenreihe auf dem
Batteriedeck oder auf dem Oberdeck.

Krängen. Ein Schiff schief nach der Seite legen.

Kreuzen. Bei entgegenwehendem Wind windwärts mit einem
Segelschiff aufarbeiten.

Kreuzer, m. Ein der Größe nach zwischen Kreuzerkorvette und
Kanonenboot liegendes Kriegsschiff. Kreuzerfregatten werden jetzt
die früher als gedeckte Korvetten bezeichneten Schiffe, und Kreuzer-
korvetten die Schiffe genannt, welche früher BlattdECKkorvetten hießen.

Kreuzmast, m. Der hinterste Mast eines vollgetakelten Schiffes.

Kuhl, m. Die Gegend auf dem Oberdeck in der Nähe des
Fockmastes.

Kühlte, w. Ein frischer Wind.

Kurs, m. Die Richtung, in welcher sich ein Schiff durchs
Wasser bewegt.

Kutter, m. Ein Schiffsbboot, in erster Reihe zur Beförderung
der Offiziere bestimmt. Auch Lustfahrzeug.

Labfalben. Das Tauwerk mit einer Teermischung tränken.

Laschen. Zusammenbinden.

Lee. Die Seite, nach welcher der Wind hin weht.

Legel, m. Ein Taufranz.

Legerwall, m. Die leewärts liegende Kiste, nach welcher ein
Schiff vom Sturm getrieben wird.

Lenzen. Ein Schiff leerpumpen. Bei schwerem Sturm vor
dem Winde laufen.

Lichten. Heben, wird nur vom Anker gesagt.

Lief, s. Die Taucinfassung eines Segels.

Log, s. Vorrichtung zum Messen der Schiffsgeschwindigkeit.
Loggen heißt die Geschwindigkeit messen.

Löschen. Die Ladung aus einem Handelsschiff nehmen.

Lot, s. Vorrichtung zum Messen der Wassertiefe.

Luv, Die Seite, von welcher der Wind kommt.

Luvén. Nach der Windseite hin drehen.

Maat, m. Gehilfe.

Macklig. Bequem.

Mannen. Ein Boot mannen heißt ein solches besetzen und fertigmachen zum Fahren.

Mars, m. Die Plattform am obern Ende des Untermastes.

Maß, m. Die Masten sind die Grundlage, der Stützpunkt der Takelage. Der vorderste Mast heißt der Fockmast, der mittlere der Großmast, der hintere der Kreuzmast bei einem Vollschiff, Besanmast bei einer Bark. Bei einer Brigg und einem Schoner wird der vordere Mast der Fockmast, der hintere der Großmast genannt. Diese Bezeichnungen finden im ganzen für Schiffe mit und ohne Mastakelage Anwendung.

Messe, w. Gemeinschaftlicher Aufenthalts- und Speiseraum für die Offiziere eines Schiffes außer dem Kommandanten, für die Deckoffiziere und für die Seeladetten. Messführung ist die Verwaltung und Leitung der gemeinschaftlichen Verpflegung in einer Messe.

Mine, w. Ein Gefäß mit Sprengstoff, das in Hafeneinfahrten und engen Fahrwassern versenkt wird.

Mittschiffs. In der Mitte des Schiffes.

Muring, w. Eine besondere Kettenvorrichtung zum Verankern eines Schiffes von zwei Ankern.

Musterung, w. Der Appell an Bord eines Kriegsschiffes. Wird in der Regel täglich zweimal abgehalten.

Navigation, w. Die Kunst ein Schiff über See zu führen.

Nippflut, w. Die Zeit des niedrigsten Hochwassers, hervorgerufen durch die Gezeiten.

Nißel, m. Ein kleiner Bündel zum Zusammenbinden aufgerollter Gegenstände.

Nock, w. Die äußerste Spitze einer Maa. Es befindet sich an jeder Seite einer Maa eine Nock.

Ochsenauge, s. Ein rundes Glasfenster in der Bordwand eines Schiffes.

Osen, auch ausösen. Ein Boot ohne Pumpe von Wasser entleeren. Das dazu in der Regel benützte Gefäß heißt ein Osefaß.

Pageie, w. Ein kleiner Riemen.

Pall, s. Eine eiserne Abstrebevorrichtung an Winden (Spillen), um das Rückdrehen zu verhindern.

Pantry, w. Speisekammer.

Bardun, s. Ein Tau zum Stützen von Stengen nach den Seiten und nach hinten. Jede Stenge hat mehrere Bardunen.

Part, w. Ein Seil eines Flaschenzuges.

Peilen. Die Richtung bestimmen, in der sich ein Gegenstand vom Schiffe befindet. Peilung ist die ermittelte Richtung.

Pfeifen. Alle Mann aufpfeifen heißt alle Mann mit der Pfeife an Deck rufen. Das Signal geben sämtliche Bootsmannsmaate mit der Pfeife. Der Bootsmann pfeift an. Dem Pfeifensignal folgt das Kommando. Das Pfeifen geht auch bei anderen Befehlen und Manövern dem Kommando voran; es macht im allgemeinen die Mannschaft auf ein zu erwartendes Kommando aufmerksam.

Pfeil, w. Der äußere (hintere) Teil einer Gaffel. Der innere Teil derselben heißt die Klau.

Pinnas, w. Die zweitgrößte Gattung der Boote eines Kriegsschiffes.

Pinne, w. Der Hebelarm zur Bewegung eines Ruders.

Pisettendienst, m. Der Schiffsdienst nach außen, besonders der durch die Repräsentation fremden Kriegsschiffen gegenüber gebotene.

Platt vor dem Winde. Den Wind genau von hinten habend.

Platting, w. Ein breites Geflecht aus Tauwerk.

Poller, auch Bollard, m. Ein Pfeiler zum Befestigen von Tauen und Ketten.

Porteurleine, w. Die Leine, welche den Kopf eines Ankers trägt.

Preien. Anrufen.

Prejening, w. Ein mit einer Teermischung getränktes Stück Segeltuch.

Prise, w. Ein genommenes feindliches Schiff.

Pullen. Rudern.

Purren. Aufwecken, wecken.

Pütting, w. Eine Kette oder Eisenschiene zur Befestigung von Bardunen und Wanten am Schiffskörper oder am Mast.

Pütze, w. Eimer.

Quarterdeck, s. Achterdeck oder Hinterdeck.

Quast, m. Pinsel.

Raa, w. Ein quer zur Schiffsrichtung an einem Mast oder an einer Stenge befestigter Baum. Jede Raa ist in der Mitte stärker als an den Enden (Röcken). Die untersten Raaen heißen die Unter-raaen (am Fockmast ist die Fockraa, am Großmast die Großraa, am Kreuzmast die Bagienraa die Unterra). Es folgt dann an jedem Mast von unten nach oben gezählt: die Marsraa, die Bram-raa und die Oberbramraa. Auf Handelsschiffen sind in der Regel zwei über einander liegende Marsraaen, oft auch zwei über einander

liegende Bramraaen vorhanden. Außerdem haben diese Schiffe mitunter noch eine Raa über der Oberbramraa, die sogenannte Stysegelsraa. In der Kaiserlichen Marine haben nur die Schiffsjungen- und Kadettenschulschiffe, die Schiffe des Kreuzergeschwaders, Kreuzer und Kanonenboote noch Raatafelagen.

Rack, s. Eine Vorrichtung zur Verbindung einer Raa mit einem Mast oder einer Stenge.

Ranf. Geringe Stabilität habend.

Raumt. Der Wind raumt, wenn er aus einer entgegenwehenden Richtung in eine günstigere übergeht. Man segelt mit raumem Wind und raumer See, wenn beide günstige Richtung haben. Das Gegentheil von raum ist schral, und das Gegentheil von raumen ist schralen.

Reede, w. Das Seegebiet vor einem Hafen oder einer Mündung.

Reep, m. Tau.

Regatta, w. Eine Wettfahrt von Booten.

Reling, auch Reeling, w. Die das Oberdeck umgebende Brüstung.

Reihen, auch anreihen. Einen Gegenstand mit einem Tau an mehreren Punkten befestigen.

Revier, s. Ein Flußlauf in der Nähe der Mündung.

Riemen, m. Hebel zur Fortbewegung von Ruderbooten und Fahrzeugen.

Rolle, w. Die genau ausgearbeitete und eingelibte Einteilung der Besatzung für verschiedene Manöver und Ereignisse. Die Klar-schiffrolle weist jedem Mann seinen Platz für das Gefecht an, die Manöverrolle weist ihm denselben für Segelmanöver, die Rein-schiffrolle für die Schiffsreinigung an u. s. w.

Rollen, auch schlingern. Die Bewegung eines Schiffes im Seegang von einer Seite zur andern.

Routine, w. Die genaue Einteilung des Tages und der Nacht für Arbeiten, Manöver, Mahlzeiten u. s. w. an Bord eines Schiffes.

Ruder, s. Das Steuerruder, oder die Lenkvorrichtung eines Schiffes.

Rudern, auch pullen. Ein Boot mit Riemen bewegen.

Rüst, w. Eine Verbreiterung am Schiffskörper neben den Masten zum bessern Absteifen derselben durch Wanten und Pardunen.

Saling, w. Ein Joch mit Querhölzern zur Verbindung von Untermasten und Stengen, sowie von Stengen und Bramstengen.

Sceptertau, auch Fallreepstau, s. Ein Tau zum Festhalten beim Besteigen eines Schiffes vom Boote aus.

Schafe, w. Ein fest geschlossenes Rettenglied.

Schäkel, m. Ein Rettenglied zum beliebigen Schließen und Öffnen.

Schaffen. Essen, eine Mahlzeit einnehmen.

Schalke, w. Eine Leiste zum Verschließen der Luken, um das Einbringen von Wasser bei schlechtem Wetter zu verhindern. Die Luken werden mit Presenningen und Schalken geschalkt.

Schaluppe, w. Ein Schiffsboot. Veralteter Ausdruck.

Schamsilen. Scheuern, gegen einander reiben.

Schandeckel, m. Der den Schiffstrand auf dem Oberdeck einfassende Balkengang.

Schanze, w. Der Teil des Oberdecks neben dem Kreuz- oder Besanmast.

Schau. Eine zusammengebundene und dann aufgehobte Flagge heißt eine Flagge im Schau und gilt als ein allgemeines Notsignal.

Scheren, auch ausscheren. Schnelles und zeitweises Abweichen eines Schiffes oder Bootes von einer gegebenen Richtung. Mit ein- und ausscheren wird auch das Einbringen eines Taues in einen Block und das Herausbringen aus demselben bezeichnet.

Schiemannen. Das Verrichten kleiner Arbeiten in der Takelage und für dieselbe.

Schiemannsgarn, s. Eine Art Bändselwerk.

Schisten. Ändern.

Schlieren. Gleiten.

Schlingern, auch rollen. Die Bewegungen eines Schiffes im Seegang von einer Seite zur anderen.

Schlipp, w. Eine schiefe Ebene mit Aufschleppvorrichtung für Schiffe.

Schlippen. Fahrenlassen, loswerfen. Man schlippt einen Anker mit Kette, indem man die Kette loswirft und diese sowie den Anker auf dem Grunde liegen läßt.

Schmarting, w. Geteerte Leinwand.

Schnaumast, m. Ein an der Hinterseite eines Mastes vertikal stehender Baum, der zum Setzen von einem Gaffelsegel dient.

Schnüren. Die Formen der einzelnen Teile eines Schiffes in natürlicher Größe aufzeichnen. Zu dem Zweck dienen auf großen Schiffsbauwerften besondere Schnürböden.

Schoner, m. Ein zweimastiges Schiff, das entweder an dem Fockmast Raasegel und an dem Großmast Schratsegel, oder an beiden Masten Schratsegel (Gaffelsegel) führt; in letzterem Falle heißt das Fahrzeug Gaffelschoner.

Schot, w. Das Tau zum Festsetzen der Segel nach den unteren Seiten bei Raasegeln, nach hinten bei Schratsegeln.

Schott, s. Eine Wand im Schiffe aus Holz oder Eisen.

Schral. Der Wind wird schral, wenn er von einer günstigen Richtung in eine ungünstigere übergeht.

Schratsegel, s. Ein Segel, das an einer Gaffel, dem Bugspriet, dem Klüverbaum, einem Stag, überhaupt nicht an einer Raa gesetzt wird.

Schwabber, m. Ein langer Pinsel aus Tauwerk zum Auf-trocknen von Käffe.

Schwairen, auch schwoien. Ein Schiff vor Anker oder mit Tauen drehen.

See, w. Welle.

Seegang, m. Die bewegte Seeoberfläche. Es steht See oder Seegang, wenn Bewegung vorhanden ist.

Sicht. Ein Gegenstand kommt in Sicht und aus Sicht, je-nachdem man ihn sieht oder nicht sieht.

Sichtig. Das Wetter ist sichtig, wenn die Luft klar, unsichtig, wenn das Gegentheil der Fall ist.

Sloopen. Abbrechen. Ein alter Schiffsrumpf wird gesloopt.

Sog, m. Das Zusammenströmen des Wassers hinter dem Schiff bei seiner Fortbewegung durchs Wasser.

Sorgleine, w. Eine Leine am Ruder zum Befestigen desselben, wenn es beschädigt ist.

Spate, auch Handspate, w. Ein hölzerner Hebebaum, der mit den Händen regiert wird.

Spant, s. Eine Schiffscrippe, auch Inholz genannt. Die Spanten stehen vertikal zum Kiel und bilden die Grundlage des ganzen Baues eines Schiffes.

Spieker, m. Nagel. Eine Platte wird festgespiekert.

Spier, w. Ein Rundholz im allgemeinen. Raaen, Stengen, Klüverbaum u. s. w. sind die Spieren eines Schiffes.

Spierentonne, w. Ein schwimmendes Seezeichen, das eine Stange mit einem weit sichtbaren Körper am obern Ende trägt.

Spill, s. Winde. Unter Spill wird in der Regel eine schwere Winde verstanden.

Splissen. Zwei Tauen den gleicher Art und Stärke zu einem zusammenfügen. Eine solche Zusammenfügung heißt eine Splissung.

Spriet, s. Ein leichter Baum zum Setzen eines nicht mit Gaffel versehenen Segels. Findet nur in Booten Verwendung.

Spring, m. Ein hinten am Schiffe befestigtes Tau, um dasselbe in schräger Richtung zum Wind oder Strom zu halten, wenn vor Anker oder sonst fest liegend.

Springflut, w. Die höchste, zur Zeit des Voll- und Neumondes eintretende Flut.

Spur, w. Der Zapfen am untern Ende eines Mastes, mit dem derselbe in ein entsprechendes Lager gesetzt wird.

Stag, s. Das Tau zum Halten eines Mastes oder einer Stenge nach vorn. Einen Mast oder eine Stenge stagt man, wenn man sie durch Anholen der Stagen, Wanten u. s. w. in die richtige Lage bringt.

Stampfen, s. Die Bewegung des Schiffes um seine Querschiff.

Stapel, m. Die Bauunterlage für ein Schiff.

Stanen. Die Gegenstände in einem Schiffe nach bestimmter Anordnung aufstapeln. Auf Kriegsschiffen ist dafür ein besonderer Stauungsplan vorhanden.

Steert, m. Ein kurzes Tauende.

Stehendes Gut, s. Das Tauwerk, welches zum Festhalten der Takelage in bestimmter Lage dient.

Stekbolzen, m. Eine Leine, mit welcher die Segel auf den Nocken der Raaen befestigt werden.

Stelling, w. Ein Gerüst.

Stenge, w. Die Verlängerung der Masten nach oben. Auf dem Untermast sitzt die Marsstenge, auf der Marsstenge die Bramstenge.

Steuerbord. Rechts, wenn man auf einem Schiffe stehend von hinten nach vorn sieht.

Steven, m. Die Verlängerung des Kiels nach oben an seinen beiden Enden. Es giebt einen Vorsteven, einen Achtersteven und auf Schraubendampfern noch einen Rudersteven. Die Steven sind nahezu rechtwinklig zum Kiel an demselben befestigt.

Stoppen. Anhalten. Stillstehenlassen.

Stopper, m. Ein kurzes Tau- oder Kettenende zum Abfangen der Kraft (Anspannung) einer Leine oder Kette.

Strak, w. Der Verlauf der Linien eines Schiffes und seiner Form.

Streichen. Das Niederholen der Flagge an Bord eines besiegten Schiffes. Man streicht auch Stengen und Raaen, indem man sie nicht an Deck nimmt, sondern vor dem Mast oder vor der Marsstenge hängen läßt.

Strich, m. Ein Strich des Kompasses ist der 32. Teil seines Umfanges, also $\frac{360}{32}$ oder $11\frac{1}{4}$ Grad.

Stropp, m. Ein Taukranz, der zu verschiedenen Zwecken, unter anderem auch als Schlinge benutzt wird.

Sturzsee, w. Eine auf das Oberdeck eines Schiffes überbrechende See.

Südwestler, m. Ein Regenhut aus Leinwand mit Öl getränkt.

Taijun, m. Ein in der chinesischen See vorkommender Wirbelsturm von großer Heftigkeit.

Tafel, s. Eine Art Flaschenzug.

Tafelage, w. Alles was zum Masten- und Segelwerk eines Schiffes gehört.

Tafeln, auch aufstakeln. Die Tafelage eines Schiffes aufbringen. **Abtakeln** bedeutet das Gegenteil.

Talje, w. Eine Art Flaschenzug.

Tamp, m. Das Endstück eines Taues.

Tauen. Ziehen, schleppen.

Tide, w. Die Gezeit oder die durch Ebbe und Flut erzeugte Bewegung des Wassers.

Topp, m. Das obere Ende eines Mastes oder einer Stänge.

Toppen. Eine Maa oder einen Baum in der Vertikalebene drehen.

Törn, m. Eine Umdrehung oder Eindrehung; auch die Umdrehung eines Gegenstandes mit einem Tau oder einer Kette.

Törnen. Aufhalten, festhalten.

Torpedo, m. Ein unter Wasser laufendes Geschöß mit eigener Bewegung und großer Sprengladung.

Treideln. Ein Schiff oder Boot von am Lande befindlichen Menschen oder Pferden ziehen lassen.

Trimmen. In eine richtige Lage bringen, zurechtziehen.

Trosse, w. Ein Tau von bestimmter Länge (in der Kaiserl. Marine 225 m lang).

Überall. Das Kommando beim Wecken der Mannschaften an Bord.

Verklärung, w. Eidliche Aussage der Besatzung eines Handelsschiffes über einen Seeunfall.

Verklücker, m. Windfahne.

Verlhanzung, auch Keling, w. Die das Oberdeck eines Schiffes umgebende Brüstung.

Vertonen. Eine Skizze von einem Gegenstand und seiner Lage machen. Eine so gefertigte Ansicht, zur Erkennung von Dingen an der Seeküste dienend, heißt **Vertonung**.

Vorlastig. Ein Schiff, dessen Tiefgang vorn größer ist als hinten, liegt vorlastig. Das Gegenteil davon ist **achterlastig**.

Vorsegel, s. Alle Klüver- und Stagssegel eines Schiffes vor dem Fockmast werden zusammen **Vorsegel** genannt.

Wache, w. An Bord eines jeden Kriegs- und Handelsschiffes wird der Tag von Mitternacht zu Mitternacht in sechs Wachen geteilt.

Want, s. Ein Tau zum Stützen und Halten eines Mastes und einer Stänge nach den Seiten. Die Zahl der Wanten an jeder Seite hängt von der Größe des Schiffes ab.

Warpanker, m. Ein leichter Anker.

Webeleine, w. Die Leine, mit welcher die einzelnen Tauen der Wanten (Hofstau) verbunden sind, so daß sie eine Strickleiter bilden.

Wenden oder über Stag gehen. Mit einem Schiff durch den Wind drehen.

Wieling, w. Ein kleines Polster, das man in Booten über Bord hängt, um die Stöße abzuschwächen, welchen es ausgesetzt ist, wenn es neben einem andern Boot oder neben einem Schiffe liegt.

Wippe, w. Ein über eine feste Scheibe laufendes Tau.

Wrack, s. Ein gestrandetes, nicht mehr zu bergendes Schiff.

Wraken. Das schwere Arbeiten eines Schiffes im Seegang. Das Schiff wrackt ab, wenn es infolge dieser Bewegungen beschädigt wird. Ein altes Schiff, welches man in seine Teile zerlegt, wird abgewrackt.

Wriden. Ein Boot mit einem Riemen, der am Heck schraubenartig zur Wirkung gebracht wird, fortbewegen.

Wulen. Rauf umwickeln.

Zeisen. Fest und eng zusammenbinden.

Zeising, w. Ein Tau zum Festmachen (Beschlagen) der Segel, wenn sie nicht gesetzt sind. Auch ein Bändsel zum Reffen der Segel.

Zurren. Einen Gegenstand mit Tauen oder Leinen so befestigen, daß er bei der Bewegung des Schiffes im Seegang fest liegt. Das so verwendete Tau heißt eine Zurring.



Im Verlage von J. J. Weber in Leipzig sind erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Illustrierte Katechismen.

Belehrungen aus dem Gebiete

der

Wissenschaften, Künste und Gewerbe.

In braunen Original-Leinenbänden.

- Ackerbau.** Dritte Auflage. — **Katechismus des praktischen Ackerbaues.** Von Wilhelm Hamm. Dritte Auflage, gänzlich umgearbeitet von H. G. Schmitter. Mit 138 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3
- Agrikulturchemie.** Sechste Auflage. — **Katechismus der Agrikulturchemie.** Von Dr. E. Wildt. Sechste Auflage, neu bearbeitet unter Benutzung der fünften Auflage von Hamm's „Katechismus der Ackerbauchemie, der Bodenkunde und Düngerlehre“. Mit 41 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3
- Algebra.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Algebra, oder die Grund-
lehren der allgemeinen Arithmetik.** Von Friedr. Herrmann. Dritte Auflage, vermehrt und verbessert von K. F. Heym. Mit 8 in den Text gedruckten Figuren und vielen Übungsbeispielen. M. 2
- Archäologie.** — **Katechismus der Archäologie. Übersicht über die Ent-
wicklung der Kunst bei den Völkern des Altertums.** Von Dr. Ernst Profer. Mit 3 Tafeln und 127 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3
- Archivkunde** s. Registratur.
- Arithmetik.** Dritte Auflage. — **Katechismus der praktischen Arithmetik.** Kurzgefaßtes Lehrbuch der Rechenkunst für Lehrende u. Lernende. Von E. Schick. Dritte, umgearbeitete u. vermehrte Auflage, bearbeitet von Max Meyer. M. 3
- Ästhetik.** Zweite Auflage. — **Katechismus der Ästhetik. Belehrungen
über die Wissenschaft vom Schönen und der Kunst.** Von Robert Pröhl. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. M. 3
- Astronomie.** Siebente Auflage. — **Katechismus der Astronomie. Be-
lehrungen über den gestirnten Himmel, die Erde und den Kalender.** Von Dr. Adolph Drechsler. Siebente, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit einer Sternkarte und 170 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50
- Auswanderung.** Sechste Auflage. — **Kompaß für Auswanderer nach
Ungarn, Rumänien, Serbien, Bosnien, Polen, Rußland, Algerien, der Kap-
kolonie, nach Australien, den Samoa-Inseln, den süd- und mittelamerikanischen
Staaten, den Westindischen Inseln, Mexiko, den Vereinigten Staaten von
Nordamerika und Canada.** Von Eduard Pelz. Sechste, völlig umgearbeitete
Ausgabe. Mit 4 Karten und einer Abbildung. M. 1. 50
- Bank- und Börsenwesen.** [In Vorbereitung.]
- Baukonstruktionslehre.** Zweite Auflage. — **Katechismus der Baukon-
struktionslehre.** Mit besonderer Berücksichtigung von Reparaturen und Um-
bauten. Von Walther Lange. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage.
Mit 277 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3

Die mit * versehenen Bändchen sind zurzeit nur broschürt zu haben.

Ein ausführliches Verzeichnis mit Inhaltsangabe jedes einzelnen Bandes wird auf Verlangen unberechnet abgegeben.

- Baustile.** Neunte Auflage. — **Katechismus der Baustile, oder Lehre der architektonischen Stilarten** von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. Von Dr. Ed. Freiherrn von Sacken. Neunte, verbesserte Auflage. Mit einem Verzeichniß von Kunstausdrücken und 103 in den Text gedruckten Abbild. M. 2
- Bibliotheklehre.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Bibliotheklehre.** Anleitung zur Einrichtung und Verwaltung von Bibliotheken. Von Dr. Jul. Bechholdt. Vierte, verbesserte Auflage. Mit in den Text gedruckten Abbildungen und 15 Schrifttafeln. [Unter der Presse.]
- Bienenkunde.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Bienenkunde und Bienenzucht.** Von G. Kirsten. Dritte, verm. und verb. Auflage, herausgegeben von J. Kirsten. Mit 51 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Bleicherei** s. Wäscherei z.
- Börsengeschäft** s. Bankwesen.
- *Botanik.** — **Katechismus der Allgemeinen Botanik.** Von Prof. Dr. Ernst Hallier. Mit 95 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- *Botanik, landwirtschaftliche.** Zweite Auflage. — **Katechismus der landwirtschaftlichen Botanik.** Von Karl Müller. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage von R. Herrmann. Mit 4 Tafeln und 48 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1. 50
- Buchdruckerkunst.** Fünfte Auflage. — **Katechismus der Buchdruckerkunst und der verwandten Geschäftszweige.** Von C. A. Franke. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage, bearbeitet von Alexander Waldow. Mit 43 in den Text gedruckten Abbildungen und Tafeln. M. 2. 50
- Buchführung.** Vierte Auflage. — **Katechismus der kaufmännischen Buchführung.** Von Oskar Klemich. Vierte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 7 in den Text gedruckten Abbildungen und 3 Wechselformularen. M. 2. 50
- Buchführung, landwirtschaftliche.** — **Katechismus der landwirtschaftlichen Buchführung.** Von Prof. K. Birnbaum. M. 2
- Chemie.** Sechste Auflage. — **Katechismus der Chemie.** Von Prof. Dr. H. Hirzel. Sechste, vermehrte Aufl. Mit 31 in den Text gedruckten Abbild. M. 3
- Chemikalienkunde.** — **Katechismus der Chemikalienkunde.** Eine kurze Beschreibung der wichtigsten Chemikalien des Handels. Von Dr. G. Heppel. M. 2
- Chronologie.** Dritte Auflage. — **Kalenderbüchlein.** **Katechismus der Chronologie** mit Beschreibung von 33 Kalendern verschiedener Völker und Zeiten. Von Dr. Ad. Drechsler. Dritte, verbesserte und sehr verm. Aufl. M. 1. 50
- Dampfmaschinen.** Dritte Auflage. — **Katechismus der stationären Dampfkessel, Dampfmaschinen und anderer Wärmemotoren.** Ein Lehr- und Nachschlagebüchlein für Praktiker, Techniker und Industrielle. Von Ingenieur Th. Schwärze. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 247 in den Text gedruckten und 9 Tafeln Abbildungen. M. 4
- Drainierung.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Drainierung und der Entwässerung des Bodens überhaupt.** Von Dr. William Löbbe. Dritte, gänzlich umgearbeitete Auflage. Mit 92 in den Text gedr. Abbildungen. M. 2
- *Dramaturgie.** — **Katechismus der Dramaturgie.** Von N. Prölsch. M. 2. 50
- Drogenkunde.** — **Katechismus der Drogenkunde.** Von Dr. G. Heppel. Mit 30 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50

- *Einjährig-Freiwillige.** Zweite Ausgabe. — **Katechismus für den Einjährig-Freiwilligen.** Von M. von Süssmilch, gen. Hörnig. Zweite, durchgesehene Ausgabe. Mit 52 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50
- Elektrotechnik.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Elektrotechnik.** Ein Lehrbuch für Praktiker, Techniker und Industrielle. Von Ingenieur Th. Schwarze. Dritte, verbesserte u. vermehrte Aufl. Mit 383 in den Text gedr. Abbild. M. 4. 50
- Ethik.** — **Katechismus der Sittenlehre.** Von Llo. Dr. Friedrich Kirchner. M. 2. 50
- Färberei und Zeugdruck.** Zweite Auflage. — **Katechismus der Färberei und des Zeugdrucks.** Von Dr. Herm. Grothe. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 78 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50
- Farbwarenkunde.** — **Katechismus der Farbwarenkunde.** Von Dr. G. Heppel. M. 2
- Feldmessenkunst.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Feldmessenkunst mit Kette, Winkelspiegel und Meßtisch.** Von Fr. Herrmann. Vierte, durchgesehene Auflage. Mit 92 in den Text gedruckten Figuren und einer Plankarte. M. 1. 50
- Feuerwerkerei.** — **Katechismus der Luftfeuerwerkerei.** Kurzer Lehrgang für die gründliche Ausbildung in allen Theilen der Pyrotechnik. Von C. A. v. Nida. Mit 124 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Finanzwissenschaft.** Fünfte Auflage. — **Katechismus der Finanzwissenschaft oder die Kenntnis der Grundbegriffe und Hauptlehren der Verwaltung der Staatseinkünfte.** Von A. Bischof. Fünfte, verbesserte Auflage. M. 1. 50
- Fischzucht.** — **Katechismus der künstlichen Fischzucht und der Teichwirtschaft.** Wirtschaftslehre der zahmen Fischerei. Von C. A. Schroeder. Mit 52 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50
- *Flachsban.** — **Katechismus des Flachsbaues und der Flachsbereitung.** Von K. Sonntag. Mit 12 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1
- Fleischbeschau.** Zweite Auflage. — **Katechismus der mikroskopischen Fleischbeschau.** Von F. W. Ruffert. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 40 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1 20
- Forstbotanik.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Forstbotanik.** Von S. Fischbach. Vierte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 79 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50
- Galvanoplastik.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Galvanoplastik.** Ein Handbuch für das Selbststudium und den Gebrauch in der Werkstatt. Von Dr. G. Seelhorst. Dritte, durchgesehene und vermehrte Auflage. Von Dr. G. Langhein. Mit Titelbild und 42 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Gedächtniskunst.** Sechste Auflage. — **Katechismus der Gedächtniskunst oder Mnemotechnik.** Von Hermann Rothe. Sechste, von J. B. Montag sehr verbesserte und vermehrte Auflage. M. 1. 50
- Geflügelzucht.** — **Katechismus der Geflügelzucht.** Ein Merkbüchlein für Liebhaber, Züchter und Aussteller schönen Rassegeflügels. Von Bruno Dürigen. Mit 40 in den Text gedruckten und 7 Tafeln Abbildungen. M. 4
- Geographie.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Geographie.** Vierte Auflage, gänzlich umgearbeitet von Karl Urenz, Kaiserl. Rat und Direktor der Prager Handelsakademie. Mit 57 Karten und Ansichten. M. 2. 40
- Geographie, mathematische.** — **Katechismus der mathemat. Geographie.** Von Dr. Ad. Drechsler. Mit 113 in den Text gedr. Abbildungen. M. 2. 50

- Geologie.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Geologie, oder Lehre vom innern Bau der festen Erdkruste und von deren Bildungsweise.** Von Prof. S. Haas. Vierte, verbesserte Auflage. Mit 144 in den Text gedruckten Abbildungen und einer Tabelle. M. 3
- Geometrie, analytische.** — **Katechismus der analytischen Geometrie.** Von Dr. Max Friedrich. Mit 56 in den Text gedr. Abbild. M. 2. 40
- * **Geometrie.** Zweite Aufl. — **Katechismus der ebenen und räumlichen Geometrie.** Von Prof. Dr. K. Ed. Zeyher. Zweite, vermehrte und verbesserte Aufl. Mit 209 in den Text gedr. Figuren und 2 Tabellen zur Maßverwandlung. M. 2
- Gesangskunst.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Gesangskunst.** Von F. Sieber. Vierte, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit vielen in den Text gedruckten Notenbeispielen. M. 2. 40
- Geschichte** s. Weltgeschichte.
- * **Geschichte, deutsche.** — **Katechismus der deutschen Geschichte.** Von Dr. Wilh. Kenzler. M. 2. 50
- Gesundheitslehre** s. Makrobiotik.
- Girwesen.** — **Katechismus des Girwesens.** Von Karl Berger. Mit 21 Geschäfts-Formularen. M. 2
- Handelskorrespondenz.** Zweite Aufl. — **Katechismus der kaufm. Korrespondenz in deutscher Sprache.** Von C. F. Findeisen. Zweite, verb. Aufl. M. 2
- Handelsrecht.** Dritte Auflage. — **Katechismus des deutschen Handelsrechts, nach dem Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuche.** Von Reg.-Rat Robert Fischer. Dritte, umgearbeitete Auflage. M. 1. 50
- Handelwissenschaft.** Sechste Auflage. — **Katechismus der Handelwissenschaft.** Von K. Arenz. Sechste, verbesserte und vermehrte Auflage, bearbeitet von Gust. Rothbaum und Ed. Deimel. M. 2
- Heerwesen.** — **Katechismus des Deutschen Heerwesens.** Von Oberstleutnant a. D. H. Vogt. Nach dem Tode des Verfassers herausgegeben von N. v. Hirsch, Hauptmann a. D. M. 2. 50
- Heizung, Beleuchtung und Ventilation.** — **Katechismus der Heizung, Beleuchtung und Ventilation.** Von Ingenieur Th. Schwarze. Mit 159 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3
- Heraldik.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Heraldik. Grundzüge der Wappenkunde.** Von Dr. Ed. Freih. v. Sacken. Vierte, verbesserte Auflage. Mit 202 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Hufbeschlagnag.** Dritte Auflage. — **Katechismus des Hufbeschlages.** Zum Selbstunterricht für jedermann. Von E. Th. Walther. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 67 in den Text gedr. Abbild. M. 1. 50
- * **Hüttenkunde.** — **Katechismus der allgemeinen Hüttenkunde.** Von Dr. E. F. Dürre. Mit 209 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 4
- Kalenderbüchlein** s. Chronologie.
- * **Kalenderkunde.** — **Katechismus der Kalenderkunde. Belehrungen über Zeitrechnung, Kalenderwesen und Feste.** Von D. Freih. v. Reinsberg-Düringsfeld. Mit 2 in den Text gedruckten Tafeln. M. 1
- Kindergärtnerei.** Dritte Auflage. — **Katechismus der praktischen Kindergärtnerei.** Von Fr. Seidel. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 35 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1. 50
- Kirchengeschichte.** — **Katechismus der Kirchengeschichte.** Von Lia. Dr. Friedrich Kirchner. M. 2. 50

- Klavierspiel. — Katechismus des Klavierspiels.** Von Fr. Taylor, deutsch von Math. Stegmayer. Mit vielen in den Text gedr. Notenbeispielen. M. 1. 50
- Kompositionslehre.** Fünfte Auflage. — **Katechismus der Kompositionslehre.** Von Prof. J. E. Lobe. Fünfte, verbesserte Auflage. Mit vielen in den Text gedruckten Musikbeispielen. M. 2
- Korrespondenz** s. Handelskorrespondenz.
- Kostümkunde. — Katechismus der Kostümkunde.** Von Wolfg. Quincke. Mit 453 Kostümfiguren in 150 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 4
- Kriegsmarine, Deutsche. — Katechismus der Deutschen Kriegsmarine.** Von Kapitän zur See z. D. Dittmer. Mit 126 in den Text gedr. Abbild. M. 3
- Kulturgeschichte.** Zweite Auflage. — **Katechismus der Kulturgeschichte.** Von J. J. Honegger. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. M. 2
- Kunstgeschichte.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Kunstgeschichte.** Von Bruno Bucher. Dritte, verbesserte Auflage. Mit 276 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 4
- Litteraturgeschichte.** Zweite Auflage. — **Katechismus der allgemeinen Litteraturgeschichte.** Von Dr. Ad. Stern. Zweite, durchgef. Aufl. M. 2. 50
- Litteraturgeschichte, deutsche.** Sechste Auflage. — **Katechismus der deutschen Litteraturgeschichte.** Von Oberschulrat Dr. Paul Müblius. Sechste, vervollständigte Auflage. M. 2
- Logarithmen. — Katechismus der Logarithmen.** Von Max Meyer. Mit 3 Tafeln Logarithmen und trigonometrischen Zahlen und 7 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Logik.** Zweite Auflage. — **Katechismus der Logik.** Von Llo. Dr. Friedr. Kirchner. Zweite, durchgef. Aufl. Mit 36 in den Text gedr. Abbild. M. 2. 50
- Luftfeuerwerkerei** s. Feuerwerkerei.
- *Makrobiotik.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Makrobiotik, oder der Lehre, gesund und lange zu leben.** Von Dr. med. H. Klencke. Dritte, durchgearbeitete und verm. Auflage. Mit 63 in den Text gedr. Abbildungen. M. 2
- Marine** s. Kriegsmarine.
- Mechanik.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Mechanik.** Von Ph. Huber. Vierte, verm. u. verb. Auflage. Mit 181 in den Text gedr. Figuren. M. 2. 50
- *Meteorologie.** Zweite Auflage. — **Katechismus der Meteorologie.** Von Heinr. Bretschel. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 53 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1. 50
- Mikroskopie.** **Katechismus der Mikroskopie.** — Von Prof. Carl Chun. Mit 97 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Milchwirtschaft. — Katechismus der Milchwirtschaft.** Von Dr. Eugen Werner. Mit 23 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3
- Militärwesen** s. Heerwesen.
- Mineralogie.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Mineralogie.** Von Privatdozent Dr. Eugen Hussak. Vierte, neu bearbeitete Auflage. Mit 154 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Mnemotechnik** s. Gedächtniskunst.
- Musik.** Vierundzwanzigste Auflage. — **Katechismus der Musik.** Erläuterung der Begriffe und Grundsätze der allgemeinen Musiklehre. Von Prof. J. E. Lobe. Vierundzwanzigste Auflage. M. 1. 50
- Musikgeschichte. — Katechismus der Musikgeschichte.** Von N. Musiol. Mit 15 in den Text gedruckten Abbildungen und 34 Notenbeispielen. M. 2. 50

- Musikinstrumente.** Fünfte Auflage. — **Katechismus der Musikinstrumente.** Von Richard Hofmann. Fünfte, vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 189 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 4
- Mythologie.** Fünfte Auflage. — **Katechismus der Mythologie aller Kulturvölker.** Fünfte Auflage. Mit vielen in den Text gedruckten Abbildungen. [In Vorbereitung.]
- *Naturlehre.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Naturlehre, oder Erklärung der wichtigsten physikalischen und chemischen Erscheinungen des täglichen Lebens.** Nach dem Englischen des Dr. C. C. Brewer. Dritte, von Heinrich Bretschel umgearb. Auflage. Mit 55 in den Text gedr. Abbildungen. M. 2
- Nivellierkunst.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Nivellierkunst.** Von Dr. C. Pietsch. Dritte, vollständig umgearbeitete Auflage. Mit 61 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Nussgärtnerei.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Nussgärtnerei, oder Grundzüge des Gemüths- und Obstbaues.** Von Hermann Jäger. Vierte, verm. und verb. Auflage. Mit 54 in den Text gedr. Abbildungen. M. 2
- Orgel.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Orgel. Erklärung ihrer Struktur, besonders in Beziehung auf technische Behandlung beim Spiel.** Von Prof. E. J. Richter. Dritte, durchgesehene Auflage. Mit 25 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1. 50
- Ornamentik.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Ornamentik. Leitfaden über die Geschichte, Entwicklung und die charakteristischen Formen der Verzierungsstile aller Zeiten.** Von F. Kantsch. Dritte, verbesserte Auflage. Mit 131 in den Text gedruckten Abbildungen und einem Verzeichnis von 100 Spezialwerken zum Studium der Ornamentikstile. M. 2
- *Orthographie.** Vierte Auflage. — **Katechismus der deutschen Orthographie.** Von Dr. D. Sanders. Vierte, verbesserte Auflage. M. 1. 50
- Pädagogik.** — **Katechismus der Pädagogik.** Von Lic. Dr. Fr. Kirchner. M. 2
- Petrographie.** — **Katechismus der Petrographie. Lehre von der Beschaffenheit, Lagerung und Bildungsweise der Gesteine.** Von Dr. J. Blasch. Mit 40 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Philosophie.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Philosophie.** Von J. H. v. Kirchmann. Dritte, verbesserte Auflage. M. 2. 50
- Zweite Auflage. — **Katechismus der Geschichte der Philosophie von Thales bis zur Gegenwart.** Von Lic. Dr. Fr. Kirchner. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. M. 3
- Photographie.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Photographie, oder Anleitung zur Erzeugung photograph. Bilder.** Von Dr. J. Schnauß. Vierte, den neuesten Fortschritten entspr. verb. Aufl. Mit 34 in den Text gedr. Abbild. M. 2
- Phrenologie.** Siebente Auflage. — **Katechismus der Phrenologie.** Von Dr. G. Scheve. Siebente Auflage. Mit einem Titelbild und 18 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Physik.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Physik.** Von Dr. J. Kollerf. Vierte, vollständig neu bearbeitete Aufl. Mit 231 in den Text gedr. Abbild. M. 4
- Poetik.** Zweite Auflage. — **Katechismus der deutschen Poetik.** Von Prof. Dr. J. Minckwitz. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. M. 1. 80
- Psychologie.** — **Katechismus der Psychologie.** Von Lic. Dr. Fr. Kirchner. M. 3

- Naumberechnung.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Naumberechnung.** Anleitung zur Größenbestimmung von Flächen und Körpern jeder Art. Von Fr. Herrmann. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage von Dr. C. Pietsch. Mit 55 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1. 80
- Nedekunst.** Vierte Auflage. — **Katechismus der Nedekunst.** Anleitung zum mündlichen Vortrage. Von Dr. Roderich Benedix. Vierte, durchgesehene Auflage. M. 1. 50
- Registratur- und Archivkunde.** — **Katechismus der Registratur- und Archivkunde.** Handbuch für das Registratur- und Archivwesen bei den Reichs-, Staats-, Hof-, Kirchen-, Schul- und Gemeindebehörden, den Rechtsanwälten u., sowie bei den Staatsarchiven. Von Georg Holzinger. Mit Beiträgen von Dr. Friedr. Leift. M. 3
- Reichspost.** — **Katechismus der Deutschen Reichspost.** Von Wilh. Lenz. Mit 10 in den Text gedruckten Formularen. M. 2. 50
- Reichsverfassung.** Zweite Auflage. — **Katechismus des Deutschen Reiches.** Ein Unterrichtsbuch in den Grundsätzen des deutschen Staatsrechts, der Verfassung und Gesetzgebung des Deutschen Reiches. Von Dr. Wilh. Keller. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. M. 3
- Rosenzucht.** — **Katechismus der Rosenzucht.** Von Herm. Jäger. Mit 52 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Schachspielkunst.** Zehnte Auflage. — **Katechismus der Schachspielkunst.** Von K. J. S. Portius. Zehnte, vermehrte und verbesserte Aufl. M. 2
- *Schreibunterricht.** Zweite Auflage. — **Katechismus des Schreibunterrichts.** Zweite, neubearbeitete Auflage. Von Herm. Kaplan. Mit 147 in den Text gedruckten Figuren. M. 1
- Schwimmkunst.** — **Katechismus der Schwimmkunst.** Von Martin Schwägerl. Mit 113 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2
- Spinnerei und Weberei.** Dritte Auflage. — **Katechismus der Spinnerei, Weberei und Appretur, oder Lehre von der mechan. Verarbeitung der Gespinnstfasern.** Dritte, bedeut. verm. Aufl., unter teilweiser Benutzung des Groth'schen Originals bearb. v. Dr. A. Ganswindt. Mit 196 in den Text gedr. Abbild. M. 4
- Sprachlehre.** Dritte Auflage. — **Katechismus der deutschen Sprachlehre.** Von Dr. Konrad Michelsen. Dritte, verbesserte Auflage, herausgegeben von Ed. Michelsen. M. 2. 50
- Stenographie.** Zweite Auflage. — **Katechismus der deutschen Stenographie.** Ein Leitfaden für Lehrer und Lernende der Stenographie im allgemeinen und des Systems von Gabelsberger im besondern. Von Heinrich Krieg. Zweite, verbesserte Aufl. Mit vielen in den Text gedr. stenogr. Vorlagen. M. 2. 50
- Stilistik.** Zweite Auflage. — **Katechismus der Stilistik.** Eine Anweisung zur Ausarbeitung schriftlicher Aufsätze. Von Dr. Konrad Michelsen. Zweite, durchgesehene Auflage, herausgegeben von Ed. Michelsen. M. 2
- Tanzkunst.** Fünfte Auflage. — **Katechismus der Tanzkunst.** Ein Leitfaden für Lehrer und Lernende. Von Bernhard Klemm. Fünfte, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 82 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50
- Technologie, mechanische.** — **Katechismus der mechanischen Technologie.** Von A. v. Thering. Mit 163 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 4
- Telegraphie.** Sechste Auflage. — **Katechismus der elektrischen Telegraphie.** Von Prof. Dr. K. Ed. Bessche. Sechste, völlig umgearbeitete Auflage. Mit 315 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 4

- Tierzucht, landwirtschaftliche.** — Katechismus der landwirtschaftlichen Tierzucht. Von Dr. Eugen Werner. Mit 20 in den Text gedr. Abbild. M. 2. 50
- Trigonometrie.** — Katechismus der ebenen und sphärischen Trigonometrie. Von Franz Vendl. Mit 36 in den Text gedr. Abbild. M. 1. 50
- Turnkunst.** Sechste Auflage. — Katechismus der Turnkunst. Von Dr. M. Kloss. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 100 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3
- Uhrmacherkunst.** Dritte Auflage. — Katechismus der Uhrmacherkunst. Von J. W. Küffert. Dritte, vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 229 in den Text gedruckten Abbildungen und 7 Tabellen. M. 4
- Unterricht s. Pädagogik.**
- Urkundenlehre.** — Katechismus der Diplomatik, Paläographie, Chronologie und Sphragistik. Von Dr. Fr. Leis. Mit 5 Tafeln Abbildungen. M. 4
- Versicherungswesen.** Zweite Auflage. — Katechismus des Versicherungswesens. Von Oskar Lemcke. Zweite, verm. und verb. Aufl. M. 2. 40
- Verstkunst.** Zweite Auflage. — Katechismus der deutschen Verstkunst. Von Dr. Roderich Benediz. Zweite Auflage. M. 1. 20
- Versteinerungskunde.** — Katechismus der Versteinerungskunde (Petrefaktenkunde, Paläontologie). Von Prof. G. Haas. Mit 178 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 3
- *Völkerrecht.** — Katechismus des Völkerrechts. Mit Rücksicht auf die Zeit- und Streitfragen des internationalen Rechtes. Von A. Bischof. M. 1. 20
- Volkswirtschaftslehre.** Vierte Auflage. — Katechismus der Volkswirtschaftslehre. Katechismus in den Anfangsgründen der Wirtschaftslehre. Von Dr. Hugo Schöber. Vierte, durchgesehene Auflage. M. 3
- Warenkunde.** Fünfte Auflage. — Katechismus der Warenkunde. Von E. Schick. Fünfte, verm. u. verb. Aufl., bearbeitet von Dr. G. Heppel. M. 3
- Wäscherei, Reinigung und Bleicherei.** Zweite Auflage. — Katechismus der Wäscherei, Reinigung und Bleicherei. Von Dr. Herm. Grothe in Berlin. Zweite, ungearbeitete Auflage. Mit 41 in den Text gedr. Abbild. M. 2
- Wechselrecht.** Dritte Auflage. — Katechismus des allgemeinen deutschen Wechselrechts. Mit besonderer Berücksichtigung der Abweichungen und Zusätze der österreichischen und ungarischen Wechselordnung und des eidgenössischen Wechsel- und Check-Gesetzes. Von Karl Arenz. Dritte, ganz umgearbeitete und vermehrte Auflage. M. 2
- *Weinbau.** Zweite Auflage. — Katechismus des Weinbaues. Von Fr. Jac. Dochnahl. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 38 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 1. 20
- Weltgeschichte.** Zweite Auflage. — Katechismus der Allgemeinen Weltgeschichte. Von Theodor Flath. Zweite Auflage. Mit 5 Stammtafeln und einer tabellarischen Übersicht. M. 3
- Ziergärtnerei.** Fünfte Auflage. — Katechismus der Ziergärtnerei, oder Belehrung über Anlage, Ausschmückung und Unterhaltung der Gärten, so wie über Blumenzucht. Von G. Jäger. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 76 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2. 50
- *Zoologie.** — Katechismus der Zoologie. Von Prof. C. G. Siebel. Mit 125 in den Text gedruckten Abbildungen. M. 2

Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Druck von J. J. Weber in Leipzig.

Die mit * versehenen Bändchen sind zurzeit nur broschirt zu haben.

N 11680

Biblioteka Śląska w Katowicach
ID: 0030001919796



I 639425

für Familien und Resectabel, Bibliotheken,
Hotels, Cafes und Restaurationen

Einladung zum Abonnement auf die

Illustrirte Zeitung

Wöchentliche Nachrichten

über alle

Zustände, Ereignisse und Persönlichkeiten der Gegenwart.

über

Tagessgeschichte, Öffentliche und gesellschaftliches Leben, Wissenschaft und Kunst, Musik, Theater und Mode

Jeden Sonnabend vier Nummern von
24 Solofolien

Mit jährlich über 1000 Original-Abbildungen.
Probe-Nummern gratis und franco.

Abonnement-Preis vierteljährlich 7 Mark. —
zu beziehen durch alle Buchhandlungen und
Postämter.

Leipzig.

Expedition der Illustrirten Zeitung
J. J. Weber

M 1