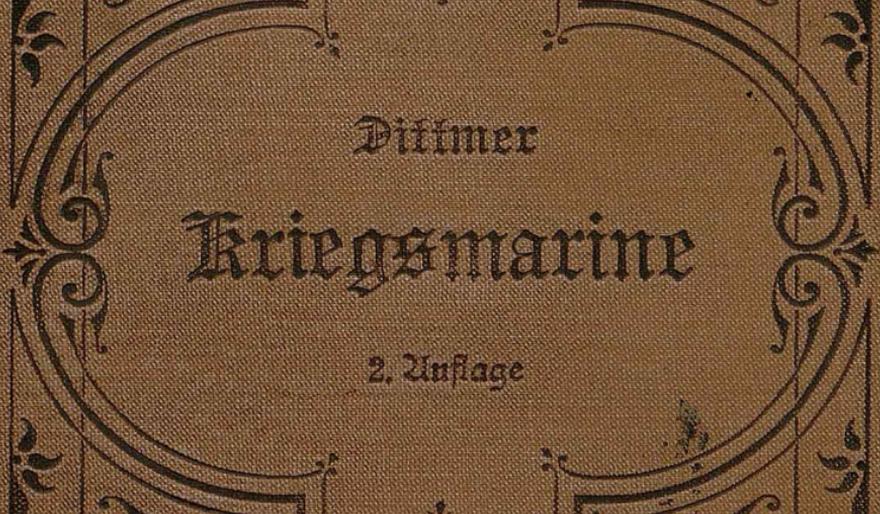


WEBERS ILLÜSTRIRTE KATECHISMEN.

no 101



Dittmer

# Kriegsmarine

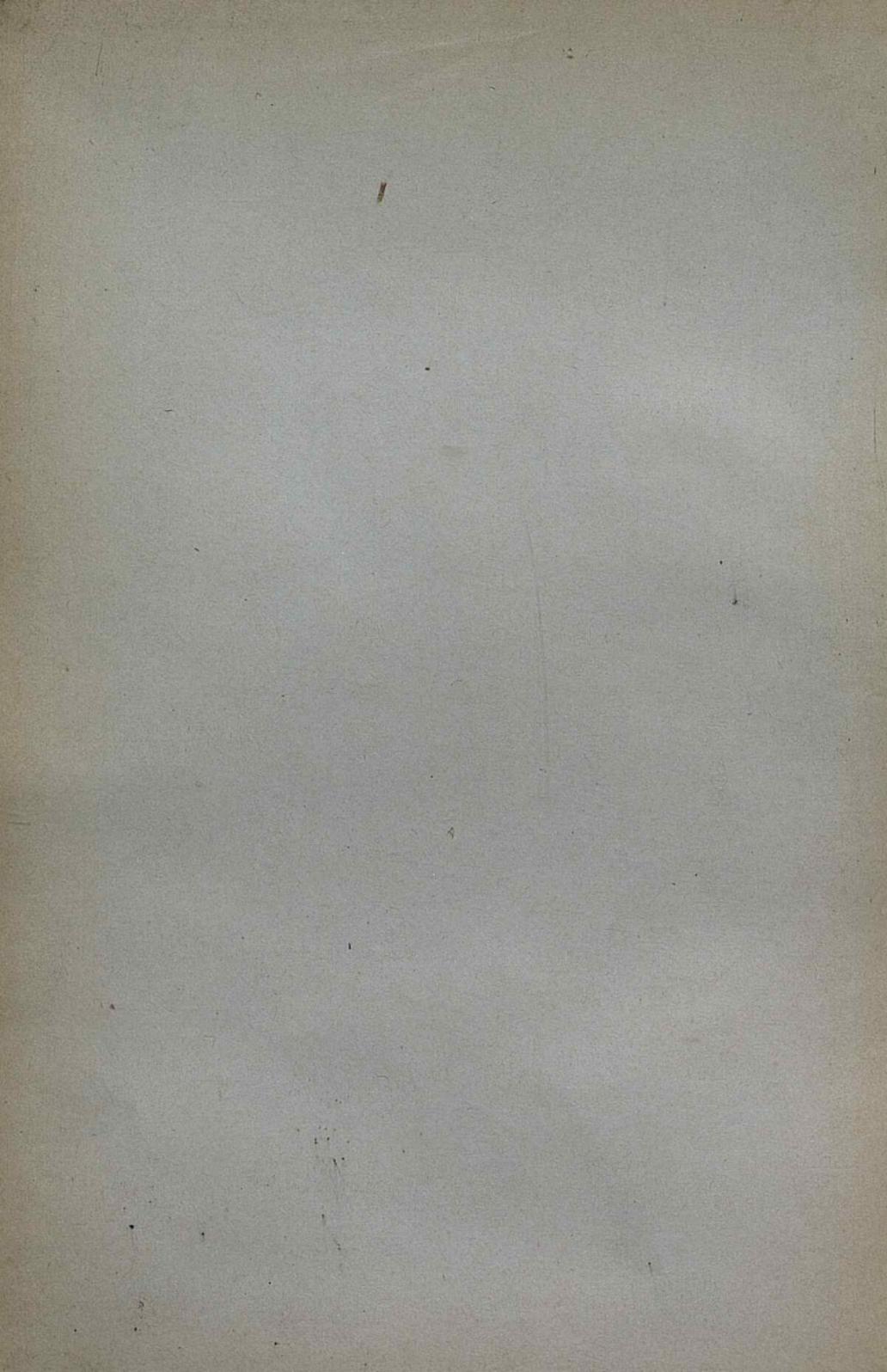
2. Auflage

4 Mark

LEIPZIG, VERLAG VON J. J. WEBER.







M 10846

M 11

Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

# Katechismus der deutschen Handelsmarine.

Von Richard Dittmer. Mit einer Karte und 66 Abbildungen.

Preis gebunden 3 Mark 50 Pf.

Benennung der Takelung der Schiffe. Deutsche Flaggen und Wimpel. Die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen für die Handelsmarine in materieller Hinsicht. Bestimmungen der Verfassung des Deutschen Reiches über die Handelsmarine. — Die obersten Seebehörden im Reich und in den Einzelstaaten. — Die technische Kommission für Seeschifffahrt. — Rationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge. — Schiffs-Registerbehörden. — Schiffsvermessungsordnung. — Vermessung für den Suezkanal. — Behörden für die Vermessung der Kauffahrteischiffe. — Strandungsordnung. — Strandbehörden. — Untersuchung von Seeunfällen. — Behörde für die Untersuchung von Seeunfällen. — Deutsche Seewarte. — Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See. Das Personal der Handelsmarine und die für dasselbe geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Die Laufbahnen. — Die Deutsche Seemannsschule in Hamburg. — Die gesetzliche Stellung der Seeschiffer und Steuerleute. — Navigationschulen. — Die gesetzliche Stellung der Maschinisten. — Maschinistenschulen. — Seemannsordnung. — Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute. — Seemannsämter. — Zusammenstellung der Be-

stimmungen über die Militärverhältnisse der seemannischen und halbbeemannischen Bevölkerung und die Anmusterung als Schiffsmann. — Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Seeschifffahrt beteiligter Personen. — Die Seeberufsgenossenschaft. — Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft. — Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute. — Einziehung der von den Reedern für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute zu entrichtenden Beiträge. **Verschiedenes.** Das Internationale Signalbuch und das Handbuch für die deutsche Handelsmarine. — Das Völkerrecht zur See. — Der Deutsche nautische Verein. — Der Germanische Lloyd. — Das Lotsenwesen. — Die Seefischerei. — Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. — Vom Staate subventionierte Dampferlinien. — Der Nordostseekanal. — Der Suezkanal. — Der Panamakanal. — Schiffsgeschwindigkeiten. — Die Seeschiffsfahrtszeichen. — Geschwindigkeiten, Maße, Gewichte etc. — Vergleichung der Normalflammen verschiedener Länder. — Verzeichnis bedeutender deutscher Schiffs- und Maschinenbauwerken. — Schiffsbau- und Maschinbau-Ingenieure. — Auskunft über den Verbleib von Schiffen.

# Die Kaiserlich Deutsche Marine ☪ ☪ ☪

Ein Grosfolioheft mit 43 Schiffsabbildungen, Flaggen, Uniformen, Rang-, Ärmel- und Dienstabzeichen der Kaiserlichen Marine. Nebst zwei Beilagen: Längendurchschnitt der Kaiserlichen Yacht Hohenzollern und Marinetabellen Kaiser Wilhelms II.

Fünfte, veränderte Auflage.

In illustriertem Umschlag 2 Mark.



# Die Marinetabellen Kaiser Wilhelms II.

Verkleinerte Faksimilenachbildung der kaiserlichen Originalzeichnungen.

Geheftet 50 Pfennig.

Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

# Allgemeine Meereskunde

von Johannes Walther. Mit 72 Abbildungen und 1 Karte.

In Originalleinenband 5 Mark.

## Inhalt:

Zur Geschichte der Meereskunde. — Die Tiefe des Meeres. — Veränderungen der Meerestiefe. — Die Fläche des Meeres. — Wellen und Brandung. — Die Abrasion. — Tektonische Veränderungen der Meeresbecken. — Temperatur des Wassers. — Treibeis und Eisberge. — Die Farbe des Meeres. — Der Salzgehalt. — Zirkulation und Strömungen. — Die Organismen

des Meeres. — Die Meerespflanzen. — Die Fauna der Flachsee. — Tiere des Plankton. — Die Korallenriffe. — Die Bewohner der Tiefsee. — Die Wirbeltiere des Meeres. — Die Sedimente der Flachsee. — Die Sedimente der Tiefsee. — Vulkanische Inseln. — Inselleben. — Landengen und Meerengen. — Geschichte des Meeres.



# Katechismus des Ruder- und Segelsports

von Otto Gusti. Mit 66 Abbildungen und 1 Karte.

Preis gebunden 4 Mark.

## Inhalt:

Das Rudern: Das Boot. — Der Ruderschlag. — Die Mannschaft. — Das Training. — Das Rennen. — Die traininglose Zeit. — Dauerrudern. — Schülerrudern. — Touren-

rudern. — Vereine. Das Segeln: Der Akt. — Das Boot. — Segelkunst. — Wettsegeln. — Tourensegeln. — Erwerbung, Instandhaltung, Winterlager. — Eissegeln. — Vereine.

Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

# Deutscher Seefischerei-Almanach für 1899 ☉ ☉ ☉

Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-  
verein.

Mit 98 in den Text gedruckten Abbildungen,  
2 Flaggentafeln und 2 Karten.

Preis gebunden 4 Mark 50 Pf.

Vorwort. — Kalendarium. —  
Seefischereibehörden und =beamte.  
— Dienstfahrzeuge für die Fischerei=  
aufsicht in den deutschen See=  
und Küstengewässern. — Ver=  
zeichnis der registrierten deutschen  
Segelfischereifahrzeuge und Fisch=  
dampfer, der nicht registrierten  
See- und Küstentischereifahrzeuge.  
— Verzeichnis der Unterschei=  
dungsbuchstaben der Seefischerei=  
fahrzeuge der an die Nordsee  
grenzenden Staaten. — Gesetze,  
Verordnungen und Erlasse des  
Deutschen Reiches und der ein=  
zelnen Küstenstaaten desselben,  
betreffend die See- und Küsten=  
fischerei. — Nautik: Abriß der  
Navigation für Seefischer. —  
Zeitentafel und Flutkonstanten.

— Entfernungstafel. — Herings=  
fischereistationen an den Küsten  
von Großbritannien und Irland.  
— Fischereikarten, Seekarten und  
nautische Bücher. — Sturm=  
signale. — Die Seezeichensysteme  
der an die Nord- und Ostsee  
grenzenden Staaten. — Rettungs=  
stationen der Deutschen Gesell=  
schaft zur Rettung Schiffbrüchiger.  
— Bezeichnung der Fanggeräte  
der deutschen See- und Küsten=  
fischerei. — Vereine, Aktiengesell=  
schaften, Fischräuchereien, Ver=  
sicherungskassen, Seefischerschulen,  
Netzgarne und Netztücher, Tau=  
werk, Anker u. s. w., Spiele und  
Winchen, Verzeichnis der Nutz=  
fische, Münzen, Maße und Ge=  
wichte.

Der Deutsche Seefischerei-Almanach enthält alles, was für einen deutschen  
Fischer und für die deutschen Seefischereiiinteressenten wichtig ist.

# Handbuch der Seeschiffahrtskunde

von Richard Dittmer, Kapitän zur See a. D. Mit  
155 in den Text gedruckten Abbildungen.

Preis 5 Mark 50 Pf., in Leinwand gebunden 7 Mark.

## Inhalt:

Der Schiffskörper. — Das Segelschiff. — Der Schiffsdampfkessel. — Die Schiffsdampfmaschine. — Das Dampfschiff. — Die Schiffspumpen. — Die Schiffsbauwerften. — Der Wasserwiderstand, die Ruderwirkung und das Ruder. — Die Ausrüstung. — Die Ausrüstungsarbeit. — Der Schiffsdienst. — Die Navigation. — Meteorologie. — Gemessene Seemeilen. — Schiffsgeschwindigkeiten. — Tafel, enthaltend die Wegelänge zwischen wichtigen Punkten auf der Erdoberfläche. — Die Flaggen des Deutschen Reiches. — Ehrenbezeichnungen und Ceremoniell auf See. — Auszüge aus dem Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. — Verzeichnis der Dokumente und Bücher, welche an Bord eines Seeschiffes der Handelsmarine als Legitimation dienen. — Die Bestimmungen der Verfassung des Deutschen Reiches über die Handelsmarine. — Die obersten Seebehörden im Reich und in den Einzelstaaten. — Die technische Kommission für Seeschiffahrt. — Begriff der Seefahrt so-

wie der Küstenschiffahrt, der kleinen Fahrt und der großen Fahrt. — Vom Deutschen Reich subventionierte Dampferverbindungen. — Der Norddeutsche Lloyd in Bremen. — Das Lotsenwesen. — Die Seefischeret. — Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. — Anweisungen zur Rettung Ertrinkender durch Schwimmen. — Das Völkerrecht zur See. — Der Deutsche nautische Verein. — Die Gesellschaften zur Klassifizierung von Handelsschiffen. — Bestand der registrierten deutschen Schiffe von mehr als 50 cbm (17,65 Reg.-Tonnen). — Die Handelsflotten der Welt. — Schiffsverkehr in den Seehäfen des Deutschen Reiches in den Jahren von 1880 bis 1890. — Der Verkehr in wichtigen Seehandelsstädten. — Einwohnerzahl deutscher Seestädte und Wassertiefen in ihren Häfen und Fahrwässern. — Liste Seiner Majestät Kriegsschiffe. — Auskunft über den Verbleib von Handelsschiffen. — Wichtige Maß- und Gewichtssysteme. — Marine-technisches Wörterbuch.

**W**ir sind in der gesamten Marinelitteratur unseres Vaterlandes noch keinem Buche ähnlicher Art begegnet, das sich so in jeder Hinsicht als ein über alles sofort Auskunft gebendes, den Fachmann wie den Laien zuverlässig orientierendes Handbuch darstellt. Seine Aufgabe, den Leser mit dem Seewesen im allgemeinen in dem Sinne vertraut zu machen, daß er einen vollen Einblick in die Seeschiffahrtskunde gewinnt und an der Hand des an Text und Illustrationen reichen Inhaltes über alles Zuverlässige Auskunft erhält, erfüllt das Werk in jeder Hinsicht. Der Verfasser hat es verstanden, in der ihm eigenen prächtigen Weise den naturgemäß überaus reichhaltigen und vielseitigen Stoff, der bei einem weniger die Sache Beherrschenden allzuleicht in die Breite gehen würde, in jene knappe Form zu fassen, die das Verständnis und die Uebersichtlichkeit stets gewährleistet.

# Der Weg zum Einjährig-Freiwilligen und zum Offizier des Beurlaubtenstandes in Armee und Marine.

Von **Moritz Exner**. Zweite Auflage.

Preis gebunden 2 Mark.

Allgemeines über Wehrpflicht und Militärpflicht. — Berechtigungsschein zum einj.-freiwilligen Dienst. Annahme und Einstellung der Einjährig-Freiwilligen. Erwerb der Berechtigung. — Nachweisung der wissenschaftlichen Befähigung durch Beibringung von Schulzeugnissen. — Nachweisung der wissenschaftlichen Befähigung durch Ablegung einer Prüfung. — Verhalten der jungen Leute, welche sich im Besitz des Berechtigungsscheins befinden, bis zum Diensttritt. — Annahme, Einstellung und Abweisung der zum einj.-freiwilligen Dienst Berechtigten. Der Dienst als Einjährig-Freiwilliger im Heere. Verhalten im allgemeinen. — Ableistung des Dienstes mit der Waffe, als Mediziner, als Militärarzt und als Unterarzt. — Ueberführung von auf Beförderung dienenden jungen Leuten in die Kategorie der einj.-freiwilligen und Uebertritt einj.-freiwilligen in die Kategorie der ersten. — Bekleidung, Ausrüstung und Verpflegung. — Verittmachung der einj.-freiwilligen. — Der einj.-freiwilligen Dienst mit der Waffe, als Apotheker, als Mediziner. Ergänzung der Offiziere des Beurlaubtenstandes. Übungen der Offiziersaspiranten. — Die Beförderung zum Offizier des Beurlaubtenstandes. Der Dienst als Einjährig-Freiwilliger in der Marine. Annahme und Einstellung. — Ausrüstung, Bekleidung, Verpflegung. — Ausbildung der einj.-freiwilligen der Matrosendivisionen und des feimännlichen Personals der Torpedoabteilungen, der Werftdivisionen und des technischen Personals der Torpedoabteilungen, der Seebataillone, der Matrosenartillerieabteilungen. Ergänzung der Offiziere des Beur-

laubtenstandes der Marine. Übungen der Offiziersaspiranten. — Beförderung zum Offizier des Beurlaubtenstandes der Marine. Die militärische Kontrolle der Personen des Beurlaubtenstandes. Organisation der Kontrolle. — Erfüllung der Dienstpflicht im Beurlaubtenstande. — Die Meldepflicht der Personen des Beurlaubtenstandes. — Kontrollversammlungen. Gesetzliche Bestimmungen über die Auswanderung von Wehrpflichtigen und Personen des Beurlaubtenstandes. — Bestrafungen der Personen des Beurlaubtenstandes. Gerichtliche Bestrafungen. — Disziplinar. Bestrafungen. — Ehrenstrafen. Anträge. Angaben über die Kosten, welche die Ableistung des Dienstjahres verursacht. — Prüfungsordnung zum einjährig-freiwilligen Dienst. — Gesamtverzeichnis der höheren Lehranstalten, welche gemäß § 90 der Wehrordnung zur Ausstellung von Zeugnissen über die wissenschaftliche Befähigung für den einj.-freiwilligen Militärdienst berechtigt sind. (Nachgetragen bis 1. Juni 1891.) — Muster eines Gesuchs um Erteilung des Berechtigungsscheins. — Berechtigungsschein für den einjährig-freiwilligen Dienst. — Zeugnis über die wissenschaftliche Befähigung zum einjährig-freiwilligen Dienst. — Militärische Laufbahn eines gebildeten, jungen Mannes von Erwerb des Berechtigungsscheines bis zur Ernennung zum Offizier des Beurlaubtenstandes. — Muster für schriftliche Meldungen. — Verzeichnis der einzelnen Truppen- und Marine-teile, in welche Einjährig-Freiwillige zur Einstellung gelangen (alphabetisch geordnet).





Kaiser Wilhelm II.

Katechismus

der

# Deutschen Kriegsmarine

von

Kapitän zur See a. D. Dittmer

Mit Titelbild und 174 in den Text gedruckten Abbildungen

Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage

---

Leipzig

Verlagsbuchhandlung von F. F. Weber

1899



5,

2008-02-07

Alle Rechte vorbehalten.



D 242 853
639339 I

M-10846

## Vorwort zur ersten Auflage.

---

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.

Der Verfasser.

## Vorwort zur zweiten Auflage.

---

Die vorliegende zweite Auflage des Katechismus der Deutschen Kriegsmarine ist in jeder Hinsicht verbessert und zeitgemäß ausgestaltet worden. Möge sie zur Erweiterung nicht nur der Kenntnis unserer Flotte, sondern auch zur Erweiterung der Erkenntnis ihrer Notwendigkeit mit beitragen.

Der Verfasser.

# Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung.	
Geschichte der deutschen Kriegsmarine . . . . .	3
Erster Abschnitt.	
Das schwimmende Material der Kaiserlichen Marine . . .	24
Gesetz, betreffend die deutsche Flotte. Vom 10. April 1898	24
Uebersicht über die Rechnungsjahre, in welchen die ersten Raten der Neu- und Ersatzbauten in den Etat eingestellt werden	28
Liste der Schiffe der Kaiserlichen Marine . . . . .	29
Fahrzeuge . . . . .	75
Die Entwicklung des schwimmenden Flottenmaterials bis zum Jahre 1873 . . . . .	77
Verzeichnis sämtlicher Schiffe der preussischen und deutschen Marine seit dem Jahre 1848 bis zum April 1899 in chronologischer Reihenfolge . . . . .	83
Schiffszuwachs . . . . .	83
Schiffsabgang . . . . .	86
Der Begriff „Schiff“ . . . . .	88
Jetzige und frühere Bezeichnung der Schiffsklassen . . . .	88
Die Schiffskörper . . . . .	89
Die Takelage . . . . .	90
Die Kessel und Maschinen . . . . .	91
Die Artillerie . . . . .	93
Der Torpedo . . . . .	95
Einiges über die Ausrüstung . . . . .	96
Die Standarten, Flaggen u. s. w. des Deutschen Reiches und und des preussischen Königshauses . . . . .	97

## Zweiter Abschnitt.

	Seite
<b>Die Organisation der Marine</b> . . . . .	109
Seine Majestät der Kaiser . . . . .	109
Die obersten Marinebehörden . . . . .	109
Die Kommandobehörden am Lande . . . . .	110
Das Marinekabinett . . . . .	110
Der Admiralstab der Marine . . . . .	110
Der Generalinspekteur der Marine . . . . .	110
Die Stationskommandos . . . . .	110
Die Marineinspektionen . . . . .	111
Die Inspektion der Marineartillerie . . . . .	112
Die Inspektion des Torpedowesens . . . . .	113
Die Kommandanturen . . . . .	114
Die Marineinfanterie . . . . .	114
Die Schiffsjungenabteilung . . . . .	115
Die Inspektion des Bildungswesens der Marine . . . . .	115
Die Hafenskapitanate . . . . .	116
Die Abwicklungsbureaus . . . . .	116
Die Schiffsbesichtigungskommissionen . . . . .	116
Die Havariekommissionen . . . . .	116
Die Kommandobehörden an Bord . . . . .	117
Die Flotten, Geschwader, Flottillen und Divisionen . . . . .	117
Das erste Geschwader . . . . .	117
Die Reserve divisionen . . . . .	117
Die Uebungsflotte . . . . .	118
Die Schulschiffe . . . . .	118
Die Torpedobootsflottille . . . . .	118
Die Torpedobootsreserve division . . . . .	118
Die Wachtschiffe . . . . .	119
Die Kreuzerdivision . . . . .	119
Die alleinfahrenden Schiffe und die auswärtigen Stationen . . . . .	119
Die außer Dienst befindlichen Schiffe . . . . .	120
Die Schiffe und die Schiffskommandos im besonderen . . . . .	120
Die technischen Behörden und Institute sowie die Verwaltungs- behörden . . . . .	122
Das Reichsmarineamt . . . . .	122
Die Werften . . . . .	123
Die Schiffsprüfungscommission . . . . .	124
Die Marindepotinspektion . . . . .	124

	Seite
Die Küstenbezirksämter . . . . .	124
Der Marinekommissar des Kaiser-Wilhelm-Kanals . . . . .	125
Die Torpedowerkstatt . . . . .	125
Das Torpedoversuchskommando . . . . .	126
Die Stationsintendanturen . . . . .	126
Die Bekleidungsämter . . . . .	126
Die Verpflegungsämter . . . . .	127
Die Stationskassen . . . . .	127
Die Rechnungsämter der Marineteile . . . . .	127
Die Kassen- und Defonomieverwaltung der Bildungsanstalten . . . . .	127
Die Marinegarnisonverwaltungen . . . . .	128
Die Marine Lazarette und die Sanitätsämter . . . . .	128
Die deutsche Seewarte . . . . .	128
Sturmsignale der Seewarte . . . . .	129
Das Kiautschougebiet . . . . .	131

### Dritter Abschnitt.

<b>Die Offiziere . . . . .</b>	<b>132</b>
Gliederung des Offizierkorps . . . . .	132
Bestimmungen über die Ergänzung des Seeoffizierkorps . . . . .	133
Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett bei der Kaiserlichen Marine . . . . .	141
Muster für ein Seekadettennationale . . . . .	145
Muster für einen Lebenslauf . . . . .	146
Muster für eine Unterrichtsnachweisung des N. N. . . . .	147
Bestimmungen, betreffend die ärztliche Untersuchung und die Ausstellung des Zeugnisses über einen zum Eintritt in die Marine als Seekadett Angemeldeten . . . . .	148
Verzeichnis der Ausrüstung für neu Eintretende Seekadetten . . . . .	150
Muster zur Verpflichtung bezüglich Hergabe der für die Laufbahn zum Seeoffizier erforderlichen Geldmittel . . . . .	152
Berechnung der ungefähren Kosten der Laufbahn zum See- offizier . . . . .	153
Der weitere Verlauf der Seeoffizierlaufbahn . . . . .	154
Im aktiven Dienst wieder angestellte Offiziere zur Disposition . . . . .	155
Das Maschineningenieurkorps . . . . .	155
Das Torpederingenieurkorps . . . . .	157
Die Feuerwerks- und Zeugoffiziere . . . . .	158
Die Torpederoffiziere . . . . .	159

	Seite
Das Sanitätskorps . . . . .	159
Die Marinezahlmeister . . . . .	164
Verheirathungen . . . . .	166
Die Offiziere des Beurlaubtenstandes . . . . .	170
Vierter Abschnitt.	
Die Mannschaften . . . . .	172
Wehrpflicht . . . . .	172
Gliederung der Wehrpflicht . . . . .	172
Dienstpflicht in der stehenden Marine . . . . .	172
Seewehrpflicht . . . . .	173
Die Ersatzreservpflicht . . . . .	173
Die Landsturmpflicht . . . . .	173
Die Militärpflicht der seemannischen und halbseemannischen Bevölkerung . . . . .	174
Militärpflicht der Landbevölkerung in der Marine . . . . .	175
Aushebung, Einstellung und Dienstzeit . . . . .	175
Tauglichkeit für die einzelnen Marineteile . . . . .	177
Einjährig-Freiwillige . . . . .	178
Drei-, Vier-, Fünf- und Sechsjährig-Freiwillige . . . . .	180
Einstellung von Mannschaften im Auslande . . . . .	184
Übungen . . . . .	185
Schiffsjungen und Leichtmatrosen . . . . .	185
Köche und Kellner der Messen Seiner Majestät Schiffe . . . . .	188
Die verschiedenen Grade des Mannschaftsstandes . . . . .	188
Uebersicht der Unteroffiziere und Gemeinen in den verschiede- nen Dienstzweigen . . . . .	189
Etatsstärke der Kaiserl. Marine für das Rechnungsjahr 1899 . . . . .	198
Fünfter Abschnitt.	
Kriegsfreiwillige . . . . .	200
Allgemeines . . . . .	200
Hilfsoffiziere . . . . .	200
Hilfsdeckoffiziere . . . . .	201
Gemeine . . . . .	202
Sechster Abschnitt.	
Beamte . . . . .	203
Allgemeines . . . . .	203
Die Beamten des Admiralstabes . . . . .	203

	Seite
Die Beamten des Reichsmarineamts . . . . .	204
Die Beamten der Werften . . . . .	204
Das technische Sekretariats- und Zeichnerpersonal . . . . .	210
Die Beamten der Intendanturen . . . . .	216
Die Beamten der Rechtspflege . . . . .	220
Die Beamten der Seelsorge . . . . .	220
Die Beamten des Lotsen- und Leuchtfeuerwesens . . . . .	220
Die Beamten der Seewarte . . . . .	221
Die Beamten des Observatoriums und Chronometerobservatoriums . . . . .	222
Stärke des Beamtenpersonals der Marine . . . . .	222

### Siebenter Abschnitt.

<b>Uniformen</b> . . . . .	223
Anzüge der Admirale und Seeoffiziere . . . . .	223
Die Uniformen . . . . .	224

### Achter Abschnitt.

<b>Geldgebührrisse, Verpflegung, Zulagen, Sparkassen, Familienzahlungen und Portovergünstigungen</b> . . . . .	242
Gehalt und Löhnung . . . . .	242
Pensionen . . . . .	250
Zulagen . . . . .	251
Tafelgelber . . . . .	251
Die Verpflegung der Mannschaft . . . . .	252
Dienstalter- und Seefahrzulagen für Aerzte . . . . .	253
Dienstalter- und Seefahrzulagen sowie Kapitulationshandgeld der Mannschaften . . . . .	254
Sparkassen- und Familienzahlungen . . . . .	254
Portovergünstigungen . . . . .	255

### Neunter Abschnitt.

<b>Verschiedenes</b> . . . . .	257
Einiges über den Kriegsschiffsdienst . . . . .	257
Die deutschen Schutzgebiete und die Kaiserlichen Schutztruppen	259
Schutztruppen . . . . .	259
Vom Deutschen Reich subventionierte Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern . . . . .	260
Uebersicht über die Stärke der Kriegssloten der Seemächte und ihrer Marinebudgets im Jahre 1898 . . . . .	260

	Seite
Verzeichnis der über 100 Registertons großen Handelsschiffe der seefahrenden Nationen am 1. Januar 1899 . . . . .	261
Der Kaiser-Wilhelm-Kanal . . . . .	262
Einiges über die Marinetechnik . . . . .	263
Die deutsche See- und Küstenfischerei . . . . .	273
Die Seeschiffsfahrtszeichen . . . . .	275
Verschiedene Angaben über Maße, Geschwindigkeiten etc. . . . .	283
Nautische Maße . . . . .	285
Einige wichtige überozeanische Weglängen . . . . .	287
Geschwindigkeiten . . . . .	287
Salzgehalt der Ozeane und Meere . . . . .	290
Sonnenauf- und -untergangszeiten . . . . .	290

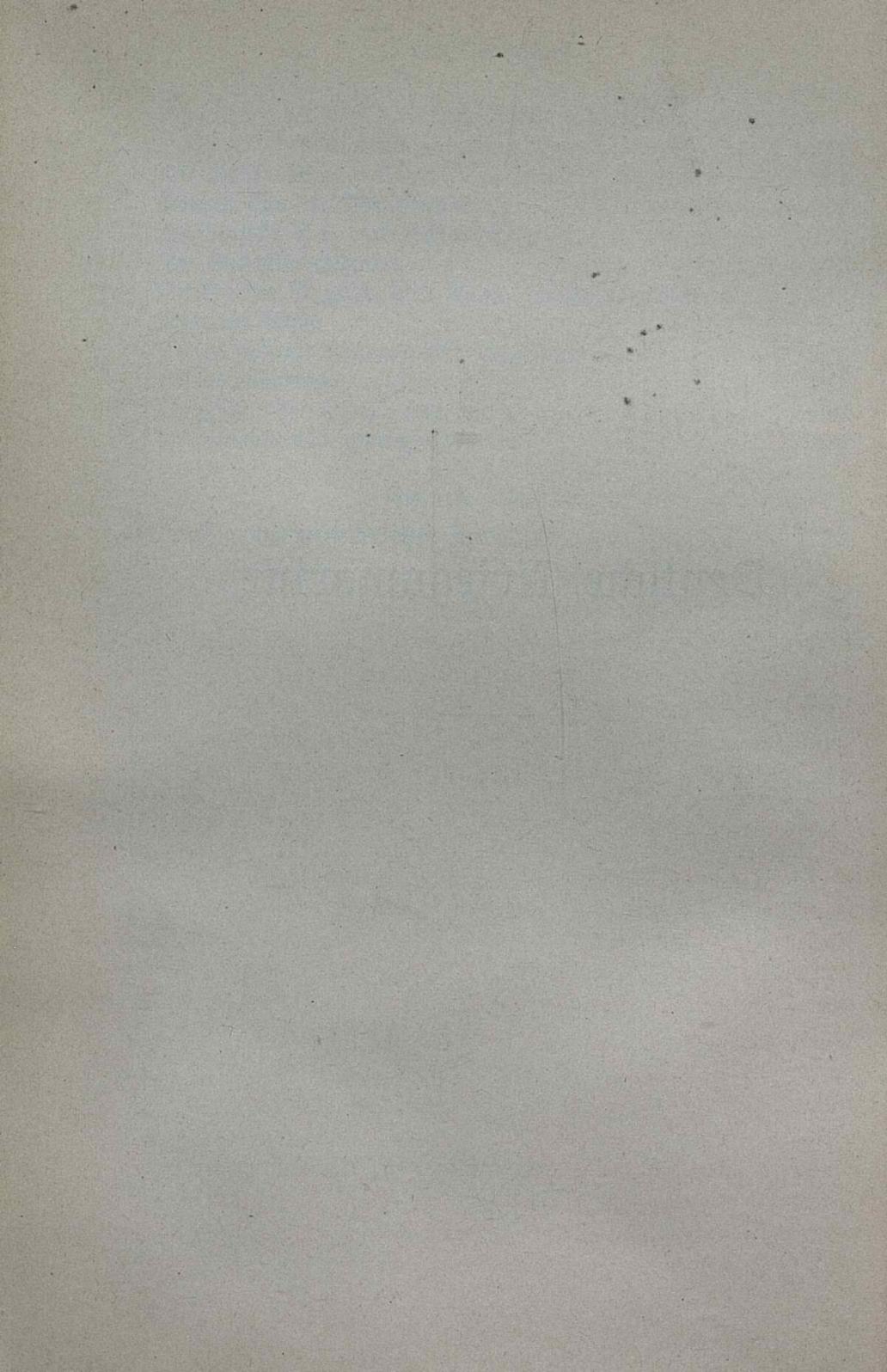
### Zehnter Abschnitt.

Erklärung marine-technischer Ausdrücke . . . . .	292
--	-----

---

Deutsche Kriegsmarine.

---



## Einleitung.

# Geschichte der deutschen Kriegsmarine.

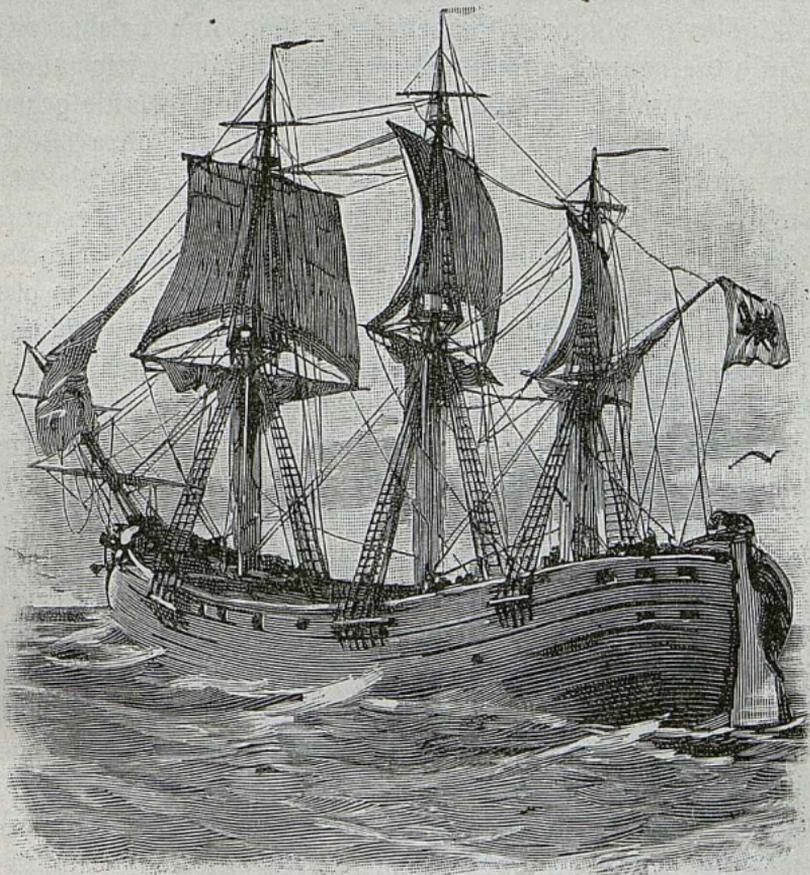
---

Von den Kriegsthaten deutscher Seefahrer in alter Zeit ist uns durch Ueberlieferung 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 Verhängnis ging die Herrlichkeit der deutschen Hanse zu Grunde. Vom 15. bis zum 18. Jahrhundert konnte Deutschland mit den Welt-eroberungsfahrten 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 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 sandte von dort aus eine Flotte in den nordatlantischen



Friedrich Wilhelm von Brandenburg, der Große Kurfürst.

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



Des Großen Kurfürsten Fregatte Kurprinz.

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 Kapitäns 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 zum Teil 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 verfielen, 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 Odermündung wieder eine Flotte gebrauchte, mußte er sie aus Handelsschiffen und Fischerfahrzeugen zusammenstellen. Ihre Dauer war kurz, ihr Erfolg gering. Zwar drang der Kriegsrühm Friedrichs durch alle Länder der Erde, und als unter seiner Regierung ein Handelsschiff aus Emden im Mittelmeer von einem marokkanischen Kreuzer gefapert wurde, ließ der Sultan die Besatzung des genommenen Schiffes nicht wie üblich als Sklaven verkaufen, son-

bern 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.

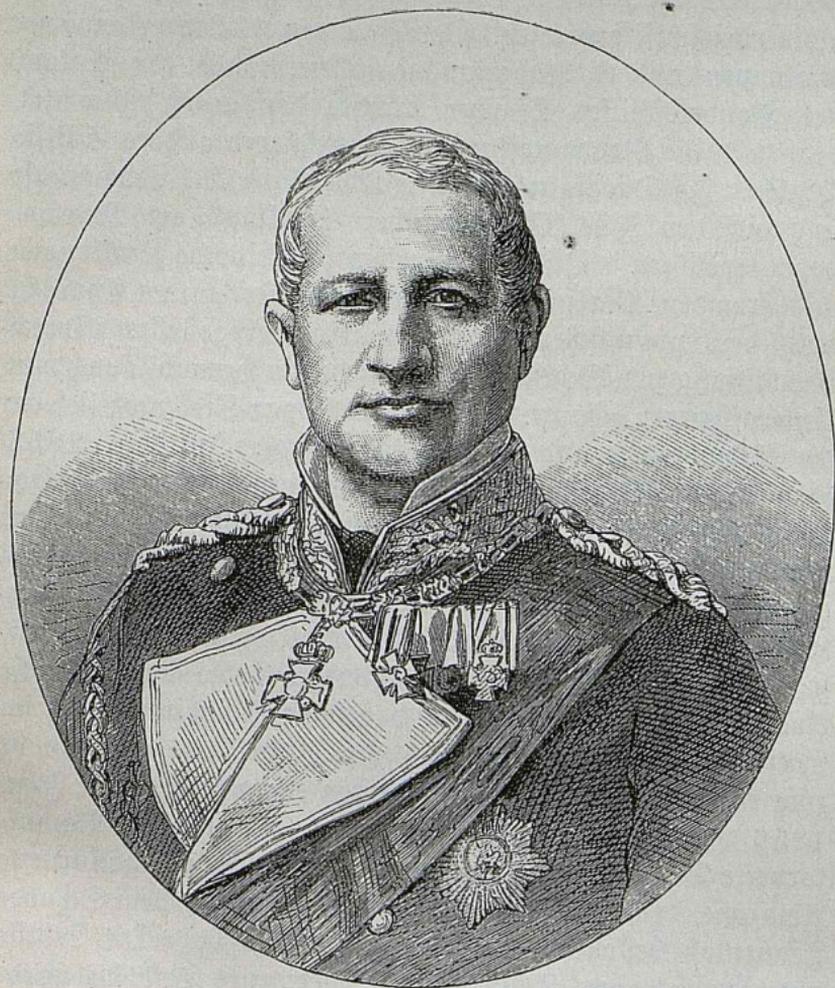
Es mußte das Jahr 1848 anbrechen, und es mußten 148 Jahre vergehen, bevor Deutschland den Versuch machte, auf See wieder zur Geltung zu kommen. Mächtiger erwachte in dem deutschen Volke das Streben nach freiem Staatsleben und nationaler Einheit. Die Bewohner von Schleswig-Holstein verlangten den Anschluß an das stammverwandte Deutschland; es erfolgte die Kriegserklärung gegen Dänemark, und die deutsche Ohnmacht zur See wurde ein drückender Nothstand. Die Nationalversammlung zu Frankfurt a. M. wählte in folgedessen einen Marineauschuß zur Gründung einer Flotte. Es heißen einige Handelschiffe die Kriegssflagge, und in England wurden mehrere Handeldampfer angekauft, armiert und kriegsschiffsmäßig bemannt, darunter die am 28. Juli 1880 im Reichskriegshafen zu Kiel vor Seiner Kaiserl. und Königl. Hohheit 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 bedeutames, bisher nicht überall gewürdigtes Ereignis. Am 5. April 1849 um 7 $\frac{1}{2}$  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 Stellen 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 Feld-

batterien. 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 4<sup>1/2</sup> Uhr nachmittags streicht Gefion die Flagge und ergiebt sich den Deutschen. Bei dem Versuch, die Keede 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. Solange 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 Generalinspekteur der Artillerie. Reisen in die europäischen Küstländer 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 Schiffern und

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



Prinz Adalbert von Preußen.

Steuerleuten der Handelsmarine gebaut wurde. Sie war Kriegsschiffsmäßig gebaut, ausgerüstet und bemannt und konnte, als im Jahre 1848 die Notwendigkeit 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 Marine-depot errichtet. Offiziere wurden für leitende Stellungen aus fremden Marinen herangezogen, für untere Chargen aus der preußischen Handelsmarine eingestellt. Durch Ausbildung von Schiffsjungen 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 Dampfskorvette Danzig, der Segelsregatte Thetis, der Segelkorvette Amazone, dem Schiffsjungenschiff Merkur und dem Schoner Frauenlob bestehend, die Reede von Danzig. Die Schiffe trennten sich zum Teil in der Ostsee, zum Teil im nordatlantischen Ozean, um sich besonderen Aufgaben zuzuwenden. Mit dem Flaggschiff, der Raddampfskorvette Danzig, ging der Prinz in das Mittelmeer, um die Küste El-Rif zu rekonozieren, 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 Landungskorps 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 Landungskorps 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 Glatdeckskorvetten (Schraubendampfer),
- 8 Dampfskanonenbooten erster Klasse,
- 15 Dampfskanonenbooten zweiter Klasse,
- 34 Ruderkanonenschaluppen,
- 4 Ruderkanonenjollen,
- 3 Dampfavisos,
- 3 Segelfregatten,
- 3 Segelbriggs.

Von diesen waren die Ruderkanonenboote und Segelschiffe zur Kriegsführung nicht mehr brauchbar. Wäre es der Marine möglich gewesen, an dem Uebergang nach Alsen teilzunehmen und die Armee nach Jünnen überzusetzen, so hätte sie auf den Gang des Krieges wesentlichen Einfluß üben können. Die dänische Ueberlegenheit war aber zu groß; die preußische Flotte mußte sich auf die Abwehr der Blockade des Hafens von Swinemünde beschränken. Der

Geschwaderchef, Kapitän zur See Sachmann, verließ mit der gedeckten Korvette Arkona und der Glatdeckskorvette Nymphe am 17. März um 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 Saßnitz auf Rügen ein dänisches Geschwader, bestehend aus der gedeckten Korvette Sjelland, den Glatdeckskorvetten Thor und Heimdal, der gedeckten Korvette Tordenskjold und dem Linienschiff Skjold, alle, gleich der preußischen Arkona und Nymphe, Schraubendampfer. Um 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr mittags fiel von der Arkona der erste Schuß. Bald wurde das Gefecht allgemein und heftig. Die Nymphe war unter der Greißwalder Die in Gefahr, abgeschnitten zu werden. Es gelang jedoch, das bei der großen Uebermacht 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 Konteradmiral 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 Madetzky in die Nordsee gesendet. Denselben schloß sich der Aviso Preußischer Adler mit den Dampfskanonenbooten 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 Linienschiffskapitän Suensen geführt und bestand aus der gedeckten Korvette Niels Juel, den Glatdeckskorvetten 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 Kadetly 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 Dampfavisio 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 1870/71. 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 Flottendivision 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 verliefen 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 Zuführen brachten, abzufangen. Das Schiff verließ unter demselben Kapitän 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 beschöß. 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 Kapitänleutnant 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 Ueberlegenheit 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 insolgedessen 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 eine Reichsmarine\*\*) und damit neuen Aufschwung. Zu Anfang des Jahres 1872 wurde die höchste Kommando- und Verwaltungsgewalt, welche bis dahin zwischen Marineministerium und Oberkommando geteilt war, in der neugeschaffenen Stellung eines Chefs der Kaiserlichen Admiraltät vereinigt. Der erste Chef, General der Infanterie von Stosch, hatte diese Stelle von 1872—1883 inne. Neben ihm fungierte der Admiral Prinz Adalbert als Generalinspekteur 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:

---

\*) 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.

\*\*) Am 17. April 1867 war die Verfassung des Norddeutschen Bundes zustande gekommen, nach welcher Sachsen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Koburg-Gotha, Anhalt, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Hessen nördlich des Mains, Waldeck, Preuß ältere Linie, Preuß jüngere Linie, Schaumburg-Lippe, Lippe, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, Hamburg, Bremen und Lübeck mit Preußen unter anderem eine Norddeutsche Bundesmarine schufen, in welche die Preußische Marine aufging. — Am 10. Dezember 1870 traten Bayern, Württemberg, Baden und Hessen für seinen ganzen Gebietsteil dem Bunde bei. Derselbe erhielt den Namen „Deutsches Reich“, und der König von Preußen erhielt als Bundespräsident den Namen „Deutscher Kaiser“. Mit dieser Aenderung der Verfassung wurde aus der norddeutschen Bundesmarine eine deutsche Reichsmarine.

1. Schutz und Vertretung des deutschen Seehandels auf allen Meeren.
2. Verteidigung der vaterländischen Küsten.
3. Entwicklung des eigenen Offensivvermögens.

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

Von Ereignissen unter der Oberleitung des Herrn von 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 gutlichem 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 Viktoria und Almansa. Im Jahre 1878 trat ein Geschwader unter Kapitän zur See von Wicke gegen Nicaragua erfolgreich auf, wo der deutsche Konsul von der Regierung unwürdig behandelt war. Im Jahre 1881 züchtigte die Glattdeckskorvette Viktoria 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 Deck nach einer Viertelstunde sank, der Wilhelm selbst erlitt 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 Schiffszungenbrigg 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 Kreuzerfregatte Augusta in einem schweren Orkan im Indischen Ozean.

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 Landungskorps der Schiffe des westafrikanischen Geschwaders unter Konteradmiral Knorr das erste Gefecht in den neu erworbenen Gebieten.

Im Jahre 1888 gab der Generalleutnant von Caprivi die Stellung des Chefs der Admiralität an einen Stellvertreter ab, bis am 1. April 1889 die Kommando- und

Verwaltungsgewalt wieder geteilt wurde. Es führte seitdem ein kommandierender Admiral als Chef des „Oberkommandos der Marine“ das Kommando, während dem Staatssekretär des Reichsmarineamts Verwaltung und Technik unterstellt waren. 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 Korvettenkapitäns Friße 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 Heldenmut 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 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 Konteradmiral Deinhard mit

\*) 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. Graudenz.

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 befestigten Lagers bei Bagamoyo am 8. Mai 1889 erwähnt. Es wurden 13 Offiziere, 2 Aerzte und 320 Mann der Schiffe Leipzig, Karola 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.

Obgleich der Mangel an Kreuzern, und die Beschränkung der Geldbewilligungen für die Marine überhaupt, für dieselbe eine Zwangslage schuf, konnten in den nächsten Jahren die wichtigsten deutschen Interessen im Auslande dennoch geschützt werden.

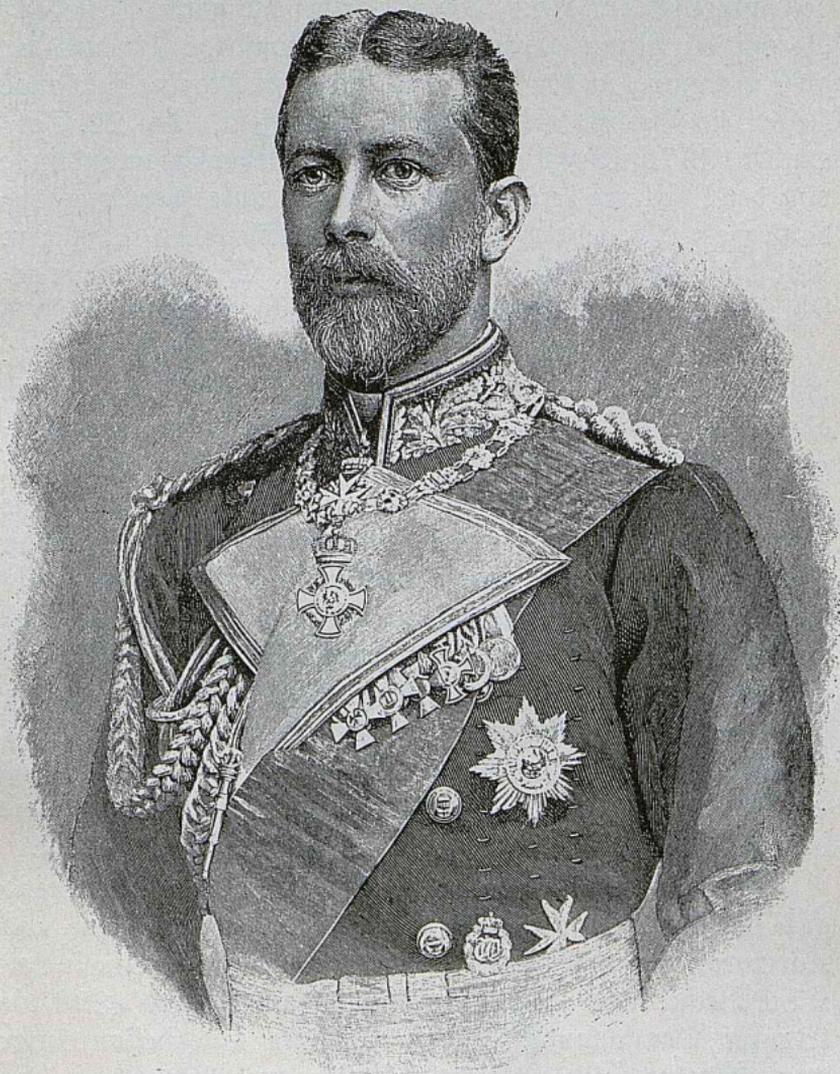
Als im Jahre 1891 der chilenische Bürgerkrieg ausgebrochen war, eilte die aus den Schiffen Leipzig, Sophie und Alexandrine bestehende Kreuzerdivision von Ostasien nach Valparaiso und gewährte den Deutschen Schutz bei Plünderung der Stadt.

Von 1893 bis 1894, während des brasilianischen Bürgerkrieges, konnten die Schiffe Arkona und Alexandrine die deutsche Handelschiffahrt im Hafen von Rio de Janeiro offen halten, gegenüber den Unternehmungen der Revolutionsflotte.

1895 erzwang ein in der Gile zusammengesetztes Geschwader aus den Schiffen Hagen, Kaiserin Augusta, Stosch und Marie die Erfüllung deutscher Forderungen vor Tanger in Marokko.

1897 gingen die Schiffe Stein und Gneisenau im Hafen von Port au Prince auf Haiti in ähnlicher Weise und mit gleichem Erfolg vor.

Inzwischen waren auch die an der afrikanischen Ost- und Westküste, sowie die in der Südsee stationierten Schiffe bei Wahrung der deutschen Interessen mit Erfolg thätig.



Prinz Heinrich von Preußen.

Leider traten auch wieder Verluste ein. Am 23. Juli 1896 blieb das Kanonenboot *Itis* bei Kap Schantung in der Nähe des chinesischen Hafens Tschifu, wobei die ganze Besatzung bis auf 10 Mann ertrank. Die heldenmütige Art, mit der diese Besatzung in den Tod ging, wird der Marine für lange Zeiten ein Vorbild ausdauernder Kraft sein. Am 22. September 1897 blieb das Torpedoboot *S26* in der Elbemündung; von der Besatzung ertranken 8 Mann, darunter der Kommandant, Herzog Friedrich Wilhelm von Mecklenburg-Schwerin. Mit ihm ging der Allerbeste einer dahin. Er starb, wie er gelebt: schlicht, einfach, tüchtig, wie ein deutscher Fürst und Held.\*)

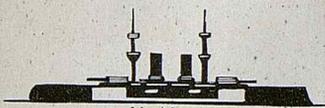
Als bei Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals vom 20. bis 22. Juni 1895 Geschwader und Schiffe der Flotten aller Seestaaten im Kieler Hafen ankerten, wurde dem Eingeweihten der Mangel der deutschen Flotte an Kreuzern und an modernen Schiffen überhaupt immer klarer. Die Unterlassung der nötigen Neu- und Ersatzbauten, welche von 1878 ab angedauert hatte, trat in die Erscheinung. Als der Ausbruch des chinesisch-japanischen Krieges die Entsendung eines Geschwaders nach Ostasien gebot, mußte das alte Panzerschiff *Kaiser* als Flaggschiff dienen, ein Schiff, das man fünfzehn Jahre früher kaum zu einer Fahrt in das Mittelmeer für seetüchtig genug hielt. So wurde dieses Schiff und mit ihm das Schwesterschiff *Deutschland* sowie das Panzerschiff *König Wilhelm* den Kreuzern eingereicht.

Am 14. November 1897 nahm ein Geschwader, bestehend aus den Kreuzern: *Kaiser*, *Irene*, *Prinzeß Wilhelm* und *Kormoran* von der Bucht von Kiautschou an der chinesischen Küste Besitz; ihm folgten zu Anfang des Jahres 1898 die Kreuzer *Deutschland*, *Kaiserin Augusta* und *Gefion* unter dem Konteradmiral Prinz Heinrich von Preußen. Die drei letztgenannten Schiffe bildeten die zweite Division des

---

\*) G. von Dambrowski giebt in seinem Werke: Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg. Berlin, ein durch vortreffliche Illustrationen unterstütztes Lebensbild dieses durch Charaktereigenschaften hervorragend gewesenen deutschen Seeoffiziers.

Fuji  
12850 Tons



Kaiser  
7531 Tons.



Rjurik  
10930 Tons.



Yashima  
12517



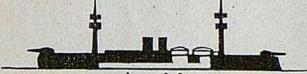
Deutschland  
7319 Tons.



Pomjat Asowa  
6000 Tons



Tschen-Yuen  
7335 Tons



Kaiserin Augusta  
6290 Tons.



Dmitri Donskoi  
5796 Ts.



Matsushima  
4278 Tons



Prinzess Wilhelm  
4400 Tons



Admiral Nachimow  
7782 Ts



Jtsukushima  
4278 Tons



Irene  
4400 Tons



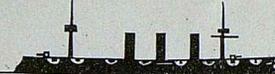
Admiral Kornilow  
5030 Ts.



Hashidate  
4278 Tons



Gekion  
4110 Tons



Wladimir Monomach (Aufder Ausreise)  
5750 Tons



Yoshino  
4216 Tons



Arcona  
2370 Tons



Rossija (Aufder Ausreise)  
4220 Ts.



Jotzumi  
2967 Tons



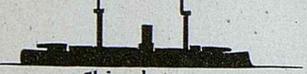
Cormoran  
1540 Tons



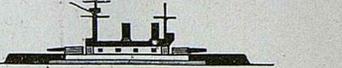
Sissoi VeliKij (Aufder Ausreise)  
8830 Ts



Naniwa  
3709 Tons



Navarin (Aufder Ausreise)  
9476 Ts



Chiyoda  
2439 Tons



Gremjachtshi  
1492 Ts.



Saiyen  
2300 Tons



## Die Marinetablele

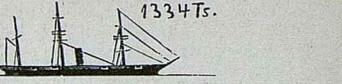
des

Kaisers Wilhelm

vom Februar 1898.

Kreisser

1334 Ts.

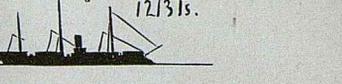


Takuchiko  
3709 Tons



Karejete

1213 Ts.

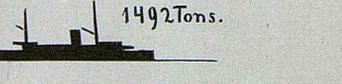


Aktsushima  
3150 Tons



Otwaschni

1492 Tons.

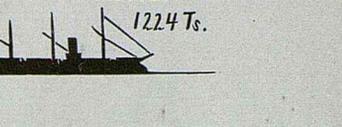


Suma  
2700 Tons



Mandschur.

1224 Ts.



*Wilhelm*  
F.R.  
Februar 1898.



unter Vizeadmiral von Diederichs stehenden ganzen Geschwaders\*). Nachdem durch Vertrag vom 6. März 1898 Kiautschou von China an Deutschland überlassen war, beschäftigte der Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges das Geschwader auch in den Häfen und Fahrwassern der Philippinen.

Zum Schluß dürfen wir der Dienste nicht vergessen, welche die Marine ihrem Allerhöchsten Kriegsherrn wiederum leisten konnte bei der Fahrt nach dem Orient im Oktober und November 1898 mit den Schiffen Hohenzollern, Hertha und Hela.

Im Reichstag und in der Presse war inzwischen mehr als ein Jahrzehnt lang über die Frage heftig gestritten, ob für das Deutsche Reich eine Erweiterung der Seemacht geboten sei. Aus diesem Widerstreit ging endlich das Flottengesetz vom 10. April 1898 hervor, in welchem für die Bedürfnisse unseres Vaterlandes zur See und über See nur das Notwendigste gefordert wurde. Möge uns das zwanzigste Jahrhundert zur See so gerüstet finden, daß wir in der Lage sind, unsere Stellung auf den Ozeanen und jenseits derselben zu behaupten.

Das Jahr 1899 brachte der Marine eine abermalige Neuorganisation. Seine Majestät der Kaiser übernahm selbst den Oberbefehl über die Marine, ebenso wie über die Armee. Das dem kommandierenden Admiral unterstellte Oberkommando der Marine kam in Fortfall. Ein Admiralstab der Marine wurde errichtet und ein Generalinspekteur der Marine eingesetzt.

Nahezu gleichzeitig mit dieser bedeutungsvollen Neuorganisation wurde Konteradmiral Prinz Heinrich von Preußen zum Chef des Kreuzergeschwaders ernannt.

Am 20. März 1899, mit Vollendung des 10. Lebensjahres, wurde Prinz Waldemar, ältester Sohn des Prinzen Heinrich, als Leutnant zur See in die Marine eingestellt, nachdem Prinz Adalbert von Preußen, dritter Sohn des Kaisers, dieselbe Charge bereits seit dem 14. Juli 1894 bekleidete.

---

\*) Eine Darstellung dieses Geschwaders haben wir nebenstehend diesem Buche eingefügt. Dieselbe hat ein bleibendes Interesse, weil sie die deutschen, japanischen und russischen Streitkräfte an der ostasiatischen Küste zu der Zeit veranschaulicht, als Deutschland von Kiautschou Besitz genommen hatte.

Erster Abschnitt.

Das schwimmende Material der Kaiserlichen  
Marine.

---

Gesetz, betreffend die deutsche Flotte. Vom 10. April 1898.  
(Reichsgesetzblatt Seite 165/168.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher  
Kaiser, König von Preußen u.  
verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung  
des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

I. Schiffsbestand.

§ 1. 1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird,  
abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezial-  
schiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

a) verwendungsbereit:

- |    |  |                              |
|----|--|------------------------------|
| 1  | Flottenflaggschiff,                      |                              |
| 2  | Geschwader zu je 8 Linien Schiffen,      |                              |
| 2  | Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen, |                              |
| 6  | große Kreuzer                            | } als Aufklärungsschiffe der |
| 16 | kleine Kreuzer                           |                              |
| 3  | große Kreuzer                            | } für den Auslandsdienst;    |
| 10 | kleine Kreuzer                           |                              |

b) als Materialreserve:

- 2 Linienschiffe,
- 3 große Kreuzer,
- 4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Baue befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linienschiffe . . . . .	12,
als Küstenpanzerschiffe . . . . .	8,
als große Kreuzer . . . . .	10,
als kleine Kreuzer . . . . .	23.

3. Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neubauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffsbestandes, soweit die im § 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablaufe des Rechnungsjahrs 1903 durchgeführt werden kann.

§ 2. Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß in der Regel  
 Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren,  
 große Kreuzer nach 20 Jahren,  
 kleine Kreuzer nach 15 Jahren  
 ersetzt werden können.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffs.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesrats, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstags. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes, ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

## II. Indiensthaltungen.

§ 3. Die Bereitstellung der Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß im Dienste gehalten werden können:

- a) zur Bildung von aktiven Formationen:
  - 9 Linienschiffe,
  - 2 große Kreuzer,
  - 6 kleine Kreuzer;
- b) als Stammschiffe von Reserveformationen:
  - 4 Linienschiffe,
  - 4 Küstenpanzerschiffe,
  - 2 große Kreuzer,
  - 5 kleine Kreuzer;
- c) zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von 2 Monaten:
  - 2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

## III. Personalbestand.

§ 4. An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2. volle Besatzungen für
  - die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
  - die Hälfte der Torpedofahrzeuge,
  - die Spezialschiffe;
3. Besatzungstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen) für
  - die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörenden Schiffe,
  - die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;

4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesamtbedarfe.

§ 5. Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat.

#### IV. Sonstige Ausgaben.

§ 6. Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marineetats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat nach Maßgabe des Bedarfs.

#### V. Kosten.

§ 7. Während der nächsten sechs Rechnungsjahre (1898 bis 1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämtliche einmalige Ausgaben des Marineetats mehr als 408 900 000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armierungen mehr als 356 700 000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52 200 000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marineetats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4 900 000 Mark jährlich bereit zu stellen.

Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmung das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

§ 8. Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahre den Betrag von 117 525 494 Mark übersteigt und die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbetrag nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Insignel.

Gegeben Homburg v. d. Höhe, 10. April 1898.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst zu Hohenlohe.

Berlin, den 19. April 1898.

Vorstehendes Gesetz bringe ich zur Kenntnis der Marine.

Der Staatssekretär des Reichs-Marineamts.

Lirpiß.

### Uebersicht über die Rechnungsjahre, in welchen die ersten Raten der Neu- und Ersatzbauten in den Etat eingestellt werden.

Rechnungsjahr	Lintenschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Gesamt- betrag des Etats in Mill. Mark
1898	2 Neubauten (das 13. u. 14. Schiff, 12 sind vorhanden)	1 Neubau	2 Neubauten	51,4
1899	2 Neubauten (das 15. u. 16. Schiff)	1 Neubau	2 Neubauten	55,5
1900	1 Neubau (das Flaggschiff)	1 Ersatzbau (Kaiser)	2 Neubauten	64,6
1901	2 Neubauten (Materialreserve)	1 Ersatzbau (Deutschland)	1 Neubau (Zieten) 1 Ersatzbau (Zieten)	64,3
1902	1 Ersatzbau (Bayern)	1 Ersatzbau (König Wilhelm)	3 Ersatzbauten (Blitz, Pfeil, Alexandrine)	62,4
1903	1 Ersatzbau (Baden)	—	3 Ersatzbauten (Arkona, Greif, Wacht)	58,5
1904	2 Ersatzbauten (Württemberg, Sachsen)	—	3 Ersatzbauten (Jagd, Schwalbe, Sperber)	53,6
Summe	11	5	17	410,3

## Liste der Schiffe der Kaiserlichen Marine.

Laufrnde Nr.	Namen	Jahr des Stapellaufes	Geſchütze	Deplacement in Tonnen von je 1000 kg	Indigirte Stärke der Schiffsmaschinen in Pferdestärken.	Schnelligkeit in Seemeilen pro Stunde, 1 See- meile = 1852 m	Verwahrungstürke
<b>A. Linienschiffe.</b>							
1	Sachsen	1877	14	7400	6000	14,5	390
2	Württemberg	1878	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
3	Bayern	1878	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
4	Baden	1878	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
5	Oldenburg	1884	16	5200	3900	13,0	380
6	Brandenburg	1891	28	10050	9000	16,5	567
7	Weissenburg	1891	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
8	Kurfürst Friedr. Wilhelm	1891	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
9	Wörth	1892	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
10	Kaiser Friedrich III.	1896	58	11080	13000	18,0	650
11	Kaiser Wilhelm II.	1897	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
12	Ersatz „König Wilhelm“ 1897 auf Stapel	—	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
13	A. 1898 auf Stapel	—	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
14	B. 1898 auf Stapel	—	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
15	C. 1899 auf Stapel	—	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
16	D. 1899 auf Stapel	—	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
17	E. 1899 auf Stapel	—	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
<b>B. Rüstpanzerschiffe.</b>							
1	Siegfried	1889	15	3490	4800	15—16	271
2	Beowulf	1890	17	desgl.	desgl.	desgl.	276
3	Frithjof	1891	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
4	Hildebrand	1892	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
5	Heimdal	1892	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
6	Hagen	1893	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
7	Ddin	1894	19	3530	desgl.	desgl.	desgl.
8	Megir	1895	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
<b>C. Große Kreuzer.</b>							
1	König Wilhelm	1868	49	9760	8000	14	732
2	Kaiser	1874	28	7670	8000	14	644
3	Deutschland	1874	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
4	Kaiserin Augusta	1892	desgl.	6050	12000	21,5	436
5	Viktoria Luise	1897	34	5630	10000	19,0	447

Laufende Nr.	Name	Jahr des Stapellaufes	Gewichte	Displacement in Tonnen von je 1000 kg	Subjizierte Stärke der Schiffsmaſchinen in Pferdekräften	Schnelligkeit in Seemeilen pro Stunde, 1 See- meile = 1852 m	Besatzungsstärke
6	Herttha	1897	34	5630	10000	19,0	447
7	Freja	1897	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
8	Bineta	1897	desgl.	5900	desgl.	desgl.	desgl.
9	Hansa	1898	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
10	Fürst Bismarck	1897	44	10650	13500	desgl.	561
11	A. 1898 auf Stapel, 1901 fertig	—	64	—	—	20,5	—
<b>D. Kleine Kreuzer.</b>							
1	Zieten	1876	6	970	2350	16,0	115
2	Blix	1882	10	1380	2700	desgl.	135
3	Pfeil	1882	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
4	Arkona	1885	20	2370	2400	14,0	268
5	Alexandrine	1885	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
6	Greif	1886	10	2000	5400	21,0	156
7	Irene	1887	26	4400	8000	18,0	365
8	Prinzeß Wilhelm	1887	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
9	Wacht	1887	6	1250	4000	19,0	141
10	Jagd	1888	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
11	Schwalbe	1887	13	1120	1500	14,0	117
12	Sperber	1888	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
13	Buffard	1890	desgl.	1580	2800	16,0	160
14	Meteor	1890	6	946	4500	21,0	115
15	Falke	1891	13	1580	2800	16,0	160
16	Kormoran	1892	desgl.	1640	desgl.	desgl.	desgl.
17	Rondor	1892	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
18	Seeadler	1892	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
19	Romet	1892	6	946	4500	23,0	115
20	Gefion	1893	24	4110	9000	20,5	302
21	Geier	1894	13	1620	2800	16,0	160
22	Hela	1895	10	2000	6000	23,0	178
23	Gazelle	1898	28	2640	desgl.	19,5	211
24	A. 1898 auf Stapel, 1900 fertig	—	—	—	—	—	—
25	B. 1898 auf Stapel, 1900 fertig	—	—	—	—	—	—
26	C. 1899 auf Stapel	—	—	—	—	—	—
27	D. 1899 auf Stapel	—	—	—	—	—	—

Saufernde Nr.	Namen	Jahr des Stapellaufes	Geschütze	Displacement in Tonnen von je 1000 kg	Indizierre Stärke der Schiffsmaschinen in Pferdestärken	Schnelligkeit in Seemeilen pro Stunde, 1 Sees- meile = 1852 m	Verwundungstärkte
<b>E. Panzerkanonenboote.</b>							
1	Wespe	1876	5	1109	700	8—9	88
2	Viper	1876	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
3	Biene	1876	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
4	Mücke	1877	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
5	Skorpion	1877	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
6	Chamäleon	1878	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
7	Basilisk	1878	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
8	Krokodil	1879	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
9	Natter	1880	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
10	Salamander	1880	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
11	Hummel	1881	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
12	Brummer	1883	desgl.	866	1500	14,5	78
13	Bremse	1884	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
<b>F. Kanonenboote.</b>							
1	Wolf	1877	7	490	340	9,0	85
2	Habicht	1880	10	848	600	12,0	130
3	Iltis	1898	—	895	1300	—	121
4	Jaguar	1898	—	desgl.	desgl.	—	desgl.
5	Ersatz Wolf auf Stapel, fertig 1900						
6	Ersatz Habicht auf Stapel, fertig 1900						
<b>G. Schulschiffe.</b>							
1	Mars, Artillerie-schulsch.			3333	2000	12,0	348
2	Hai, Tender des Ar- tillerie-schulschiffes			203	205	8,0	40
3	Ulan, Tender des Ar- tillerie-schulschiffes			377	300	8,0	51
4	Karola, Artillerie-schulsch.			2169	2000	13,0	268
5	Blicher, Torpedo-schulsch.			2856	2500	13,0	259
6	Charlotte			3222	3000	13,0	481
7	Stoß			2856	2500	desgl.	446
8	Stein			desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
9	Moltke			desgl.	desgl.	desgl.	460
10	Gneisenau			desgl.	desgl.	desgl.	desgl.
11	Dlga			2169	2000	13,0	268

Laufende Nr.	Namen	Jahr des Stapellaufes	Geschütze	Displacement in Tonnen von je 1000 kg	Indizierte Stärke der Schiffsmaschinen in Pferdekraften	Schnelligkeit in Seemeilen pro Stunde, 1 See- meile = 1852 m	Befestigungsstärke
12	Nixe	Erziehungs- schulschiffe		1760	700	12,0	368
13	Marie		2169	2000	13,0	268	
14	Sophie		desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	
15	Rhein, Minenschulschiff		498	400	11,0	80	
16	Otter, Minenschulschiff			129	100	7,0	—
17	Grille, Schulsch. f. Küstentunde			350	300	13,0	74

## H. Spezialschiffe.

1	Hohenzollern, Kaiserl. Yacht*)			4187	9000	22,0	308
2	Möve, Vermessungsschiff			848	600	12,0	132
3	Häne, Vermessungsschiff			490	340	9,0	85
4	Lorelei, Stationsfahrzeug vor Konstantinopel			537	700	12,0	55
5	Pelikan, Transportschiff			2360	3000	16,0	185
6	Preußen	Hafen- schiffe		6770	5400	12,0	544
7	Friedrich der Große		desgl.	desgl.	desgl.	desgl.	
8	Friedrich Karl		6007	3500	13,0	538	
9	Kronprinz			5568	4800	desgl.	544

## I. Torpedoboote.

Divisionsboote, gleich den Torpedobootzerstörern anderer Seemächte	12
Torpedoboote	80
Im Bau 1899	6**)

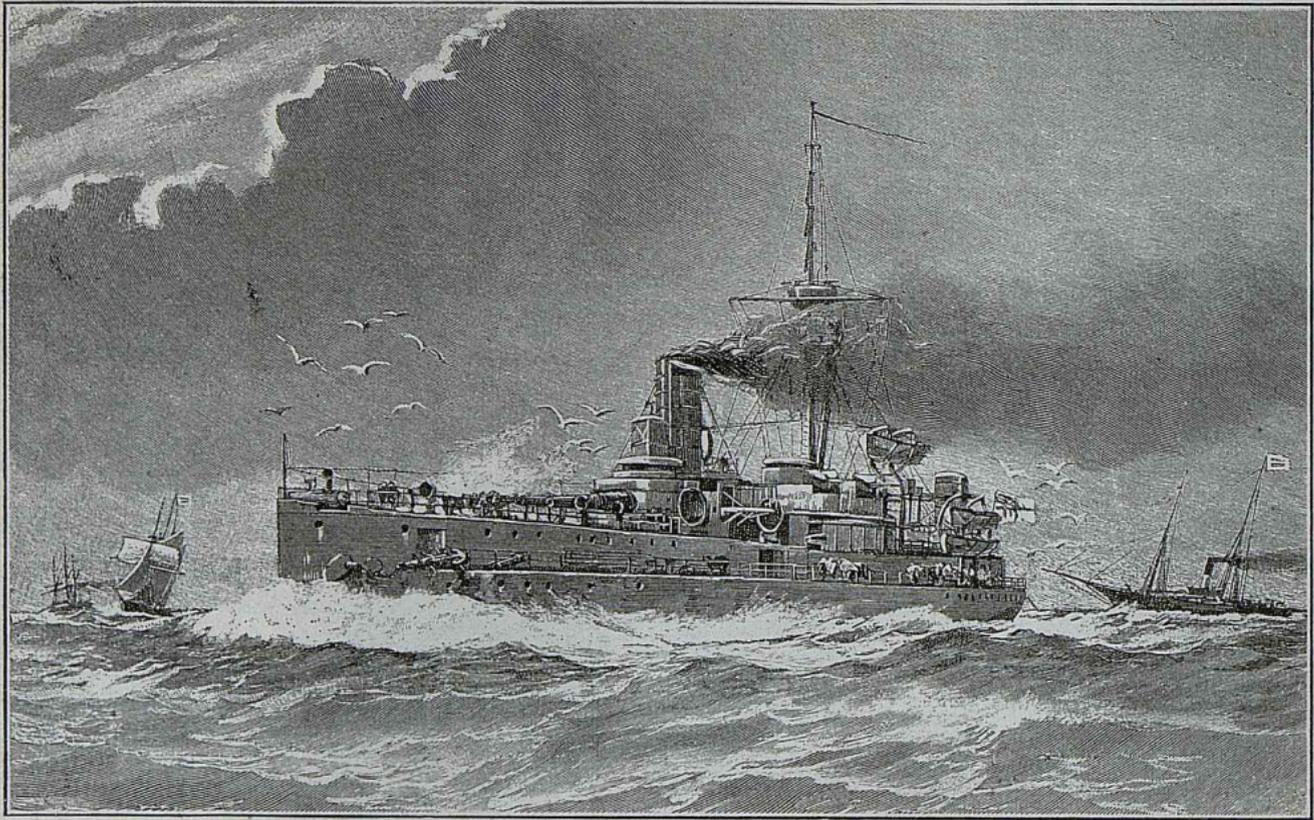
Torpedodivisionsboote und Torpedoboote können bis zu 30 Seemeilen in der Stunde laufen. Ältere Boote sind langsamer.

## K. Hilfskreuzer.

Wie jede andere große Marine, so stellt auch die deutsche im Kriegsfalle eine Zahl von Handelsdampfern als Hilfskreuzer ein. Hierfür werden naturgemäß in erster Reihe die von dem Reich subventionierten Reichspostdampfer in Frage kommen.

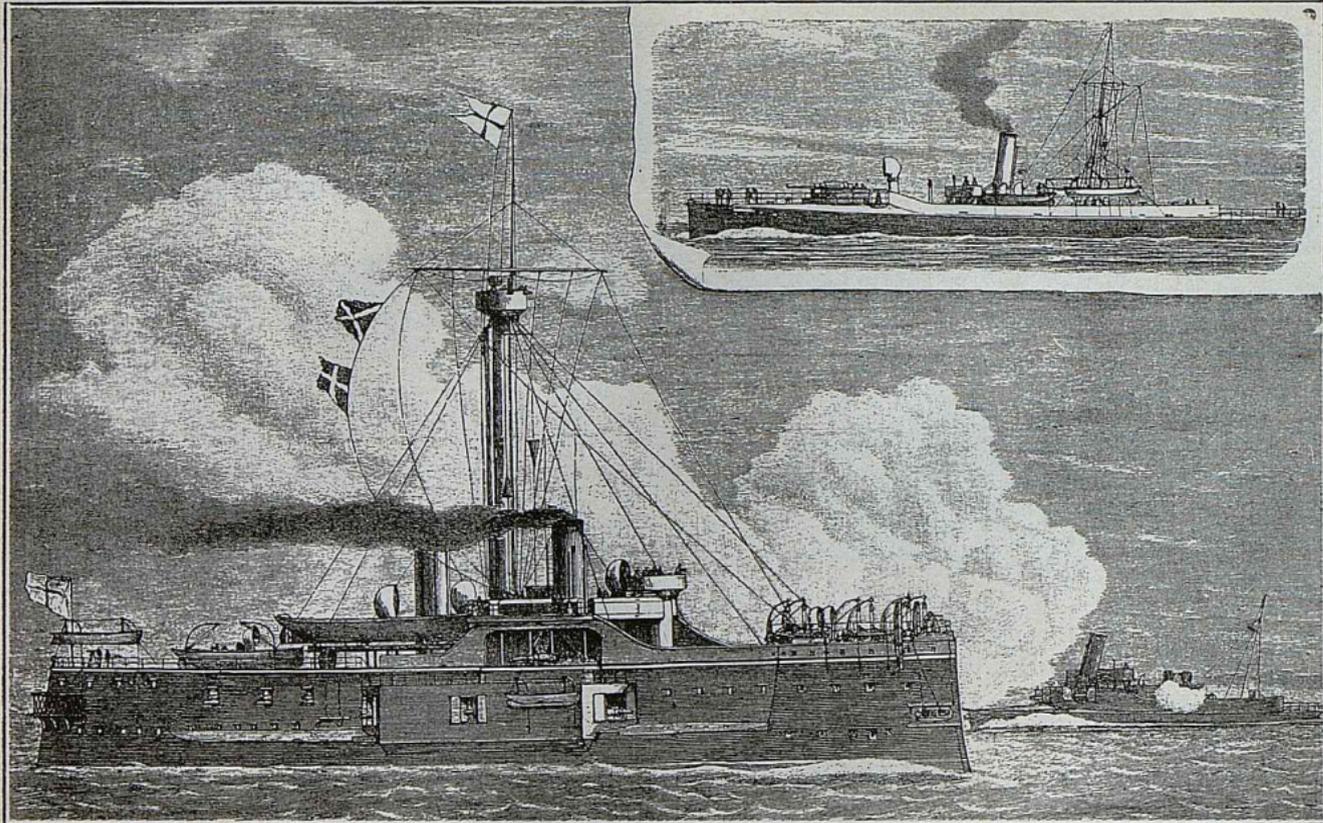
\*) Kaiseradler ist nicht mit ausgeführt, weil nicht zu den Kriegsschiffen gehörend und unter den Ersatzbauten nicht berücksichtigt.

\*\*) Während bisher eine Torpedobootsdivision aus einem größeren Boot — dem Divisionsboot — und 8 kleineren Booten bestand, soll sie künftig aus 6 größeren Booten etwa von der Größe eines Divisionsbootes bestehen.

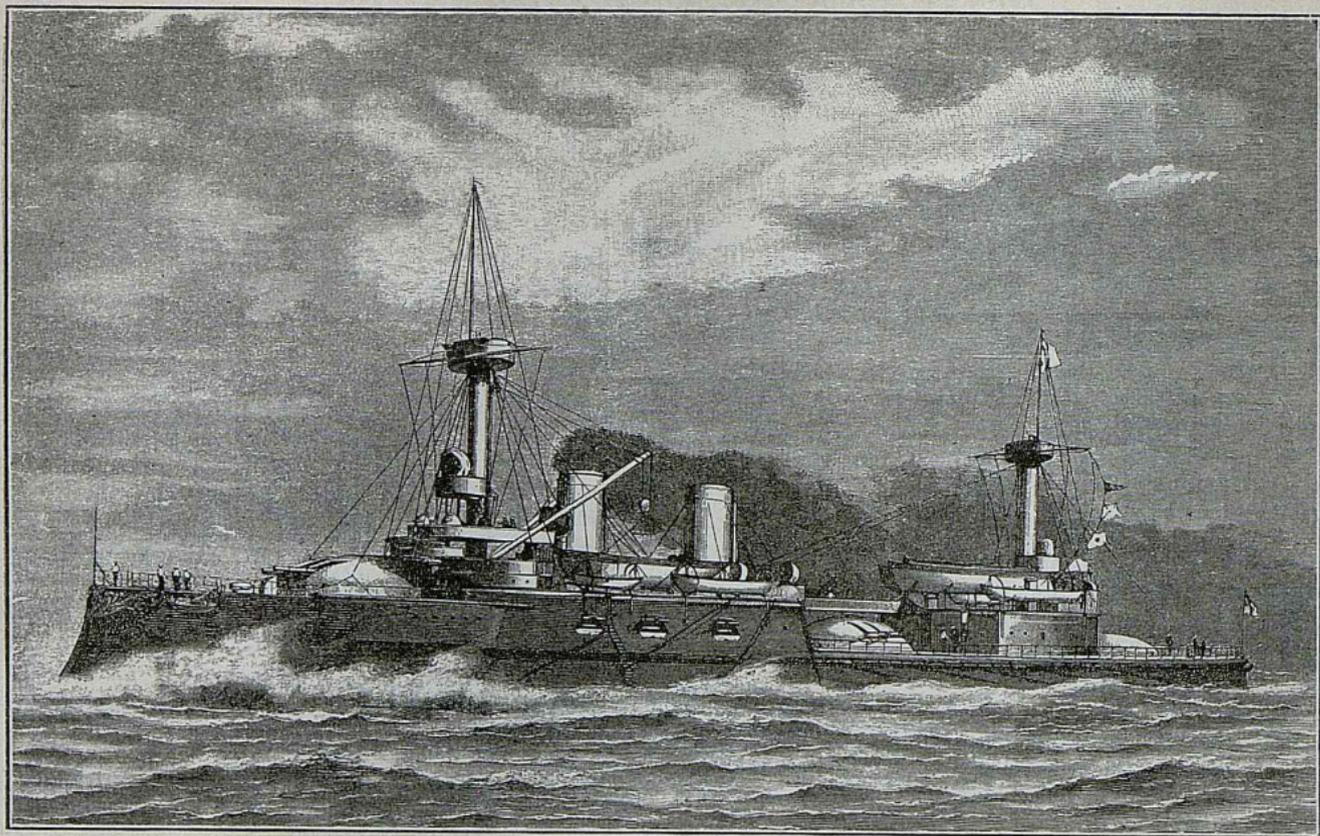


Linienschiff Baden, in See unter Dampf; in der Nähe ein Lotsendampfer und andere Schiffe.  
Schwesterschiffe: Sachsen, Württemberg und Bayern.

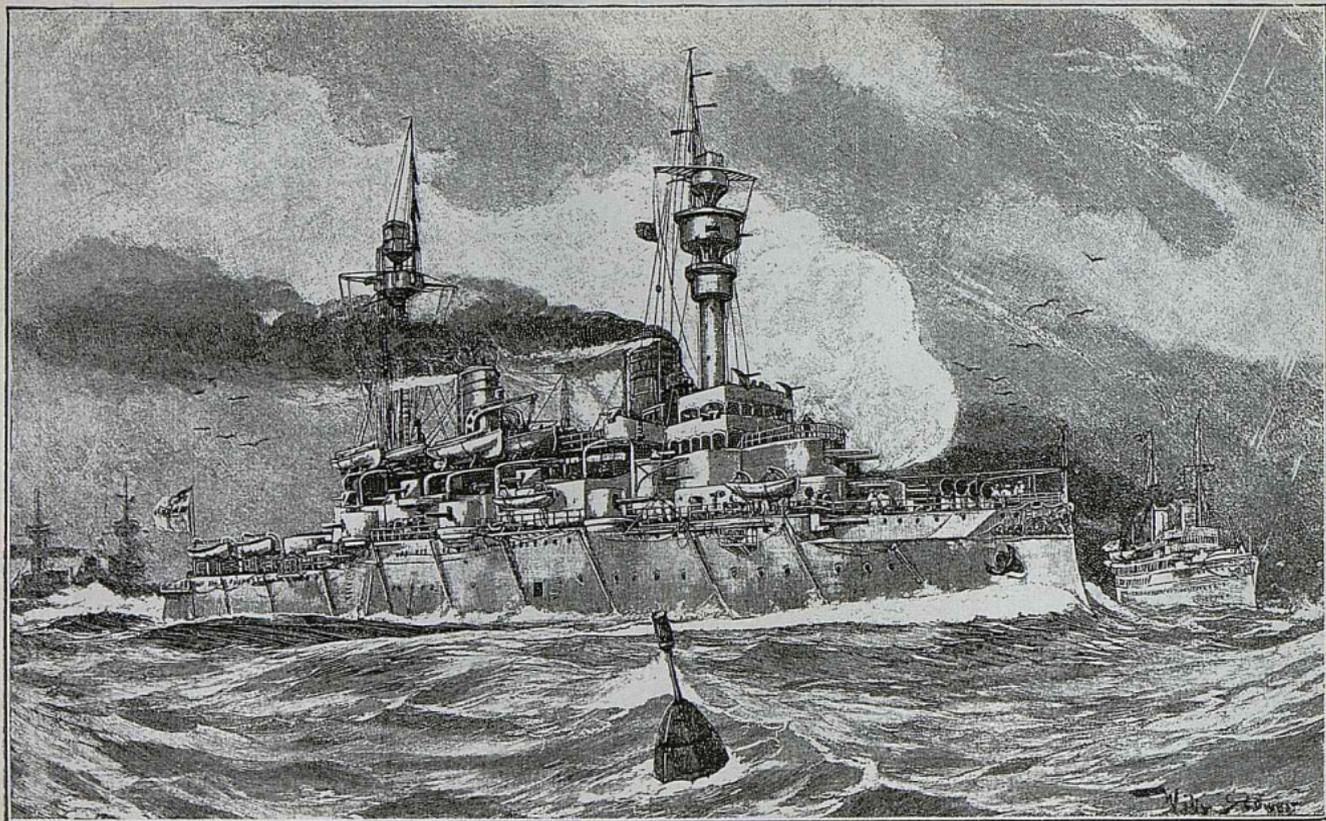
Panzerkanonenboot Bremse unter Dampf. Schwesterschiff: Brummer.



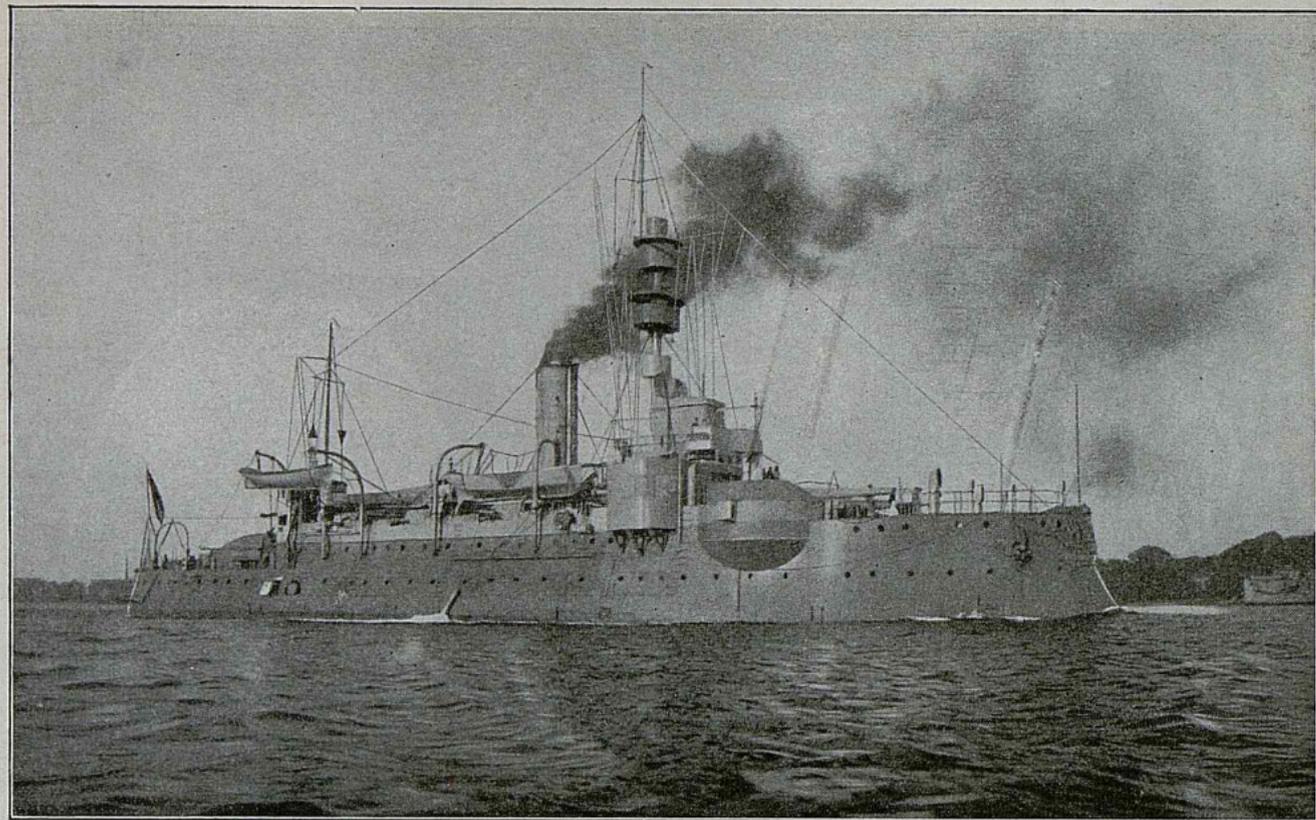
Linien Schiff Oldeburg, in See unter Dampf mit den Backbordgeschützen feuernd; am Mast weht der Kommandorestander.  
Im Hintergrund ein Torpedodivisionsboot.



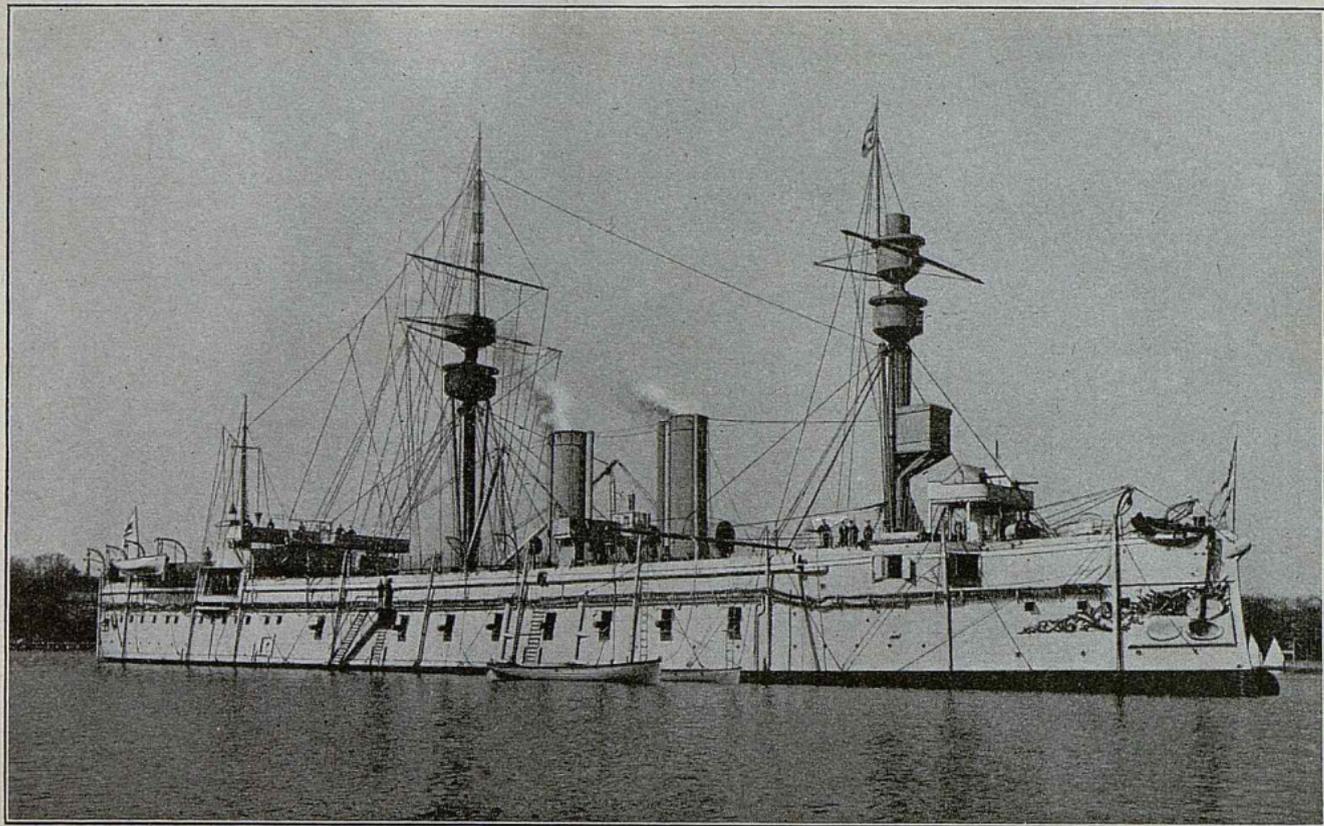
Linien Schiff Kurfürst Friedrich Wilhelm, mit voller Fahrt laufend. Schwesterschiffe: Brandenburg, Weißenburg und Wörth.



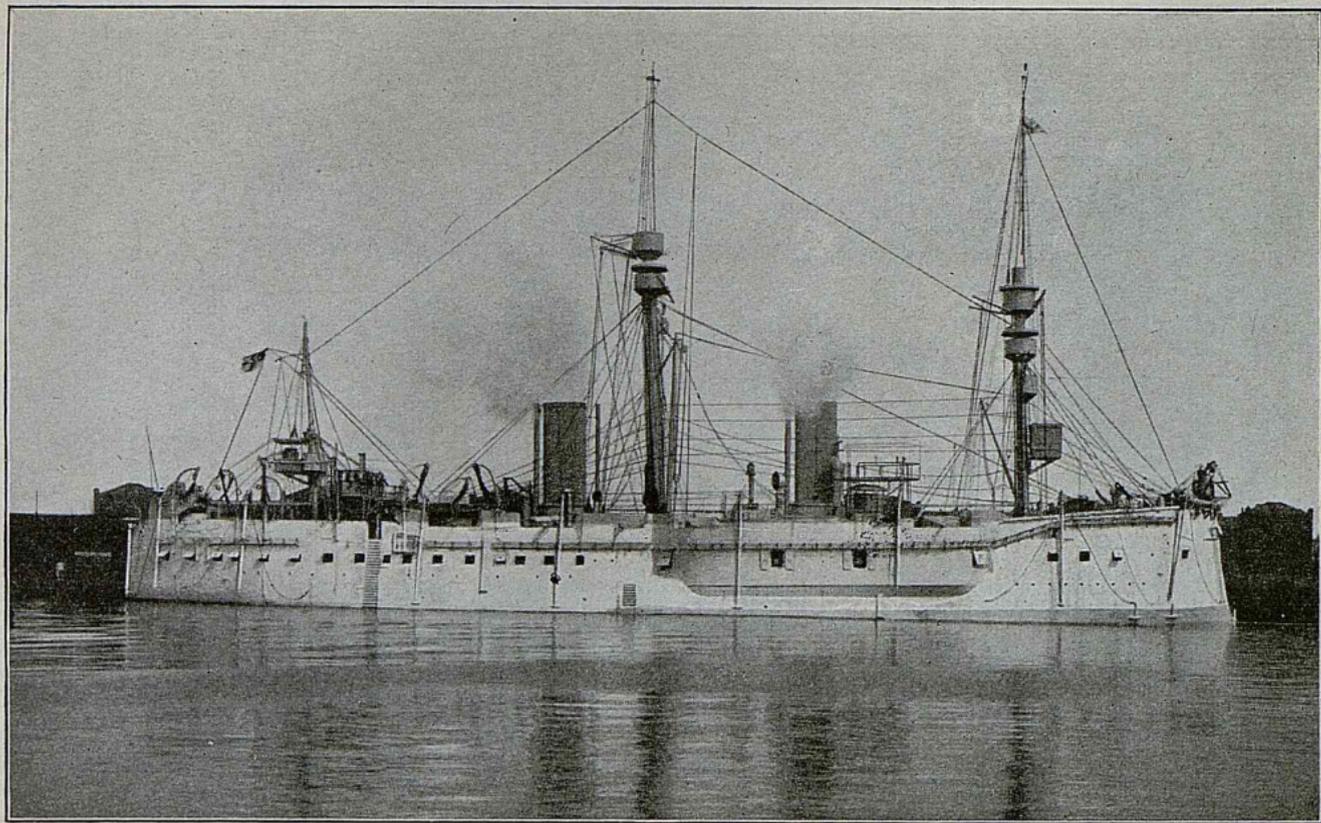
Linien Schiff Kaiser Friedrich III. in See unter Dampf; in der Nähe die Yacht Hohenzollern und andere Schiffe;  
im Vordergrund ein schwimmendes Seezeichen (Seetonne oder Boje).  
Schwester Schiffe: Kaiser Wilhelm II., Erftz König Wilhelm, A., B., C., D. und E.



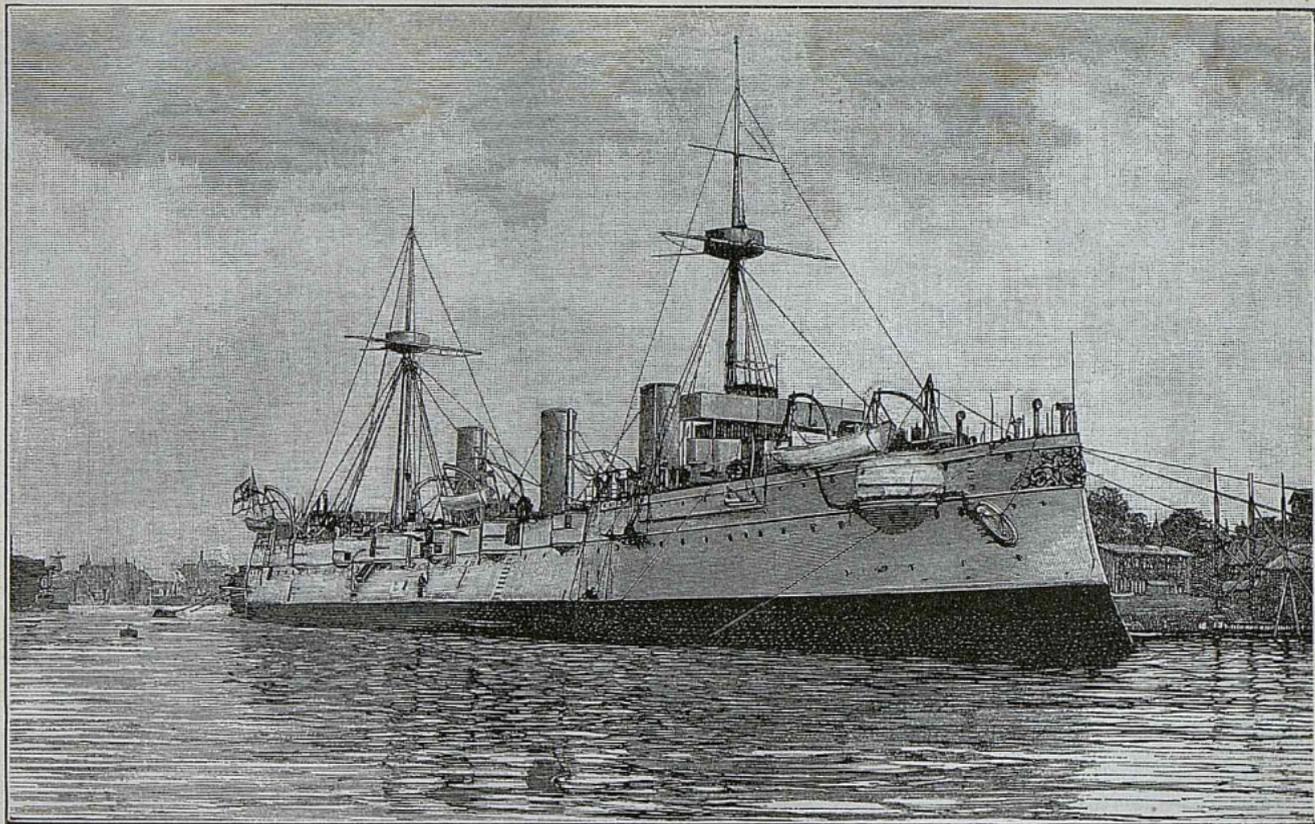
Küstenpanzerschiff Obin mit langsamer Fahrt in einen Hafen einlaufend.  
Schwesterschiffe: Stegfried, Beowulf, Frithjof, Hildebrand, Helmdall, Hagen, Regir.



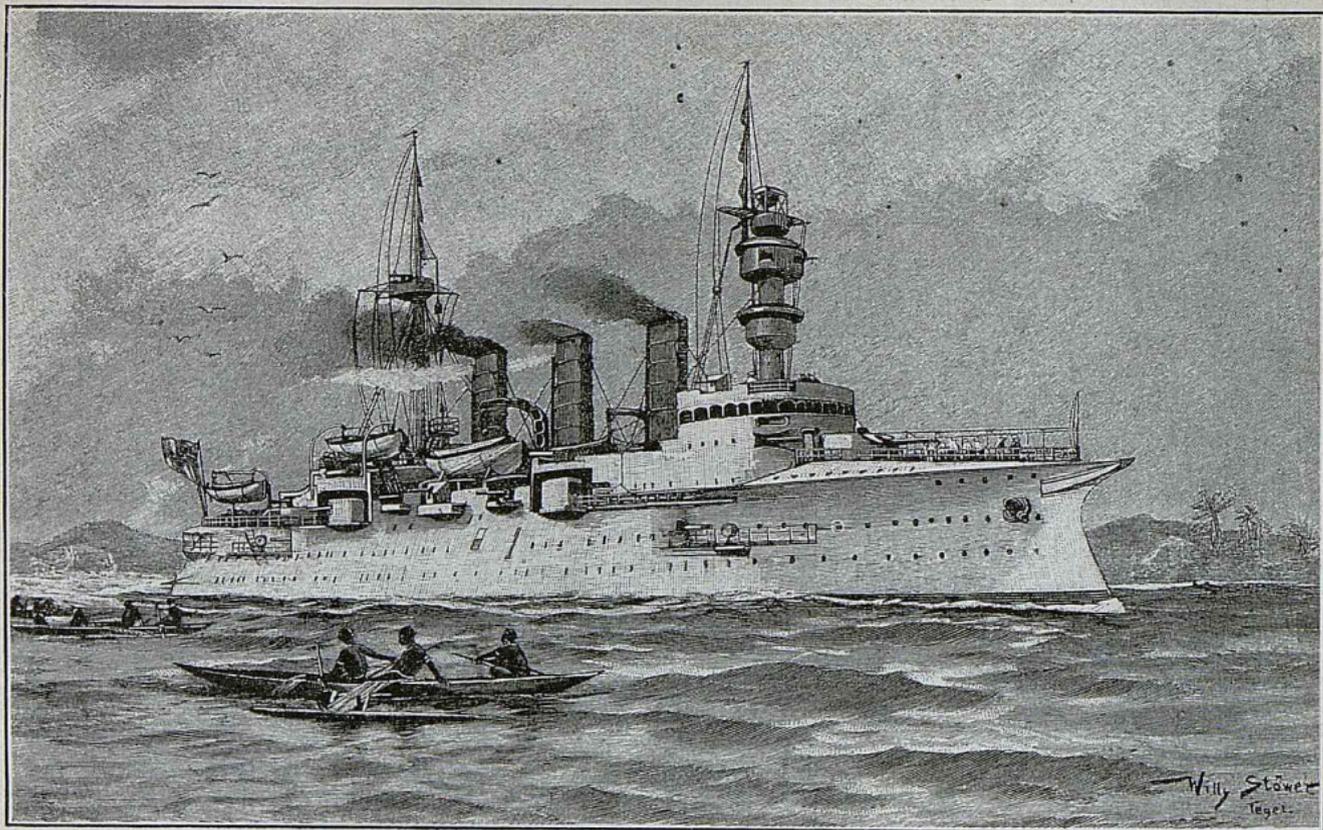
Großer Kreuzer König Wilhelm, im Hafen an der Festmachtonne liegend.



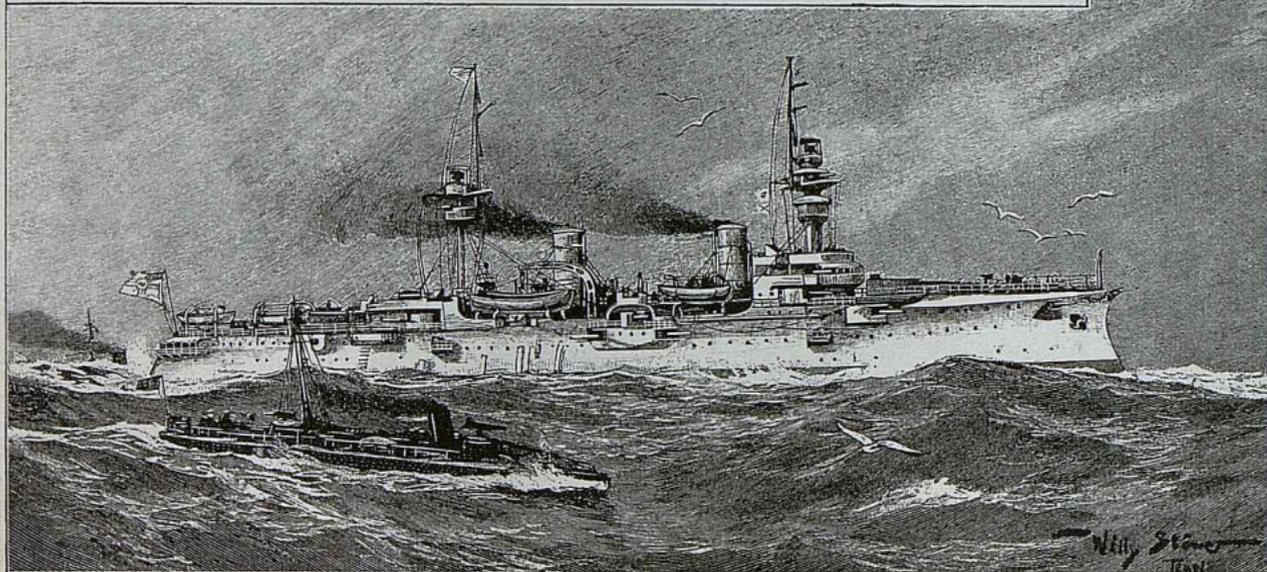
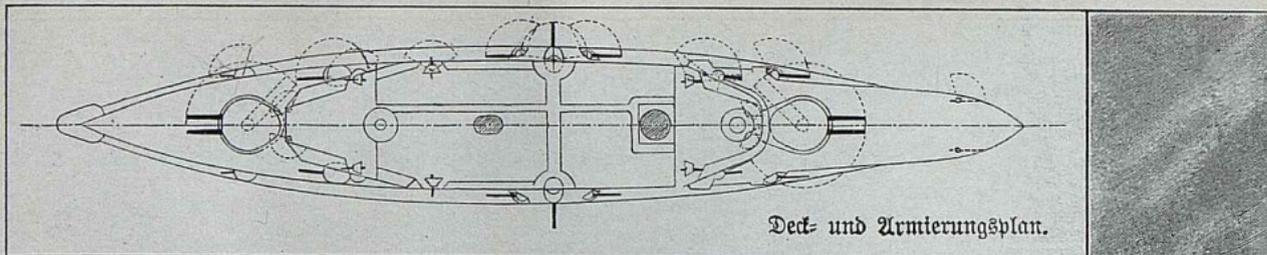
Großer Kreuzer Kaiser, an der Werft liegend.  
Schwesterschiff: Deutschland.



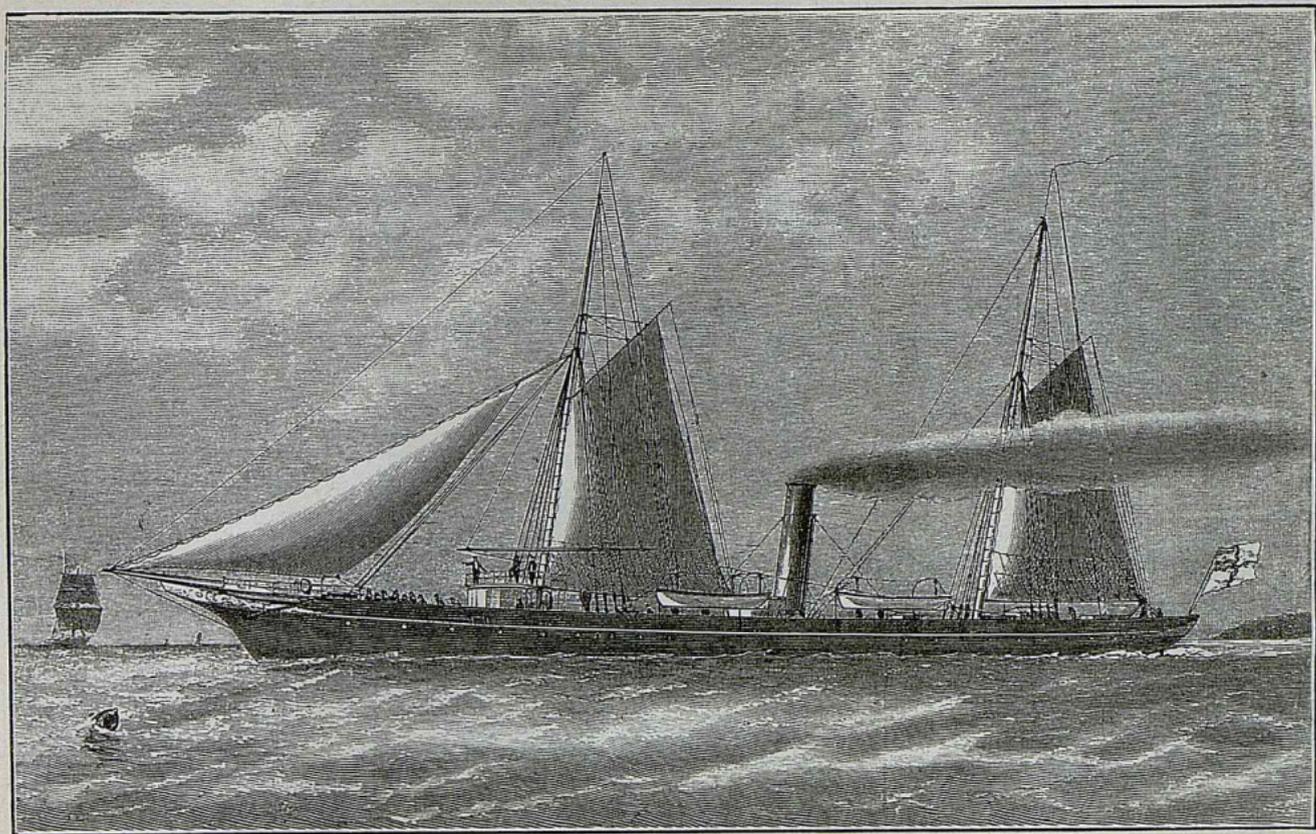
Großer Kreuzer Kaiserin Augusta, am Ufer vertänt liegend.



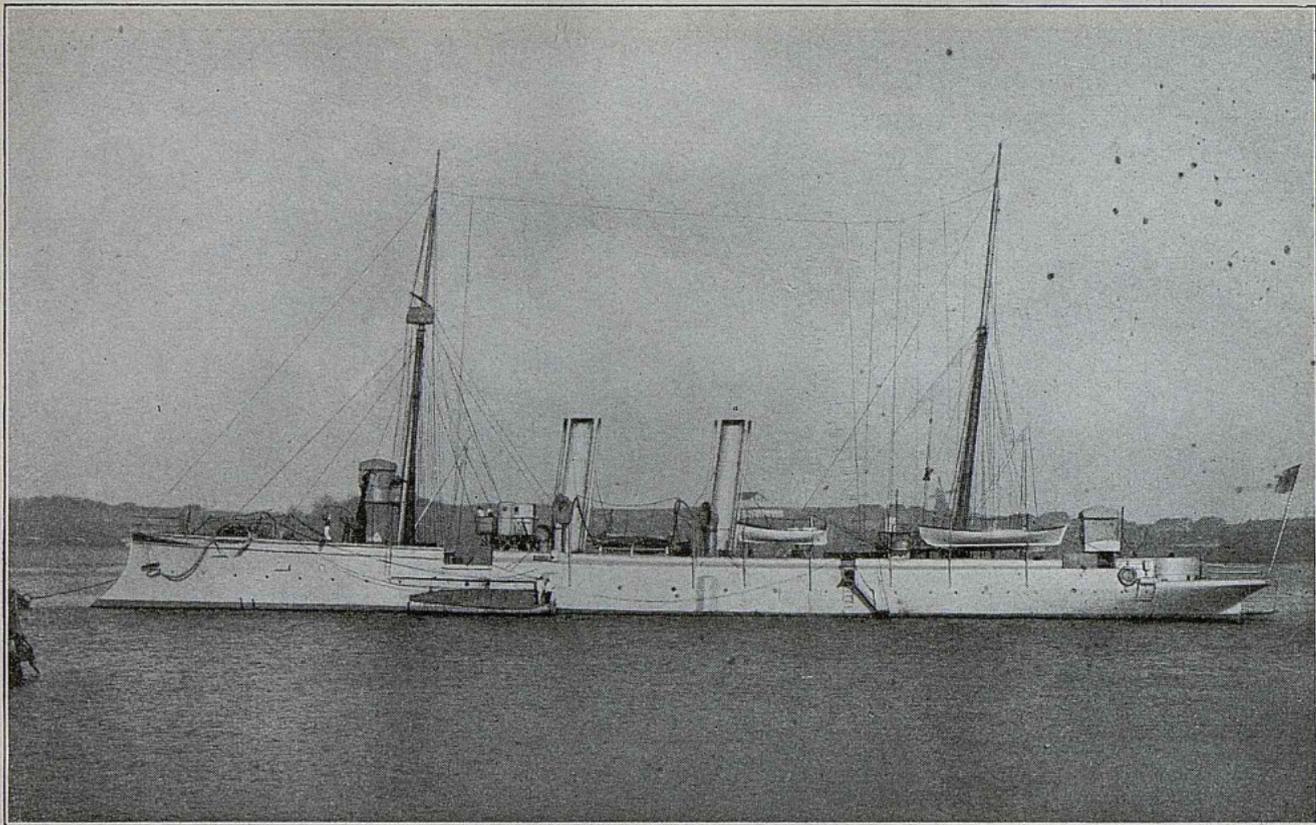
Großer Kreuzer Freya, unter Dampf in einem Fahrwasser innerhalb der Tropen.  
Schwesterschiffe: Viktoria Luise, Hertha, Vineta, Hansa.



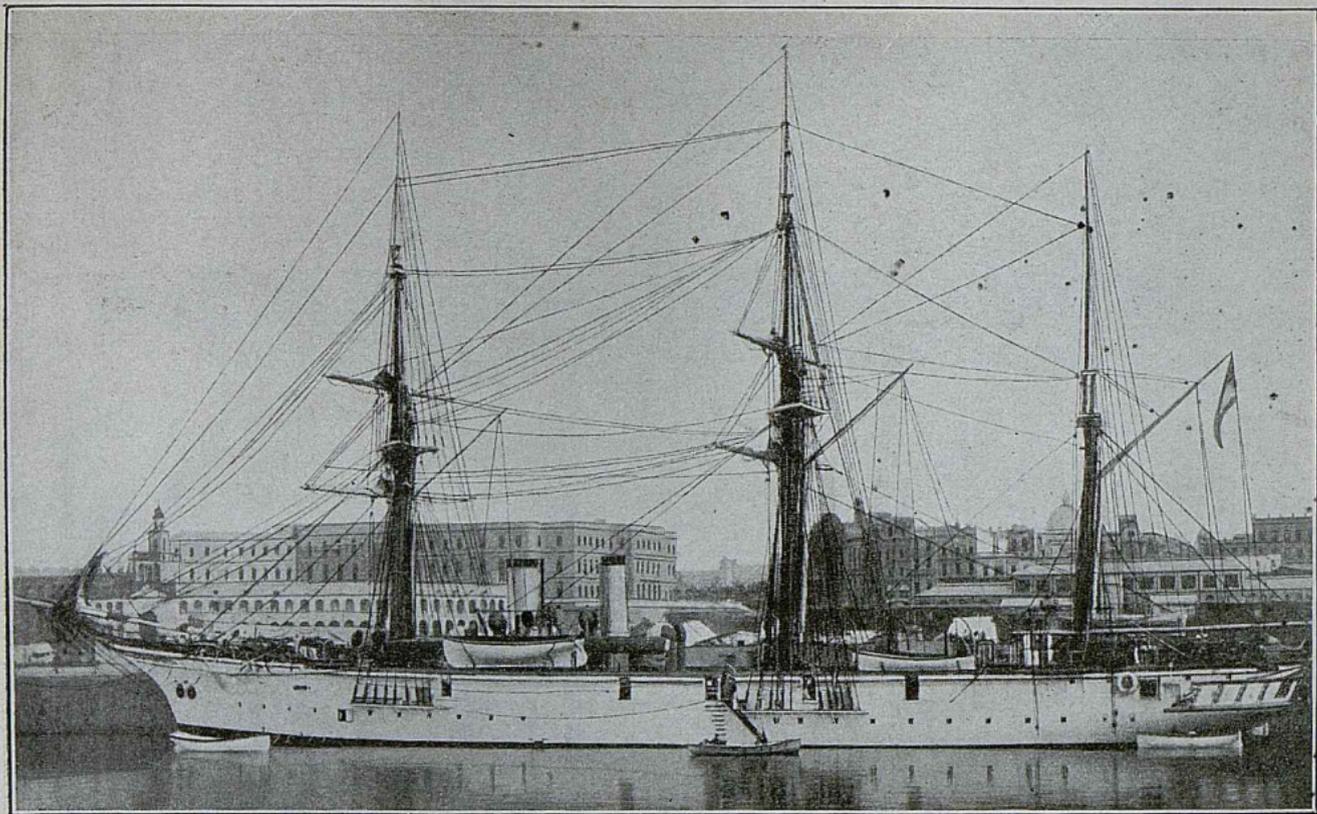
Großer Kreuzer Fürst Bismarck in See unter Dampf; in der Nähe ein Torpedoboot.



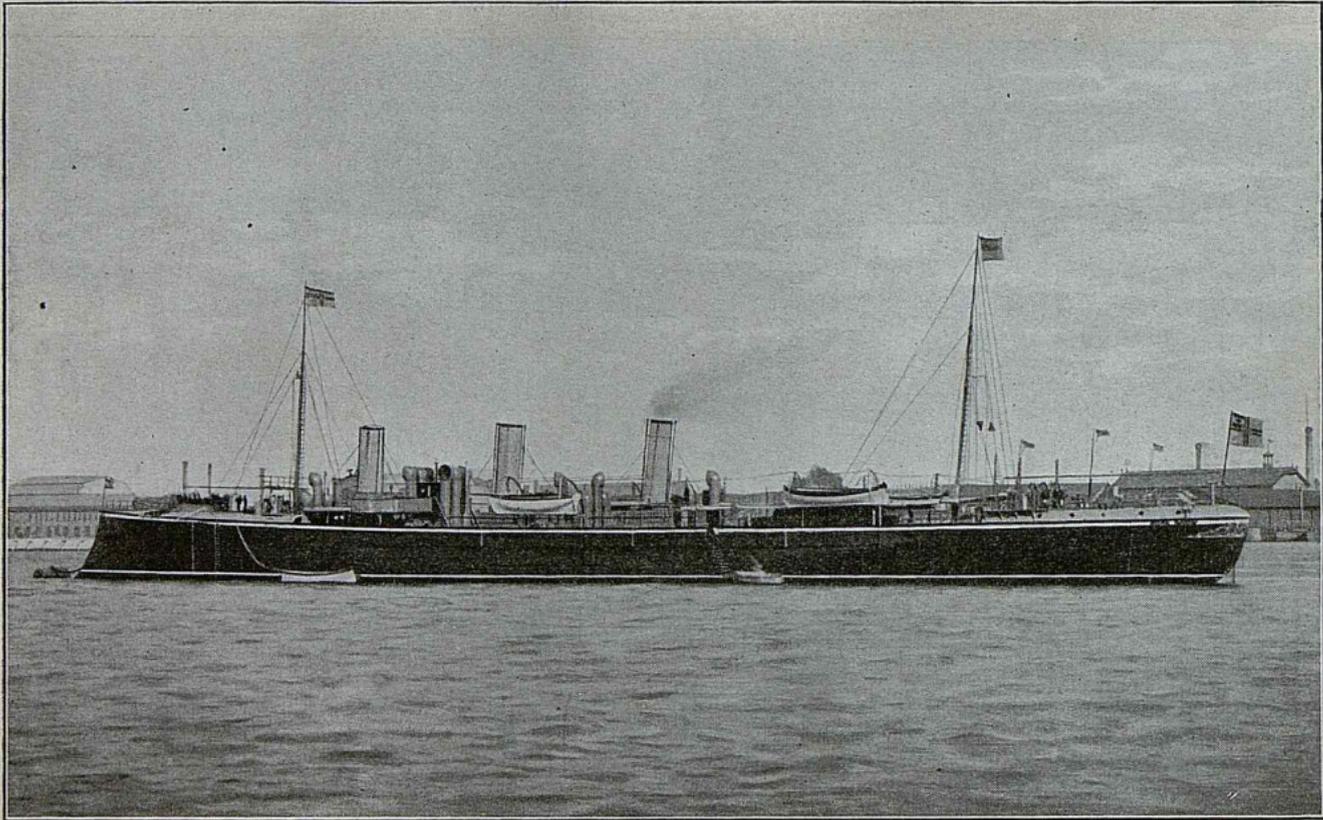
Kleiner Kreuzer Zieten, unter Dampf und Segel in der Nähe von Land.



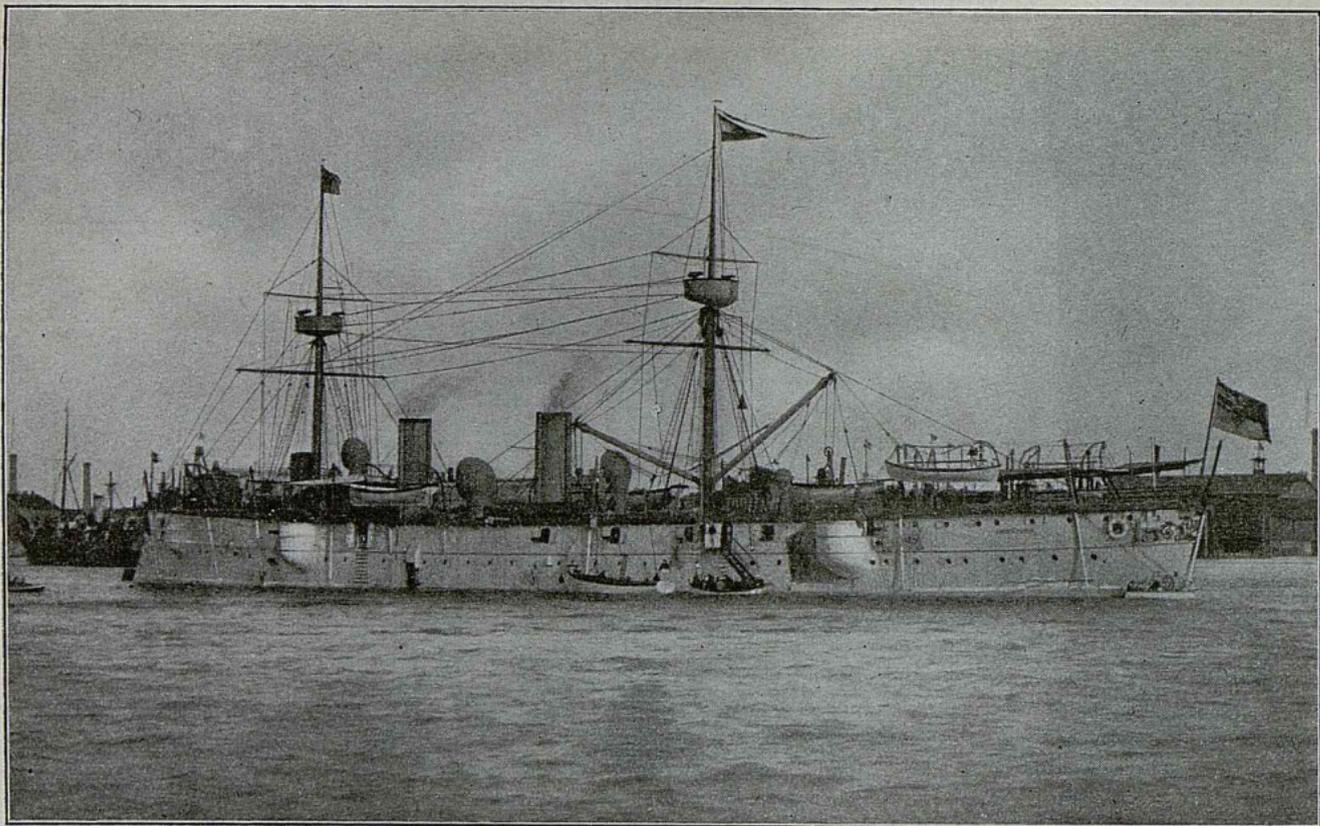
Kleiner Kreuzer Vlyh, im Hafen an der Festmachtonne liegend.  
Schwesterschiff: Pfeil.



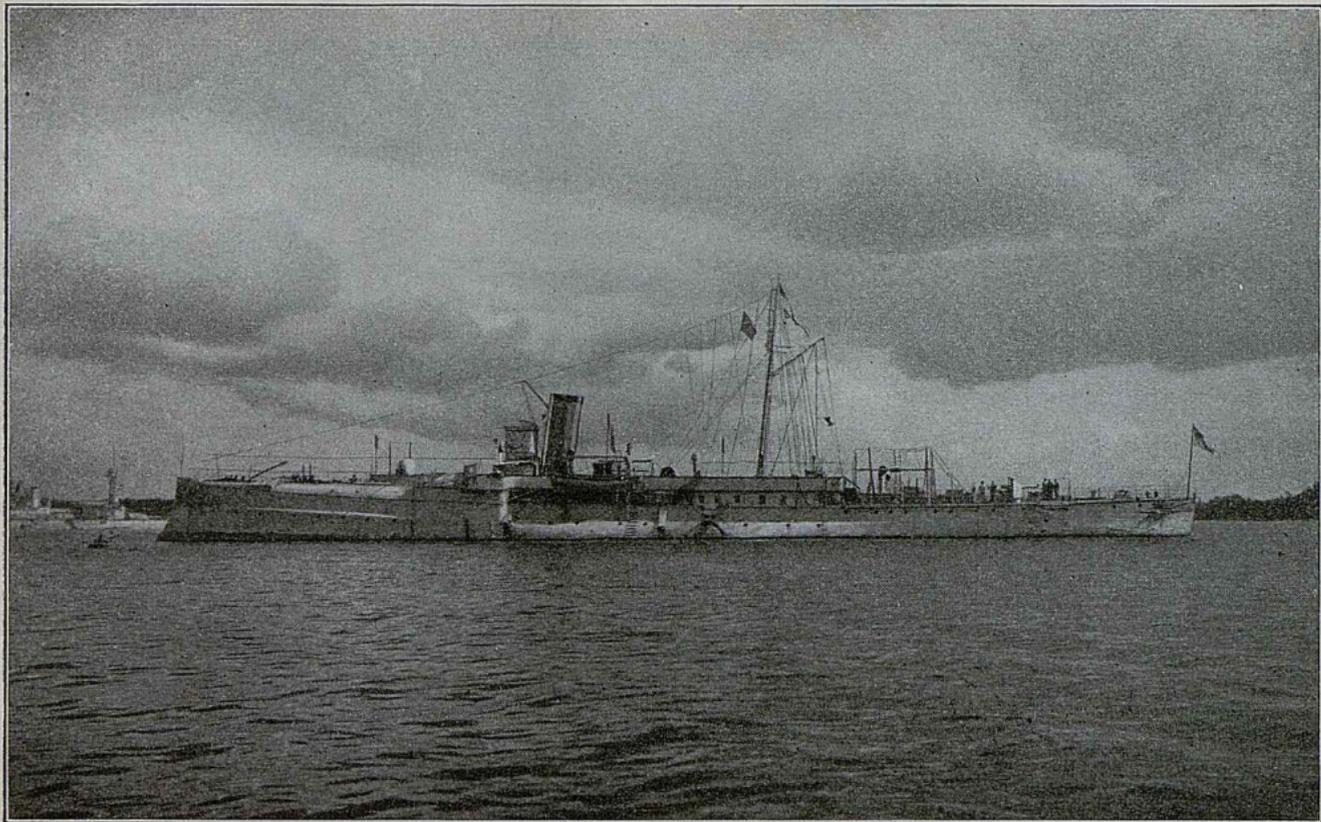
Kleiner Kreuzer Alexandrine, im Hafen am Kai liegend.  
Schwesterschiff: Arkona.



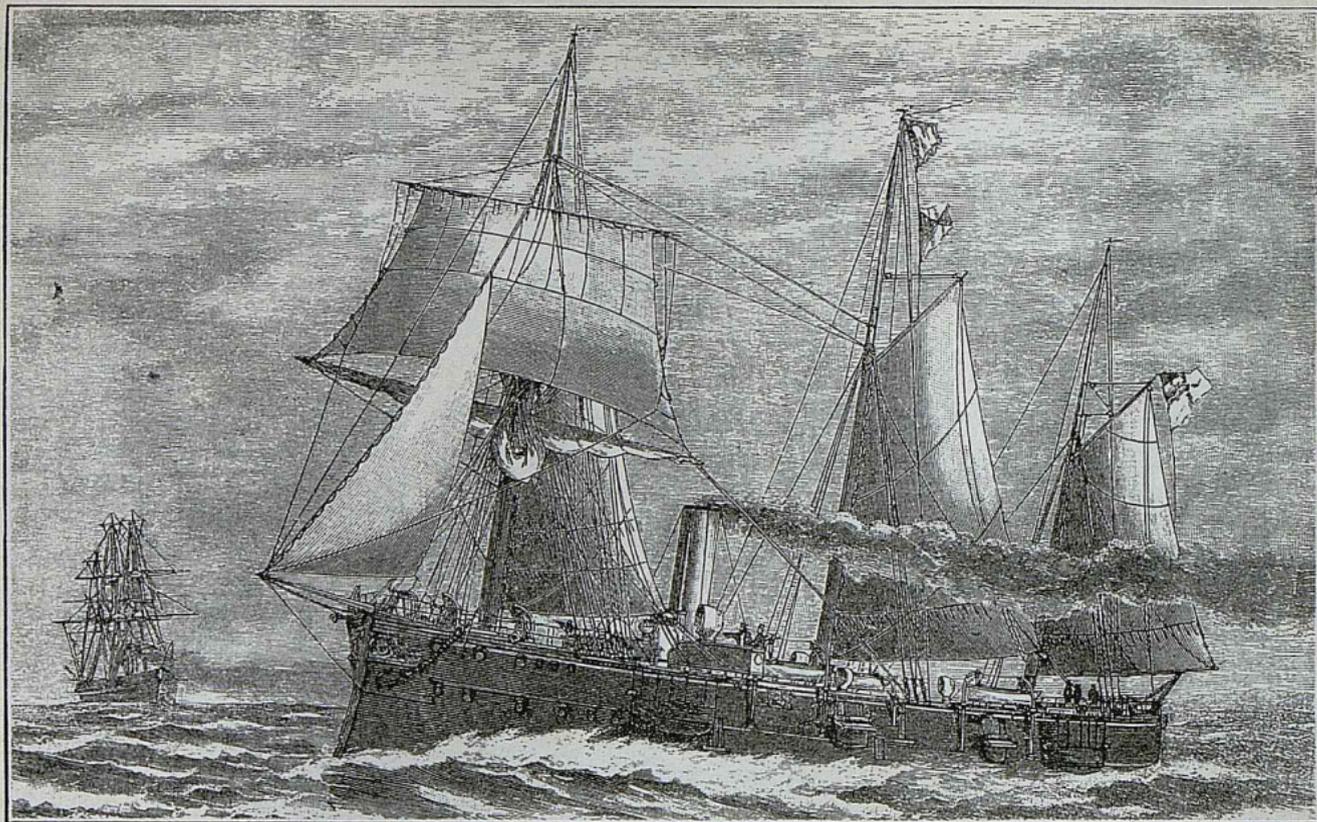
Kleiner Kreuzer Greif, mit Toppsflaggen im Hafen an der Festmachtonne liegend.



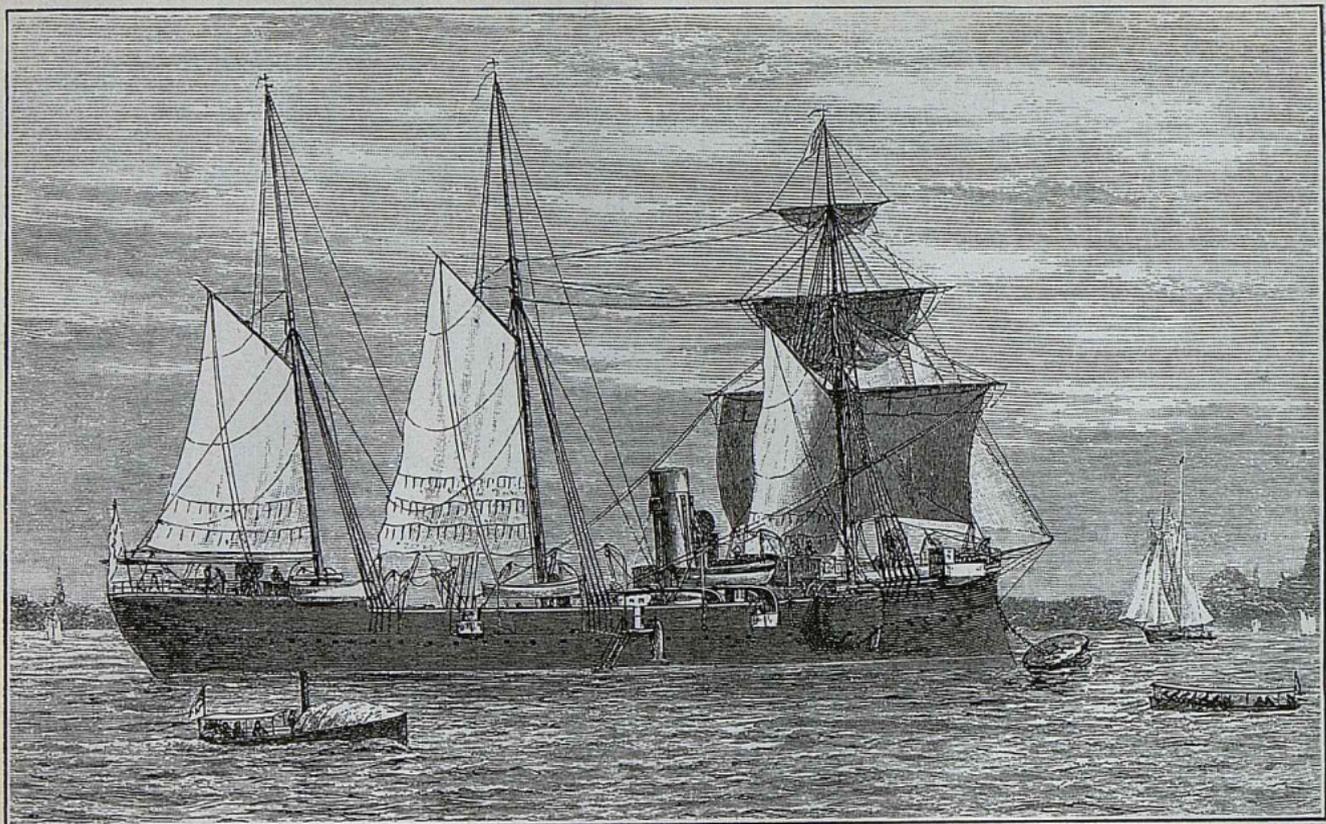
Kleiner Kreuzer Irene, im Hafen an der Festmachtonne liegend.  
Schwesterschiff: Prinzess Wilhelm.



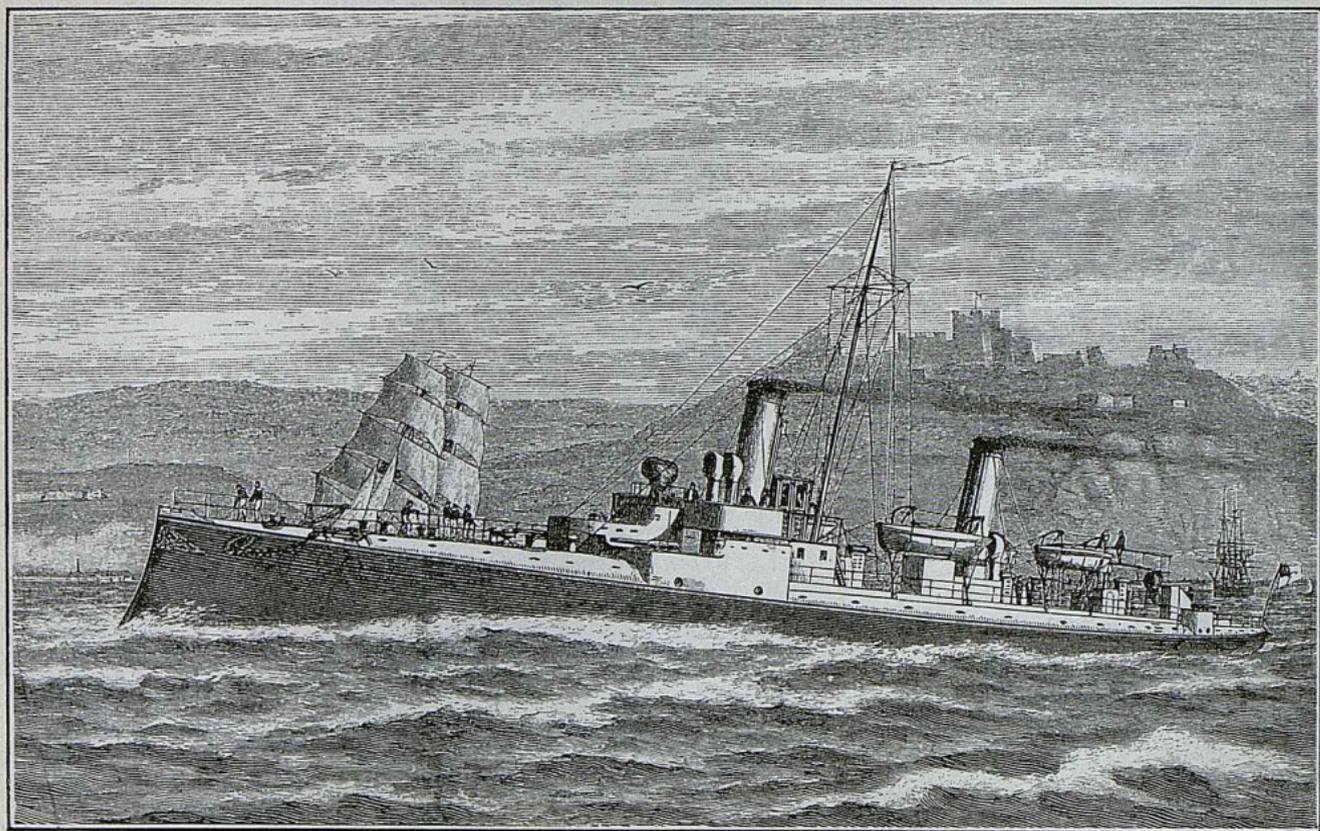
Kleiner Kreuzer Wacht, im Hafen an der Festmachtonne liegend.  
Schwesterschiff: Jagd.



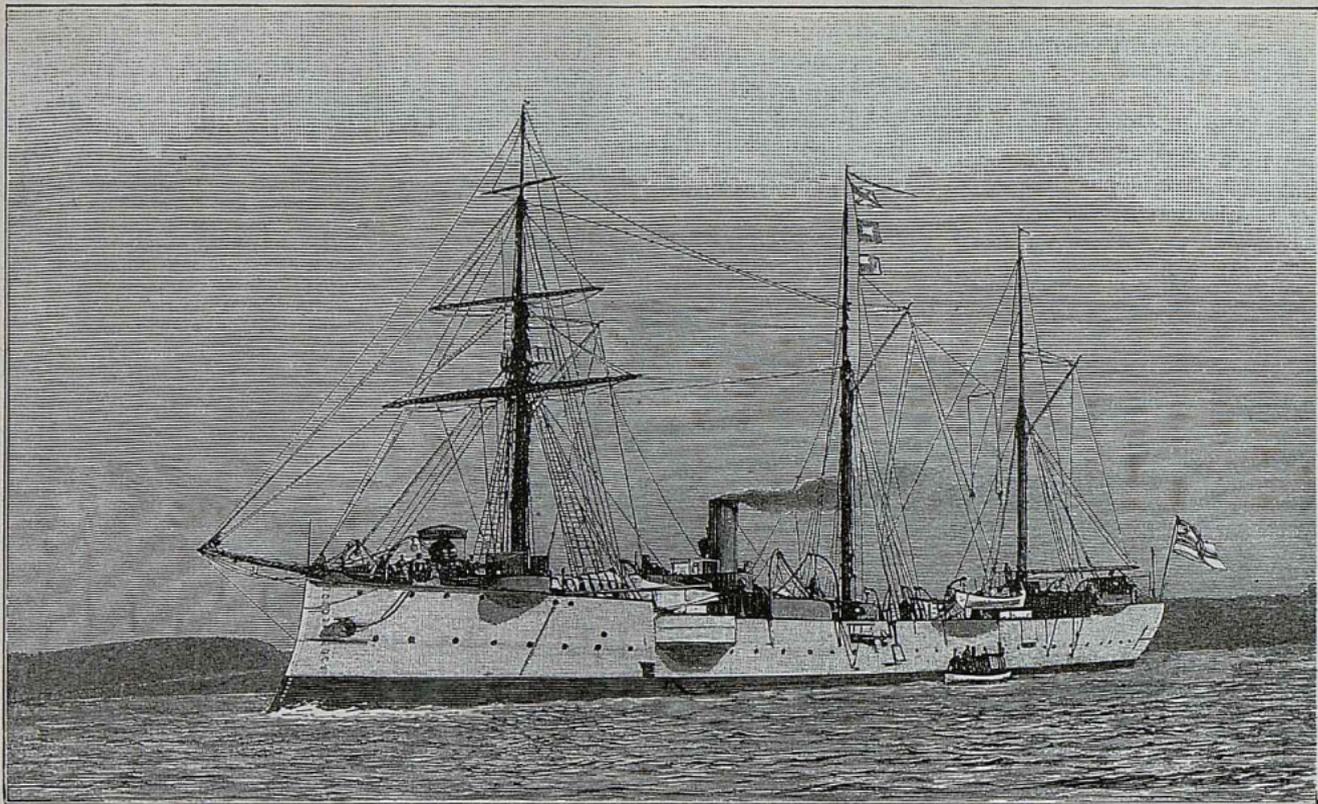
Kleiner Kreuzer Schwalbe, in See unter Dampf und Segeln.  
Es stehen Marssegel, Kliver und Gaffelsegel, die Fock hängt in der Bei; im Hintergrund ein Schulschiff unter Dampf.  
Schwesterschiff: Sperber.



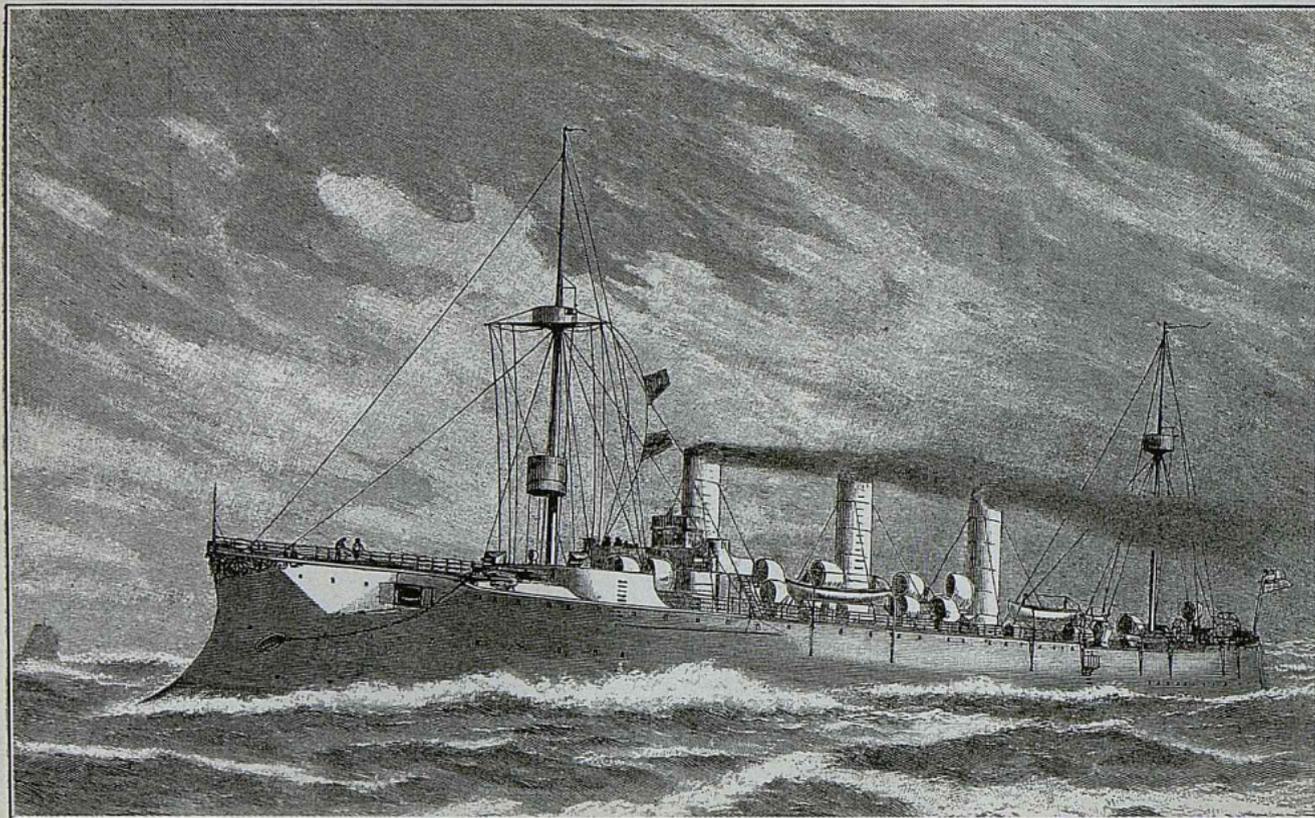
Kleiner Kreuzer Bussard, im Kieler Hafen mit losgemachten Segeln an der Festmachtonne liegend.  
Schwesterschiff: Falke.



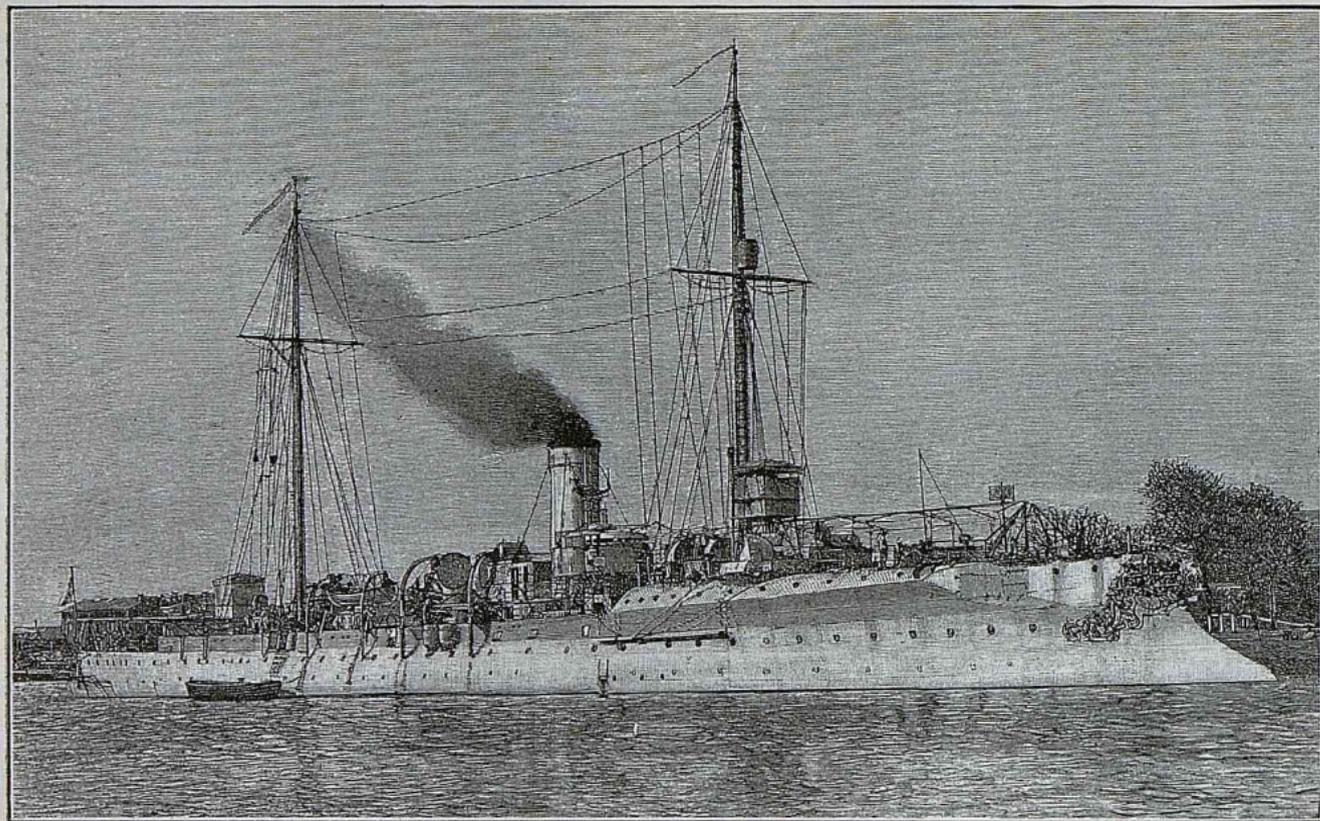
Kleiner Kreuzer Meteor, unter Dampf in der Nähe von Land. Im Hintergrunde ein Kauffahrteischiff unter Segel.  
Schwesterschiff: Komet.



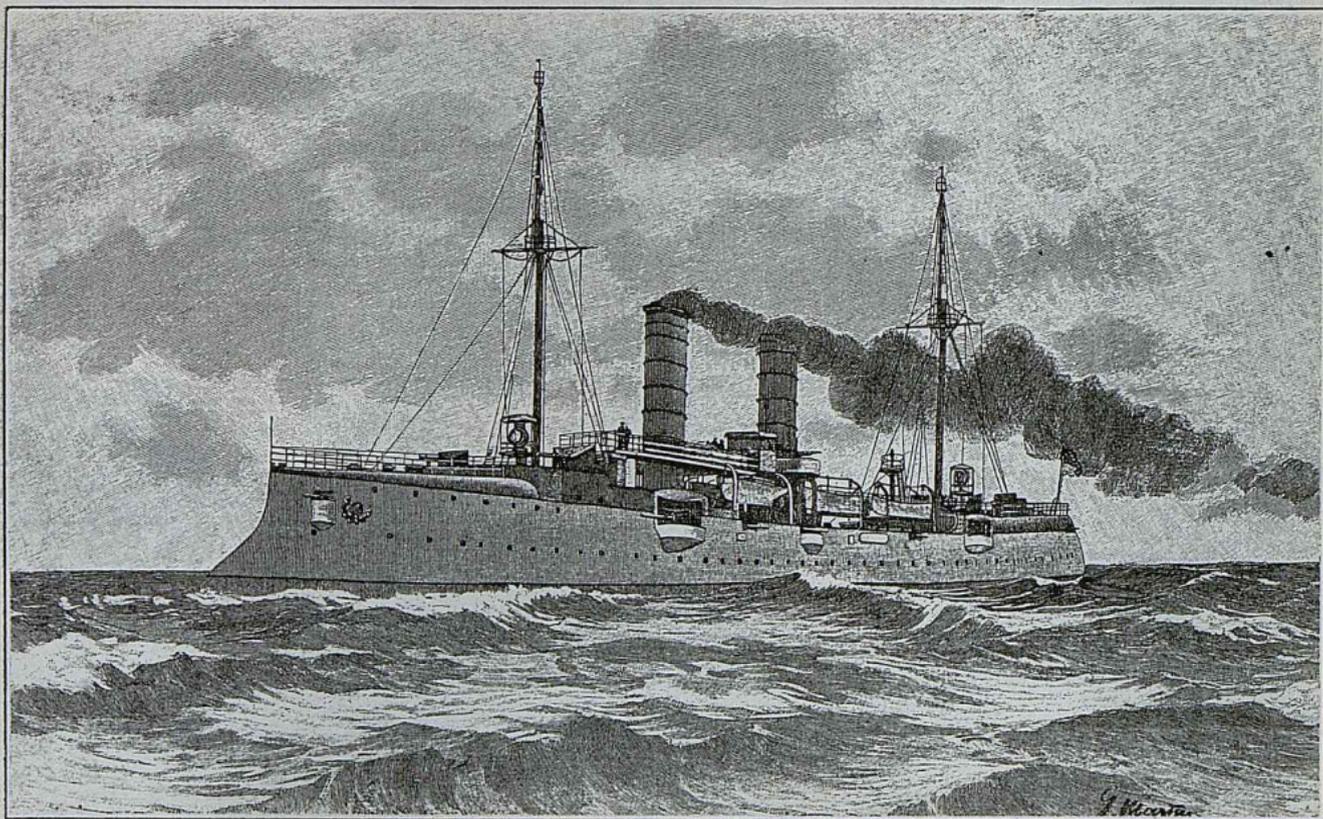
Kleiner Kreuzer Seeadler, einen Hafen unter Dampf verlassend.  
Längsseits liegt ein Dampfboot. Schwester-schiffe: Kondor, Kormoran und Geier.



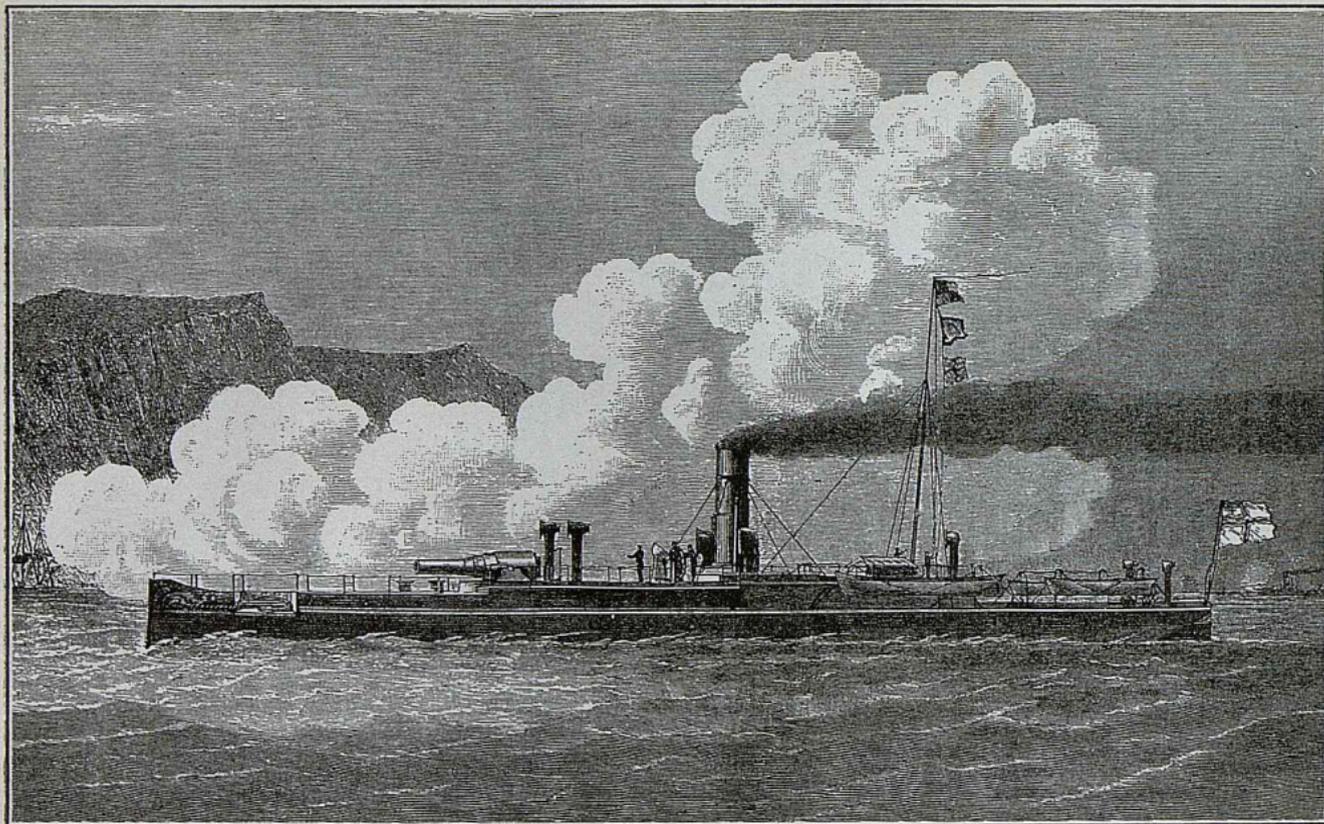
Kleiner Kreuzer Gefion, unter Dampf bei voller Fahrt.



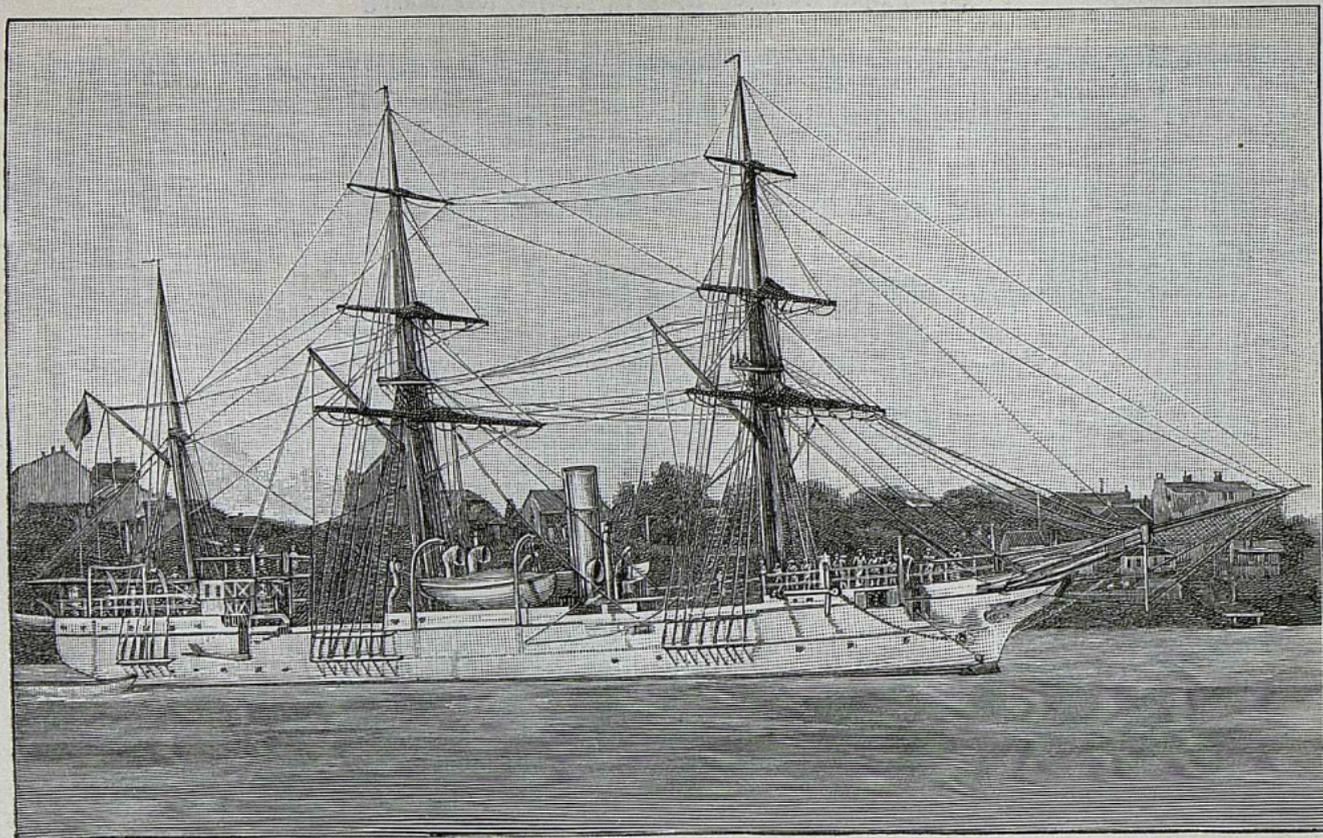
Kleiner Kreuzer Gela, im Hafen am Lande liegend.



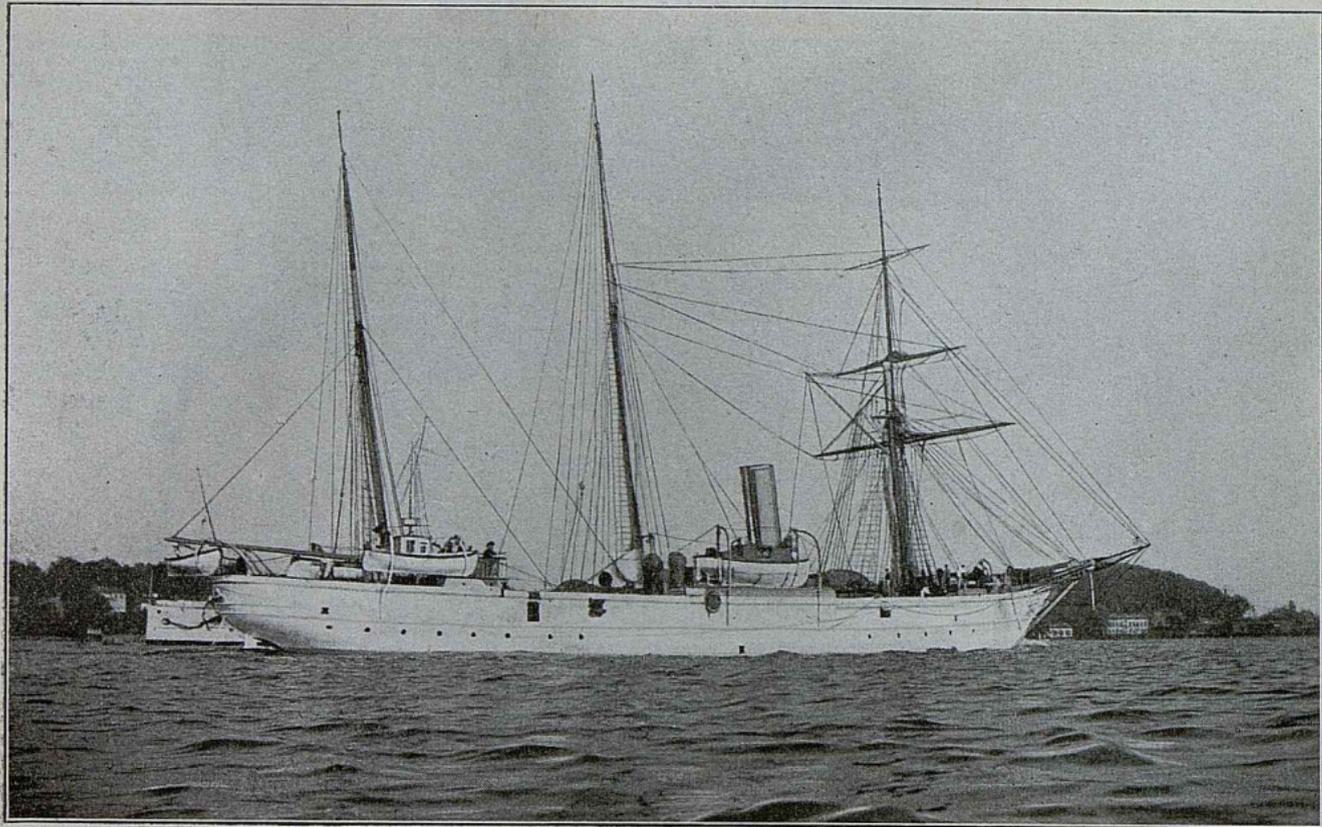
kleiner Kreuzer Gazelle, auf See unter Dampf.



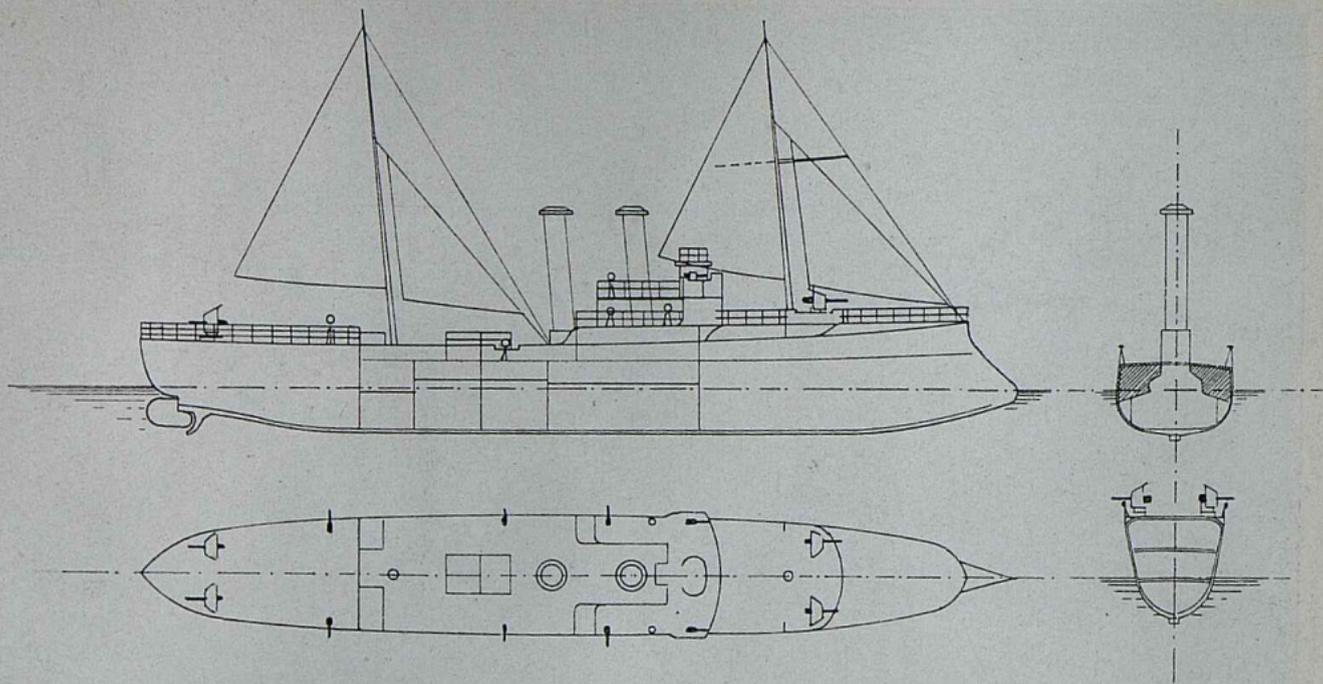
Panzerkanonenboot *Wespe*, in der Nähe von Land unter Dampf, aus dem Buggeschütz feuernd; am Mast weht ein Signal.  
Im Hintergrunde ein Kreuzer, ein Aviso und Torpedoboote.  
Schwestereschiffe: *Viper*, *Biene*, *Mücke*, *Skorpion*, *Basilisk*, *Chamäleon*, *Krokodil*, *Salamander*, *Natter* und *Gummel*.



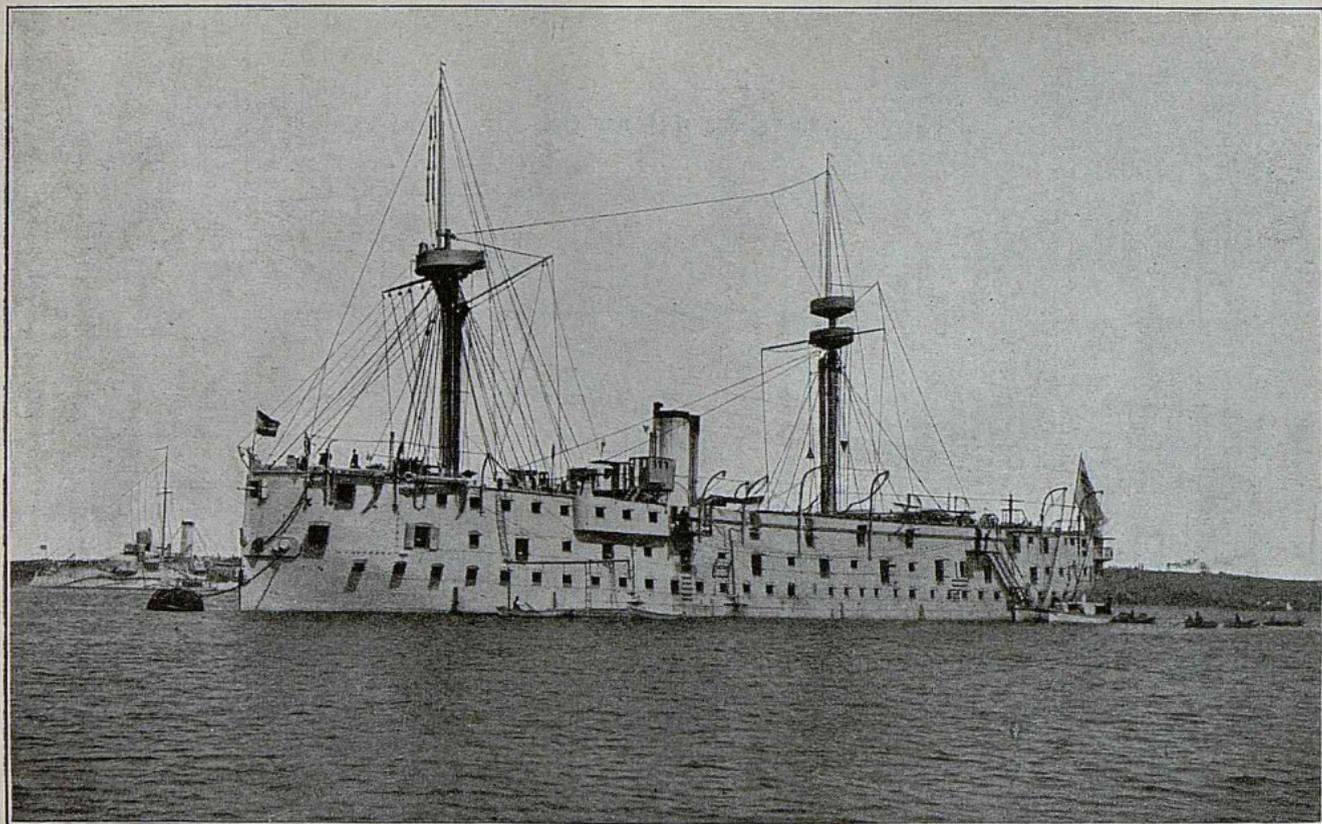
Kanonenboot Wolf, im Hafen vor Anker liegend.  
Schwesterschiff: Nyäne.



Kanonenboot Habicht, im Kieler Hafen vor Anker liegend.  
Schwesterschiff: Möve.

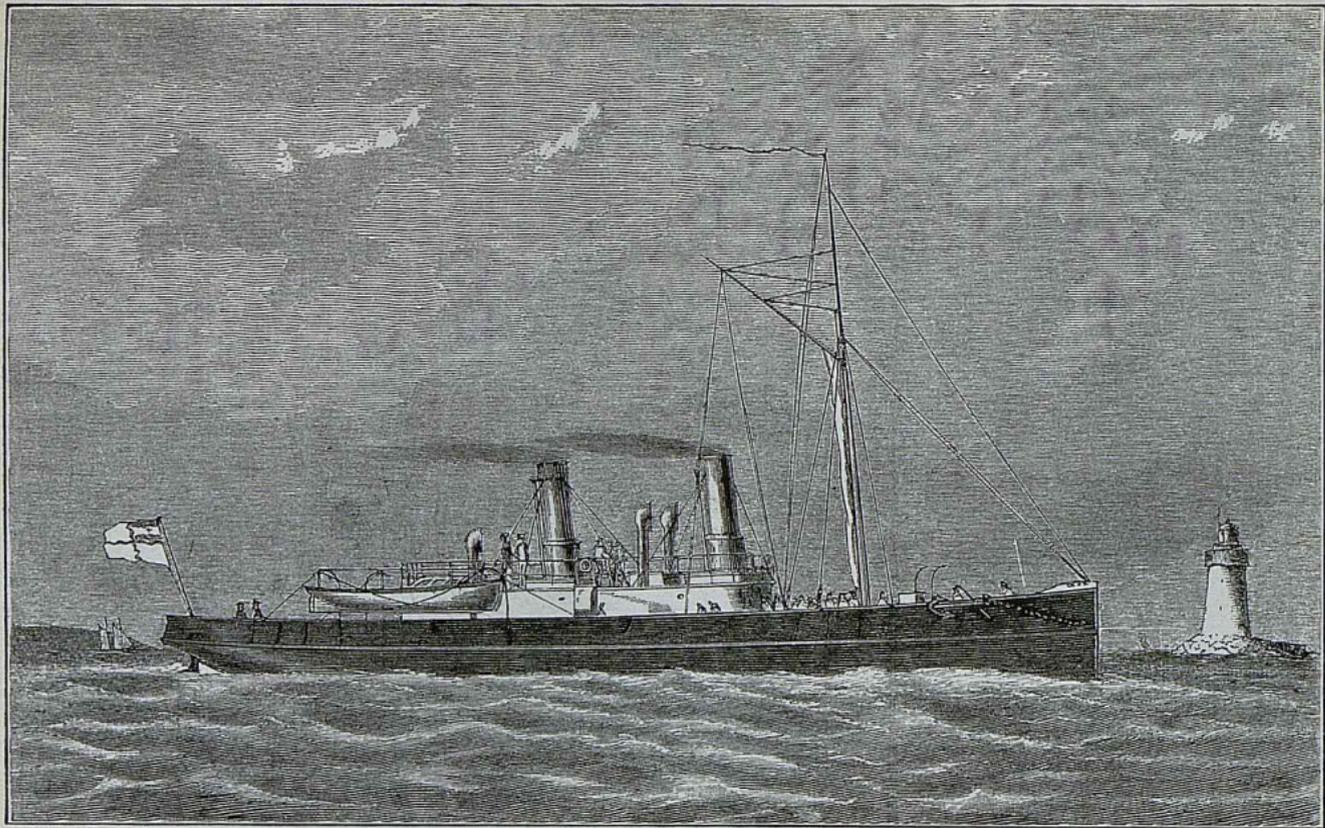


Hiß von Iltis und Jaguar.

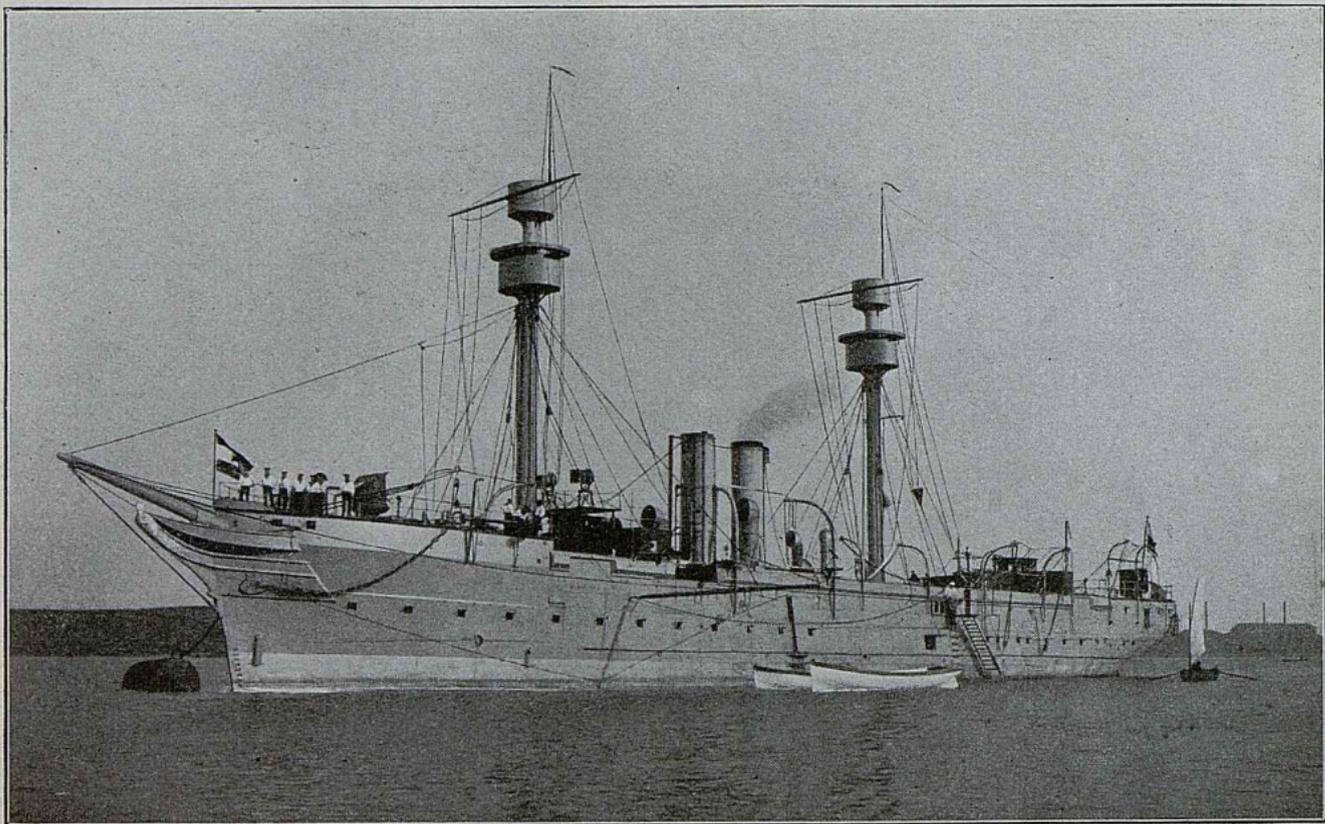


**Artillerie-schul-schiff Mars, im Hafen an der Festmachtonne liegend.**

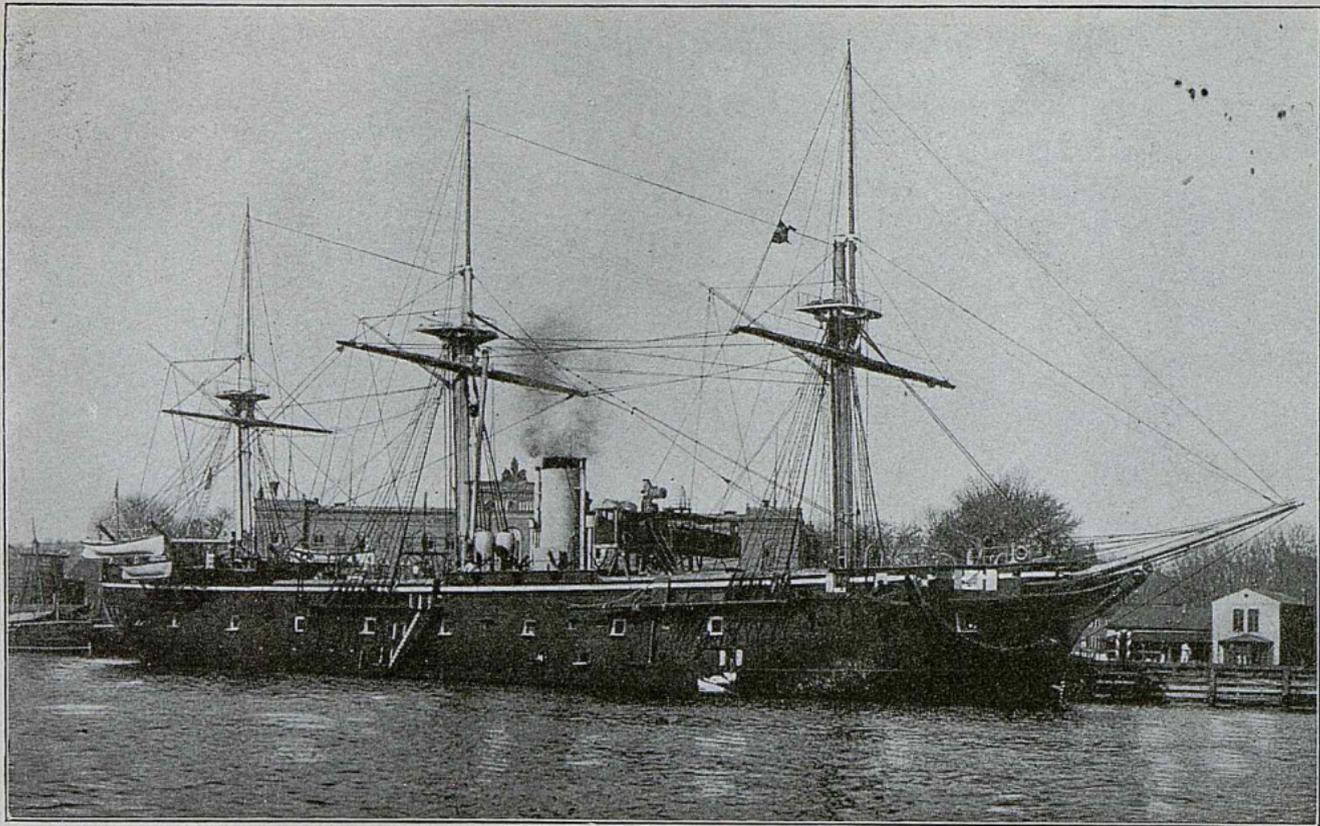
Am Backsbaum und an der Fallreepstreppe liegen Schiffsboote, im Bug weht die Gfisch. Im Hintergrunde ein Panzerschiff der Ddin-kasse.



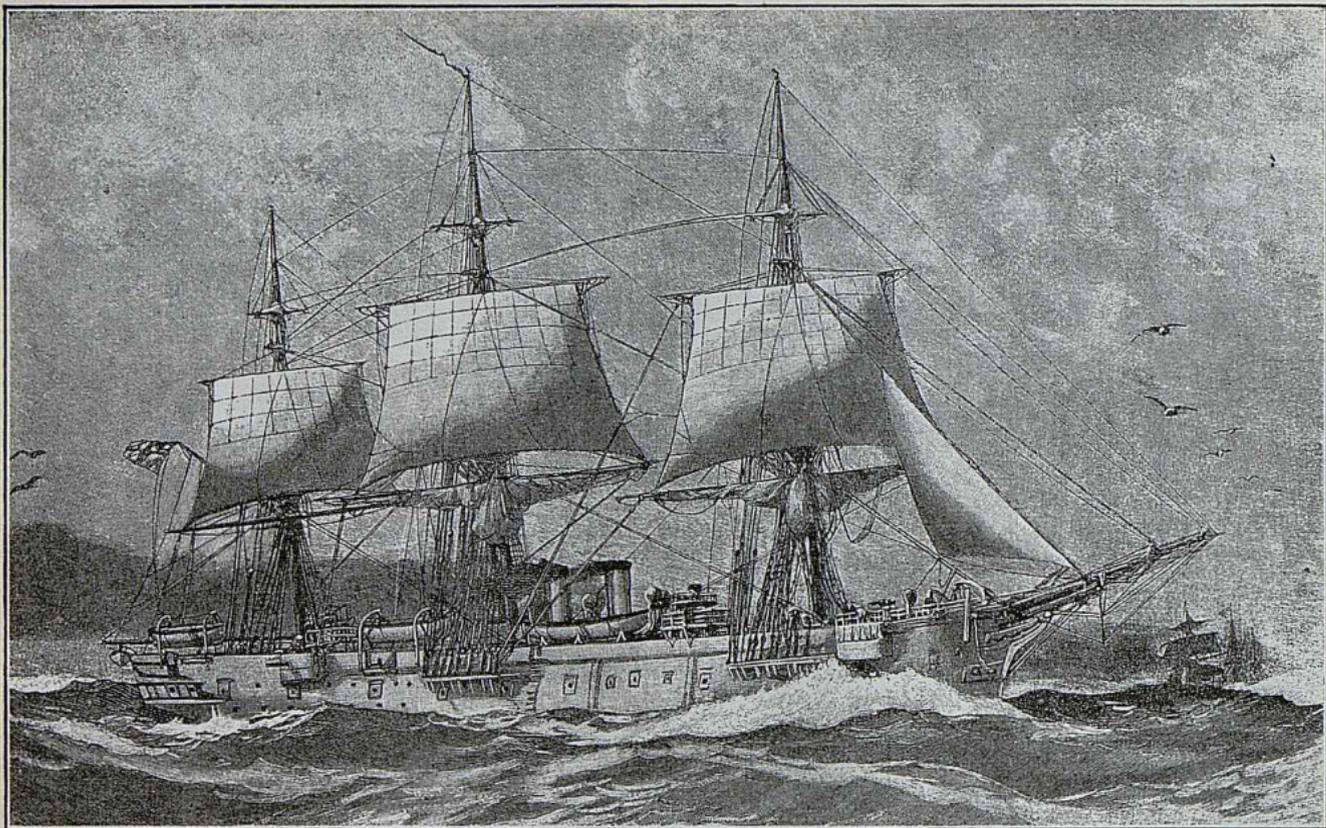
Man, Tender (Beischiff) des ArtillerieSchulschiffes Mark, unter Dampf in der Nähe des Leuchtturms von Friedrichsort bei Kiel.



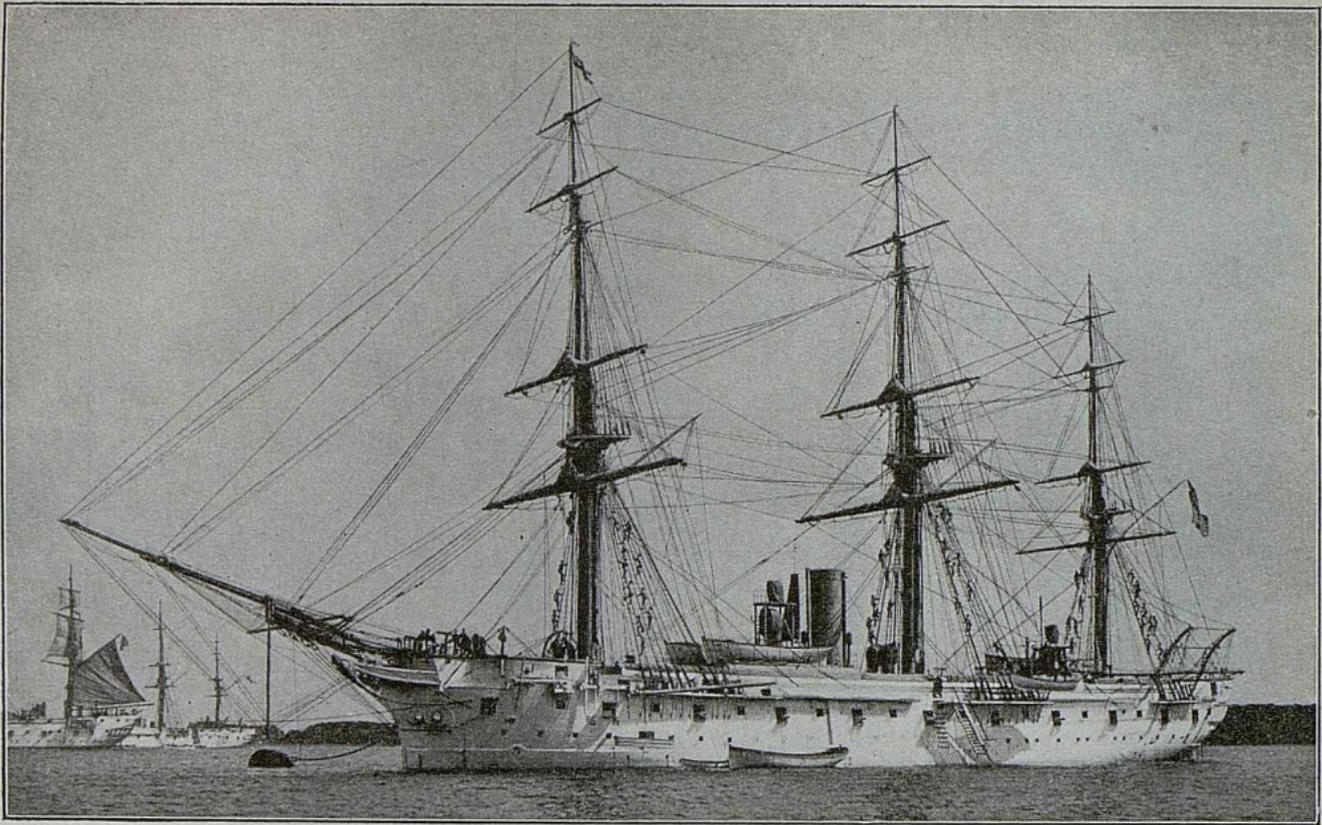
Artillerie-schul-schiff Karola, im Hafen an der Festmachtonne liegend. Am Backsbaum liegen mehrere Schiffsboote.  
Schwester-schiffe: Olga, Marie und Sophie.



Torpedoschulschiff Blücher, im Hafen von Kiel an der Blücherbrücke bei dem Torpedobootshafen liegend.  
Schwesterschiffe: Stofch, Stein, Gneisenau und Moltke.



Das Schulschiff Charlotte, auf See unter Marssegeln, Klüver und Besan mit geeigten Untersegeln.  
(Nach Allerhöchster Order vom 27. Februar 1899 wird die Takelage so weit beseitigt, als mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffes angeht.)

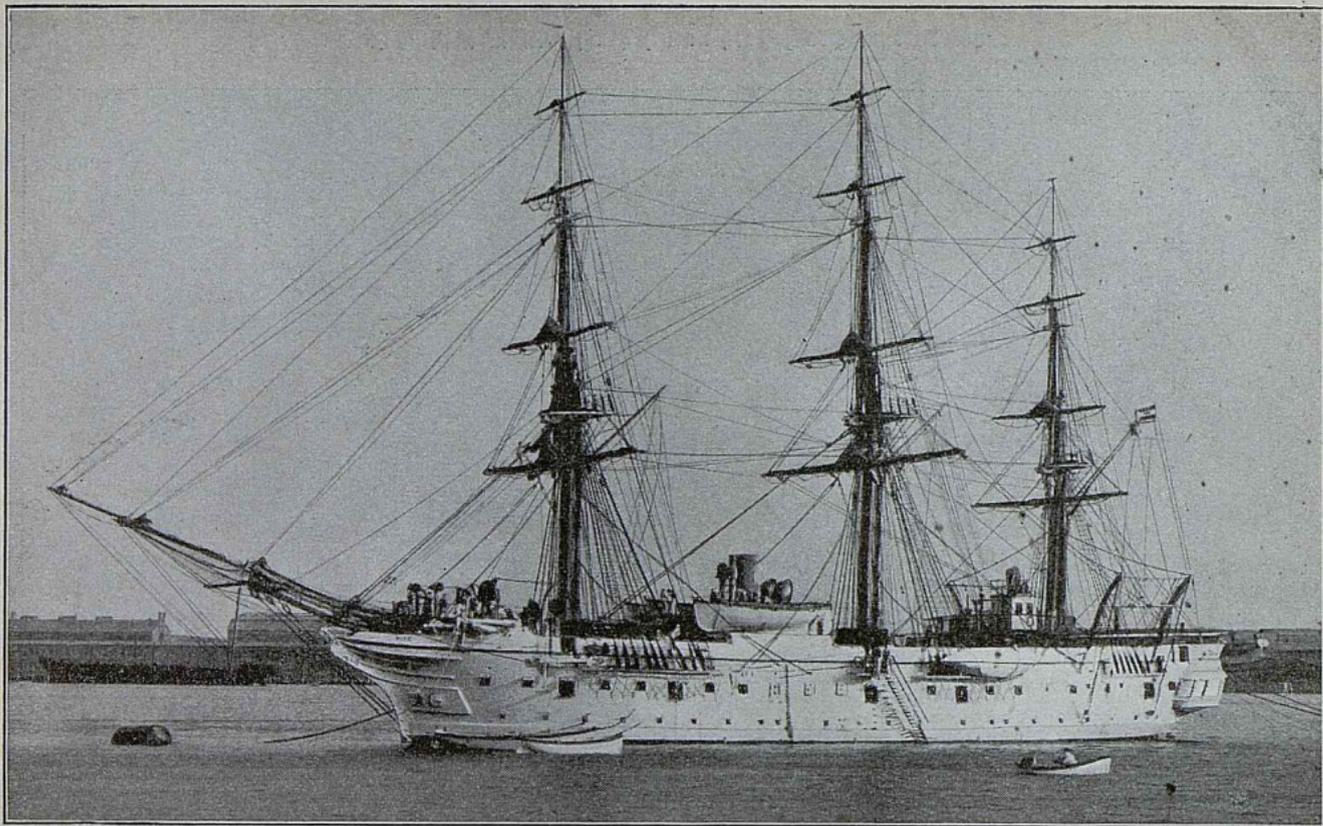


Schulschiff *Moltke*, im Hafen an der Festmachtonne liegend.

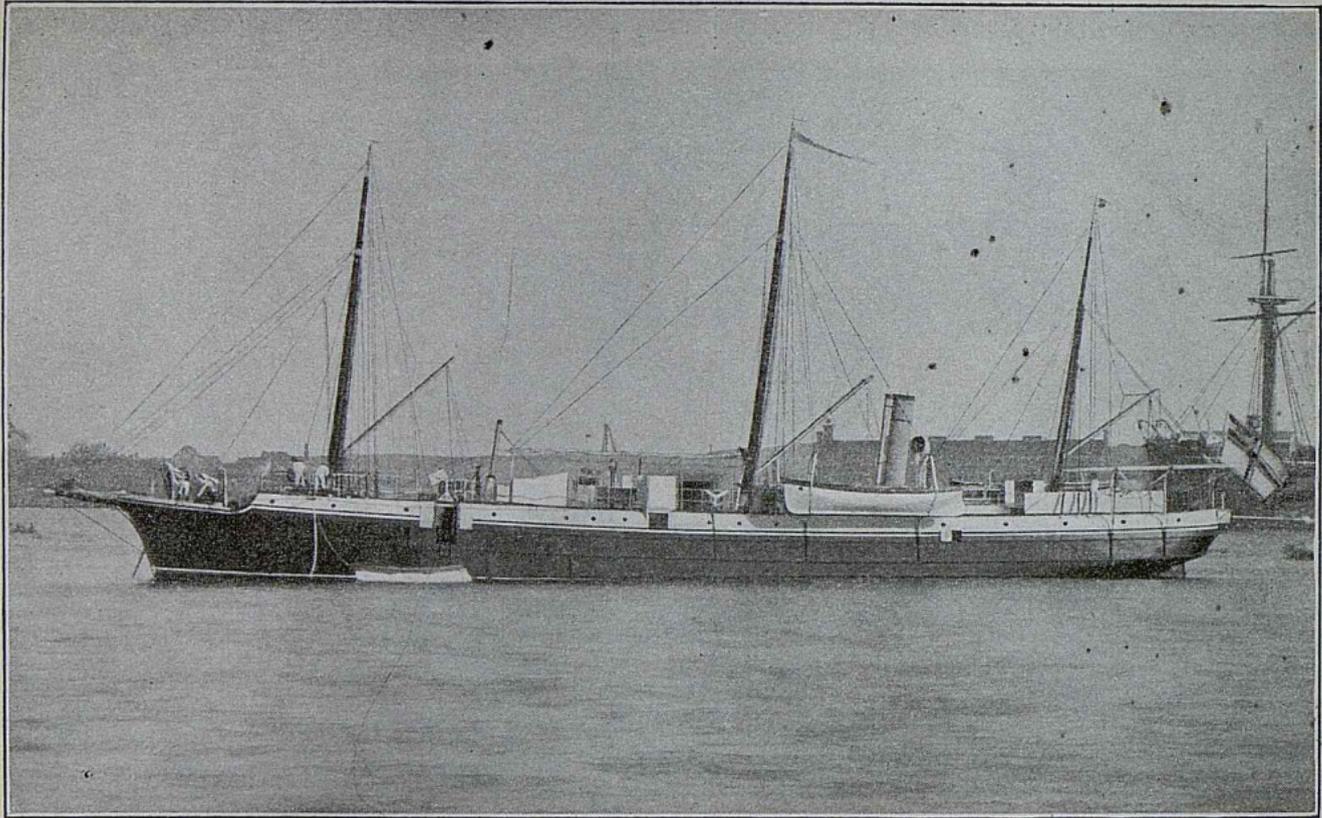
Am Backsbaum liegen Schiffsboote; im Hintergrunde zwei andere Schulschiffe, davon das eine mit gesetzten Segeln.

Schwesterschiffe: *Stoß*, *Stein*, *Gneisenau* und *Blücher*.

(Nach Allerh. Order vom 27. Febr. 1899 wird die Takelage so weit beseitigt, als mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffes angeht.)

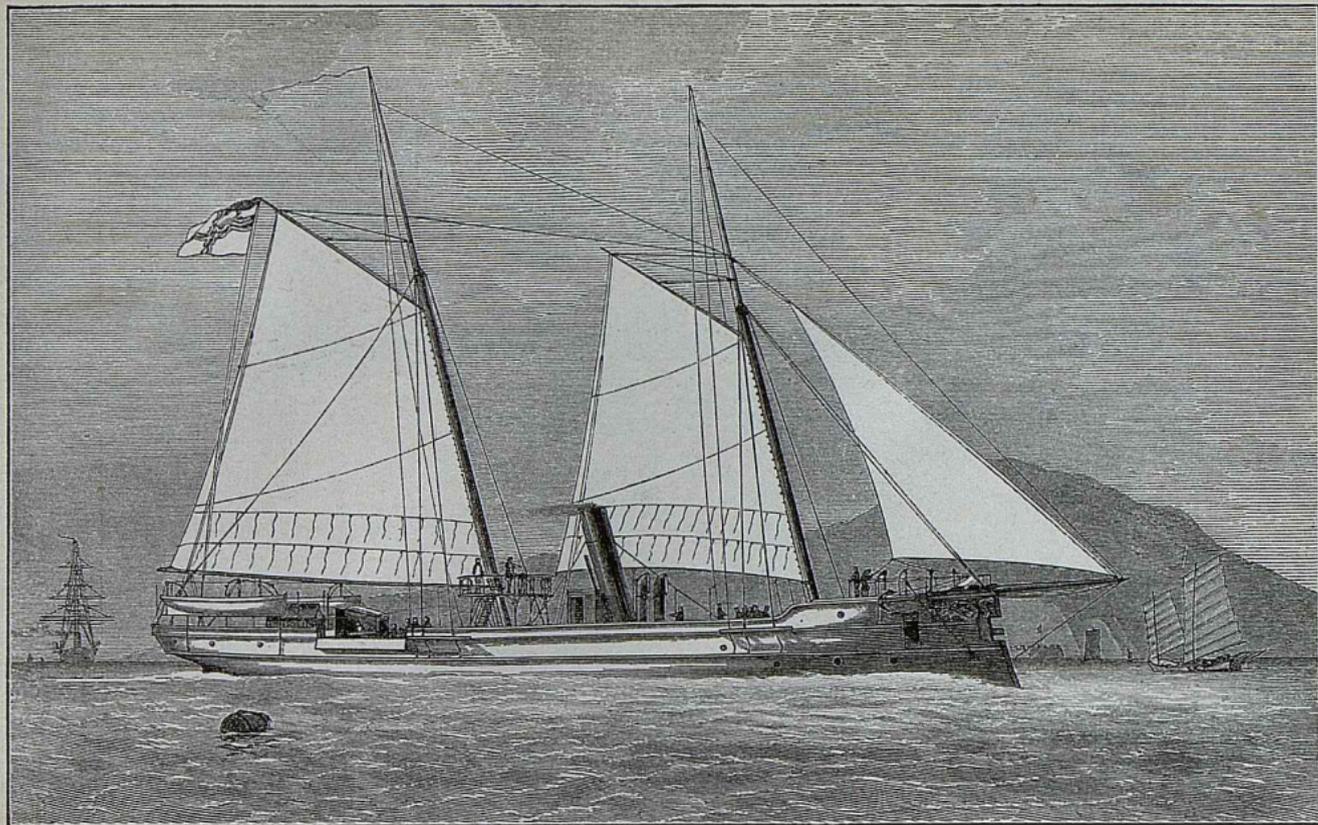


Schulschiff *Nixe*, im Hafen an der Festmachtonne liegend. Am Backbaum liegen mehrere Schiffsboote.  
(Nach Allerh. Ordrer vom 27. Febr. 1899 wird die Takelage so weit beseitigt, als mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffes angeht.)

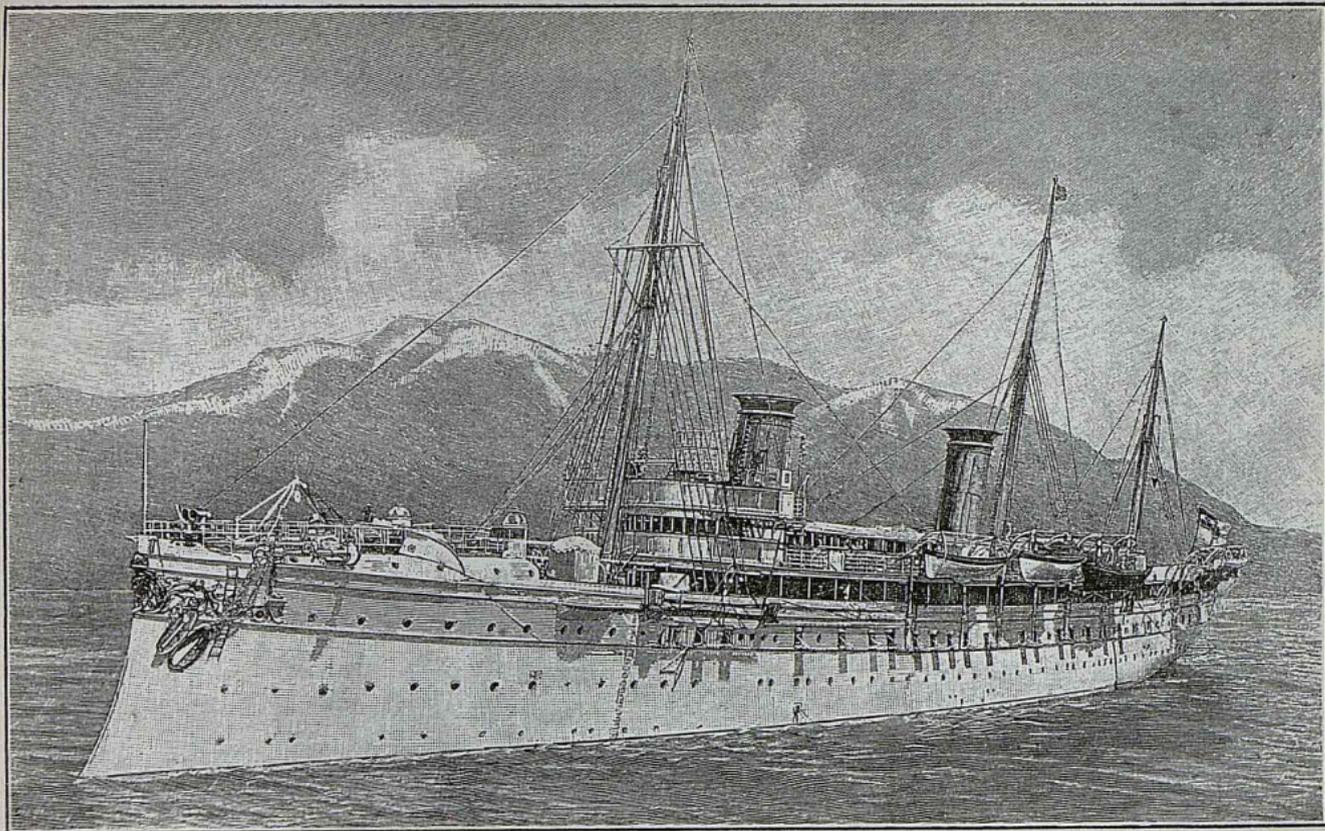


5 \*

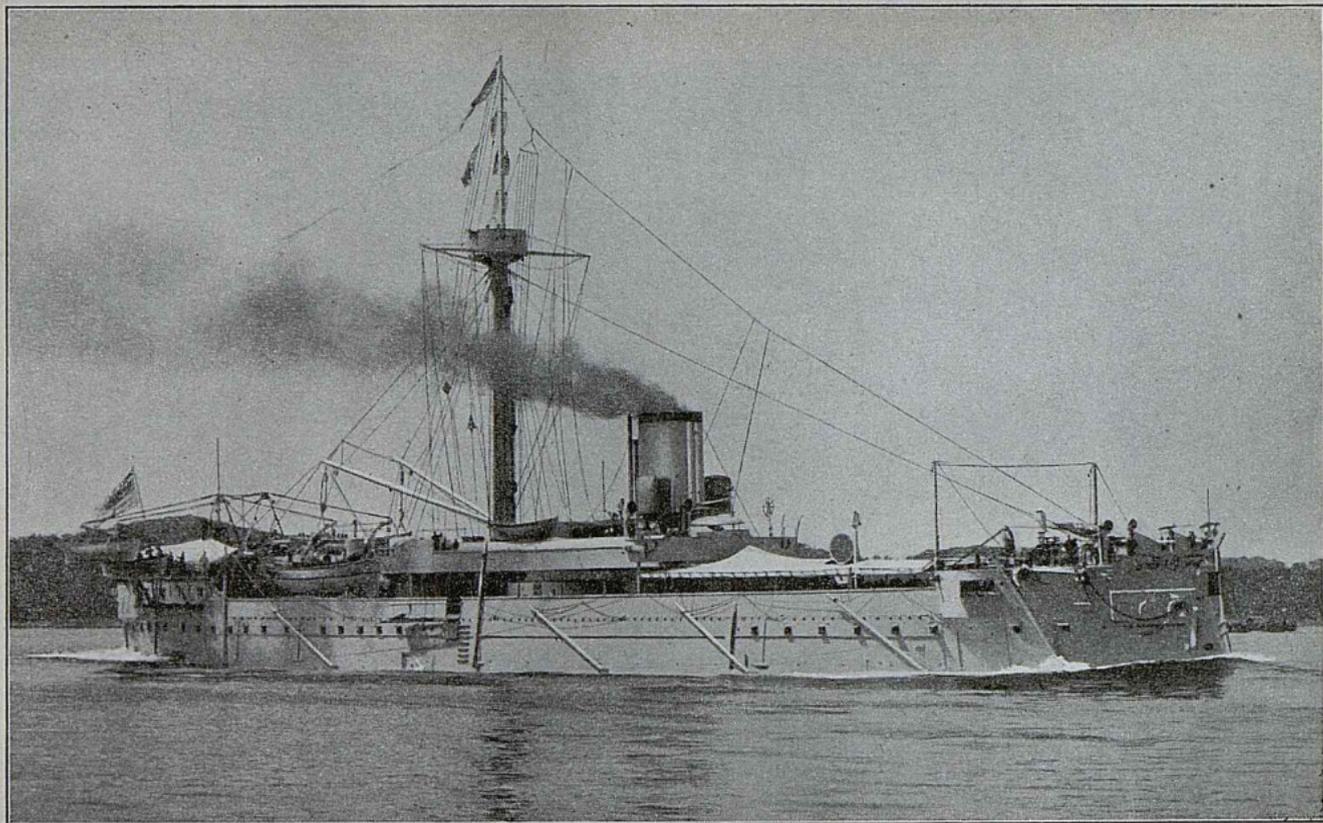
Mineufchulfschiff Rhein, im Hafen vor Anker liegend. Am Backsbaum liegt ein Schiffsboot.



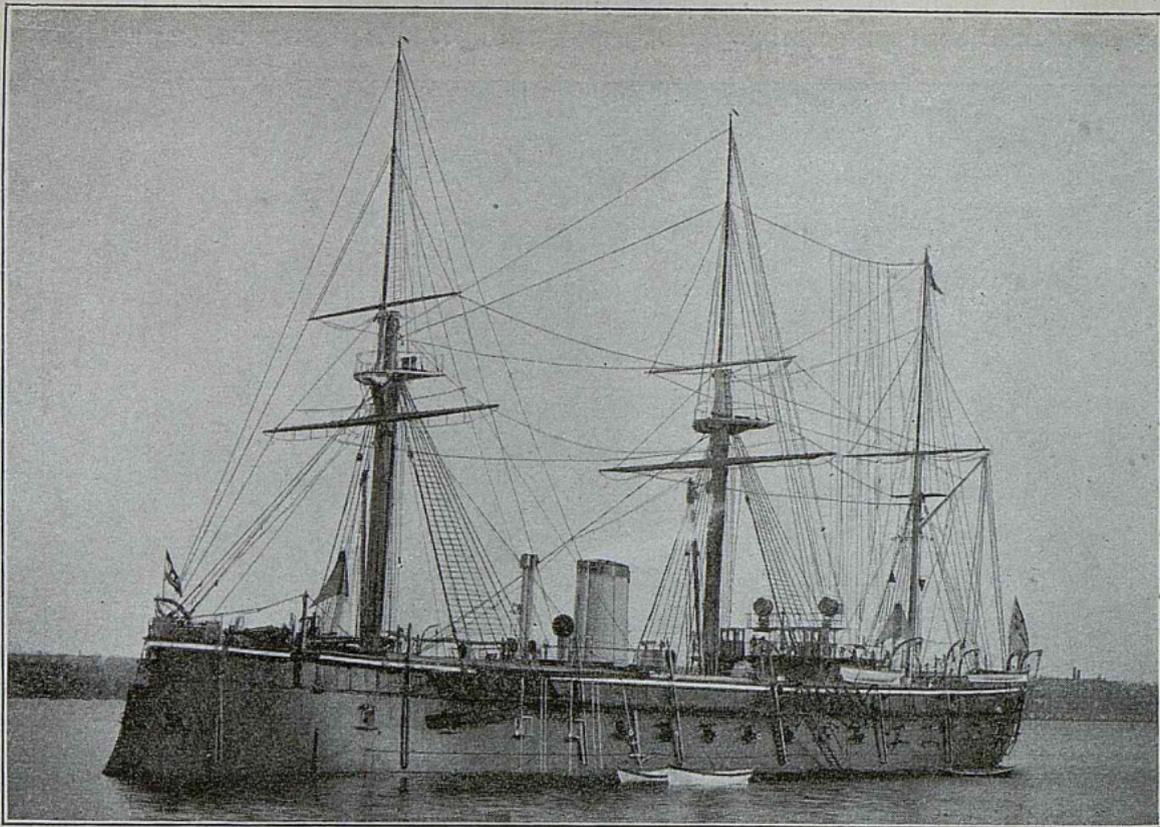
Minenschulschiff Otter, unter Dampf und Segeln in einen Hafen einlaufend. Im Hintergrunde ein Schulschiff unter Dampf und kleine Handelsfahrzeuge.



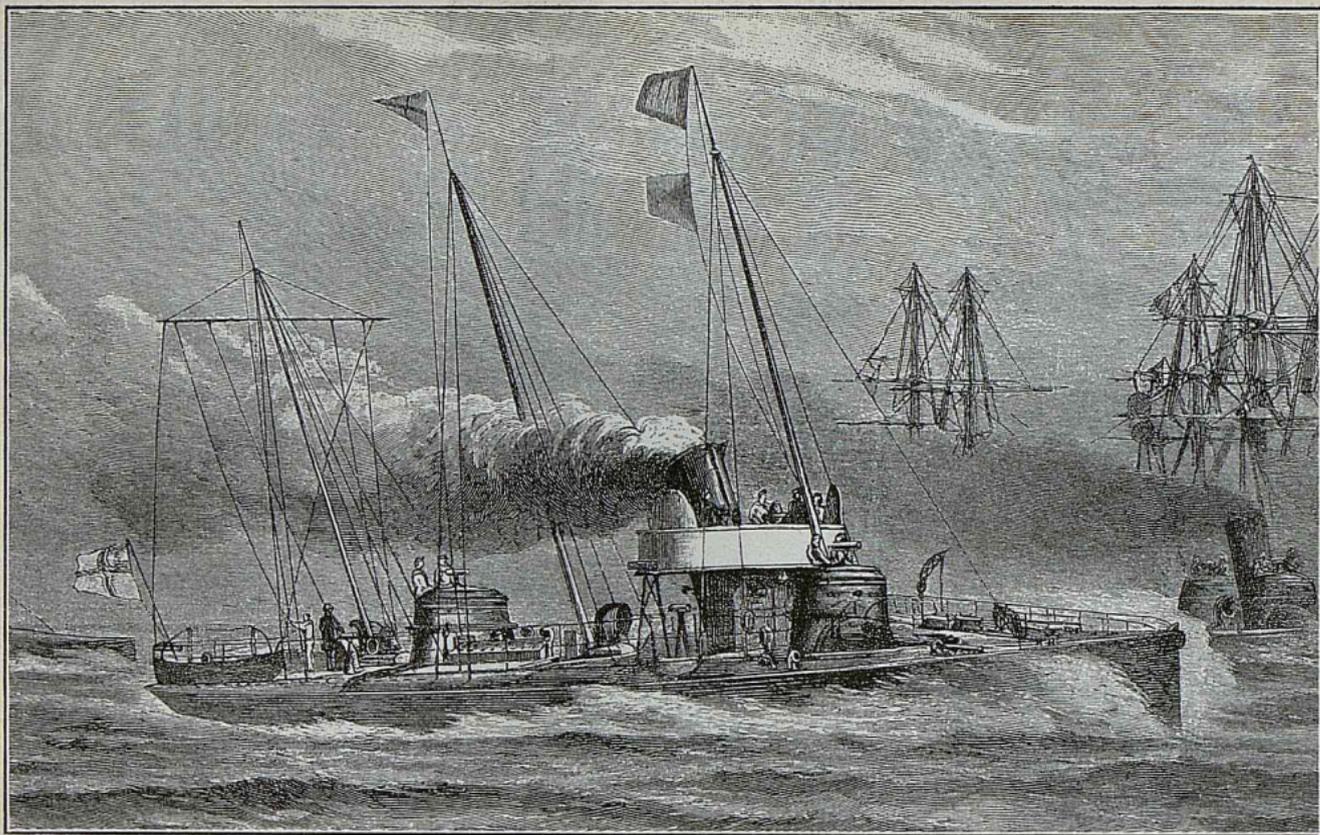
Kaiserjacht Hohenzollern, im Mittelmeer auf der Orientreise Seiner Majestät des Kaisers im Oktober 1898.



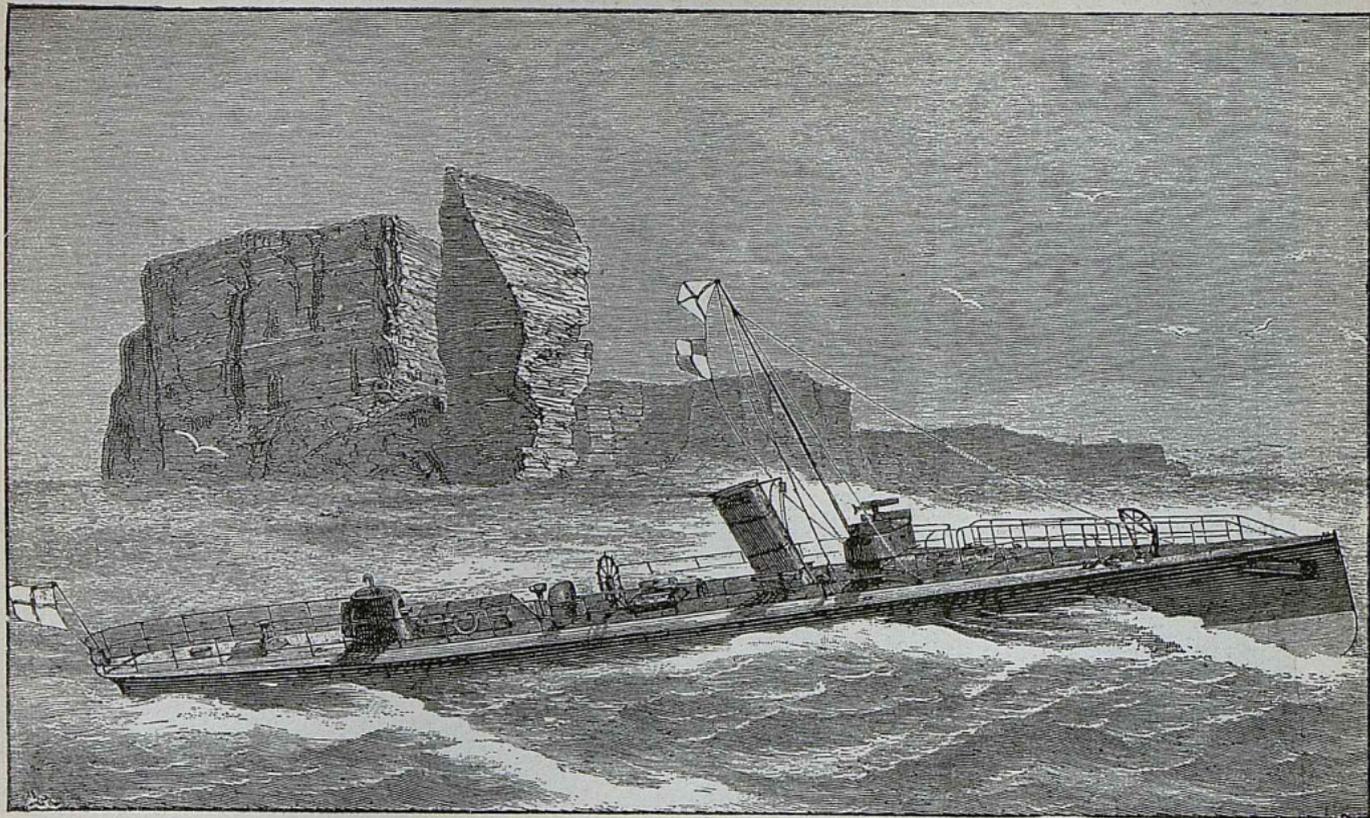
Hafenſchiff Friedrich der Große, auf See mit voller Fahrt laufend.  
Schweſterſchiff: Preußen.



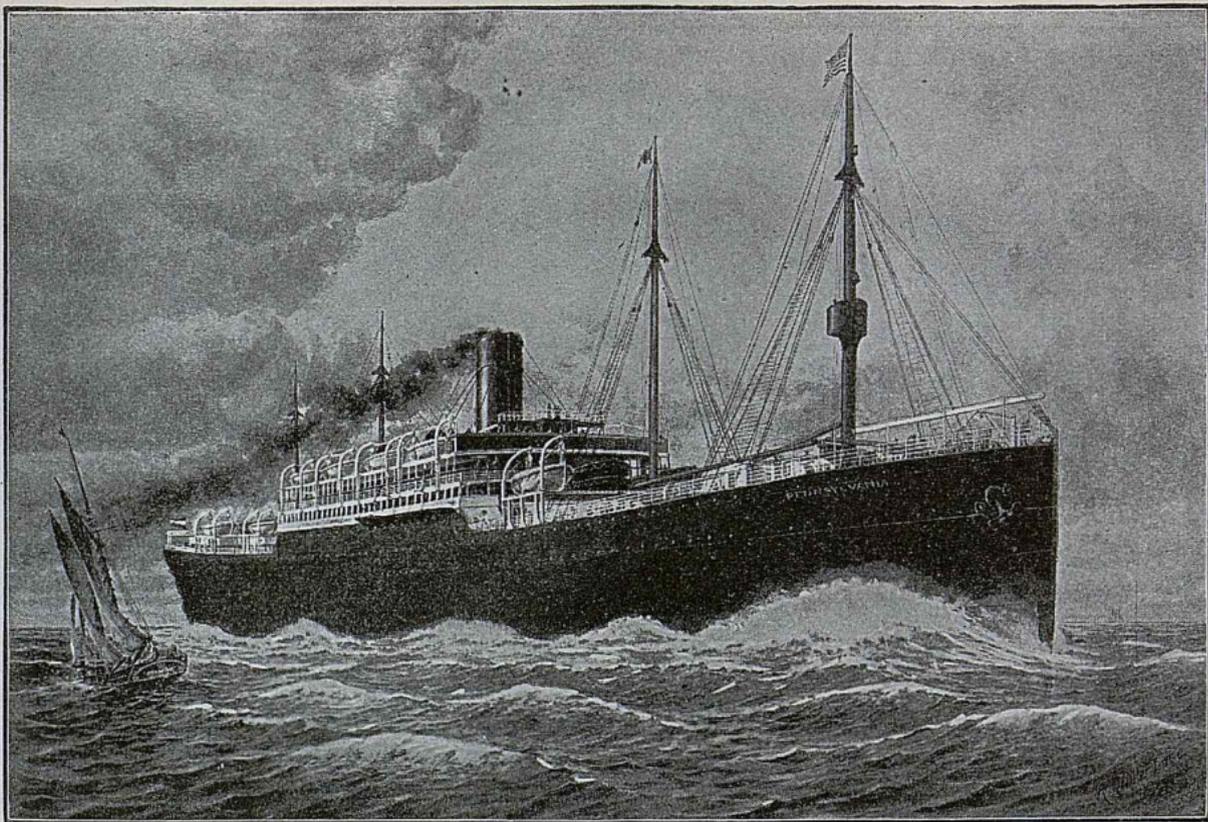
Hasenschiff (Torpedoversuchsschiff) Friedrich Karl, im Hafen an der Festmachtonne liegend.  
Am Backbaum liegen mehrere Schiffsboote.



Torpedodivisionsboot, mit Torpedobooten gegen zwei Schulschiffe manövrierend, welche mit heruntergenommenen Bramstängen unter Dampf sind.



Ein Torpedoboot in See, mit geheißtem Signal.



Hilfskreuzer, Doppelschraubenpostdampfer Pennsylvania in See, auf der Reise nach Newyork.

## Fahrzeuge.

Außer den Kriegsschiffen gehören der Kaiserlichen Marine eine Reihe von Fahrzeugen an, die ganz verschiedenen Zwecken dienen, daher auch nach Bauart, Größe und Einrichtung sehr verschieden sind. Wir geben nachstehend ihre Liste.

Laufende Nr.	Bezeichnung bzw. Name der Fahrzeuge	Erbaut	Deplacement in Tonnen	Substanz in Pfund	Verwendung bzw. nähere Be- zeichnung	St unterstellt dem der
1	<b>Wachtboote:</b>					
	Castor	1890	52	200	Wachtboot	Kommando der Marine- station der Nordsee
	Pollux	1890	52	200	"	Kommando der Marine- station der Nordsee
	Sirius	1890	52	200	"	Kommando der Marine- station der Nordsee
	Wega	1890	52	200	"	Kommando der Marine- station der Nordsee
	Ruhn	1882	79	351	"	Kommando der Marine- station der Ostsee
	Scharf	1882	79	450	"	Kommando der Marine- station der Ostsee
	Sicher	1882	79	351	"	Kommando der Marine- station der Ostsee
	Vorwärts	1882	79	351	"	Kommando der Marine- station der Ostsee
2	<b>Peilboote:</b>					
	Peilboot Kamerun	1885	150	180	Peilboot	Ältesten Offizier der westafrikan. Station
	" I	1888	31	70	"	Kommando der Marine- station der Nordsee
	" II	1889/90	31	70	"	Kommando der Marine- station der Nordsee
	" III	1889/90	31	70	"	Kommando der Marine- station der Ostsee
	" IV	1891/92	31	70	"	Kommando der Marine- station der Ostsee
	<b>Stationsjachten:</b>					
	Farewell	1887	67	200	Stationsjacht	Kommando der Marine- station der Nordsee
	Ellerbeek	1885	24	100	Verkehrsboot	Kommissar des Kaiser- Wilhelm-Kanals
	Dampfbarlasse in Danzig	1886	24	120	Dampfbarlasse	Werft in Danzig
	Schneewittchen	1888	71	591	Stationsjacht	Kommando der Marine- station der Ostsee

Kaufende Nr.	Bezeichnung bzw. Name der Fahrzeuge	Erbaut	Displacement in Tonnen	Indizierte Pferdestärken	Verwendung bzw. nähere Be- zeichnung	St unterstellt dem der
1	2	3	4	5	6	7
4	<b>Segeljachten :</b>					
	† Komet	1887	157	—	Segeljacht	Kommando der Marine- station der Ostsee
	† Liebe	1885	47	—	"	Hafenkapitän in Kiel
	† Luft	1885	47	—	"	Hafenkapitän in Kiel
	† Wille	1886	42	—	"	Hafenkapitän in Wil- helmshaven
5	<b>Fahrzeuge des Lotsen- und Be- tonnungswesens :</b>					
	† Heppens	1887	296	—	Tonnenleger	Rikstenbezirksamt VI
	Mellum	1892	369	345	Dampftonnenleger	" VI
	† Schillig	1878	31	—	Zwischenfahrer	" VI
	† Nedom	1886	37	—	"	" II
	† Wangeroog	1866	98	—	Lotsenschoner	" VI
	Wilhelmshaven	1875	147	200	Lotsendampfer	" VI
6	<b>Werftdampfer :</b>					
	Aeolus	1896/97	111	270	Schlepp- u. Pumpen- dampfer	Werft in Kiel
	Boreas	1870/72	380	900	Raddampfer und Schlepper	" " Wilhelmshaven
	Buffard	1890	34,5	60	Schlepper	" " Kiel
	Caucus	1861	105	150	Raddampfer und Schlepper	" " Wilhelmshaven
	Eider	1888	402	255	Transportdampfer	" " Kiel
	Eisvogel	1890	34,5	60	Schlepper	" " Kiel
	Föhn	1889/90	97	234	Schlepper	" " Kiel
	Fleiß	1888/89	97	175	Schlepper	" " Wilhelmshaven
	Kraft	1889/90	630	1190	Schlepp- u. Pumpen- dampfer	" " Wilhelmshaven
	Motlau	1875	145	300	Raddampfer und Schlepper	" " Danzig
	Notus	1874	303	500	Raddampfer und Schlepper	" " Danzig
	Norder	1880/83	566	1000	Schlepp- u. Pumpen- dampfer	" " Kiel
	Nival	1873/74	129	250	Raddampfer und Schlepper	" " Wilhelmshaven
	Weiß	1891	34,5	60	Schlepper	" " Kiel
	Zephyr	1873/74	129	250	Raddampfer und Schlepper	" " Wilhelmshaven
	Wasserfahrzeug I	1890	150	240	Trinkwasserfahrzeug	" " Kiel
	" II	1877	60	57	"	" " Kiel
	" W. I	1874	60	60	"	" " Wilhelmshaven
	"	1884	60	55	"	" " Danzig
	" W. III	1897/98	200	180	"	" " Wilhelmshaven
	" III	1898	400	86	"	" " Kiel

Die mit † bezeichneten Fahrzeuge sind ohne Maschinen.

Laufende Nr.	Bezeichnung bzw. Name der Fahrzeuge	Erbaut	Deplacement in Tonnen	Indizierte Pferdestärken	Verwendung bzw. nähere Be- zeichnung	Ist unterstellt dem der
1	2	3	4	5	6	7
7	<b>Depot- und Fortifikations- dampfer:</b>					
	Bombe	1888	21	80	Depotdampfer	Artilleriedepot in Geestemünde
	Friedrichsort	1880	67	100	"	Artilleriedepot in Friedrichsort
	Langkittjen	1871	147	50	Transportdampfer	Fortifikation in Geestemünde
	Seestern	1893	62	80	"	Torpedowerkstatt in Friedrichsort
8	<b>Minenleger</b>					
9	<b>Minenprähme</b>					
10	<b>Schwimmsper- prähme</b>					
11	<b>Feuerschiffe</b>					

## Die Entwicklung des schwimmenden Flottenmaterials bis zum Jahre 1873.

An die voranstehenden Tabellen und Darstellungen schließen wir eine Uebersicht über die Entwicklung des deutschen, bzw. preußischen schwimmenden Flottenmaterials von der Gründung im Jahre 1848 bis zur Aufstellung des Flottenprogramms im Jahre 1873, sowie ein chronologisches Verzeichnis des Schiffszuwachses und Schiffsabganges vom Jahre 1848 bis März 1899 an.

Im Jahre 1848 besaß die sich kaum im ersten Keime befindende preußische Kriegsmarine nur 1 Segelkorvette (Amazone) und 2 Kanonenjollen. Im Herbst 1849 hatte man 1 Segelkorvette (Amazone), 2 Raddampfer [Preußischer

Abler und Königin Elisabeth]\*), 36 Kanonenschaluppen und 6 Kanonenjollen, zusammen 45 Kriegsfahrzeuge mit 97 Kanonen und dazu eine Besatzung von 48 Offizieren und 1753 Mann.

Am Schlusse des Jahres 1853 besaß die preußische Kriegsmarine:

	Kanonen
1 Segelfregatte (Gefion) . . . . .	mit 48
1 Segelforvette (Amazone) . . . . .	" 11
2 Raddampforvetten (Danzig und Barbarossa) . . . . .	" 22
1 Segeltransportschiff (Merkur) . . . . .	" 4
2 Raddampfabisjos (Nix u. Salamander) . . . . .	" 16
2 Segelschoner (Hela und einer im Bau) . . . . .	" 6
36 Kanonenschaluppen . . . . .	" 72
6 Kanonenjollen . . . . .	" 6

Sa. 51 Kriegsfahrzeuge mit 185 Kanonen.

Am Schlusse des Jahres 1856 war der Stand der preußischen Kriegsmarine folgender:

	Kanonen
2 Segelfregatten (Gefion 48, Thetis 38) . . . . .	mit 86
1 Raddampforvette (Danzig) . . . . .	" 12
1 Segelforvette (Amazone) . . . . .	" 12
1 Wachtschiff [Barbarossa]**) . . . . .	" 9
1 Segeltransportschiff (Merkur) . . . . .	" 6
2 Segelschoner (Hela 3, Frauenlob 3) . . . . .	" 6
36 Kanonenschaluppen . . . . .	" 72
6 Kanonenjollen . . . . .	" 6

Sa. 50 Kriegsfahrzeuge mit 209 Kanonen.

Mit Ausgang des Jahres 1863 besaß die preußische Kriegsmarine:

\*) Beide Schiffe gehörten der Postverwaltung und wurden derselben, nach Beendigung des Krieges mit Dänemark, zurückgegeben. 1863 übernahm die Marine den Preussischen Adler dauernd.

\*\*) Barbarossa war zwar Wachtschiff, hatte aber keine Maschine mehr.

## I. An Dampfern:

Kanonen

3 gedeckte Korvetten (Arkona 28, Gazelle 28, Vineta 28) . . . . .	mit	84
1 Glattdeckskorvette (Nymphè) . . . . .	"	17
1 Wachtschiff [Barbarossa]*) . . . . .	"	9
2 Räderavisos (Preuß. Adler 4, Lorelei 2) . . . . .	"	6
1 Jacht [Grille]**) . . . . .	"	2
6 Kanonenboote I. Kl. mit je 3 Gesch. . . . .	"	18
15 Kanonenboote II. Kl. mit je 2 Gesch. . . . .	"	30

Sa. 29 Dampfer mit 166 Kanonen.

## II. An Segelschiffen:

Kanonen

3 Fregatten (Gefion 48, Thetis 38, Niobe 26) . . . . .	mit	112
3 Briggs (Musquito 12, Rover 10, Hela 6) . . . . .	"	28

Sa. 6 Schiffe und Fahrzeuge mit 140 Kanonen.

## III. An Ruderfahrzeugen:

Kanonen

32 Kanonenschaluppen mit je 2 Geschützen . . . . .	mit	64
4 Kanonenjollen mit je 1 Gesch., zusam. . . . .	"	4

Sa. 36 Fahrzeuge mit 68 Kanonen

Man hatte also im ganzen 71 Kriegsfahrzeuge mit 374 Geschützen.

Unmittelbar vor dem Kriege im Jahre 1866 besaß die preußische Kriegsmarine:

\*) Eigentlich nicht mehr zu den Dampfern zu zählen. Siehe Seite 78.

\*\*\*) Grille zählte für den Kriegsfall als Aviso.

## I. Au Dampfern:

	Kanonen
2 Panzerfahrzeuge (Arminius 4, Prinz Adalbert 3) . . . . .	mit 7
4 gedeckte Korvetten (Arkona 28, Ga- zelle 28, Wineta 28, Gertha 28) . .	" 112
4 Glatdeckskorvetten (Nymphe 17, Me- dusa 17, Augusta 14, Viktoria 14) .	" 62
1 Jacht (Grille) . . . . .	" 2
8 Kanonenboote I. Kl. mit je 3 Geschützen	" 24
15 Kanonenboote II. Kl. mit je 2 Geschützen	" 30
1 Wachtschiff (Barbarossa) . . . . .	" 9
2 Aviso's (Preuß. Adler 4, Lorelei 2) .	" 6
<hr/>	
Sa. 37 Dampfer mit 252 Kanonen.	

## II. Au Segelschiffen:

	Kanonen
3 Fregatten (Gefion 48, Thetis 38, Niobe 26) . . . . .	mit 112
3 Briggs (Musquito 12, Rover 10, Hela 6) . . . . .	" 28
<hr/>	
Sa. 6 Schiffe und Fahrzeuge mit 140 Kanonen.	

## III. Au Ruderfahrzeugen:

	Kanonen
32 Kanonenschaluppen mit je 2 Ge- schützen . . . . .	mit 64
4 Kanonenjollen mit je 1 Geschütz . .	" 4
<hr/>	
Sa. 36 Fahrzeuge mit 68 Kanonen.	

Man hatte also jetzt im ganzen 79 Kriegsfahrzeuge mit 460 Geschützen.

Gegen Ausgang des Jahres 1869 war der Stand der dem Norddeutschen Bunde gehörenden Flotte folgender:

## I. An Panzerschiffen:

	Kanonen
3 Panzerfregatten (König Wilhelm 23, Friedrich Karl 16, Kronprinz 16) . . . . .	mit 55
2 Panzerfahrzeuge (Arminius 4, Prinz Adalbert 3) . . . . .	„ 7

## II. An ungepanzerten Schraubendampfern:

5 gedeckte Korbetten (Arkona 28, Gazelle 28, Vineta 26, Gertha 27, Elisabeth 22) . . . . .	mit 131
4 Glatdeckskorbetten (Nymphē 17, Medusa 17, Augusta 14, Viktoria 14) . . . . .	„ 62
1 Jacht (Grille) . . . . .	„ 2
8 Kanonenboote I. Kl. mit je 3 Kanonen . . . . .	„ 24
14 Kanonenboote II. Kl. mit je 2 Kanonen . . . . .	„ 28
1 Transportdampfer (Rhein) . . . . .	„ —

## III. An Raddampfern:

2 Aviso (Preuß. Adler 4, Lorelei 2) . . . . .	mit 6
---	-------

Sa. 40 Dampfer mit 315 Kanonen.

## IV. An Segelschiffen:

	Kanonen
3 Fregatten (Gefion 48, Thetis 38, Niobe 26) . . . . .	mit 112
4 Briggs (Musquito 16, Rover 16, Hela 6, Undine 8) . . . . .	„ 46

Sa. 7 Schiffe und Fahrzeuge mit 158 Kanonen.

Man hatte also im ganzen 47 Kriegsfahrzeuge mit 473 Geschützen. Die früher mitgerechneten Rudersfahrzeuge wurden zwar erst im Jahre 1870 offiziell ausrangiert, doch waren sie für die Kriegsmarine schon zu jener Zeit wertlos und können deshalb schon hier weggelassen werden.

Anfangs 1873 besaß die 1871 unter das Deutsche Reich getretene Flotte:

## I. An Panzerschiffen:

		Kanonen
3 Panzerfregatten (König Wilhelm 23, Friedrich Karl 16, Kronprinz 16)	mit	55
1 Panzerkorvette (Gansa)	"	8
2 Panzerfahrzeuge (Arminius 4, Prinz Adalbert 3)	"	7

## II. An ungepanzerten größeren Dampfern:

		Kanonen
1 Linienschiff (Renown)	mit	—
5 gedeckte Korvetten (Arkona 20, Gazelle 20, Bineta 20, Gertha 27, Elisabeth 18)	"	105
6 Glattdeckskorvetten (Nymph 14, Medusa 14, Augusta 10, Viktoria 10, Ariadne 5, Luise 5)	"	58

## III. An ungepanzerten kleineren Dampfern:

		Kanonen
2 Kanonenboote der Albatrosklasse mit je 4 Kanonen	mit	8
7 Kanonenboote I. Kl. mit je 3 Kanonen	"	21
10 Kanonenboote II. Kl. mit je 2 Kanonen	"	20
4 Aviso (Preußischer Adler 2, Lorelei, Falke 2, Pommerania)	"	4
1 Transportdampfer	"	—

Sa. 42 Dampfer mit 286 Kanonen.

## IV. An Segelschiffen:

		Kanonen
2 Fregatten (Gefion 48, Niobe 22)	mit	70
3 Briggs (Musquito 8, Rover 8, Andine 8)	"	24

Sa. 5 Schiffe mit 94 Kanonen.

Im ganzen sonach: 47 Schiffe und Fahrzeuge mit 380 Kanonen. Außerdem hatte man noch eine Anzahl Dampf- und Segelfahrzeuge für den Hafendienst.

Verzeichniss sämtlicher Schiffe der preussischen und deutschen Marine seit dem Jahre 1848 bis zum April 1899 in chronologischer Reihenfolge.

Schiffszuwachs.

(Jahreszahl des Zuwachses und Schiffsnamen.)

- 1848—1849: Segelfregatte Amazone, 36 Kanonenschaluppen, 6 Kanonenjollen.
- 1850: Segeltransportschiff Merkur, Räderavisos Nix, Salamander.
- 1851: Raddampffregatte Danzig.
- 1852: Segelfregatte Gefion, Raddampffregatte Barbarossa.
- 1853: Schoner (später Brigg) Hela.
- 1854: Kein Zuwachs.
- 1855: Segelfregatte Thetis, Schoner Frauenlob.
- 1856: Kein Zuwachs.
- 1857: Yacht Grille.
- 1858: Gedeckte Schraubenfregatte Arkona.
- 1859: Gedeckte Schraubenfregatte Gazelle, Radavisos Lorelei, Segeltransportschiff Elbe.
- 1860: Dampffregattenboote I. Klasse Chamäleon, Cyklop, Delfin, Komet, Dampffregattenboote II. Klasse Fuchs, Hai, Habicht, Hyäne, Jäger, Katter, Pfeil, Salamander, Schwalbe, Skorpion, Sperber, Tiger, Wespe, Wolf, Krokodil.
- 1861: Kein Zuwachs.
- 1862: Dampffregattenboote I. Klasse Blitz, Basilisk, Segelfregatte Niobe, Briggs Musquito, Rover.
- 1863: Gedeckte Fregatte Bineta, Glatdeckfregatte Nymphe, Radavisos Preuß. Adler.
- 1864: Gedeckte Fregatte Hertha, Glatdeckfregatten Medusa, Augusta, Viktoria, Panzerfahrzeug Arminius.
- 1865: Panzerfahrzeug Prinz Adalbert, Dampffregattenboote I. Klasse Drache, Meteor.
- 1866: Kein Zuwachs.

- 1867: Panzerfregatten Friedrich Karl, Kronprinz, Transportdampfer Rhein.
- 1868: Panzerfregatte König Wilhelm, gedeckte Korvette Elisabeth.
- 1869: Brigg Undine.
- 1870: Linienschiff Renown, Kadavissos Falke, Pommerania.
- 1871: Glattdeckskorvette Ariadne, Dampfskanonenboote Albatros, Nautilus.
- 1872: Panzerkorvette Hansa, Glattdeckskorvette Luise.
- 1873: Panzerfregatte Preußen.
- 1874: Panzerfregatten Kaiser, Deutschland, Friedrich der Große, Glattdeckskorvette Freya.
- 1875: Panzerfregatte Großer Kurfürst, gedeckte Korvette Leipzig.
- 1876: Gedeckte Korvette Prinz Adalbert, Panzerkanonenboote Wespe, Viper, Biene, Kaiserliche Yacht Hohenzollern\*), Aviso Zieten, Dampfer Alan.
- 1877: Panzerkorvette Sachsen, gedeckte Korvetten Bismarck, Blücher, Moltke, Stosch, Panzerkanonenboote Mücke, Skorpion, Dampfskanonenboot Otter.
- 1878: Panzerkorvetten Bayern, Württemberg, Dampfskanonenboote Wolf, Hyäne, Sittis\*\*), Panzerkanonenboote Basilisk, Chamäleon.
- 1879: Gedeckte Korvetten Gneisenau, Stein, Kreuzer Habicht, Möve, Panzerkanonenboot Krokodil, Artillerieschiff Mars.
- 1880: Panzerkorvette Baden, Glattdeckskorvetten Karola, Olga, Panzerkanonenboote Salamander, Natter.
- 1881: Glattdeckskorvetten Marie, Sophie, Panzerkanonenboot Hummel, Tender des Artillerieschiffs Hai.
- 1882: Avisoß Blitz, Pfeil, Torpedoboote Tapfer, Schütze, Flink, Kühn, Scharf, Vorwärts.

\*) Als die 1892 gebaute Yacht Hohenzollern fertig war, erhielt die frühere Yacht Hohenzollern den Namen Kaiseradler.

\*\*) Dieses ist das im Jahre 1896 verloren gegangene Kanonenboot Sittis. Der Name lebt in dem 1898 vom Stapel gelassenen Kanonenboot Sittis fort.

- 1883: Kreuzer Adler, Torpedoboot Jäger.
- 1884: Panzerschiff Oldenburg, Panzerfahrzeuge Brummer, Bremse.
- 1885: Kreuzerfregatte Charlotte, Kreuzerforvetten Alexandrine, Arkona\*), Schiffszungenschulschiff Nixe.
- 1886: Aviso Greif.
- 1887: Kreuzerforvetten Irene, Prinzess Wilhelm, Kreuzer Schwalbe, Kanonenboot Eber, Aviso Wacht.
- 1888: Kreuzer Sperber, Aviso Jagd.
- 1889: Panzerfahrzeug Siegfried.
- 1890: Aviso Meteor, Panzerfahrzeug Beowulf, Kreuzer Buffard, Wachtboote Kastor, Pollux, Sirtus, Vega, Transportdampfer Pelikan.
- 1891: Panzerschiffe I. Klasse Brandenburg, Weissenburg, Kurfürst Friedrich Wilhelm, Panzerschiff IV. Klasse Frithjof, Kreuzer IV. Klasse Falke\*\*).
- 1892: Panzerschiff I. Klasse Wörth, Kaiserliche Yacht Hohenzollern, Panzerschiffe III. Klasse Heimdall, Hildebrand, Kreuzer II. Klasse Kaiserin Augusta, Kreuzer IV. Klasse Kondor, Kormoran, Seeadler, Aviso Komet.
- 1893: Panzerschiff IV. Klasse Hagen, Kreuzer III. Klasse Gefion.
- 1894: Panzerschiff IV. Klasse Odin, Kreuzer IV. Klasse Geier.
- 1895: Panzerschiff IV. Klasse Megir, Aviso Hela.
- 1896: Linienschiff Kaiser Friedrich III., Kanonenboot Lorelei.
- 1897: Linienschiff Kaiser Wilhelm II., Große Kreuzer Viktoria Luise, Gertha\*), Freya\*), Vineta\*), Fürst Bismarck.
- 1898: Großer Kreuzer Hansa, Kleiner Kreuzer Gazelle\*), Kanonenboote Iltis, Jaguar.

\*) Diese Schiffe sind nicht zu verwechseln mit Arkona, Gazelle, Gertha, Vineta, welche 1884, sowie Freya, welche 1896 aus der Liste gestrichen wurde. Die Namen sind auf neue Schiffe übertragen worden. Dasselbe ist bei dem Kanonenboot Lorelei der Fall.

\*\*) Nicht zu verwechseln mit dem 1870 gekommenen, 1890 gestrichenen Aviso Falke.

## Schiffsabgang.

(Jahreszahl des Abganges und Schiffsnamen.)

Die eingeklammerte Zahl nach dem Namen bezeichnet die abgekürzte Jahreszahl des Zuwachses.

Anmerkung. Hier und zuvor sind die Schiffe stets mit derjenigen Gattungsbezeichnung aufgeführt, welche sie in dem angegebenen Jahre hatten. Die Leipzig ist z. B. für das Jahr 1875 als gedeckte Korvette, für das Jahr 1894 als Kreuzerfregatte aufgeführt, weil die Schiffe dieser Gattung 1875 gedeckte Korvetten, 1894 aber Kreuzerfregatten hießen.

Von Torpedobooten sind nur diejenigen angeführt, welche Namen, nicht Nummern erhalten haben.

1848—1854: Kein Abgang.

1855: Räderavisos Ny (50), Salamander (50).

1856—1858: Kein Abgang.

1859: Segeltransportschiff Merkur (50).

1860: Segelschoner Frauenlob (55).

1861: Segelkorvette Amazone (48).

1862: Raddampfkorvette Danzig (51), Segeltransportschiff Elbe (59). Vier Kanonenschaluppen, zwei Kanonensjollen (48—49).

1863—1866: Kein Abgang.

1867: Dampffanonensboot II. Klasse Protodil (60).

1868—1869: Kein Abgang.

1870: Ruderkanonenschaluppen und Jollen (48—49).

1871: Segelfregatte Thetis (55), Brigg Hela (53).

1872: Dampffanonensboot I. Klasse Chamäleon (60), Dampffanonensboote II. Klasse Jäger (60), Pfeil (60), Schwalbe (60), Wespe (60).

1873: Dampffanonensboot II. Klasse Hyäne (60).

1874: Kein Abgang.

1875: Dampffanonensboot II. Klasse Wolf (60).

1876: Dampffanonensboote I. Klasse Blitz (62), Basilisk (62).

1877: Dampffanonensboot I. Klasse Meteor (65), Dampffanonensboote II. Klasse Skorpion (60), Tiger (60), Habicht (60), Räderavisos Preuß. Adler (63).

- 1878: Panzerfahrzeug Prinz Adalbert (65), Panzerfregatte Großer Kurfürst (75), Dampfskanonenboote II. Klasse Sperber (60), Salamander (60).
- 1879: Kein Abgang.
- 1880: Dampfskanonenboote II. Klasse Hai (60), Ratter (60), Segelfregatte, später Kasernenschiff Gefion (52), Wachtschiff, später Kasernenschiff Barbarossa (52).
- 1881: Glattdeckskorvette Medusa (64), Artillerieschiff Renown (70), Dampfskanonenboote I. Klasse Delfin (60), Komet (60).
- 1882: Dampfskanonenboot II. Klasse Fuchs (60).
- 1883: Kein Abgang.
- 1884: Gedeckte Korvetten Arkona (58), Gazelle (59), Hertha (64), Vineta (63), Brigg Undine (69).
- 1885: Kreuzerkorvette Augusta (64).
- 1886: Torpedoboot Jäger (83).
- 1887: Kreuzerfregatte Elisabeth (68), Kreuzerkorvette Nymphe (63), Dampfskanonenboot I. Klasse Drache (65).
- 1888: Panzerschiff Hansa (72).
- 1889: Kreuzer Adler (83), Kanonenboot Eber (87).
- 1890: Aviso Pommerania (70), Segelfregatte Niobe (62), Segelbrigg Rover (62), Kadaviso Falke (70), Kreuzerfregatte Prinz Adalbert (76), Dampfskanonenboot I. Klasse Cyclop (60, 74), Torpedoboot Tapfer (82), Kreuzerkorvette Viktoria (64).
- 1891: Segelbrigg Musquito (62), Kreuzerkorvette Ariadne (71), Kreuzerfregatte Bismarck (77), Torpedoboote Schütze, Flink, Scharf, Kühn, Vorwärts (82)\*).
- 1892: Kein Abgang.
- 1893: Kein Abgang.
- 1894: Kreuzerfregatte Leipzig (75).
- 1895: Kein Abgang.

\*) Einige dieser Torpedoboote finden sich noch als Wachtschiffe unter den Fahrzeugen, siehe Seite 75. Dasselbst sind auch die 1890 erbauten Wachtschiffe der Postulanzklasse aufgeführt.

- 1896: Kanonenboot *Sltis* (78), Kleiner Kreuzer *Treya* (74), Vermessungsschiff *Nautilus* (71), Kanonenboot *Lorelei* (59), Hafenschiff *Luise* (72).  
 1897: Hafenschiff *Arminius* (64), Aviso *Katseradler* (76).  
 1898: Kein Abgang.  
 1899: Vermessungsschiff *Albatroß* (71).

### Der Begriff „Schiff“.

Seit 1894 heißt in der deutschen Marine jedes zur Kriegführung bestimmte Schiffsgefäß vom Linien Schiff bis zum Torpedoboot „Schiff“. Früher hießen Kanonenboote Aviso und Küstenpanzerschiffe „Fahrzeuge“ \*).

### Jetzige und frühere Bezeichnung der Schiffsklassen.

Die Bezeichnungen der einzelnen Schiffsklassen der deutschen Marine sind in neuerer Zeit so oft geändert, daß wir folgende Erklärung für angebracht halten:

Die Linien Schiffe (Hochsee-Panzerschiffe) hießen früher Panzerschiffe I., II. und III. Klasse, je nach der Größe; noch früher Panzerfregatten und Panzerkorvetten, je nach der Größe.

Die Küstenpanzerschiffe hießen früher Panzerschiffe IV. Klasse; noch früher Panzerfahrzeuge.

Die großen Kreuzer hießen früher Kreuzer I. und II. Klasse; noch früher Kreuzerfregatten und noch früher gedeckte Korvetten \*\*).

Die kleinen Kreuzer hießen früher Kreuzer III., Kreuzer IV. Klasse und Aviso; die größeren derselben wurden noch früher Kreuzerkorvetten und Glattdeckskorvetten \*\*) genannt.

Habicht, Möve, Adler, *Nautilus* und *Albatroß* hießen eine Zeit lang einfach „Kreuzer“.

\*) Ueber den Begriff Fahrzeug siehe Seite 75. — Es ist unter anderem Vorschrift, daß vor den Namen eines Fahrzeuges im Dienstverkehr nicht S. M. S. oder S. M. (Seiner Majestät Schiff u. s. w.) gesetzt wird. Eine Ausnahme hiervon machen die Yachten *Meteor*, *Lust* und *Liebe*.

\*\*) Die Bezeichnungen: Kreuzerfregatte, gedeckte Korvette, Kreuzerkorvette und Glattdeckskorvette haben eigentlich nur auf getakelte Schiffe Anwendung gefunden.

## Die Schiffskörper.

Das letzte Holzschiff ist mit dem Vermessungsschiff *Albatros* im Jahre 1899 aus der Liste gestrichen.

Alle Eisen- und Stahlschiffe sind mit Doppelboden und wasserdichten Schotten (Eisen- oder Stahlwänden) oder mit Schotten allein, wenn der Doppelboden fehlt, versehen, damit sich bei Havarien und Grundberührungen (Strandungen) nur ein Teil des Schiffes mit Wasser füllt. Die Zahl dieser Schotten und der durch dieselben gebildeten Abteilungen ist bei älteren Schiffen kleiner, bei den neuen sehr groß.

Zum Leerpumpen der Schiffe in Havariesfällen ist in jedem Schiffe ein weit verzweigtes System von Pumpen und Rohrleitungen, das sogenannte Drainagesystem, vorhanden.

Seit 1885 sind die Schiffe fast ausnahmslos aus Stahl, nicht mehr aus Eisen, gebaut. Selbst die Taue zur Bewegung der Steuerruder, zum Aus- und Einsetzen der Boote und für andere Zwecke, bei denen es sich um dauernde und große Beanspruchung handelt, sind aus Stahldrähten gefertigt.

Die hauptsächlich in heimischen Gewässern fahrenden Schiffe sind gegen das Bewachsen unter Wasser durch Farbanstrich geschützt. Hölzerne Kriegsschiffe versah man seit langer Zeit unter Wasser mit einem Beschlag von Kupferplatten, welcher nicht nur gegen das fahrtvermindernde Bewachsen, sondern auch gegen die Zerstörung durch den Bohrwurm (*Teredo navalis*) schützt. Da die Verminderung der Geschwindigkeit durch den Bewuchs im Kriege großen Nachteil hat, und da man in außerheimischen Gewässern über Trockendocks zur Reinigung des Bodens alsdann nicht verfügt, versah man die modernen Kreuzer mit einer doppelten Holzbeplankung und brachte auf dieser den Kupferbeschlag (ausnahmsweise auch Zinkbeschlag auf einfacher Beplankung) an. Die neuen Kanonenboote der *Altis*-klasse werden nach dem sogenannten Kompositssystem: Stahlspanten mit hölzerner Beplankung und Kupferplattenbelag auf dieser, gebaut.

Wegen der Splitterwirkung im Gefecht und wegen der Feuerzgefahr läßt man in neuester Zeit alle Einbauten und Aufbauten aus Holz fort und verwendet statt dessen Stahl.

Die Schiffspanzerung bestand bis zum Jahre 1883 aus Walzeisenplatten. Um diese Zeit wurden die sogenannten Compoundpanzerplatten eingeführt. Dieselben unterscheiden sich von den Walzeisenplatten dadurch, daß eine harte Stahlschicht an der Außenseite und eine weichere Eisenschicht an der Innenseite zu einer Platte verbunden sind. Im Jahre 1893 wurde die Nickelflußeisenpanzerung erfunden und eingeführt. Dieselbe besteht aus einer Verbindung von Nickel und Flußeisen, ist widerstandsfähiger als der Compoundpanzer und verdrängte diesen, bis im Jahre 1895 der Harveypanzer, dann der Kruppsche Spezialpanzer erfunden wurde, die an Widerstandsfähigkeit wiederum den Nickelflußeisenpanzer übertreffen.

Der Kommandostrand des Kommandanten mit den Kommandoelementen (Sprachrohren, Telegraphen, Steuerrad u.) ist auf großen Schiffen durch Panzer geschützt, eine leichtere Panzerung deckt die Geschützbedienungen.

Die Linienschiffe haben gepanzerte Decks und Gürtelpanzer; die gepanzerten Kreuzer haben einen ähnlichen, aber schwächeren Panzerschutz.

### Die Takelage.

Segelschiffe, d. h. Schiffe, die sich zu ihrer Fortbewegung nur der Segel bedienen, hat die Marine seit dem Jahre 1891 nicht mehr. Die Takelage der Panzerschiffe fiel im Jahre 1883 fort. Seit 1888 wurden große Kreuzer nur noch ohne Takelage gebaut. Die Segel scheinen auf den Kriegsschiffen zu verschwinden. Bei Neubauten werden nur noch ungeschützte Kanonenboote mit Hilfsstakelagen zum Segeln versehen. Schulschiffe und ältere Kreuzer brauchten bisher ihre Takelagen auf. Im Jahre 1899 ist angeordnet, daß die Takelage der Schulschiffe so weit beseitigt werden soll, als mit Rücksicht auf die Sicherheit der Schiffe angängig erscheint.

Linienfahrer und große Kreuzer haben im Fockmast zwei Wendeltreppen. Dieser Mast hat außen zwei armierte Gefechtsmarsen\*) untereinander; darüber einen Scheinwerfermars. Der Großmast hat einen Gefechtsmars.

### Die Kessel und Maschinen.

Die etwa bis zum Jahre 1880 allgemein verwendeten Niederdruckkessel der Schiffsmaschinen mit 1,5 bis 2 Atmosphären Ueberdruck sind den Hochdruckkesseln allgemein gewichen; der Ueberdruck beträgt bis zu 15 Atmosphären; der Dampf geht, während er seine Arbeit in der Maschine verrichtet, dreimal von einem Cylinder zum andern mit sinkender Spannung (dreifacher Expansion), weil auf diese Weise das Brennmaterial besser ausgenutzt wird.

Das kondensierte Wasser wird in Cisternen gesammelt, um zur Kesselspeisung wieder benutzt zu werden, denn zur Füllung und Speisung der Kessel wird auf modernen Schiffen nur frisches Wasser verwendet, das man im Doppelboden mitführt oder an Bord kondensiert.

In neuester Zeit verläßt man das alte Kesselsystem und geht zu den Röhrenkesseln über, die bei geringerem Verbrauch an Brennmaterial mehr leisten. Während bei den alten Kesseln die erhitzte Luft durch die mit Wasser gefüllten Kessel in Röhren geleitet wird, sind bei den Röhrenkesseln die Röhren mit Wasser gefüllt und von den Feuerungs gasen umgeben.

Als Brennstoff für die Kesselfeuerung wurden früher nur Steinkohlen benutzt. In neuester Zeit versucht man die sogenannte Masutf Feuerung. Der Masut, ein Braunkohlenteeröl und Abfallprodukt der Petroleumraffinerie, wird in eisernen Kasten flüssig mitgeführt und durch einen feinen Dampfstrahl in die Feuerbüchse geblasen. Er passiert beim Eintritt einen besonders konstruierten Brenner und zerstäubt mit äußerst lebhafter Flamme ohne Rauchentwicklung.

\*) Der Mars ist das, was der Jemenländer mit Mastkorb zu bezeichnen pflegt.

Die Schrauben haben, wenn sie fest sind, in der Regel drei Flügel. Bei den alten Schiffen mit Takelage ist die Schraube zweiflügelig, damit sie gehoben werden kann, wenn das Schiff unter Segel allein fahren soll. Schiffe mit zwei Schrauben, von denen an jeder Seite eine liegt, werden schon seit dem Jahre 1873 gebaut. Seit 1892 findet auch das Dreischraubensystem, bei dem eine Schraube in der Mitte und eine an jeder Seite liegt, mit Erfolg Anwendung.

Außer den Kesseln und Maschinen zur Fortbewegung des Schiffes hat jedes Schiff mindestens einen Hilfskessel. Die Dampfkraft wird, unter Benutzung besonderer kleiner Maschinen, verwendet: zur Bewegung des Steuerruders, zur Bewegung der Maschinensteuerung (Einstellung der Schiffsmaschinen auf Vorwärts- und Rückwärtsgang), zum Richen der Kanonen, zum Transport der Munition und Torpedos, zum Heben der Anker, zum Aus- und Einsetzen der schweren Boote, zum Auspumpen des Wassers beim Bekwerden des Schiffes, zum Füllen der Schiffsdampfkessel, während dieselben in Betrieb sind, zum Destillieren von Trinkwasser aus Seewasser, zur Heizung und Ventilation, zur Bereitung von Eis, zum Ausbringen der Asche aus dem Heizraum, zum Betrieb der elektrischen Beleuchtungsanlage. Außer der inneren, aus einem Glühlampensystem bestehenden Beleuchtungsanlage ist auf allen neueren Schiffen mindestens ein Bogenlicht mit Scheinwerfer vorhanden, um bei Nacht die Umgebung zu beleuchten.

Da das destillierte Wasser zur Füllung und Speisung der Kessel nicht immer reicht, führen manche Schiffe erhebliche Mengen frischen Wassers zu diesem Zweck im Doppelboden mit.

Für den Betrieb der Ventilation, Rudermaschine, Bootswinden, Ankerlichtmaschinen, Geschützschwenkwerke und Munitionsaufzüge wird versuchsweise auch Elektrizität verwendet.

## Die Artillerie.

Die Kanonen werden benannt nach dem lichten inneren Durchmesser auf den Feldern des gezogenen Teils. Es hat daher z. B. das 21 cm-Geschützrohr im gezogenen Teil einen lichten inneren Durchmesser von 21 cm. Dieser Durchmesser ist jedoch kein Maßstab für die Leistungsfähigkeit eines Geschüzes; maßgebend hierfür ist vielmehr das Gewicht und die Geschwindigkeit des verfeuerten Geschosses. In neuerer Zeit strebt man in der Schiffsartillerie danach, verlängerte, also schwerere Geschosse mit großer Geschwindigkeit zu feuern und dadurch eine Steigerung des Kalibers zu umgehen. Dies bedingt wiederum verlängerte Geschützrohre und große Geschützladungen eines langsam brennenden Pulvers. Die zur Armierung unserer ältesten Panzerschiffe gehörende 21 cm-Kanone ist z. B. 3,9 m lang, wiegt 8500 kg und feuert ein Geschöß von 98 kg Gewicht mit 400 m Anfangsgeschwindigkeit. Die im Jahre 1885 eingeführte 21 cm-Kanone hat 7,3 m Rohrlänge, 13500 kg Rohrgewicht und feuert ein Geschöß von 140 kg Gewicht mit 560 m Anfangsgeschwindigkeit. Die alte 24 cm-Kanone ist 4,7 m lang, hat 14500 kg Rohrgewicht und feuert ein Geschöß von 140 kg Gewicht mit 27 kg Pulver und 450 m Anfangsgeschwindigkeit. Die Kruppsche 24 cm-Kanone von 50 Kaliber Länge ist 12 m lang, hat ein Rohrgewicht von 32750 kg und feuert ein Geschöß von 215 kg bis 360 kg (je nach der Länge des Geschosses) mit 650 m Anfangsgeschwindigkeit, während die Geschützladung im ersten Falle 107, im zweiten 188 kg Pulver beträgt. Die Kruppsche Geschützfabrik kann Kanonen bis zu 100 Kaliber Länge herstellen, also eine 21 cm-Kanone von 21 m Länge liefern. Die Wirkung der Artillerie ließe sich dadurch, ohne Vergrößerung des Kalibers, ungeheuer steigern; eine Grenze setzt aber die Schwierigkeit, welche in der Handhabung durch zu große Länge entsteht. Andererseits giebt insofgedessen, wie erwähnt, das Kaliber keineswegs einen Maßstab für die Leistungsfähigkeit. Es wird vielmehr

zur Bezeichnung derselben stets die Länge des Geschützrohres und die Länge des Geschosses in Kalibern angegeben. Die 21 cm-Kanone L 35 mit einem Geschöß von L 3,5 bedeutet z. B., daß es sich um eine 21 cm-Kanone handelt, welche 7,35 m lang ist und ein Geschöß von 0,735 m Länge feuert. In der deutschen Marine sind in neuester Zeit die Rohrlängen bis auf 45 Kaliber gesteigert. Die 28 cm-Kanone L 40 wiegt mit Verschuß 45 170 kg und feuert eine Stahlgranate von 240 kg Gewicht mit 144 kg Pulverladung und 710 m Anfangsgeschwindigkeit in der Sekunde. Dieses Geschöß durchschlägt eine 74 cm starke Walzeisenplatte mit einer Hinterlage, welche der Bordwand eines Panzerschiffes entspricht, auf 300 m Entfernung, wenn sie unter rechtem Winkel auftrifft, und eine 51 cm starke Compoundplatte unter gleichen Verhältnissen.

Man unterscheidet:

Schwere Artillerie, bestehend aus Kanonen von 30,5, 28, 26, 24 und 21 cm Kaliber.

Mittelartillerie, bestehend aus Kanonen von 15, 12, 10 und 8,8 cm Kaliber.

Leichte Artillerie, bestehend aus Kanonen von 5 cm, aus Maschinengeschützen von 3,7 cm und Maschinengewehren von 8 mm Kaliber.

Neben der Hauptarmierung geht auf allen Schiffen eine Bewaffnung mit Mittelartillerie und leichter Artillerie her. Diese steht in der Regel auf erhöhten Aufbauten, diese besonders in den Marsen. Schnellladekanonen werden schon bis zu 24 cm Kaliber aufwärts benutzt, ihre Verschuß- und Ladevorrichtung macht ein sehr schnelles Laden und Schießen möglich; Geschöß und Geschüßladung sind in einer Kartusche vereint. Die Maschinenkanone System Maxim und das Maschinengewehr System Maxim feuern hauptsächlich aus den Marsen (Mastkörben). Die Maschinenkanone hat 3,7 cm Kaliber, sie feuert Granaten und Vollgeschosse schnell und mit genügender Treffsicherheit. Das 8 mm große Kaliber

des Maschinengewehrs verbindet große Treffwirkung mit einer Feuergeschwindigkeit von 700 Schüssen in der Minute.

Neue Schiffe werden auch mit Explosivgranaten ausgerüstet.

Ein Linienschiff von der Klasse „Kaiser Wilhelm II“ verfeuert in zehn Minuten rund 35 Tonnen = 35 000 kg Geschosse.

### Der Torpedo.

Der Torpedo ist seit etwa fünfundzwanzig Jahren eine kriegsbrauchbare Waffe. Auf 400—500 m Entfernung bewegt sich dieses sowohl über als unter Wasser abschießbare, die treibende Kraft in seinem Innern tragende Geschöß in einer regulierbaren Tiefe gegen den nicht gepanzerten Schiffsboden, um diesen bei der Berührung durch eine Explosion von Schießwolle zu zertrümmern. Es wird aus einem Rohr, dem sogenannten Lancierrohr, mit komprimierter Luft oder leichter Pulverladung geschossen, d. h. aus dem Schiffe in das Wasser befördert; darauf nimmt es eigene Bewegung an. Die Geschwindigkeit des Torpedos beträgt 26 bis 36 Seemeilen in der Stunde, und seine Treffsicherheit reicht selbst für die kurzen Momente des Kampfes zwischen zwei sich begegnenden Schiffen aus. Der Torpedo wird in unserer Marine gebraucht zur Bewaffnung der Schiffe und Fahrzeuge neben der Artillerie als Torpedoarmierung und an Bord der Torpedoboote, welche eigens zu seiner Verwendung gebaut sind.

Zum Schutz gegen den feindlichen Torpedoschuß waren die Schlachtschiffe mit Stahldrahtnetzen ausgerüstet, welche in etwa 12 m Entfernung von der Bordwand herunterhängen, nachdem sie auf Befehl ausgebracht sind. Diese Schutzvorrichtung hindert jedoch die Schiffe in ihrer Bewegung dermaßen, daß man sie wieder aufgießt.

Sperrmaterial zum Schutz gegen die Annäherung von Torpedobooten ist ebenfalls auf den Schlachtschiffen vorhanden, damit sie sich, wenn vor Anker liegend, mit der aus Tauen bestehenden Sperre umgeben können.

### Einiges über die Ausrüstung.

Jedes Schiff hat ein Dampfboot. Große Schiffe haben deren mehrere. Es giebt davon sechs Klassen, nämlich:

Klasse A	15 900	Tonnen	} Displacement bei voller Ausrüstung.
" I	8 180	"	
" II	6 200	"	
" III	5 040	"	
Naphthaboot II	2 750	"	
" III	2 500	"	

Taucherapparate gehören in einem Exemplar, auf großen Schiffen in mehreren Exemplaren zur Ausrüstung.

Elektrische Beleuchtung, Dampfheizung und Backapparate sind in der Regel vorhanden.

Zur Konservierung des Proviantes, zur Trinkwasserführung und Eisfabrikation werden in die neuen Panzerschiffe und Kreuzer Eis- und Kaltluftmaschinen nach Lindes System eingebaut.

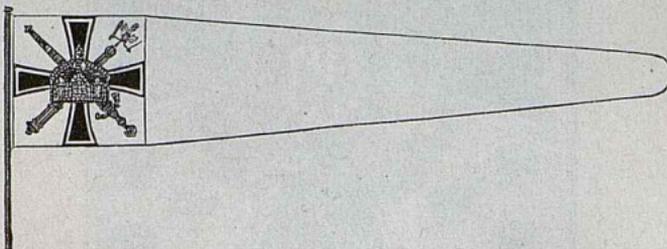
Die Verständigung von Schiff zu Schiff, sowie von Schiff zu Land und umgekehrt, geschieht, wenn Boote nicht entsendet werden, tags durch Signalflaggen und Semaphorzeichen nach Art der im Eisenbahnbetrieb üblichen; nachts durch Lichter und Lichtblicke, die nach Farbe und Zeitdauer verschieden angeordnet sind, sowie durch farbige Sterne, welche aus Pistolen in die Luft geschossen werden. Mit den für diesen Zweck nötigen Flaggen, Zeichengebern und Wörterbüchern ist jedes Schiff ausgerüstet.

## Die Standarten, Flaggen u. s. w. des Deutschen Reiches und des preussischen Königshauses.



**Kaiserstandarte.**

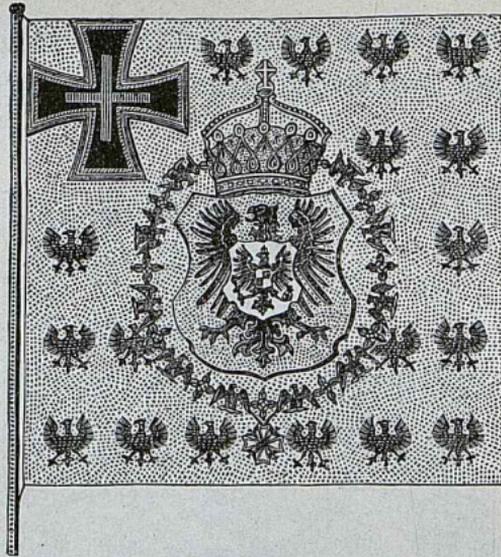
(Schwarz auf gelbem Grund mit goldenem Wappenschild und goldenen Kronen, in dem Kreuz die Inschrift: „Gott mit uns 1870.“) Wird im Großtopp gesetzt.



**Der Breitwimpel Seiner Majestät des Kaisers.**

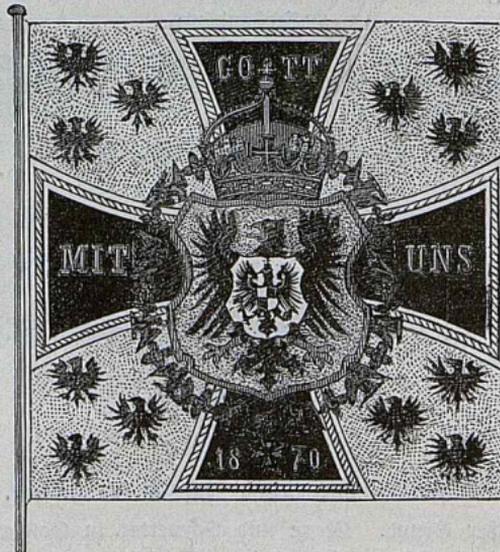
(Weißer Grund. Krone und Schwert in Goldfarbe.)

Wird nur auf persönlichen Befehl Seiner Majestät des Kaisers an Stelle der Kaiserstandarte gesetzt.



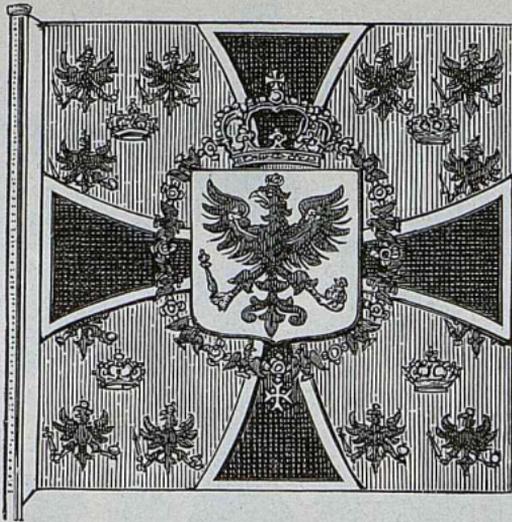
Kaiserinstandarte.

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



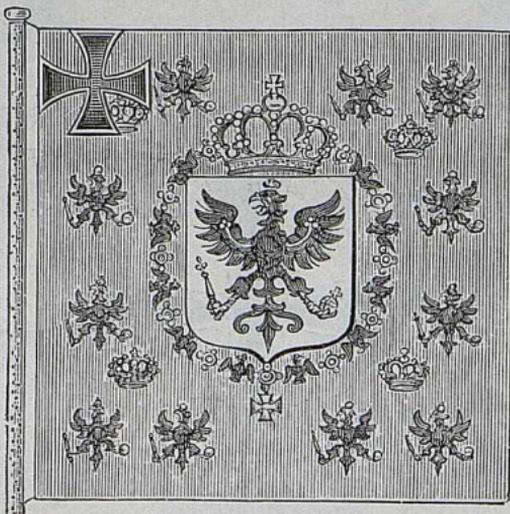
Kronprinzenstandarte.

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



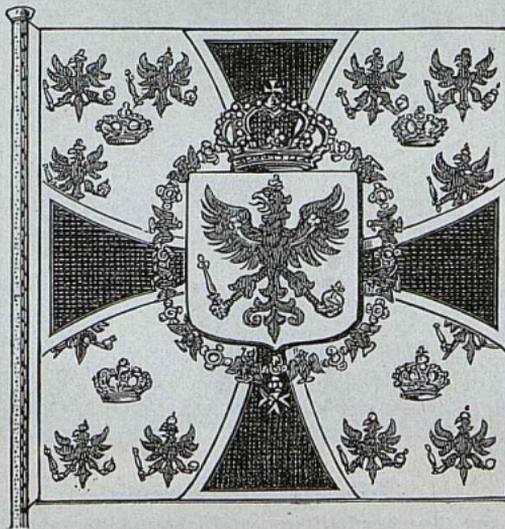
Preussische Königsstandarte.

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



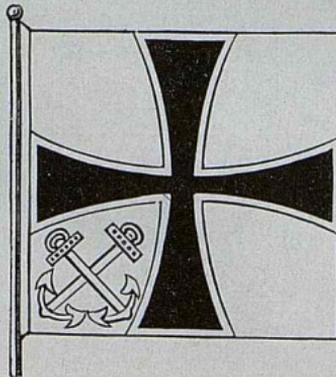
Preussische Königinstandarte.

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

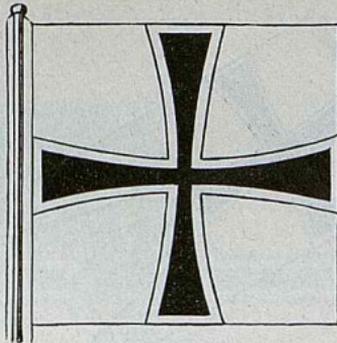


Preussische Standarte des Königl. Hauses.

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

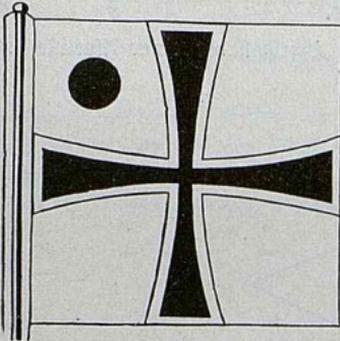


Flagge des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes.  
(Schwarz auf weißem Grund mit goldenen Ankern.)  
Wird im Großtopp gesetzt.



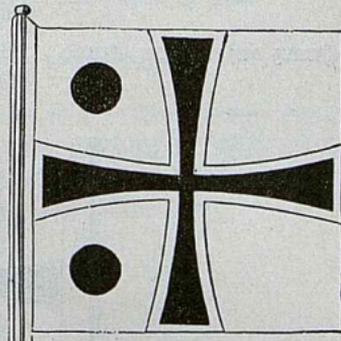
Flagge der Admirale.

(Schwarz auf weißem Grund.) Wird für einen Admiral im Großtopp, für einen Viceadmiral im Vortopp, für einen Konteradmiral im Kreuz- oder Besanstopp gesetzt.



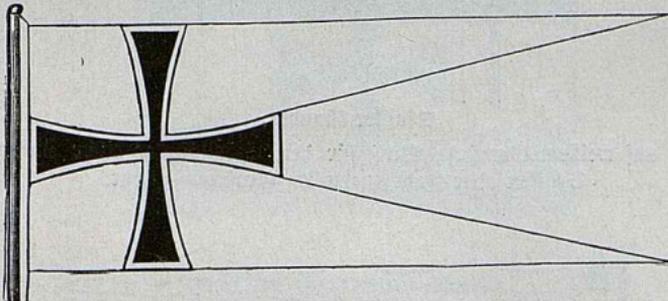
Flagge der Viceadmirale

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



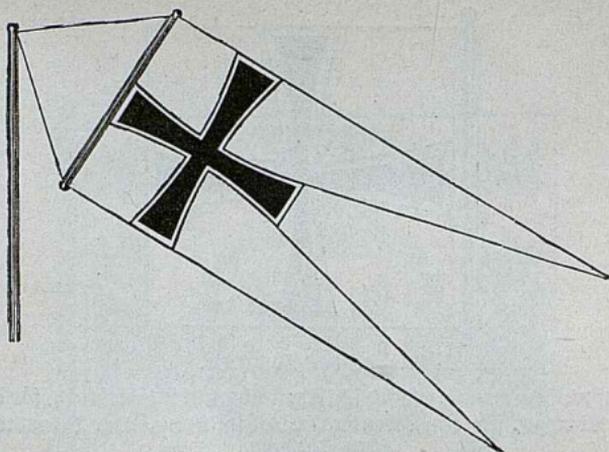
Flagge der Konteradmirale

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

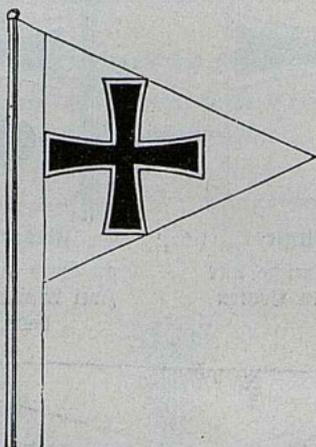


Kommodorestander.

(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 Reede oder in einem Hafen vereinigt sind.

**Flottillenstander.**

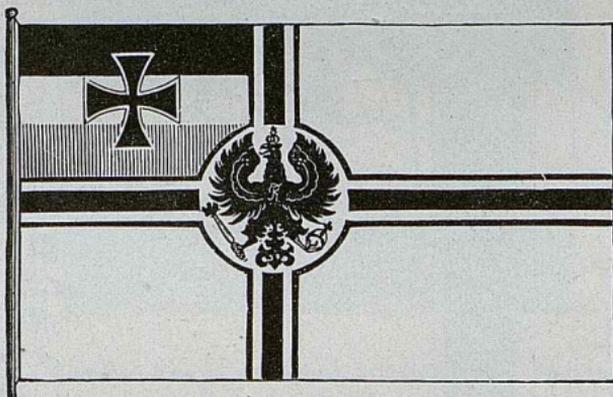
(Schwarz auf weißem Grund.) Wird für den Befehlshaber einer Flottille im Großtopp gesetzt.

**Divisionsstander.**

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

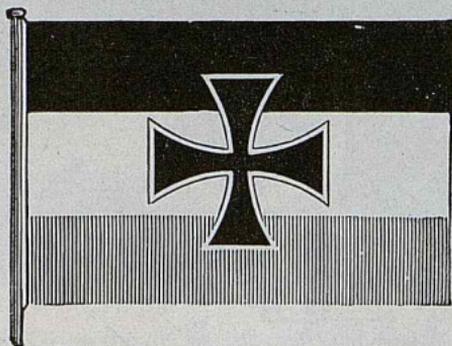
**Wimpel der Kaiserlichen Marine.**

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



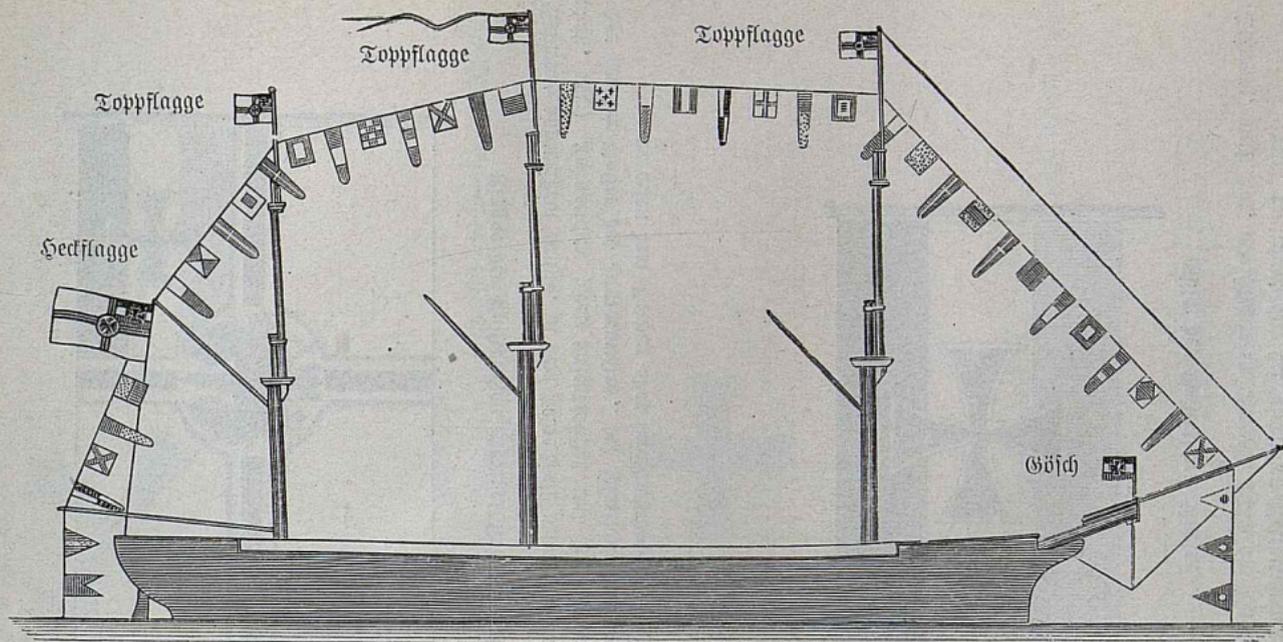
Flagge der Kaiserlichen Marine (Kriegsfahne).

(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.



Bugfahne der Kaiserlichen Marine.

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



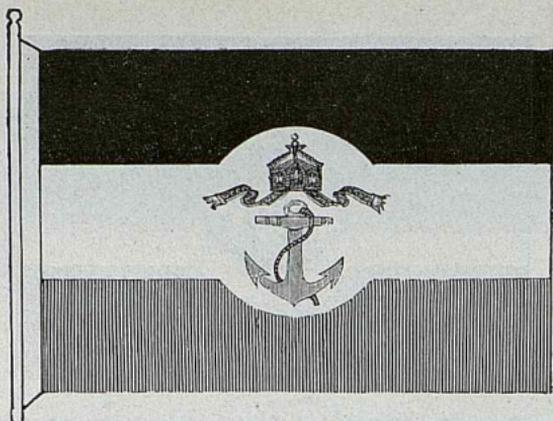
### Flaggenschmuck.

Der Flaggenschmuck der Kaiserlichen Marine besteht in :

- a) Toppflaggenheißer,
- b) Ausflaggen.

Beim Toppflaggenheißer wehen außer der Heckflagge und Gösch die Toppflaggen.

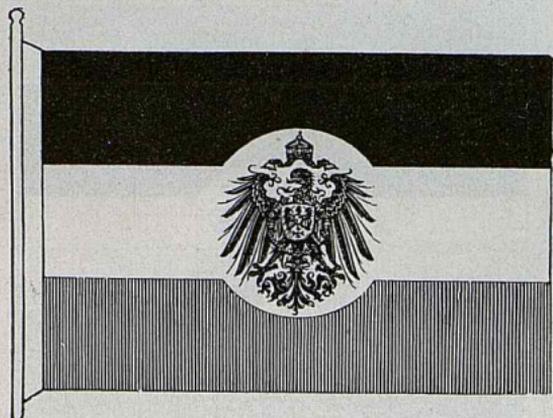
Beim Ausflaggen wehen außer Heckflagge, Gösch und Toppflaggen die Signalflaggen wie im Bilde.



### Die Reichsdienstflagge im Bereich der Kaiserlichen Marine.

(Schwarz, weiß, rot mit gelbem Anker und gelber Krone im weißen Streifen.)

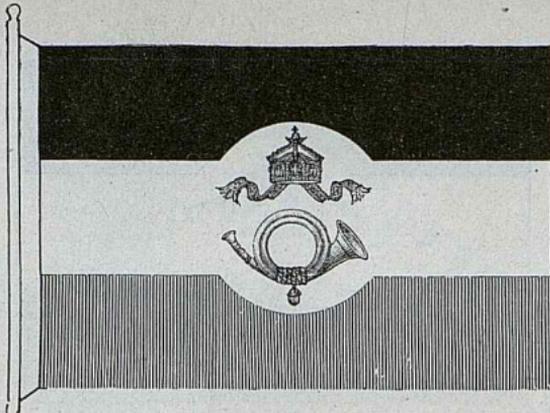
Wird von den Transportschiffen, Postfahrzeugen, Werftfahrzeugen, kurz von denjenigen Schiffen und Fahrzeugen der Kaiserlichen Marine geführt, welche nicht militärisch bemannt sind. Sie wird an Stelle der Nationalflagge am Heck oder am hintern Mast und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber im Topp oder im Want gesetzt. Sie darf, in verkleinertem Maßstabe, als Wösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven gesetzt werden.



### Die Reichsdienstflagge im Bereich des Auswärtigen Amtes, einschließlich der Schutzgebiete.

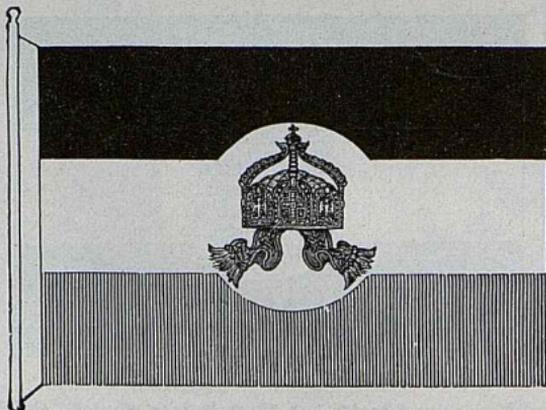
(Schwarz, weiß, rot mit schwarzem Adler und gelber Krone im weißen Streifen.)

Wird anstatt der Nationalflagge am Heck oder am hintern Mast und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want geführt. Sie darf auch in verkleinertem Maßstabe als Wösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven geführt werden.



**Reichsdienstflagge im Bereich des Reichspostamts (Reichspostflagge).**

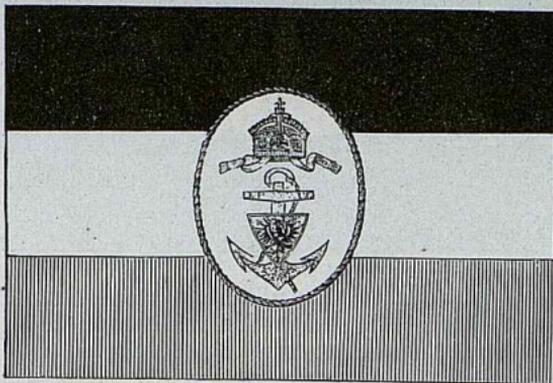
(Schwarz, weiß, rot mit gelbem Posthorn und gelber Krone im weißen Streifen.)  
 Wird von solchen dem Postfiskus gehörenden Schiffen an Stelle der Nationalflagge geführt, welche von einem als Beamten angestellten Kapitän kommandiert werden. Sie wird am hintern Mast und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber im Topp oder Want gesetzt. Sie darf, in verkleinertem Maßstabe, als Gösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven geführt werden. Außerdem haben solche deutsche Schiffe, welche, ohne im Eigentum des Reichs zu stehen, im Auftrage der Reichspostverwaltung die Post befördern, solange sie die Post an Bord haben, neben der Nationalflagge als besonderes Abzeichen die Postflagge im Großtopp zu führen. Für dieselbe Zeit sind diese Schiffe berechtigt, die Postflagge als Gösch auf dem Bugspriet zu führen.



**Reichsdienstflagge im Bereich der übrigen Verwaltungszweige.**

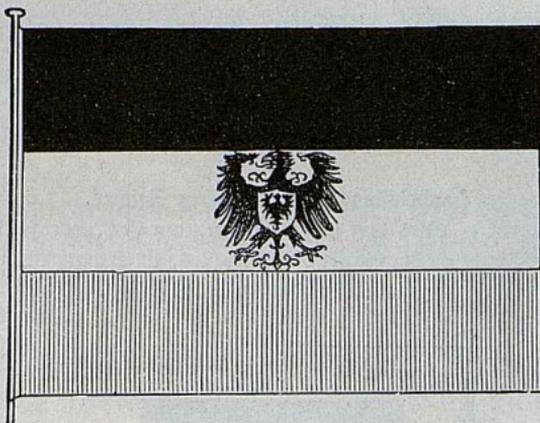
(Schwarz, weiß, rot mit gelber Krone im weißen Streifen.)

Wird an Stelle der Nationalflagge am Heck oder am hintern Mast und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want geführt. Sie darf, in verkleinertem Maßstabe, als Gösch auf dem Bugspriet oder dem Vorsteven geführt werden.



Flagge des Kaiserlichen Fischklubs.

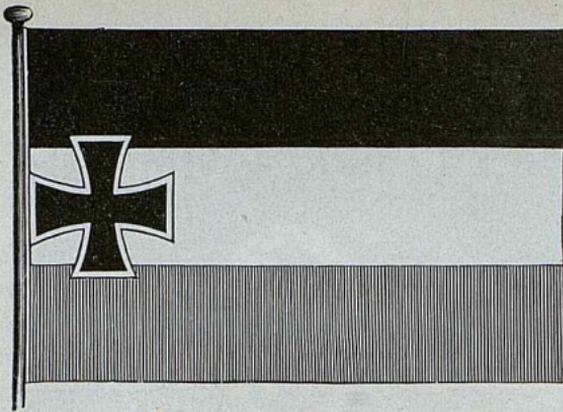
(Schwarz, weiß, rot mit gelbem Abzeichen auf weißem Grunde.)



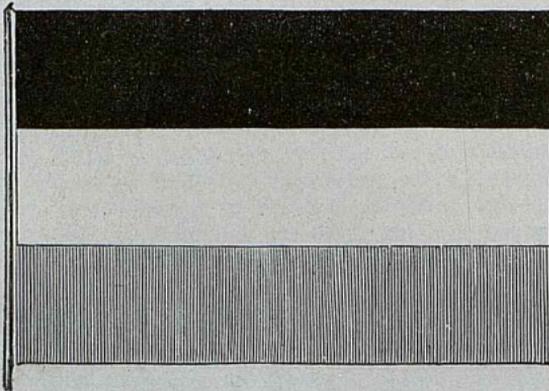
Flagge des Kaiserlichen Gouverneurs in Afrika und in Kiautschou.

(Handelsflagge mit dem Reichsadler.)

Wird für den Gouverneur für die Dauer seines Aufenthaltes innerhalb der Grenzen des Reichsschutzgebietes im Großtopp gesetzt, wenn er sich am Bord eines Schiffes oder Fahrzeuges der Kaiserlichen Marine oder auf einem Regierungsfahrzeuge des Gouvernements eingeschifft hat.

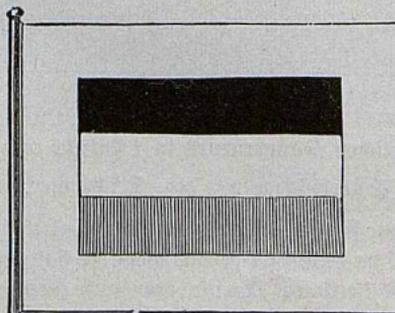


Flagge derjenigen deutschen Kauffahrteischiffe, deren Führer Offiziere des Beurlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine sind.  
(Handelsflagge mit schwarzem Kreuz.)



Handelsflagge des Deutschen Reiches.

(Schwarz, weiß, rot.) Wird von Handelsschiffen am Heck oder am hinteren Mast und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen aber am Topp oder im Want gesetzt.



(Schwarz, weiß,  
rot mit weißem  
Rand.)

Wird von Schiffen  
gesetzt, wenn sie  
Lotsenhilfe ver-  
langen.

Lotsenflagge des Deutschen Reiches.

## Zweiter Abschnitt.

# Die Organisation der Marine.

---

### Seine Majestät der Kaiser.

Nach Artikel 53 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 16. April 1871\*) ist die Kriegsmarine des Reichs eine einheitliche unter dem Oberbefehl des Kaisers.

### Die obersten Marinebehörden.

Das Oberkommando der Marine führt Seine Majestät der Kaiser.

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

Dem Admiralstab der Marine, dessen Chef Seiner Majestät dem Kaiser direkt untersteht, fällt die Lösung taktischer und strategischer Aufgaben nebst der damit in Verbindung stehenden Arbeiten zu.

Der Generalinspekteur der Marine führt die Dienstgeschäfte nach direkten Befehlen Seiner Majestät des Kaisers.

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

---

\*) Siehe die Anmerkung auf Seite 16. Die von dem Bundesrate und dem Reichstage genehmigte Verfassungsurkunde des Deutschen Reiches hat durch das Gesetz vom 16. April 1871 ihre Sanktion erhalten.

## Die Kommandobehörden am Lande.

### Das Marinekabinett.

Das Marinekabinett ist das Organ Seiner Majestät des Kaisers für die Kommandoführung der Marine und für Marineangelegenheiten überhaupt.

Es stehen direkt unter Seiner Majestät dem Kaiser:

Der Chef des Admiralstabes.

Die Chefs der Marinestationen.

Der Inspekteur des Bildungswesens.

Der Chef des I. Geschwaders.

Der Chef des Kreuzergeschwaders.

Die im Auslande befindlichen selbständigen Schiffskommandos in militärpolitischen Sachen.

### Der Admiralstab der Marine.

Der Admiralstab mit dem Sitz in Berlin steht unter dem Chef des Admiralstabes der Marine. Er hat die Disziplinar- und Urlaubsbefugnisse eines kommandierenden Generals der Armee.

In dem Admiralstabe werden außer den Admiralstabsgeschäften die militärpolitischen Angelegenheiten der im Auslande befindlichen Schiffe bearbeitet. Seine Majestät der Kaiser läßt diesen Schiffskommandos Seine Befehle durch den ihm direkt unterstellten Chef des Admiralstabes zugehen.

### Der Generalinspekteur der Marine.

Der Generalinspekteur der Marine führt Inspizierungen im Bereich der gesamten Marine nach den direkten Befehlen Seiner Majestät des Kaisers aus.

### Die Stationskommandos.

Die deutschen Küsten und die sie begrenzenden Meeres-  
teile 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 gerichtsherrlichen, Disziplinar- und Urlaubsbefugnissen eines kommandierenden Generals der Armee. Sie üben über das ganze zum Stationsbereich gehörende Personal und Material territoriale Befehlsbefugnisse aus. Den Stationskommandos sind die Marineinspektionen unterstellt. Außerdem unterstehen dem Kommando der Marinestation der Ostsee die Inspektionen des Torpedowesens und der Marineinfanterie, dem Kommando der Marinestation der Nordsee die Inspektion der Marineartillerie.

In allen Angelegenheiten, die sich nicht auf militärpolitische Verwendung beziehen, stehen selbständige Schiffskommandos unter demjenigen Stationskommando, welches die Besatzung kommandiert hat.

Durch Gesetz vom 19. Juni 1883 sind die Grenzen der Reichskriegshäfen zu Kiel und an der Jade festgesetzt und den Stationschefs gewisse Befugnisse innerhalb der Hafengebiete übertragen.

### Die Marineinspektionen.

Zu jeder Station gehört eine Marineinspektion. Die zur Ostsee gehörende heißt die erste, die zur Nordsee gehörende die zweite Marineinspektion. Der Marineinspekteur hat die allgemeinen Pflichten und Rechte eines Brigadeforcommandeurs 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 Kommandeur einer Matrosendivision hat die Pflichten und Rechte eines Regimentskommandeurs der Armee. Die Matrosendivisionen zerfallen in Abteilungen und diese in Kompagnien, ähnlich den Bataillonen und Kompagnien 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 Kommandeur einer Werftdivision hat die Befugnisse und die Pflichten eines Regimentskommandeurs der Armee. Die Werftdivisionen sind in Kompagnien geteilt, deren Gliederung den Armeeverhältnissen nicht in dem Maße entspricht wie bei den Matrosendivisionen.

3. Die Wachtschiffe, deren sich in jedem der beiden Reichskriegshäfen eins befindet. Sie werden zur Ausbildung des Maschinenpersonals benutzt und sind gleichzeitig Aufklärungsschiffe.

4. Die Reservedivisionen, d. h. die mit verminderter Besatzung zu sofortiger Verwendung bereit liegenden Schiffsdivisionen. Aufgabe derselben ist: die Besatzungsstämme für die Schiffe ihrer Division bereit zu stellen. Reservedivisionen sind in Kiel, Wilhelmshaven und Danzig stationiert. Den Übungsgang leitet der zum Divisionschef designierte Marineinspekteur, in Danzig der Kommandant des Stammschiffes.

5. 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 dem Kommando der Marinestation der Nordsee. Der Inspekteur der Marineartillerie

hat die Befugnisse und Pflichten eines Brigadefommandeurs der Armee. 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.

Der Inspektion der Marineartillerie sind unterstellt:

1. Die Matrosenartillerieabteilungen, von denen die erste in Friedrichsort bei Kiel, die zweite in Wilhelmshaven, die dritte in Lehe an der Weser, die vierte in Cuxhaven an der Elbe stationiert ist. Die erste Abteilung ist vier Kompagnien, die zweite, dritte und vierte sind nur drei Kompagnien stark.

Das Matrosenartilleriedetachement in Kiautschou.

2. Das Artillerieschulschiff, auf dem Offiziere und Mannschaften für den Schiffsartilleriedienst ausgebildet werden. An Bord befindet sich eine „Schiffsartillerieprüfungskommission“, welche in ähnlicher Weise wie die Artillerieprüfungskommission der preussischen Armee über artilleristische Fragen zu beraten hat.

3. Die Telegraphenschule in Lehe.

### Die Inspektion des Torpedowesens.

Die Inspektion des Torpedowesens hat ihren Sitz in Kiel und steht direkt unter dem Kommando der Marinestation der Ostsee. Der Inspekteur hat die Befugnisse und Pflichten eines Brigadefommandeurs.

Der Inspektion liegt die Sorge und die Verantwortung für die Ausbildung mit der Torpedowaffe, sowie für die Leistungen 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 Kompagnien 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. Eventuell auch ein Maschinen- und Heizer-schulschiff.

3. Das Torpedoverjuchskommando mit dem Torpedoverjuchschiff.

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

5. Die zu Reserve divisionen vereinigten, sowie die in erster Reserve befindlichen Torpedoboote und Torpedodivisionsboote.

6. Die Torpedowerkstatt in Friedrichsort.

### Die Kommandanturen.

In den Reichskriegshäfen sind die Stationschefs Festungskommandanten. Für Helgoland wird ein besonderer Kommandant ernannt, der aber unter dem Chef der Marinestation der Nordsee steht. In Friedrichsort, Lehe und Cuxhaven nehmen die ältesten Offiziere die Geschäfte der Kommandantur wahr.

Die Kommandantur zu Friedrichsort untersteht dem Kommando der Marinestation der Ostsee. Diejenigen zu Geestemünde und Cuxhaven unterstehen der Nordseestation.

### Die Marineinfanterie.

Die Inspektion der Marineinfanterie untersteht dem Kommando der Marinestation der Ostsee.

Die Marineinfanterie ist zur Verteidigung der Reichskriegshäfen und zur Verwendung bei der Besatzung von Kiautschou bestimmt; sie nimmt an der Besatzung von großen Schiffen teil; sie untersteht einem Inspekteur, der den Rang eines Regimentskommandeurs der Armee hat.

Das Offizierkorps 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 drei Seebataillone unterstellt, deren jedes vier Kompagnien hat. Das erste Seebataillon ist in Kiel, das zweite in Wilhelmshaven, das dritte in Kiautschou stationiert.

### Die Schiffsjungenabteilung.

Die Schiffsjungenabteilung hat ihren Sitz in Friedrichsort und untersteht der Inspektion des Bildungswesens der Marine. Kommandeur derselben ist ein älterer Stabsoffizier der Marine. Sie führt den Schriftwechsel über Annahme und Entlassung der Jungen sowie die Stammrollen. Auf die Ausbildung der Böglinge und deren Gang hat sie keinen Einfluß.

### Die Inspektion des Bildungswesens der Marine.

Die Inspektion des Bildungswesens der Marine hat ihren Sitz in Kiel. Inspekteur ist ein Konteradmiral oder Vizeadmiral, der Seiner Majestät dem Kaiser direkt untersteht. Er hat die Disziplinar- und Urlaubsbefugnisse eines kommandierenden Generals der Armee. Der Inspektion sind unterstellt:

- Die Marineakademie,
- die Marineschule,
- die Seekadettenannahmekommission,
- die Seekadetten- und Schiffsjungenschiffe, abgesehen von militärpolitischen Aufgaben im Auslande.

Die Marineakademie gewährt den Seeoffizieren die Möglichkeit wissenschaftlicher Ausbildung für höhere Stellen. Die Lehrzeit dauert zwei Winterhalbjahre.

Die Marineschule bildet Seekadetten wissenschaftlich zu Fähnrichen zur See und Seeoffizieren heran.

Die Deckoffizierschule bildet Unteroffiziere und Deckoffiziere fachwissenschaftlich aus.

### 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 und die Polizei auf demselben betreffenden Angelegenheiten.

### Die Abwicklungsbureaus.

Zu jeder heimischen Station gehört ein von dem Hafenskapitän nebenamtlich geleitetes Abwicklungsbureau, welches den Schriftverkehr für die Kommandos außer Dienst gestellter Schiffe zu erledigen hat.

### Die Schiffsbesichtigungskommissionen.

Bei jedem der beiden heimischen Stationskommandos befindet sich eine von einem höheren Seeoffizier z. B. geleitete Schiffsbesichtigungskommission, deren Aufgabe es ist, die für die Verwendung im Kriegsfalle heranzuziehenden Handelsschiffe zu kontrollieren.

### Die Havariekommissionen.

Um bei Havariesfällen von Schiffen den objektiven Thatbestand festzustellen, besteht bei jedem der heimischen Stationskommandos eine Schiffshavariekommission und eine Maschinenhavariekommission. In denselben hat ein älterer Seeoffizier den Vorsitz. Ihr gehören höhere Techniker und

---

\*) Auch in Dar-es-Salam, Kamerun und Kiautschou giebt es Hafenskapitanate, jedoch anderer Organisation. In letztgenanntem Ort ist z. B. der Hafenskapitän auch an die Spitze des neuerrichteten Seemannsamts Kiautschou gesetzt.

andere Seeoffiziere an. Diese Kommissionen haben keinerlei richterliche Befugnisse, vielmehr nur die Aufgabe, den Thatbestand so weit zu ermitteln, daß entschieden werden kann, ob das gerichtliche Verfahren einzuleiten ist oder nicht.

## Die Kommandobehörden an Bord.

### 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 und Geschwader stehen direkt unter Seiner Majestät dem Kaiser, welcher auch den Befehl zu ihrer Formierung und Auflösung giebt.

### Das erste Geschwader.

Das erste Geschwader ist dauernd in Dienst. Es besteht aus zwei Divisionen von je vier Linienschiffen. Der Geschwaderchef ist gleichzeitig Chef der ersten Division. Der Chef des ersten Geschwaders ist in der Regel Vizeadmiral, derjenige der zweiten Division in der Regel Konteradmiral. Der Chef des ersten Geschwaders steht direkt unter Seiner Majestät dem Kaiser.

### Die Reservedivisionen.

Die Reservedivisionen sind Flottenabteilungen von Kriegsschiffen, welche kriegsfertig ausgerüstet, aber nicht voll bemannt sind. Ihre Aufgabe ist es, Besatzungsstämme für die Schiffe der Divisionen bereit zu stellen. Diese Stämme sind so bemessen, zusammengesetzt und ausgebildet, daß sie einen Stamm für die Besatzung der ganzen Division bei einer Indienststellung abgeben.

## Die Uebungsflotte.

Für die Dauer der in der Regel im Spätsommer stattfindenden Manöver wird alljährlich unter einem von Seiner Majestät dem Kaiser zu ernennenden Flaggoffizier eine Uebungsflotte gebildet. In ihr vereinigen sich alle in Dienst gehaltenen Verbände der heimischen Schlachtschiffe, Kreuzer, Torpedoboote u. s. w.

## Die Schulschiffe.

Die Schulschiffe zur Ausbildung der Seekadetten und Schiffszungen treten jährlich zum Herbst eine Reise in auswärtige Gewässer an, von der sie im nächsten Frühjahre zurückkehren.

Die Torpedo-, Minen- und Artillerieschulschiffe stehen unter der Inspektion des Torpedowesens bezw. unter der Inspektion der Marineartillerie oder unter der Marine- depotinspektion. Sie bleiben in den heimischen Gewässern.

## Die Torpedobootsflottille.

Zur Bildung einer Torpedobootsflottille wird eine Reservedivision jeder Torpedobootsabteilung in Dienst gestellt.

## Die Torpedobootsreservedivision.

Jede der beiden Torpedoabteilungen bildet drei Torpedobootsreservedivisionen, bestehend aus einem Divisionsboot und acht Torpedobooten\*). Die Kompagnieführer sind Divisionschefs.

Zur Einzelausbildung ist bei jeder Kompagnie ein Schultorpedoboot vorhanden.

---

\*) Siehe die Anmerkung auf Seite 32.

## Die Wachtschiffe.

In jedem der beiden Reichskriegshäfen ist ein Wachtschiff stationiert, das der Marineinspektion unterstellt ist. Diese Schiffe werden zur Ausbildung des Maschinenpersonals und als Aufklärungsschiffe verwendet.

## Die Kreuzerdivision\*).

Sie wird im auswärtigen Dienst verwendet. Ihre Stärke und ihr Aufenthaltsort wechseln.

Der Chef der jetzt zum Kreuzergeschwader verstärkten Division steht direkt unter Seiner Majestät dem Kaiser.

## Die alleinfahrenden Schiffe\*\*) und die auswärtigen Stationen.

Jedes Schiff, das eine eigene Segelorder hat, untersteht in militärpolitischer Hinsicht direkt Seiner Majestät dem Kaiser.

---

\*) Zur Zeit hält Deutschland in den ostasiatischen Fahrwassern ein aus zwei Divisionen bestehendes Kreuzergeschwader im Dienst. Ob dies dauernd ist, ob an anderen außerheimischen Küsten die Formierung neuer Divisionen oder Geschwader nötig wird, sowie ob und wann das bestehende Geschwader wieder reduziert werden kann, läßt sich nicht übersehen, also auch organisatorisch nicht festlegen.

\*\*) Der Begriff des „alleinfahrenden Schiffes“ hat große Bedeutung. Der § 164 des Militärstrafgesetzbuches lautet nämlich:

„Als mobiler Zustand gilt in der Marine der Kriegszustand eines Schiffes. Als im Kriegszustande befindlich ist jedes Schiff der Marine zu betrachten, welches außerhalb der heimischen Gewässer allein fährt.“

Dies ist durch eine Verfügung des früheren Chefs der Admiralität dahin erläutert, daß als „alleinfahrend“ jedes außerhalb der heimischen Gewässer befindliche Schiff zu betrachten ist, solange es nicht ausdrücklich einem Geschwader- oder sonstigen Kommandoverbände angehört.

Es treten also an Bord eines allein fahrenden Schiffes bei militärischen Vergehen und Verbrechen alle diejenigen Verschärfungen ein, welche das Militärstrafgesetzbuch für den Kriegsfall vorsieht.

Als auswärtige Stationen gelten:

Die ostasiatische	Station
„ australische	„
„ ostamerikanische	„
„ westamerikanische	„
„ ostafrikanische	„
„ westafrikanische	„
„ Mittelmeer=	„

Solange innerhalb des Stationsbereichs ein Geschwaderchef nicht anwesend ist, fungiert der älteste Kommandant der in ihrem Bereiche stationierten Schiffe als „ältester Offizier der Station“. Mit dieser Funktion sind bestimmte Befugnisse und Pflichten verbunden\*).

### Die außer Dienst befindlichen Schiffe.

Die Schiffe erster Reserve haben reduzierte Besatzung: sie führen Flagge und Wimpel.

Die Schiffe zweiter Reserve unterstehen den Werften. Kohlen und Eisenmunition sollen an Bord sein.

An den Schiffen dritter Reserve führen die Werften größere Arbeiten aus. Sie sind also nicht sofort bereit.

### Die Schiffe und die Schiffskommandos im besonderen.

Die Kriegsschiffe gehören entweder zur Ostsee- oder zur Nordseestation, je nachdem ihr Ausrüstungshafen Kiel oder Wilhelmshaven ist.

In allen Angelegenheiten, die sich nicht auf militärpolitische Verwendung beziehen, stehen die im Auslande befindlichen selbständigen Schiffskommandos mit Ausnahme der Seekadetten- und Schiffsjungenschulschiffe unter demjenigen Stationskommando, welches die Besatzung kommandiert hat.

\*) Wegen des Abzeichens siehe Seite 102.

Den Befehl zur Indienststellung und Außerdienststellung von Schiffen 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 Besatzungsetats vorgeschrieben.

Der Kommandant ist der Befehlshaber des Schiffes. Die Behörde heißt: „Das Kaiserliche Kommando Seiner Majestät Schiff N. N.“

Die Schiffe zerfallen ihrem Verwendungszweck nach in: Linienschiffe, bestimmt, in offener Seeschlacht zu fechten.

Küstenpanzerschiffe, mehr zum Kampf beim Küstenschutz, als für die offene Seeschlacht bestimmt.

Große Kreuzer und kleine Kreuzer, bestimmt zum Stationsdienst in den deutschen Schutzgebieten und anderen außerheimischen Gewässern, sowie zum Aufklärungsdienst\*) in den heimischen Flotten und Geschwadern.

Kanonenboote, zum Dienst in den Schutzgebieten und außerheimischen Gewässern bestimmt.

Schulschiffe, zur Ausbildung von Offizieren und Mannschaften bestimmt.

Spezialschiffe, nach den Angaben auf Seite 32.

Torpedoboote und Divisionsboote, für die Kriegsführung mit Torpedos bestimmt. Letztere nehmen den Chef einer Torpedobootsdivision mit seinem Stabe auf.

Flaggschiffe heißen diejenigen Schiffe, auf denen der Chef einer Flotte, eines Geschwaders oder einer Division mit seinem Stabe eingeschifft ist.

---

\*) Die Aviso's, welche man früher zum Aufklärungsdienst baute, sind in der deutschen Marine ausgestorben. Sie fehlten auch in den alten Flotten bis zur zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts.

## Die technischen Behörden und Institute sowie die Verwaltungsbehörden.

### 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 Vizeadmiral ist; er vertritt die Marine im Bundesrat und im Reichstage. Sein direkter Vorgesetzter ist der Reichskanzler.

Das Reichsmarineamt ist die leitende Stelle für alle technischen und Verwaltungsangelegenheiten; in diesen verkehrt es auch mit den Kommandos der im Ausland befindlichen Schiffsverbände direkt.

In dem Reichsmarineamt werden die Mobilmachungsbestimmungen bearbeitet.

Von dem Reichsmarineamt ressortieren:

Die Werften.

Die Schiffsprüfungscommission.

Die Marinewedepotinspektion.

Die Küstenbezirksämter.

Der Marinekommissar des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Die Torpedowerkstatt.

Das Torpedoversuchskommando.

Die Stationsintendanturen.

Die Bekleidungsämter.

Die Marinelazarette.

Die Seewarte.

Das Gouvernement Kiautschou.

Von dem Militärpersonal sind dem Reichsmarineamt unterstellt:

Die Besatzung des Kiautschougebietes.

Die Feuerwerks-, Zeug- und Torpedooffiziere, sowie die Torpedoingenieure.

Das Zeug- und Torpedepersonal.

Das Mechanikerpersonal.

Das Reichsmarineamt ist in folgende Abteilungen geteilt:

Die Zentralabteilung.

Die Statsabteilung.

Die militärische Abteilung.

Das Marineministerium.

Die Waffenabteilung.

Die Konstruktionsabteilung.

Die nautische Abteilung.

Das Verwaltungsministerium.

Die Medizinalabteilung.

Das statistische Bureau.

Ein besonderes Dezernat für rechtliche und politische Angelegenheiten.

### 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 Konteradmiral oder Kapitän zur See als Oberwerftdirektor. Demselben unterstehen:

Der Ausüstungsdirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Der Artilleriedirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Der Schiffsbaudirektor, ein höherer Marinetechniker.

Der Maschinenbaudirektor, ein höherer Marinetechniker.

Der Hafenbaudirektor, ein höherer Marinetechniker.

Der Navigationsdirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Der Torpedodirektor, ein Stabsoffizier der Marine.

Der Verwaltungsdirektor, ein höherer Verwaltungsbeamter 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 Nützbarkeit zu untersuchen. Präses der Kommission ist ein Kapitän zur See. Mitglieder sind Seeoffiziere und Techniker.

### Die Marinewedotinspektion.

Die Marinewedotinspektion, der ein Kapitän zur See als Inspekteur vorsteht, hat ihren Sitz in Wilhelmshaven und ist ein Organ des Reichsmarineamts. Ihr sind unterstellt: Die Artillerie- und Minenedots, das Minenversuchsschiff und das Torpedopersonal des Minenwesens.

Artillerie- und Minenedots bestehen zu Friedrichsort bei Kiel, Cuxhafen an der Unterelbe, Lehe an der Unterweser, Wilhelmshaven und Helgoland. Sie werden von je einem älteren Seeoffizier als Vorstand geleitet. Ihre Aufgabe ist, das für den Kriegsfall nötige Artillerie- und Minenmaterial und -inventar anzuschaffen, anzufertigen und aufzubewahren.

### Die Küstenbezirksämter.

Die Küstenbezirksämter sind Organe des Reichsmarineamts für die Ausübung der Reichsaufsicht über das Tonnen-

und Leuchtfeuerwesen\*). Außerdem führen sie kleinere Vermessungsarbeiten aus und nehmen gewisse Geschäfte der Seewarte wahr.

Es besteht:

Das Küstenbezirksamt I	zu Neufahrwasser.
"	" II zu Stettin.
"	" III zu Kiel.
"	" IV zu Husum.
"	" V zu Bremerhaven.
"	" VI zu Wilhelmshaven.

Jedem Küstenbezirksamt steht ein Stabsoffizier z. D. als Inspektor vor.

### Der Marinekommissar des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Die Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals für die Marine fordert es, daß ihre Interessen auch im Frieden durch einen Seeoffizier wahrgenommen werden. Während einer Mobilmachung übernimmt der Marinekommissar den militärischen Betrieb des Kanals.

### Die Torpedowerkstatt.

Die Torpedowerkstatt zu Friedrichsort ressortiert vom Reichsmarineamt, ist aber auch der Inspektion des Torpedowesens unterstellt.

Der Direktor und sein Assistent sind Seeoffiziere.

Die Torpedowerkstatt hat das zur Torpedowaffe gehörige Kriegsmaterial einschließlich Sprengdienstmaterial anzufertigen, umzuändern, in stand zu setzen und, soweit als nötig, zu beschaffen.

\*) Nach Artikel 4 der Reichsverfassung unter 9 unterliegt der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben:

Der Fißerei- und Schifffahrtbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren, sowie die Fluß- und sonstigen Wasserzölle; desgleichen die Seeschifffahrtszeichen (Leuchtfeuer, Tonnen, Baken und sonstige Tagesmarken).

## Das Torpedoversuchskommando.

Aufgabe des Torpedoversuchskommandos ist die Vollkommnung der Torpedowaffe.

Sie besteht aus dem Präses, den Referenten und Assistenten (meistens Seeoffizieren).

Dem Torpedoversuchskommando untersteht das Torpedoversuchsschiff.

Wie die Torpedowerkstatt ressortiert das Torpedoversuchskommando von dem Reichsmarineamt, ist aber auch der Inspektion des Torpedowesens unterstellt.

## 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.

Den Stationsintendanturen sind unmittelbar unterstellt:

Die Bekleidungsämter.

Die Verpflegungsämter.

Die Stationskassen.

Die Rechnungsämter.

Die Kassen- und Dekonomieverwaltungen der Bildungsanstalten.

Die Garnisonverwaltungen.

Die Verwaltungen der Marinelazarette.

## Die Bekleidungsämter.

Zu Kiel und Wilhelmshaven liegt je einem unter dem Reichsmarineamt stehenden Bekleidungsamte die Anfertigung und Aufbewahrung der Bekleidungsorräte ob. Vorstand derselben ist je ein Stabsoffizier eines Seebataillons.

### 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 Kommandeur des Marineteils, welchem sie angehören\*).

### Die Kassen- und Oekonomieverwaltung der Bildungsanstalten.

Wie die übrigen Kassen- und Oekonomieangelegenheiten, so ressortieren auch die der Bildungsanstalten von dem Reichsmarineamt, obgleich die Behörden selbst ihm nicht unterstehen.

---

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

## Die Marinegarnisonverwaltungen.

Die Marinegarnisonverwaltungen sind unter den Stationsintendanturen stehende Verwaltungsbehörden, welche für Unterkunft der Truppen, Behörden u. s. w. am Lande sorgen und andere Verwaltungsgeschäfte wahrnehmen.

## Die Marinelazarette und die Sanitätsämter.

Garnisonlazarette werden errichtet, wo die Garnison 500 bis 600 Köpfe und mehr stark ist. Es bestehen Marinegarnisonlazarette zu Kiel, Wilhelmshaven, Friedrichsort, Vöhrde und Yokohama in Japan.

Jedes Lazarett wird von einem Marineoberstabsarzt geleitet, der in militärischer Hinsicht samt dem Lazarett unter dem Stationskommando steht.

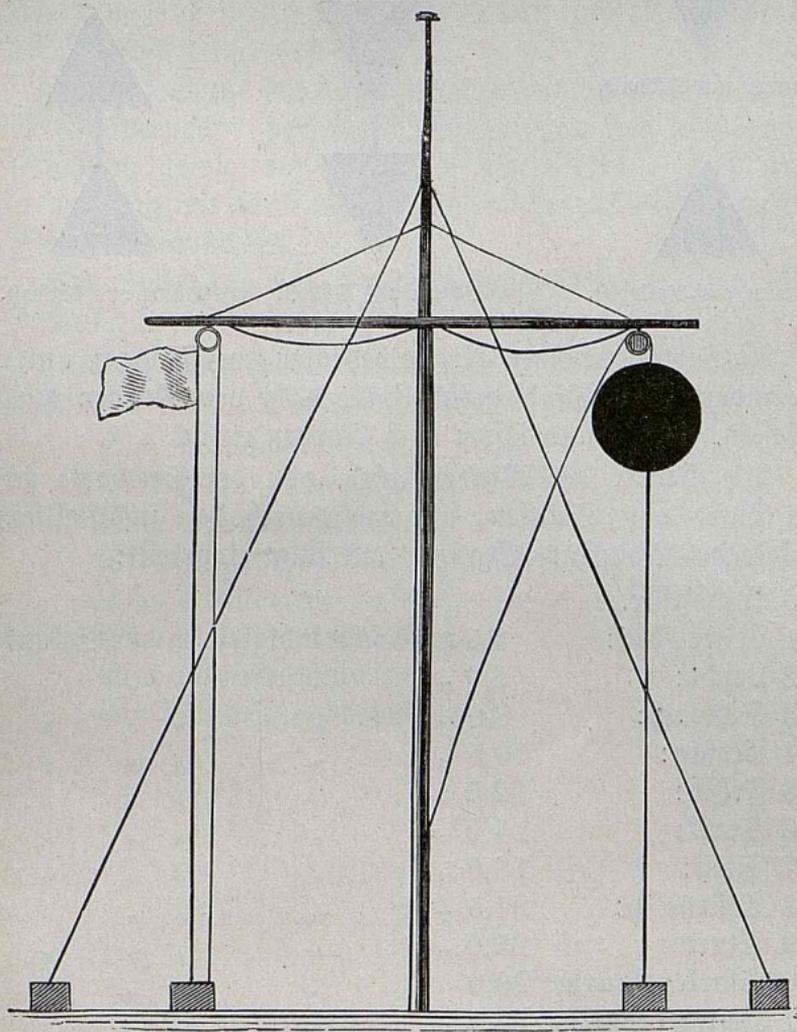
Jede Marinestation hat ein Sanitätsamt, dessen Chef der Stationsarzt ist. Er ist zugleich ärztlich=technischer Referent des Stationskommandos. Im Stationsbereich fällt dem Sanitätsamt und der Intendantur gemeinsam die Aufsicht über die Verwaltung der Lazarette zu.

## 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 transozeanische 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.

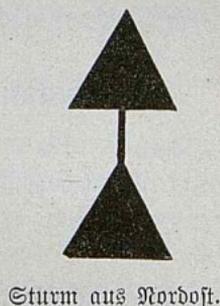
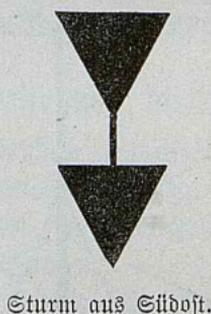
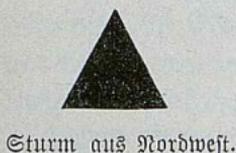
## Sturmsignale der Seewarte.



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 untereinander: 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 zwölfstelligen Skala des Admirals Beaufort wie folgt eingeteilt:

0	Windstille.				
1	Leiser Zug:	3,5	m	Geschwindigkeit	in der Sekunde
2	Leicht:	6,0	„	„	„
3	Schwach:	8,0	„	„	„
4	Mäßig:	10,5	„	„	„
5	Frisch:	12,5	„	„	„
6	Stark:	15,0	„	„	„
7	Steif:	18,0	„	„	„
8	Stürmisch:	21,5	„	„	„
9	Sturm:	25,0	„	„	„
10	Starker Sturm:	29,0	„	„	„
11	Heftiger Sturm:	33,5	„	„	„
12	Orkan*):	40,0	„	„	„
				und mehr	

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

## Das Kiautschougebiet.

Die Verwaltung des Kiautschougebiets ist dem Reichskanzler (Reichsmarineamt) übertragen. Die militärische Besatzung für dieses Gebiet untersteht dem Staatssekretär des Reichsmarineamts.

An der Spitze des Kiautschougebiets steht ein Seeoffizier als Gouverneur; derselbe ist Vorgesetzter der militärischen Besatzung sowie der Beamten der Militär- und Zivilverwaltung mit der Disziplinar- und Urlaubsbefugnis eines Marinestationschefs.

Die Besatzung des Kiautschougebiets besteht aus einem Seebataillon und einem Matrosenartilleriedetachement.

Dem Gouvernement Kiautschou mit dem Gouverneur-Stubsquartier in Tsintau untersteht:

Ein Zivilkommissariat.

Eine Festungsverwaltung.

Eine Bauverwaltung.

Die militärische Besatzung und die Militärverwaltung.

Eine Artillerieverwaltung.

Eine Garnisonverwaltung.

Eine Lazarettverwaltung.

Ein Vermessungsdetachement.

### Dritter Abschnitt.

## Die Offiziere.

---

### Gliederung des Offizierkorps.

Das Offizierkorps der Marine zerfällt in:

Die Admirale.

Das Seeoffizierkorps.

Das Maschinen- und Torpederingenieurkorps.

Die Feuerwerks-, Zeug- und Torpederoffiziere.

Das Sanitätsoffizierkorps.

Das Offizierkorps der Marineinfanterie.

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

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

Das Sanitätsoffizierkorps steht zum Seeoffizierkorps ebenso wie das Maschinen- und Torpederingenieurkorps.

Ferner sind zu unterscheiden:

Aktive Offiziere.

Im aktiven Dienst wieder angestellte Offiziere zur Disposition.

Reserveoffiziere.

Seewehroffiziere.

Die Kommandierungen aller Seeoffiziere und Offiziere der Marineinfanterie ordnet Seine Majestät der Kaiser an, ebenso die der Sanitätsoffiziere, soweit Versetzungen von einem Befehlsbereich in den anderen damit verbunden sind. Die Stellenbesetzung der Maschineningenieure ist Sache der Stationskommandos.

## Bestimmungen über die Ergänzung des Seeoffizierkorps\*).

### § 1. Ergänzungsweise.

Das Seeoffizierkorps ergänzt sich aus jungen Leuten, welche nach Prüfung ihrer persönlichen Eigenschaften und wissenschaftlichen Vorbildung als Seekadetten eingestellt werden.

### § 2. Ausbildungsgang.

1. Der Ausbildungsgang vom Seekadetten zum Seeoffizier vollzieht sich auf Schulschiffen, auf der Marineschule und an Bord.

2. Nach der im Frühjahr jeden Jahres stattfindenden Einstellung als Seekadett erfolgt die Einschiffung an Bord von Seekadettenschulschiffen bis zum Frühjahr nächsten Jahres.

3. Nach Ablauf dieses Ausbildungsjahres auf Schulschiffen werden die Seekadetten einer Prüfung unterzogen. Nach dem Bestehen dieser Prüfung werden sie zu Fähnrichen zur See befördert und ein Jahr auf die Marineschule kommandiert. Daran schließt sich während eines weiteren halben Jahres die Ausbildung in Spezialkursen für Artillerie, Torpedowesen und Infanteriedienst. Die Hauptprüfung zum Offizier wird am Schluß der Marineschule abgehalten

---

\*) Durch Allerhöchste Kabinettsorder vom 20. Februar 1899 sind die Bestimmungen über Ergänzung des Seeoffizierkorps in obenstehendem Sinne geändert. Die Einstellung von 200 Seekadetten jährlich ist gleichzeitig befohlen.

und durch Prüfungen in den einzelnen darauf folgenden Spezialkursen vervollständigt.

Die Fähnriche zur See werden nach Erledigung der Spezialkurse und Bestehen der Offiziersprüfung für zwei Jahre an Bord kommandiert. Nach Ablauf des ersten Jahres werden die geeigneten Fähnriche zur See für die Beförderung zum Leutnant zur See vorgeschlagen.

### § 3. Anmeldung.

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

2. Die Anmeldung geschieht schriftlich bei der Inspektion des Bildungswesens der Marine in der der Einstellung vorhergehenden Zeit vom 1. August bis 1. Februar.

### § 4. Wissenschaftliche Aufnahmebedingungen.

1. Der für den Eintritt als Seekadett erforderliche wissenschaftliche Bildungsgrad ist nachzuweisen entweder:

- a) durch Vorlegung eines vollgültigen Abiturientenzeugnisses eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums, oder
- b) durch Vorlegung eines Zeugnisses über die bestandene Portepfeefähnrichsprüfung der Armee, oder
- c) durch Beibringung des Zeugnisses der Reife für die Prima einer der unter a) genannten Lehranstalten und gleichzeitiges Ablegen der Seekadetteneintrittsprüfung.

In den vorstehend geforderten Zeugnissen ist in der englischen Sprache das Prädikat „gut“ Bedingung.

2. Die Anforderungen für die Seekadetteneintrittsprüfung sind aus der Anlage auf S. 139 und 140 ersichtlich.

### § 5. Lebensalter.

Eine Altersgrenze besteht nicht. Es ist jedoch der zuständigen Stelle überlassen, junge Leute von zu hohem Alter zurückzuweisen.

## § 6. Seekadettenannahmekommission.

1. Die eingehenden Anmeldungen werden zur Prüfung und Entscheidung darüber, ob der Betreffende zur Eintrittsprüfung bezw. zur Einstellung im nächsten Frühjahr zugelassen werden kann, einer aus drei Seeoffizieren bestehenden Seekadettenannahmekommission in Kiel überwiesen.

2. Die getroffene Entscheidung wird den Angemeldeten oder deren Angehörigen durch die vorgedachte Kommission mitgeteilt.

3. Die Einberufung zu der Seekadetteneintrittsprüfung bezw. Einstellung erfolgt seiner Zeit durch die Inspektion des Bildungswesens der Marine.

## § 7. Eintrittsprüfung und Einstellung.

1. Unmittelbar vor der Eintrittsprüfung bezw. Einstellung findet eine Untersuchung der Betreffenden auf körperliche Tauglichkeit für den Seedienst durch einen Marinearzt statt. Anwesend hierbei ist wenigstens ein Mitglied der Seekadettenannahmekommission oder ein hierzu besonders bestimmter Seeoffizier.

2. Die Ablegung der Eintrittsprüfung erfolgt vor der „Seeoffizier- und Seekadettenprüfungskommission“ zu Kiel.

3. Die Prüfungskommission trifft ihre Entscheidung nach dem Ausfall der Prüfung. Bei solchen Prüflingen, die nicht bestanden haben, wird bemerkt, ob die Zulassung zu einer zweiten Prüfung befürwortet wird.

4. Der Inspekteur des Bildungswesens verfügt über die Einstellung und benachrichtigt die Angehörigen über die getroffene Entscheidung.

## § 8. Seekadettenschulschiffe; Fähnrichsprüfung.

1. Nach erfolgter Einstellung findet die Vereidigung der Seekadetten statt.

Die Seekadetten gehören von der Einstellung an zu den Personen des Soldatenstandes mit Gemeinenrang und beziehen Löhnung.

2. Es erfolgt zunächst unter Aufsicht der Direktion der Marineakademie und -schule eine etwa vierwöchentliche Ausbildung am Lande, welche sich auf allgemeine militärische Kenntnisse und Formen erstreckt.

3. Die Seekadetten werden hierauf an Bord der Seekadettenschulschiffe kommandiert, wo sie ihre erste seemannische Ausbildung erhalten. Daneben findet Unterricht in den Berufswissenschaften statt.

Die Seekadettenschulschiffe kreuzen in außerheimischen Gewässern und kehren im folgenden Frühjahr nach Deutschland zurück.

4. Am Schlusse der Reise wird von Bord des Seekadettenschulschiffes aus die Fähnrichsprüfung abgelegt\*).

5. Nach beendigter Fähnrichsprüfung werden dem Inspekteur des Bildungswesens die Prüfungsverhandlung, eine Zusammenstellung der Prüfungsergebnisse, die Dienstzeugnisse der Seekadetten und ein Rangierungsvorschlag vorgelegt. Die Dienstzeugnisse sind von dem Kommandanten und den Offizieren des Schiffes aufzustellen, und ist eine Abschrift derselben in der Spalte „Führung“ der Führungsbücher aufzunehmen.

6. Für diejenigen Seekadetten, welche die Fähnrichsprüfung bestanden haben, wird vom Inspekteur des Bildungswesens auf Grund der vorstehend unter 5. erwähnten Eingaben die Erteilung der Reisezeugnisse und die Beförderung zum Fähnrich zur See Allerhöchsten Orts erbeten. Gestattet der Etat die Beförderung zum etatsmäßigen Fähnrich nicht, so kann die Beförderung zum überzähligen Fähnrich in Vorschlag gebracht werden.

---

\*) Nach der auf Seite 133 angeführten Allerhöchsten Order vom 20. Februar 1899 sollen die Anforderungen für die abzulegenden Prüfungen unter Weglassung des nicht mehr zeitgemäßen Stoffes geändert werden.

7. Bei der Beförderung wird gleichzeitig die Rangierung festgesetzt. Seekadetten, welche einem früheren Jahrgang angehören, genießen bei der Rangierung keinen Vorzug.

8. Für diejenigen Seekadetten, welche in der Prüfung vorzügliche Kenntnisse dargelegt haben, kann eine Allerhöchste Belobigung erbeten werden.

### § 9. Entlassung von Seekadetten; Wiederholung der Ausbildung als Seekadett.

1. Sobald Seekadetten sich im Laufe der Uebungsreise als ungeeignet zum Seeoffizier erweisen, berichtet der Kommandant nach Anhörung der Offiziere des Schiffes.

Der Inspekteur des Bildungswesens entscheidet darüber, ob die betreffenden Seekadetten zu entlassen sind oder nicht.

2. Bei etwaigem Uebertritt zur Armee befreit das Zeugnis über die bestandene Seekadetteneintrittsprüfung von der Ablegung der Portepeefährichsprüfung.

3. Seekadetten, welche die Fähnrichsprüfung nicht bestehen, können, sofern ihre Erhaltung für den Dienst in der Marine wünschenswert erscheint, mit Genehmigung des Inspektors des Bildungswesens noch einmal an der Uebungsfahrt des Seekadettenschulschiffes teilnehmen und während oder nach derselben zu einer Wiederholung der Prüfung zugelassen werden.

4. Der Kommandant hat zugleich mit der Vorlage der Prüfungsverhandlung zu berichten, ob sich die Belassung der betreffenden Seekadetten im Dienste oder deren Entlassung empfiehlt.

5. Eine dritte Zulassung zur Ausbildung zum Fähnrich zur See findet nicht statt.

### § 10. Weitere Ausbildung.

In betreff der weiteren Ausbildung wird auf das in § 2 Angeführte verwiesen. Infolge der Allerhöchsten Order vom 20. Februar 1899 stehen Sonderbestimmungen darüber noch aus.

## § 11. Offizierwahl; Beförderung zum Leutnant zur See.

1. Diejenigen Fähnriche zur See, welche den Anforderungen genügt und ein günstig lautendes Dienstzeugniß erhalten haben, werden den ortsanwesenden Seeoffizieren zur Wahl gestellt und, sofern diese anstandslos erfolgt, mit den nächsten Gesuchslisten zur Beförderung zum Leutnant zur See in Vorschlag gebracht. Hierbei wird die Anciennetät auf Grund der Dienstzeugnisse und der Ergebnisse der Prüfung festgesetzt.

2. Ist bei der Wahl die Mehrzahl der Seeoffiziere gegen die Aufnahme des Vorgeschlagenen, so gilt derselbe als abgelehnt, und wird ohne weiteres der nächstfolgende Fähnrich zur See zur Wahl gestellt.

3. Ist dagegen die Minderzahl der Seeoffiziere gegen die Wahl, so hat diese ihre abweichende Meinung zu begründen. Diese Begründung ist alsdann, begleitet von dem Gutachten des Inspektors des Bildungswesens, der Gesuchsliste beizufügen. Bei Vorlage derselben an Allerhöchster Stelle hat sich der Generalinspekteur der Marine zur Sache zu äußern.

4. Diejenigen Fähnriche zur See, welche einem früheren Jahrgang angehörten, werden in den Jahrgang, mit welchem sie die Prüfung abgelegt haben, eingereiht.

5. Diejenigen Fähnriche zur See, welche die Seeoffizierprüfung mit Allerhöchster Belobigung bestehen, rangieren vor allen Fähnrichen zur See ihres Jahrganges.

---

## Kenntnisse, welche in der Seekadetteneintrittsprüfung verlangt werden \*).

### I. Mathematik.

#### 1. Arithmetik.

- a) Die Gesetze der Addition, Subtraktion, Multiplikation, Division, Potenzierung und Radizierung.
- b) Die Elemente der Zahlentheorie, die Dezimalbrüche und Kettenbrüche.
- c) Die Lehre von den Proportionen.
- d) Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten.
- e) Die Rechnungen mit benannten Zahlen.
- f) Progressionen und Logarithmen, Exponentialgleichungen und Zinseszinsrechnung.

#### 2. Geometrie.

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

#### 3. Trigonometrie.

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

#### 4. Stereometrie.

- a) Beziehungen zwischen Geraden und Ebenen im Raum, Neigungswinkel zweier Ebenen, Neigungswinkel einer Geraden und einer Ebene.
- b) Entstehung und Eigenschaften von Prisma, Pyramide, Cylinder, Kegel, Kugel.
- c) Inhalts- und Oberflächenberechnung dieser Körper.

\*) Mit der Möglichkeit ist zu rechnen, daß auch diese Vorschriften, insofern der am 20. Februar 1899 verfügten Neuorganisation, geändert werden.

## II. Physik.

1. Elemente der Mechanik (gleichförmige und gleichförmig beschleunigte Bewegung, Fallgesetze, Zusammensetzung und Zerlegung von Bewegungen und Kräften). Das spezifische Gewicht fester, flüssiger und gasförmiger Körper.

2. Die Elemente der Optik; Fortpflanzung und Reflexion des Lichtes, Photometer, ebene und sphärische Spiegel.

3. Die Elemente der Wärmelehre, Ausdehnung durch die Wärme und Aenderung des Aggregatzustandes der Körper.

4. Elemente der Lehre von der Elektrizität. Erregung der Elektrizität durch Reibung, positive und negative Elektrizität, Elektroskope, Sammelapparate, Erregung der Elektrizität durch Berührung, Voltasche Säule, galvanische Elemente, Einwirkung des Stromes auf die Magnetnadel.

## III. Englische und französische Sprache.

1. Niederschreiben eines deutschen Diktats in der betreffenden fremden Sprache aus dem Unterrichtsstoffe der Obersekunda eines Realgymnasiums.

2. Lesen und sofortiges Wiedererzählen in der fremden Sprache aus einem der Bildungsstufe des zu Prüfenden entsprechenden Schriftsteller.

## IV. Zeichnen.

Anfertigung einer Freihandzeichnung unter Aufsicht.

---

## Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett bei der Kaiserlichen Marine.

### § 1. Anmeldungs-papiere.

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

1. Geburtsurkunde und Abschrift des Taufregisters.
2. Ein Nationale, nach Anlage I.
3. Der von dem Angemeldeten unter Aufsicht eines Offiziers oder Lehrers angefertigte und dahin bescheinigte Lebenslauf nach Anlage II.
4. Eine Uebersicht des genossenen Unterrichts nebst den zugehörigen Schulzeugnissen, nach Anlage III.
5. Entweder
  - a) ein vollgültiges Abiturientenzeugnis eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums, oder
  - b) das Zeugnis über die bestandene Portepeseführerichsprüfung der Armee, oder
  - c) das Zeugnis der Reife für die Prima eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums.

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

Die vorstehend geforderten Zeugnisse müssen im Englischen das Prädikat „gut“ nachweisen.

Haben die unter a) und b) angeführten Aspiranten das Prädikat „gut“ in der englischen Sprache in der Abiturienten- oder Portepeseführerichsprüfung nicht erlangt, so müssen sie zur Annahme als Seekadett eine besondere Prüfung darin ablegen.

6. Die Bescheinigung eines Schwimmlehrers darüber, daß der Angemeldete schwimmen kann und eine Schwimm-

probe von mindestens 30 Minuten Dauer befriedigend abgelegt hat.

7. Das Zeugnis eines Marine- oder Militäröberarztes, nach Anlage IV.

8. Eine Verpflichtung über die Gewährung der Mittel zur Ausrüstung und der erforderlichen Zulage, nach § 3, 1.

## § 2. Ausrüstung.

1. Die nach Kiel einberufenen Aspiranten haben für ungefähr acht Tage Wäsche mitzubringen. Nach erfolgter Einstellung hat sich jeder Seekadett zunächst mit einem Sergeanzug, vier Arbeitsanzügen und einer schottischen Mütze zu versehen. Die Beschaffung der übrigen in der Anlage V verzeichneten Ausrüstungsgegenstände erfolgt innerhalb eines von der Direktion der Marineakademie und -schule festzusetzenden Termins durch die von den Angehörigen beauftragten Lieferanten unter Leitung des Seekadettenoffiziers. Letzterer beaufsichtigt die vorschriftsmäßige Beschaffenheit der gelieferten Stücke, sowie die Innehaltung der dafür festgesetzten Preise.

2. Jeder Seekadett ist von seinem Eintritt an den Bestimmungen für die Offizierkleiderkasse der Marinestation der Ostsee unterworfen.

3. Die Beschaffung der Bekleidungsgegenstände unter a Nr. 1 bis Nr. 5 und 7 einschließlich 11, Nr. 14 und 22 der Anlage V erfolgt nach Maßgabe der Statuten der Offizierkleiderkasse der Marinestation der Ostsee und nach freier Wahl bei einem derjenigen Lieferanten, mit welchem von dem Vorstande der genannten Kasse Vereinbarungen getroffen sind. \*)

Die Arbeitsanzüge (s. unter a Nr. 6 und b Nr. 7) sowie die Wasserstiefel (s. unter a Nr. 29) werden vom Kaiserlichen

---

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

Marinebekleidungsamt auf Kosten der Empfänger angefertigt; die unter a Nr. 32, 33 und 34 der Anlage V angeführten Gegenstände beschafft die Direktion der Marineakademie und -schule.

4. Die übrigen in Anlage V aufgeführten Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke hat sich jeder Seekadett nach eigenem Ermessen zu beschaffen.

5. Dolche und Koppel werden dienstlich beschafft und gegen Erstattung der Kosten an die Seekadetten verabfolgt.

6. Sämtliche Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke sind mit dem Namen des Besitzers zu zeichnen.

7. Den Seekadetten ist es gestattet, nach ihrer Einstellung so lange Zivilkleider zu tragen, bis die Beschaffung der Ausrüstung vor sich gegangen ist.

8. Zur Bezahlung der gemäß Nr. 3 zu beschaffenden Bekleidungsstücke ist gleich nach erfolgter Einstellung der Betreffenden von den Angehörigen\*) der erforderliche Geldbetrag, welcher alljährlich von der Direktion der Marine-schule zu ermitteln ist, bei der Kasse der Marinestation der Ostsee in Kiel einzuzahlen.

9. Seekadetten und Fähnriche zur See erhalten an Bord das erforderliche Rojenzeug, einschließlic Handtücher, aus Schiffsbeständen geliefert.

10. Zur Unterhaltung des Bestandes an denjenigen Bekleidungsstücken, deren Beschaffung den Statuten der Offizierkleiderkasse gemäß zu erfolgen hat, wird von den Einkünften jedes Seekadetten oder Fähnrichs zur See ein monatlicher Kleiderkassenabzug von 21 Mark einbehalten.

11. Zur Beschaffung der für die Einschiffung als Fähnrich zur See erforderlichen Ausrüstung sind von den Angehörigen seiner Zeit weitere Einzahlungen, deren Höhe für jeden einzelnen Fall von der beteiligten Stelle festzusetzen ist, zu leisten.

---

\*) Unter Angehörigen ist hier immer diejenige Person zu verstehen, der die Sorge für den Unterhalt des Betreffenden oder für die Verwaltung seines Vermögens obliegt.

### § 3. Unterhaltungskosten.

1. Gleichzeitig mit der Anmeldung zur Einstellung als Seekadett haben sich die Angehörigen durch eine nach Anlage VI auszustellende Bescheinigung zur Hergabe der für die Laufbahn zum Seeoffizier erforderlichen Geldmittel zu verpflichten.

2. Die Zulagen (s. Anlagen VI und VII) sind, auch wenn der Empfänger sich an Bord eines Schiffes befindet, seitens der Angehörigen an die im § 2, 8 erwähnte Kasse vierteljährlich so lange einzuzahlen, bis der Betreffende nach bestandener Seeoffizierprüfung die Marineschule verläßt. Die Einzahlung hat am Ersten des Monats zu erfolgen, der demjenigen Vierteljahr, für welches die Zulagen bestimmt sind, vorhergeht; nach der Einstellung als Seekadett wird der Betrag der Zulagen für vier Monate auf einmal im voraus gezahlt und später, wie vorerwähnt, vierteljährlich für weitere drei Monate ergänzt. Nach der Einstellung erhalten die Angehörigen der Seekadetten nähere Anweisung über die zu leistenden Einzahlungen.

3. Die Auszahlung der Zulagen erfolgt, sofern sich die Betreffenden am Lande befinden, unmittelbar durch die im § 2, 8 erwähnte Kasse, sofern sie sich an Bord befinden, durch die betreffende Schiffskasse.

4. Anlage VII enthält eine Berechnung der ungefähren Kosten der Laufbahn zum Seeoffizier.

### § 4. Benachrichtigung der Ersatzbehörden.

Von der erfolgten Einstellung jedes Seekadetten, sowie von der etwaigen Entlassung jedes Fähnrichs zur See oder Seekadetten hat die Direktion des Bildungswesens der Marine den Civilvorsitzenden der Ersatzkommission des Wohnortes des Seekadetten (s. W. D. § 25, 2, 3 und 4) unter Angabe seines Geburtsortes und Geburtstages zu benachrichtigen.

## Muster für ein Seekadettenationale.

Vorname und Zuname	a) Datum und b) Ort der Geburt	a) Stand und Wohnsitz des Vaters, b) Familien= name der Mutter	Ob die Eltern am Leben sind, wo nicht, Angabe von Namen, Stand und Wohnsitz des Vor= mundes	Religion, wann kon= firmiert u. s. w.	Angabe, ob und welche näheren Ver= wandten der Angemeldete in der Marine oder Armee hat	Angabe, auf Grund welches Schulzeugnisses (§ 1, 5) die Anmeldung geschieht	Bemerkungen
	a)	a)					
	b)	b)					

(Ort), den . . . ten . . . . .  
(Unterschrift des Vaters oder Vormundes.)

Die Offiziere.

Zusätze I zu S 1, 2.

## Anlage II zu § 1, 3.

## Muster für einen Lebenslauf.

An dieser Stelle wird auf der ersten Seite Vor- und Zuname des Betreffenden angegeben, Rufname unterstrichen.

Der Lebenslauf ist auf gebrochenem Bogen rechts zu schreiben, die Bogen geheftet. Der Lebenslauf soll enthalten: Ort und Datum der Geburt des Angemeldeten, Stand des Vaters, Familiennamen der Mutter, Konfession der Eltern; ob die Eltern noch leben, ob etwa Wiederverheirathungen stattgefunden haben, jetziger Aufenthaltsort der Eltern oder des Vormundes; in welcher Konfession der Angemeldete getauft, und in welcher und wo er konfirmirt worden ist. Darstellung des Bildungsganges, nach der Zeitfolge geordnet, ernstere Krankheiten, öfterer Aufenthaltswechsel und alles, was sonst hemmend auf den Unterricht eingewirkt hat. Es ist anzugeben, wie weit der Angemeldete in den für die Eintrittsprüfung geforderten Unterrichtsfächern geführt worden ist, welche deutschen klassischen Werke und welche englischen und französischen Schriftsteller er gelesen hat. Besondere Ereignisse, die von Einfluß auf den Lebens- und Bildungsgang gewesen sind. Dies alles ist in fließender, gedrängter Schreibart zu erzählen.

Der Lebenslauf ist zu unterzeichnen:

(Ort), den . . . ten . . . . .

(Unterschrift des Angemeldeten.)

Daß der x. . . . . vorstehenden Lebenslauf unter meiner Aufsicht selbst und ohne Hilfe angefertigt hat, bescheinigt

(Ort), den . . . ten . . . . .

(Unterschrift.)

## Anlage III zu § 1, 4.

## Muster für eine Unterrichtsnachweisung des N. N.

(an den Lebenslauf anzuhängen).

Angabe der Art des genossenen Unterrichts	Benennung des Ortes, wo der Unter- richt stattfand, und der durchlaufenen Klassen	Zeitdauer des Unterrichts und des Ver- weilens in jeder einzelnen Klasse		
			Jahr	Monat
Privatunterricht im elterlichen Hause	in Breslau	bis zum 10. Jahre	4	—
Aufenthalt in Pen- sionen	beim Prediger N. N. zu N.	von Ostern . . . bis Michaelis . . .	1	6
In Gymnasien, Real- gymnasien u. s. w., Oberrealschulen und gleichgestellten Anstalten	auf der Oberreal- schule zu N.	von Michaelis . . . bis Michaelis . . .		
	in Quarta . . .	. . . . .	1	—
	in Tertia . . .	. . . . .	1	6
	in Untersekunda . . .	. . . . .	1	—
	in Obersekunda . . .	. . . . .	—	6
In Progymnasien, Realschulen, Real- progymnasien und gleichgestellten An- stalten	im Progymnasium zu N. in Prima . . .	. . . . .	—	6
In höheren Bürger- schulen und gleich- oder tiefergestellten Anstalten	in der höheren Bür- gerschule zu N.	von Michaelis . . . bis Michaelis . . .		
	in Sexta . . .	. . . . .	—	6
	in Quinta . . .	. . . . .	1	—
	in Quarta . . .	. . . . .	—	6
In Kadettenanstalten	im Kadettenhause zu N.	von Michaelis . . . bis Michaelis . . .		
	in Quarta . . .	. . . . .	1	—
	in Tertia . . .	. . . . .	1	—
Privatunterricht als Vorbereitung zur Eintrittsprüfung	in N. beim Dr. N. N. N. und zwar:	von Michaelis . . . bis Michaelis . . .		
	bei N. N. im Deut- schen u. Englischen	. . . . .	—	6
	bei N. N. in Mathe- mathik u. Zeichnen	. . . . .	—	3
	bei N. N. im Fran- zösischen u. s. w.	. . . . .	—	3

An Zeugnissen sind beizufügen:

- Zeugnisse der öffentlichen Schulen und die Abgangszeugnisse.
- Etwache Zeugnisse über den in letzter Zeit erhaltenen Privatunterricht.

## Anlage IV zu § 1, 7.

Bestimmungen, betreffend die ärztliche Untersuchung und die Ausstellung des Zeugnisses über einen zum Eintritt in die Marine als Seekadett Angemeldeten.

1. Das von einem oberen Marine- oder Militärarzt auszustellende Zeugnis 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 besonders 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 Zeugnisse zu erwähnen und nach ihrem Werte und Einflusse auf den späteren Lebenszweck als Seeoffizier zu beurteilen.

2. Das ärztliche Zeugnis hat sich ferner darüber bestimmt 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.

3. Die Untersuchung des Sehvermögens und die Ausstellung des Zeugnisses hierüber hat sich auf die Feststellung des Farbensinnes und der Sehleistung, d. h. des Sehvermögens ohne Korrektion etwaiger Refraktionsfehler, zu erstrecken. Es muß die Sehleistung für jedes Auge einzeln festgestellt und im Zeugnisse angegeben werden.

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

5. 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 Untersuchte als untauglich zu erachten.

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

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

7. Durch Farbenblindheit wird Untauglichkeit bedingt.

8. Am Schlusse des Zeugnisses ist anzugeben, daß dem Aussteller diese vorstehenden Bestimmungen bekannt sind.

9. Eines besonderen dienstlichen Befehls zur Untersuchung und Ausstellung des Zeugnisses bedarf es nicht.

---

## Anlage V zu § 2, 1.

Verzeichnis der Ausrüstung für neueintretende  
Seekadetten.

a) Bei der Einstellung zu beschaffen:

1. Ein dunkelblauer Mantel aus dünnem wasserdichten Stoff.
2. Ein kurzes dickes Jackett.
3. Eine Jacke, eine Hose und eine Weste von blauem Tuch.
4. Zwei Jacketts, zwei Hosen, eine Weste von blauer Serge.
5. Vier weiße Hosen.
6. Vier Arbeitsanzüge.
7. Eine Tuchmütze, zwei weiße Mützen, vier weiße Mützen-  
bezüge.
8. Zwei schottische Mützen.
9. Sechs Paar waschlederne Handschuhe.
10. Reserveknöpfe und -schnallen.
11. Vier Schlüpf.
12. Zwölf weiße Hemden.
13. Drei Flanellhemden, weiß, mit überzuschlagendem  
Kragen.
14. Zwei Duzend Kragen.
15. Sechs Paar Unterhosen.
16. Sechs Unterhemden.
17. Sechs Nachthemden.
18. Zwei Duzend Taschentücher.
19. Ein Duzend baumwollene Socken.
20. Ein halbes Duzend wollene Socken.\*)
21. Sechs Paar Manschetten.
22. Zwei Wäschefäcke.
23. Ein Taschenmesser.
24. Nähzeug.

---

\*) Wenn der Betreffende nicht an das Tragen von wollenen Socken gewöhnt ist, treten an deren Stelle noch ein halbes Duzend baumwollene Socken.

25. Schreibzeug.
26. Eine Haarbürste, zwei Zahnbürsten, eine Nagelbürste.
27. Ein großer und ein enger Kamm.
28. Ein Handspiegel.
29. Ein Paar Wasserstiefel.
30. Ein Paar kalblederne Stiefel.
31. Zwei Paar Schuhe.
32. Ein Logbuch.
33. Ein Notizbuch.
34. Ein Rollenbuch.
35. Eine Kleiderbürste.

Außerdem: Ein Dolch mit Koppel.

b) Vor Abgang des Seekadettenschulschiffes für  
die Winterreise zu beschaffen:

1. Eine Hose von blauem Tuch.
  2. Zwei weiße Hösche, zwei Arbeitsanzüge.
  3. Drei Flanellhemden.
  4. Ein halbes Duzend baumwollene Socken.
  5. Sechs Paar Manschetten.
-

## Anlage VI zu § 3, 1.

### Muster zur Verpflichtung bezüglich Hergabe der für die Laufbahn zum Seeoffizier erforderlichen Geldmittel.

Die Bestimmungen über die Ergänzung des Seeoffizierkorps sowie die zugehörigen Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett bei der Kaiserlichen Marine sind mir bekannt.

Ich verpflichte mich danach, für meinen zur Einstellung als Seekadett angemeldeten (Sohn, Enkel, Neffen, Mündel) N. N.

- a) die erste Ausrüstung bei der Einstellung als Seekadett zu beschaffen,
- b) eine monatliche Zulage von mindestens 40 *M* bis zur Beförderung zum Offizier und alsdann eine weitere Zulage von monatlich 50 *M* bis zur Beförderung zum Oberleutnant zur See zu zahlen,
- c) während der einjährigen Kommandierung desselben zur Marineschule außerdem noch einen Unterhaltungszuschuß von mindestens 240 *M* einzuzahlen,
- d) die Kosten der Ausrüstung während der Fährzeit und nach erfolgter Beförderung zum Offizier zu tragen.

(Ort), den .. ten .....

(Unterschrift.)

## Anlage VII zu § 3, 4.

Berechnung der ungefähren Kosten der Laufbahn  
zum Seeoffizier.

## Erstes Jahr.

1. Vollständige Eintrittsausrüstung, einschließlich Schuhwerk und Wäsche zc., etwa . . . . .	800 <i>M</i>
2. Zulage für 12 Monate, je 40 <i>M</i> . . . . .	480 "
	<u>Zusammen 1280 <i>M</i></u>

## Zweites Jahr.

1. Zur Ergänzung der Ausrüstung während der Fährreichszeit, etwa . . . . .	500 <i>M</i>
2. Zulage für 12 Monate, je 40 <i>M</i> . . . . .	480 "
3. Unterhaltungszuschuß für 12 Monate, je 20 <i>M</i> . . . . .	240 "
	<u>Zusammen 1220 <i>M</i></u>

## Drittes Jahr.

Zulage für 12 Monate, je 40 <i>M</i> . . . . .	480 <i>M</i>
--	--------------

## Viertes Jahr.

1. Zulage für 6 Monate, je 40 <i>M</i> . . . . .	240 <i>M</i>
2. Für die Offiziersausrüstung . . . . .	900 "
	<u>Zusammen 1140 <i>M</i></u>

Mithin bis zur Beförderung zum Offizier etwa 4120 *M*

Nach erfolgter Beförderung zum Offizier bis  
zur Beförderung zum Oberleutnant zur See eine  
Zulage von 600 *M* jährlich, also etwa . . . . . 1800 "

Gesamtkosten 5920 *M*  
oder rund 6000 *M*

## Der weitere Verlauf der Seeoffizierlaufbahn.

Das Weitere über den Verlauf der Seeoffizierlaufbahn und über die Anforderungen bei den verschiedenen Prüfungen ist den „Bestimmungen über die Ergänzung des Seeoffizierkorps“ zu entnehmen\*).

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

Zur Zeit, im Jahre 1899, sind die Beförderungsverhältnisse annähernd folgende

Es vergingen etwa:

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

Von der Beförderung zum Oberleutnant zur See bis zur Beförderung zum Kapitänleutnant 5 bis 6 Jahre.

Von der Beförderung zum Kapitänleutnant bis zur Beförderung zum Korvettenkapitän 6 bis 7 Jahre.

Von der Beförderung zum Korvettenkapitän bis zur Beförderung zum Fregattenkapitän 3 Jahre.

Von der Beförderung zum Fregattenkapitän bis zur Beförderung zum Kapitän zur See 3 Jahre.

Von der Beförderung zum Kapitän zur See bis zur Beförderung zum Konteradmiral 7 bis 9 Jahre.

---

\*) Eine offizielle Broschüre mit allen „Bestimmungen über die Ergänzung des Seeoffizierkorps“ ist bei C. S. Mittler & Sohn, Berlin, Kochstraße 68/71, erschienen. Die Ausgabe derselben vom 29. Juli 1893 ist veraltet, nachdem durch die Allerhöchste Order vom 20. Februar 1899 wesentliche Aenderungen angeordnet sind. Auch die unter gleichem Datum und in Verbindung mit den erwähnten Bestimmungen erlassenen „Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett in die Kaiserliche Marine“ werden mehr oder weniger veraltet sein. — Da durch die Allerhöchste Order vom 20. Februar 1899 auch die Neuauftellung der erwähnten Dienstvorschriften angeordnet ist, läßt sich annehmen, daß die früher erwähnten Bestimmungen in neuer Form verhältnismäßig bald bei C. S. Mittler & Sohn erscheinen.

Wir haben in allen unseren Angaben von Seite 133 ab der neuen Organisation Rechnung getragen, soweit dies möglich war.

## Im aktiven Dienst wieder angestellte Offiziere zur Disposition.

Als Küstenbezirksinspektoren, Hafenskapitäne, Artillerie-  
direktoren der Werften und in mehreren andern Stellungen  
werden Offiziere zur Disposition wieder angestellt. Sie  
bilden eine genaue Analogie zu den Bezirkskommandeuren  
und Bezirksoffizieren der Armee. Ihnen fallen dieselben  
Rechte und Pflichten wie den aktiven Offizieren zu, deren  
Uniform sie auch tragen. Sie avancieren nicht mehr und  
beziehen außer ihrer Pension den Wohnungsgeldzuschuß  
und den Service ihrer Charge, sowie eine Zulage von  
1080 bis 1440 Mark jährlich.

## Das Maschineningenieurkorps.

### Zusammensetzung.

Die Maschineningenieure des aktiven Dienststandes und  
des Beurlaubtenstandes der Marine bilden das Maschinen-  
ingenieurkorps.

Die Maschineningenieure\*) sind Personen des Soldaten-  
standes.

### Ergänzung.

Das Maschineningenieurkorps 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 geselligen Bildung, sowie der persönlichen  
Verhältnisse und Eigenschaften, der Aufnahme in das  
Maschineningenieurkorps würdig sind.

\*) Es soll, um Verwechslungen vorzubeugen, hier ausdrücklich bemerkt  
werden, daß das Maschineningenieurkorps sich aus Leuten zusammensetzt, welche  
die Maschinen der in Dienst gestellten Schiffe leiten. Zu unterscheiden hiervon  
sind die auf den Kaiserlichen Werften angestellten Techniker (Oberbauräte, Bau-  
räte, Bauinspektoren, Baumeister u. s. w.), welche den Bau und die Reparatur  
der Maschinen leiten.

## 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 Maschineningenieurkorps.

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.

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

## Beförderung.

Die Beförderungsverhältnisse des Korps sind im Jahre 1899 etwa wie folgt:

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

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

\*) Der Titel dieses offiziellen Buches lautet: „Organisatorische Bestimmungen für die Kaiserliche Marine“, Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Kochstr. 68/71.

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

Von der Beförderung zum Maschinenoberingenieur bis zur Beförderung zum Stabsingenieur 8 bis 10 Jahre.

## Das Torpedoringenieurkorps.

### Zusammensetzung.

Die Torpedoringenieure des aktiven und des Beurlaubtenstandes der Marine bilden das Torpedoringenieurkorps.

Die Torpedoringenieure sind Personen des Soldatenstandes.

### Ergänzung.

Das Torpedoringenieurkorps ergänzt sich aus den Torpederobermechanikern, welche wiederum aus den Torpedomechanikern hervorgehen, unter ähnlichen Bedingungen wie diejenigen, unter denen sich das Maschineningenieurkorps aus den Obermaschinenisten ergänzt\*).

### Beförderung.

Die Beförderungsbedingungen zum Torpedeunteringenieur sind:

Gute dienstliche Leistungen, einjährige Dienstleistung als Werkstattvorsteher einer Montagewerkstatt in der Torpedewerkstatt, Bestehen der Ingenieurprüfung in der Deckoffizierschule, Wahl durch das Offizier- und Ingenieurkorps des Torpedowesens.

Die Beförderungsverhältnisse des Korps sind im Jahre 1899 etwa folgende:

Es vergingen vom Dienst Eintritt bis zur Beförderung zum Obermechaniker 12 bis 13 Jahre.

\*) Diese Ähnlichkeit darf nicht zu der Ansicht verleiten, daß beide Korps eine ähnliche Verwendung finden. Das Torpedoringenieurkorps ist nämlich sehr klein und wird nur in den Werkstätten, beim Versuchskommando und in den Büreaus verwendet.

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 Beförderungsverhältnisse sind im Jahre 1899 etwa folgende:

Es vergingen vom Dienst Eintritt bis zur Beförderung zum Oberfeuerwerker 14 bis 15 Jahre.

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

Von der Beförderung zum Leutnant bis Beförderung zum Oberleutnant 4 bis 5 Jahre.

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

\*) Die Zeugoffiziere sterben aus, sie werden nicht mehr ergänzt.

## Die Torpederoffiziere.

### Verwendung.

Die Torpederoffiziere 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 Torpederoffiziere 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 Torpederleutnant zu bestehen ist. Eine Seefahrzeit wird weder zu dieser Beförderung noch zu späteren verlangt.

Die Beförderungsverhältnisse sind im Jahre 1899 etwa folgende:

Es vergingen vom Eintritt bis zur Beförderung zum Obertorpeder etwa 11 bis 12 Jahre.

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

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

Von der Beförderung zum Torpederoberleutnant bis zur Beförderung zum Torpederkapitänleutnant 5 bis 7 Jahre.

## Das Sanitätskorps.

### Zusammensetzung.

Die Aerzte des Friedensstandes und des Beurlaubtenstandes der Marine bilden mit den Lazarettgehilfen und Marinekrankenwärttern das Sanitätskorps der Marine.

Daselbe besteht demnach:

a) aus den im Offiziersrange stehenden Militärärzten — dem Sanitätsoffizierkorps\*);

b) den im Unteroffiziersrange stehenden Marineärzten, den Lazarettgehilfen und Marinekrankenwärtern.

### Rangverhältnisse.

Die Marineärzte sind Personen des Soldatenstandes.

Der einjährig-freiwillige Marinearzt und der Marineunterarzt stehen im Range der Fähnriche zur See;

der Marineassistentenarzt im Range der Leutnants zur See;

der Marineoberassistentenarzt im Range der Oberleutnants zur See;

der Marinestabsarzt, der Marineoberstabsarzt II. Klasse im Range der Kapitänleutnants;

der Marineoberstabsarzt I. Klasse im Range der Korvettenkapitäne;

der Marinestationsarzt\*\*), der Marinegeneralarzt II. Klasse im Range der Fregattenkapitäne;

der Marinegeneralarzt I. Klasse im Range der Kapitäns zur See.

### Ergänzung des Sanitätsoffizierkorps.

Das Sanitätsoffizierkorps der Marine ergänzt sich:

1. Durch approbierte Aerzte, welche in der Erfüllung ihrer allgemeinen Dienstpflicht begriffen sind;

2. durch approbierte Aerzte, welche zum Dienst auf Beförderung eintreten;

3. durch Assistenten- und Unterärzte der Armee, welche in den aktiven Dienst der Marine übertreten.

\*) Bis zum Jahre 1897 war das Sanitätskorps der Marine mit demjenigen der Armee vereinigt. Die am 8. März 1897 erlassene „Verordnung über die Organisation des Sanitätskorps der Marine“. Berlin 1897. E. S. Mittler und Sohn, Nothstraße 68/71, enthält die neuen Bestimmungen.

\*\*) Marinestationsarzt ist der höchste Sanitätsbeamte im Bereich jedes der beiden Stationskommandos zu Kiel und Wilhelmshaven.

Dienstverhältnisse der in der Erfüllung ihrer allgemeinen Dienstpflicht begriffenen Ärzte.

Studierende der Medizin, welche die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst haben, können ihrer Dienstpflicht bei der Armee oder Marine entweder ganz mit der Waffe oder während der ersten sechs Monate mit der Waffe und nach erlangter Approbation während der übrigen sechs Monate als einjährig-freiwilliger Arzt genügen.

Die sechsmonatliche Dienstzeit mit der Waffe kann von ihnen in jedem Semester ihres Studiums, jedoch nur innerhalb der im § 93 der Wehrordnung\*) bestimmten Grenzen abgeleistet werden.

Zum Dienst als einjährig-freiwilliger Arzt dürfen nur solche Mediziner zugelassen werden, welche nach sechsmonatlicher Dienstzeit mit der Waffe ein von den militärischen Vorgesetzten ausgestelltes Dienstzeugnis beibringen, in welchem ausgesprochen wird,

daß sie nach Führung, dienstlichen Eigenschaften, Charakter und Gesinnung für würdig, sowie auch nach dem Grade der erworbenen Dienstkenntnisse für befähigt erachtet werden, später die Stellung eines militärischen Vorgesetzten im Sanitätsdienst zu bekleiden.

Außerdem müssen sie die Approbation als Arzt besitzen. Behufs Erlangung der letzteren werden solche Mediziner nach halbjähriger Dienstzeit mit der Waffe unter Vorbehalt (d. h. unter Vorbehalt der Ableistung des Restes ihrer aktiven Dienstzeit) als Lazarettgehilfen zur Reserve beurlaubt. Den Rest ihrer aktiven Dienstpflicht müssen sie spätestens im letzten Halbjahre ihrer Zugehörigkeit zum stehenden Heere bzw. zur aktiven Marine ableisten. Sie haben sich daher bis spätestens neun Monate vor Ablauf dieses Ver-

\*) Die „Wehrordnung“ ist ein offizielles Buch, das auf jedem Bezirkskommando der Armee eingesehen werden kann.

hältnisses (Wehrordnung § 11, 5) bei ihrer Kontrollstelle zum Wiedereintritt zu melden. Im übrigen vergl. § 28 der Marineordnung\*).

Wer als einjährig-freiwilliger Arzt einzutreten beabsichtigt, hat zwar nicht die unbedingt freie Wahl der Garnison, es soll jedoch etwaigen Wünschen in dieser Beziehung in der Regel Berücksichtigung durch den die Einstellung bewirkenden Stationsarzt zu teil werden.

Einjährig-freiwillige Ärzte treten nach Vollendung ihrer aktiven Dienstzeit als Unterärzte in den Beurlaubtenstand über. Bei der Entlassung aus dem aktiven Marinedienst wird ihnen ein Zeugnis seitens des Stationsarztes ausgestellt, welches sich darüber ausspricht, ob der Betreffende während seiner Dienstzeit zur Beförderung im Sanitätskorps sich geeignet hat (Befähigungszeugnis).

Approbierte Ärzte, welche ihre aktive Dienstverpflichtung als Einjährig-Freiwillige ganz mit der Waffe in der Marine abgeleistet haben und in den Beurlaubtenstand der letzteren übergetreten sind, können jederzeit bei dem Bezirkskommando, in dessen Kontrolle sie stehen, ihre Ernennung zum Unterarzt des Beurlaubtenstandes der Marine beantragen. Ob diesem Antrage, über welchen durch den Generalarzt der Marine entschieden wird, stattzugeben ist, wird sich wesentlich nach den Zeugnissen richten, welche der Betreffende während seiner aktiven Dienstzeit erworben hat.

### Dienstverhältnisse der zum Dienst auf Beförderung eintretenden Ärzte.

Einjährig-freiwillige Ärzte, welche auf Beförderung im Sanitätskorps dienen wollen, können nach vierwöchentlicher Dienstzeit von dem betreffenden Stationsarzt zur Anstellung als Unterarzt bei dem Generalarzt der Marine

\*) Die „Marineordnung“, ein offizielles Buch, kann von E. S. Mittler & Sohn in Berlin, Kochstraße 68/71, bezogen oder in dem Bureau jedes Bezirkskommandos der Armee eingesehen werden.

in Vorschlag gebracht werden. Durch diese Anstellung erwächst dem betreffenden Arzte ein Anspruch auf die Gehührrnisse seiner Charge; mit Rücksicht hierauf hat derselbe, bevor seine endgültige Anstellung erfolgt, sich in einer Kapitulationsverhandlung zu verpflichten, außer seiner allgemeinen einjährigen Dienstpflicht noch mindestens ein Jahr in der Marine aktiv als Arzt zu dienen.

Nach erfolgter Anstellung können die Unterärzte überall verwendet werden, wo der Bedarf an Marineärzten sich geltend macht.

### Dienstverhältnisse des von der Armee zur Marine übertretenden ärztlichen Personals.

Den Assistenz- und Unterärzten der Armee kann es bis auf weiteres gestattet werden, wenn offene Stellen in der Marine vorhanden sind, behufs Uebertritts zur Marine aus der Armee auszuschcheiden und ihre etwaige besondere aktive Dienstverpflichtung in der Marine abzuleisten.

Ein Uebertritt von Sanitätsoffizieren der Marine zur Armee findet nicht statt\*).

### Beförderung der Sanitätsoffiziere.

Die Beförderungsverhältnisse werden sich durch die Neuorganisation des Korps ändern.

Bisher waren dieselben etwa wie folgt:

Es vergingen vom Eintritt bis zur Beförderung zum Assistenzarzt etwa 3 bis 4 Jahre.

Von der Beförderung zum Assistenzarzt bis zur Beförderung zum Oberassistentenarzt 2 bis 3 Jahre.

\*) Derjenigen Marinearzt, welche früher aus der Armee in der Annahme einer späteren Rückversetzung übertreten sind, wurde für die Zeitdauer von zwei Jahren (vom 9. November 1896 ab gerechnet) der Rücktritt zur Armee nach Maßgabe der früheren Grundsätze offen gehalten.

Von der Beförderung zum Oberassistenzarzt bis zur Beförderung zum Stabsarzt 2 bis 3 Jahre.

Von der Beförderung zum Stabsarzt bis zur Beförderung zum Oberstabsarzt 5 bis 6 Jahre\*).

## Die Marinezahlmeister.

### Rangverhältniß.

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.

Die Oberzahlmeister haben den Rang der Kapitänleutnants, die Zahlmeister den Rang der Oberleutnants zur See und die Unterzahlmeister den Rang der Leutnants zur See.

### Annahmehedingungen für die Laufbahn.

Zur Ausbildung für den Zahlmeisterdienst werden zugelassen:

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

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

Jeder Zugelassene muß folgende Bedingungen zu erfüllen im stande sein:

\*) Wegen der Prüfung zum Oberstabsarzt und anderer Verhältnisse siehe die in der Anmerkung auf Seite 160 erwähnte Verordnung.

- a) Das Zeugnis eines Gymnasiums oder einer Oberrealschule über den einjährigen erfolgreichen Besuch der ersten Klasse (Prima);
- 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 Mk. monatlich, später bis zu seiner Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten von 10 Mk. monatlich, gezahlt werden wird, ist einzureichen;
- d) Seedenstfähigkeit ist nachzuweisen.

Ein Erlaß dieser Bedingungen darf von den Stationskommandos bei Seiner Majestät dem Kaiser 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 kleinen in heimischen Gewässern fahrenden Schiffen 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.

Die Beförderungsverhältnisse waren im Jahre 1899 etwa folgende:

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

Von der Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten bis zur Beförderung zum Unterzahlmeister 5 bis 6 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, sowie Maschineningenieure und Zahlmeister bedürfen zu ihrer Verheirathung der Genehmigung Seiner Majestät des Kaisers; Feuerwerks-, Zeug- und Torpederoffiziere sowie Torpederingenieure derjenigen des Staatssekretärs des Reichsmarineamts.

Der Konsens zur Verheirathung wird nur gewährt, wenn die einzugehende Verbindung standesgemäß ist. Es ist Pflicht der Kommandeure, übereilten und unpassenden Verbindungen der ihnen unterstellten Offiziere u. durch Warnung und Ueberwachung 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 Nachsuchung 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 Oberleutnant zur See oder Leutnant zur See . . . . .	3000 "
bei einem Hauptmann zweiter Gehaltsklasse des Seebataillons . . . . .	1500 "
bei Subalternoffizieren des Seebataillons . . . . .	2500 "
bei einem Torpederkapitänleutnant, Feuerwerks- und Zeughauptmann niedrigster Gehaltsklasse, bei Maschinen- und Torpedeunteringenieuren, sowie Feuerwerks-, Zeug- und Torpede-leutnants . . . . .	600 "
bei Stabs- und Assistenzärzten . . . . .	750 "
bei einem Marineunterzahlmeister denjenigen Betrag, 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 2c., 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 Besitz 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 Vermögens-

nachweise 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 Seiner Majestät des Kaisers 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 u. 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 u. 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 Verfügung Seiner Majestät des Kaisers 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 zu Gunsten 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.

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.

Torpederoffiziere.

Sanitätsoffiziere.

Offiziere der Marineinfanterie.

Schiffbau- und Maschinenbauingenieure\*).

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 Uebung durchmachen, um ihre Befähigung darzuthun. Diese Uebung 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

\*) Geeignete Schiffbau- und Maschinenbautechniker werden zu Ingenieuraspiranten (Vizeoffizieren), Schiffbau- und Maschinenbauunteringenieuren der Reserve und Seewehr befördert, um im Mobilmachungsfall an Stelle festender Baubeamten auf den Werften verwendet zu werden. Sie rangieren mit den Vizemaschinenisten und Maschineningenieuren und tragen deren Uniform.

bei dem Landwehrbezirkskommando nachgesucht werden. Wird die Dienstleistung zur Beförderung zum Offizier des Beurlaubtenstandes des Seeoffizierkorps nachgesucht, so muß eine vierjährige Gesamtfahrzeit auf Schiffen der Kriegsmarine und Handelsmarine nachgewiesen werden\*). Wird die Dienstleistung behufs Beförderung zum Offizier des Maschineningenieurkorps 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 Bezirkskommandos\*\*).

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

---

\*) 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 Offizierkorps für diese Truppe nicht; es werden zu derselben vielmehr Seeoffiziere für bestimmte Zeitdauer, höchstens auf drei Jahre, kommandiert.

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

---

## Vierter 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 (Dienstpflicht in der stehenden
- b) Marinereserbepflicht (Marine\*\*);
- c) Seewehrpflicht;
- d) Marineersatzreserbepflicht.

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 Marinereserbepflicht.

---

\*) 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. Siehe auch die Anmerkung auf Seite 161 und 162.

\*\*) Im Wehrgesetz Flotte genannt.

Die Dienstpflicht in der stehenden Marine dauert 7 Jahre.  
Die aktive Dienstpflicht in der Marine dauert 3 Jahre.  
Nach abgeleistetem aktiven Dienst 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. Lebensjahr 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.

## Die Militärpflicht der Seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung.

Der Ersatzbedarf der Marine wird aus den Militärpflichtigen der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung und, soweit diese nicht ausreichen, mit geeigneten Militärpflichtigen der Landbevölkerung gedeckt.

### 1. Zur seemännischen Bevölkerung gehören:

- 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 und Segelmacher, welche zur See gefahren sind;
- d) Maschinisten, Maschinistengehilfen und Heizer von See- und Flußdampfern;
- e) Schiffsköche und Kellner (Stewards).

### 2. Zur halbseemännischen Bevölkerung gehören:

- a) Seeleute, welche als solche auf deutschen oder außerdeutschen Fahrzeugen mindestens zwölf Wochen gefahren sind (Matrosen, Leichtmatrosen, Jungen, Maschinistenassistenten, Heizer, Feuerleute, Kohlenzieher, Trimmer, Elektromechaniker, Schlosser, Klempner, Lampenputzer, Zimmerleute, Segelmacher, Segel- und Taufsicker, Pantryleute, Aufwäscher, Konditoren, Bäcker, Schlächter, Barbieri, Friseure, Zahlmeisterassistenten u. s. w.);
- b) See-, Küsten- und Hafffischer, welche die Fischerei zwar weniger als ein Jahr, aber gewerbsmäßig, sei es als Hauptgewerbe (Berufsfischer), sei es als Nebengewerbe (Gelegenheitsfischer\*) betreiben oder betrieben haben.

---

\*) Gelegenheitsfischer sind Leute, welche nur in einzelnen Monaten, sei es als selbständige Fischer, sei es als Fischerknechte oder Fischergehilfen, gewerbsmäßig die See-, Küsten- oder Hafffischerei betreiben, während der übrigen Zeit aber einem anderen Beruf bezw. der Binnenfischerei nachgehen.

Zur seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung gehören auch solche Wehrpflichtige, welche nach dem 17. Lebensjahre den Bedingungen zu 1 und 2 entsprochen haben, zur Zeit der Meldung zum freiwilligen Dienst Eintritt, der Aufstellung der Rekrutierungsstammrolle, der Musterung oder Aushebung aber ihren bisherigen Beruf aufgegeben und einen anderen Beruf ergriffen haben.

Die Grenzen zwischen Küsten- und Binnenfischerei sind durch Gesetze und Verordnungen geregelt\*).

### Militärpflicht der Landbevölkerung in der Marine.

Geeignete Marinemilitärpflichtige der Landbevölkerung sind:

a) Für die Matrosendivisionen:

In erster Reihe Leute, welche auf den Inseln und an den Küsten der Nord- und Ostsee, sowie an großen Flüssen leben. Ferner Fluß- und Kanalschiffer, Fähr- und Bootleute, Flößer und Floßbinder. Demnächst solche, die an anstrengende Arbeit im Freien gewöhnt sind.

b) Für die Werftdivisionen:

Als Heizer: Feuerarbeiter und Metallarbeiter jeder Art.

Als Handwerker: Schiffszimmerleute, Segelmacher, Büchsenmacher, Maler, Böttcher, Bäcker, Schuhmacher, Schneider.

Als Dekonomiehandwerker (d. h. Tauglichkeit zum Dienst ohne Waffe): Schneider, Schuhmacher, Sattler, Segelmacher, Mützenmacher, Schuhfabrikarbeiter und Maschinenschlosser.

### Aushebung, Einstellung und Dienstzeit.

Die Aushebung und Einberufung der Marinemannschaften geschieht durch die Ersatzbehörden und durch die Bezirkskommandos der Armee\*\*).

\*) Dieselben finden sich im „Deutschen Seefischereialmanach“. S. S. Weber, Leipzig, Reudnitzstraße 1—7.

\*\*) Die Marine hat also keine besonderen Behörden für die Aushebung. — Wer sich über die einschlagenden Verhältnisse genau informieren will, muß die „Marineordnung“ und die „Wehrordnung“ studieren.

Um den Schiffahrt treibenden Militärpflichtigen die Gestellung zu ermöglichen, ohne sie in der Ausübung ihres Berufes zu beeinträchtigen, dürfen dieselben von der Gestellungspflicht beim Musterungs- und 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, außertermiglich gemusterte und unsichere Heerespflichtige werden den Marinebehörden von den Bezirkskommandos sofort direkt überwiesen.

Verkürzung der Dienstzeit besteht für:

a) Junge Seeleute von Beruf und Maschinisten, welche die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst durch ein wissenschaftliches Zeugnis oder das Zeugnis über die Befähigung zum Seesteuermann nachweisen. Sie haben sich nicht selbst zu bekleden und zu verpflegen;

b) Seeleute von Beruf, Maschinenpersonal, Lotsen, Lotsenknechte in Berücksichtigung ihrer technischen Vorbildung und nach Maßgabe ihrer Ausbildung für den Dienst der Marine. Die aktive Dienstzeit kann für sie bis auf ein Jahr heruntergesetzt werden.

Verlängerte aktive Dienstzeit besteht für

a) Schüler von militärischen Bildungsanstalten (Schiffsjungen dienen  $2 + 7 = 9$  Jahre);

b) Leute, die während ihrer aktiven Dienstzeit eine Freiheitsstrafe von über sechs Wochen zu verbüßen hatten;

c) Kapitulanten.

Früherer Eintritt als mit 20 Jahren wird gestattet:

Den Einjährig-, Dreijährig- und Vierjährig-Freiwilligen.

Späterer Eintritt als mit 20 Jahren ist statthaft für:

- a) Körperlich Zurückgebliebene;
- b) Schifffahrt treibende Militärpflichtige;
- c) Seeleute, die eine deutsche Navigations- oder Schiffshauschule besuchen; Nichtseeleute, die in wissenschaftlicher oder gewerblicher Ausbildung begriffen sind;
- d) Militärpflichtige, in Berücksichtigung besonderer bürgerlicher Verhältnisse (Reklamanten zc.).

### Tauglichkeit für die einzelnen Marineteile.

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

- a) tauglich;
- b) bedingt tauglich;
- c) zur Zeit 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 Maschinistenapplikanten 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, Schiffszimmer-

leute, Böttcher, Büchsenmacher, Maler, Bäcker, Schreiber, Schneider und Schuhmacher. Kein Minimalmaß.

Seesoldaten 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.

Deconomiehandwerker 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 Werftdivisionen 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 Werftdivisionen und in das technische Personal der Torpedoabteilungen können junge Leute als Einjährig-Freiwillige eingestellt werden, wenn sie den Berechtigungsschein 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 26. Juli 1891) erlangt haben, oder
- b) Zeugnisse beibringen über neunmonatige praktische oder konstruktive erfolgreiche Beschäftigung beim Bau von Schiffsdampfmaschinen, und über dreimonatige 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 1. April, 1. Juli und 1. Oktober.

Bei den Torpedoabteilungen: am 1. November für das seemannische Personal; am 1. April und 1. November für das technische Personal.

Bei den Werftdivisionen: am 3. Januar und 1. Oktober.

Bei der Marineinfanterie: Am 1. April und 1. Oktober.

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 Steuermannszeugnis 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 Sanitätskorps vorgeschriebenen Weg einschlagen.

### Drei-, Vier-, Fünf- und Sechsjährig-Freiwillige.

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-, vier-, fünf- oder sechsjährigem 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. Gleich=

zeitig sind die sonst erforderlichen Papiere\*) vorzulegen. Sofern die Annahme nicht erfolgen kann, giebt der Marineteil dem Bittsteller unter Rücksendung der Papiere Kenntniß.

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 Melbescheines ein Annahmeschein erteilt, sofern er nicht sofort eingestellt wird.

Drei- und Vierjährig-Freiwillige der Matrosen-divisionen und des seemännischen Personals der Torpedoabteilungen, sowie Fünf- und Sechsjährig-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 Musikkorps und zwar ebenfalls zu jeder Zeit als Dreijährig-Freiwillige eingestellt werden.

Bei den Matrosendivisionen und bei den Torpedoabteilungen 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

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

Riel oder an das der zweiten Matrosendivision in Wilhelms-  
haven, bezw. der ersten Torpedoabteilung in Riel, oder der  
zweiten Torpedoabteilung in Wilhelmshaven zu wenden, und:

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

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

Um die Zahl der Geschützführer für Schnellfeuerkanonen  
und Maschinengewehrschützen zu vermehren und diese artille-  
ristischen Spezialisten der Marine möglichst lange zu er-  
halten, werden bei den Matrosendivisionen vorzugsweise  
Fünf- und Sechsjährig-Freiwillige\*) eingestellt.  
Auf diese finden sinngemäß die für die Vierjährig-Freiwil-  
ligen geltenden Bestimmungen Anwendung.

Dreijährig-Freiwillige der Werftdivisionen und  
des technischen Personals der Torpedoabteilungen.

Maschinisten\*\*) und Heizer der seemännischen Bevölkerung  
können als Maschinistenapplicants oder Heizer in die Werft-  
divisionen und in die Torpedoabteilungen, Schiffszimmer-  
leute und Handwerker der seemännischen und halbseemänni-  
schen Bevölkerung als Handwerker in die Werftdivisionen  
eingestellt werden.

Die Einstellung findet nach Bedarf in der Regel gleich-  
zeitig mit der Rekruteneinstellung (bei den Werftdivisionen

\*) Auch diese Neuerung ist durch die mehrfach erwähnte Allerhöchste Order  
vom 20. Februar 1899 befohlen.

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

im Oktober und Januar, bei den Torpedoabteilungen im Herbst jedes Jahres) statt.

Den unmittelbar an das Kommando der ersten Werftdivision bezw. der ersten Torpedoabteilung zu Kiel oder an das Kommando der zweiten Werftdivision bezw. der zweiten Torpedoabteilung zu Wilhelmshaven zu richtenden Gesuche sind ferner die Seefahrtspapiere beizufügen.

Zur Einstellung für die Maschinisten-, bezw. Torpedomaschinistenlaufbahn\*) ist erforderlich entweder:

- a) das Zeugnis der Befähigung zum Maschinisten zweiter oder dritter Klasse auf deutschen Seedampfschiffen, oder
- b) das Bestehen einer Eintrittsprüfung, welche im Deutschen: einige Fertigkeit in mündlicher und schriftlicher Wiedergabe der Gedanken, im Rechnen: Dezimalbrüche, Wurzelausziehen, Lösung einfacher Gleichungen, Kenntnis der einfacheren Sätze der Planimetrie und einige Fertigkeit im Skizzieren umfaßt, oder
- c) die Vorlegung entsprechender Schulzeugnisse.

Im Falle zu b) und c) wird außerdem verlangt, entweder: die Beibringung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Maschinisten vierter Klasse auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, oder: Nachweis über mindestens zweijährige Fahrzeit als Maschinistenassistent auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, oder: zweijährige Lehrzeit in einer Dampfmaschinenfabrik und einjährige Thätigkeit als Maschinist oder Gehilfe bei einer in Betrieb befindlichen Dampfmaschine,

\*) Den Heizern war bisher die Maschinistenlaufbahn, aus der nach den Angaben auf Seite 155 die Ingenieure hervorgehen, verschlossen. Die Allerhöchste Kabinetsorder vom 20. Februar 1899 ordnet an, daß dem aus dem Heizerpersonal hervorgegangenen Feuermeisterpersonal die Verwendung im Maschinendienst und die Beförderung zu Maschinisten und Obermaschinisten zugänglich gemacht wird.

oder: dreijährige Lehrzeit in Dampfmaschinenfabriken oder Schlossereien; mindestens zwölf Monate müssen indes in einer Dampfmaschinenfabrik zugebracht sein.

### Dreijährig-Freiwillige der Matrosenartillerie- abteilungen und der Marineinfanterie.

Bei den Matrosenartillerieabteilungen und bei der Marineinfanterie findet die Einstellung Dreijährig-Freiwilliger 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 Matrosenartillerie-  
abteilung zu Friedrichsort bei Kiel;

an das Kommando der zweiten Matrosenartillerie-  
abteilung zu Wilhelmshaven;

an das Kommando der dritten Matrosenartillerie-  
abteilung zu Lehe bei Bremerhaven;

an das Kommando der vierten Matrosenartillerie-  
abteilung zu Cuxhaven;

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.

Wehrpflichtige Reichsangehörige können bei den Marine-teilen in Kiautschou zur Ableistung ihrer aktiven Dienstpflicht als Freiwillige eingestellt werden\*).

### 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.

Ersatzreserven 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 und Leichtmatrosen.

Die Ausbildung der Schiffsjungen dauert zwei Jahre. Während dieser Zeit werden sie nicht als Personen des Soldatenstandes, sondern als Zöglinge betrachtet. Nach Ablauf des zweiten Jahres werden sie als Matrosen bei den Matrosendivisionen eingestellt\*\*).

\*) Allerhöchste Order vom 27. Februar 1899, Anhang zu Marineverordnungsblatt Nr. 5.

\*\*) Die vielfach erwähnte Allerhöchste Order vom 20. Februar 1899 ordnet an: Es werden jährlich bis zu 800 Schiffsjungen eingestellt.

Gestattet die vermehrte Schiffsjungeneinstellung nicht mehr, beide Jahrgänge wie bisher auf Schulschiffen unterzubringen, so soll die erforderliche Anzahl Jungen älteren Jahrganges unter besonderer Berücksichtigung der körperlich und in Bezug auf dienstliche Leistungen am meisten fortgeschrittenen unter Beförderung zu Leichtmatrosen auch auf andere Schiffe verteilt werden. Die Beförderung der Jungen und Leichtmatrosen zu Matrosen soll nach einer Gesamtdienstzeit von zwei Jahren erfolgen.

## Anmeldung zum Eintritt in die Schiffszungenabteilung.

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

Dabei sind folgende Papiere zur Stelle zu bringen:

- a) Geburtszeugnis;
- b) Schriftliche, von der Ortspolizeibehörde attestirte Einwilligung des Vaters oder Vormundes nach vorgeschriebenem Muster\*).

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 Schiffszungenabteilung.

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. 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 wahr-

\*) Das Muster enthält die Marineordnung; dasselbe ist durch die Bezirkskommandos zu erlangen.

nehmbaren 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 Mk. zur Beschaffung des nötigen Fußzeuges spätestens am Tage der Absendung des Jungen dem Bezirkskommando behufs Uebermittlung an die Schiffszungenabteilung zu übergeben. Auf dem Postabschnitt ist der Name des Einsenders anzugeben.

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

### Einberufung der Schiffszungen.

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

Die Beförderung der Jungen nach Friedrichsort bei Kiel erfolgt durch Militärfahrtschein; daneben erhalten sie die Marschgebühren 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 340 Mk. jährlich oder 45 Mk. monatlich zurückzuerstatten. Für die Rückbeförderung werden dieselben Gebühren wie für die Reise bei der Einberufung gewährt.

Jeder eingestellte Junge, welcher den Anforderungen des Marinendienstes 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.

Für Seiner Majestät Schiffe und Fahrzeuge darf die nach Maßgabe des Besatzungssetats 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

# Uebersicht der Unteroffiziere und Gemeinen in den verschiedenen Dienstzweigen.

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

## Personal der Matrosendivisionen.

Matrosen	Obermatrosen, gehen aus den Matrosen hervor.	Bootsmannsmaate, gehen a. d. Obermatrosen hervor.  Feuerwerksmaate, desgl.	Oberbootsmannsmaate, gehen aus den Bootsmannsmaaten hervor.  Oberfeuerwerksmaate, gehen aus den Feuerwerksmaaten hervor.		Bootsleute, gehen aus den Oberbootsmannsmaaten hervor.  Feuerwerker, gehen aus den Oberfeuerwerksmaaten hervor.	Oberbootsleute, gehen aus den Bootsleuten hervor.  Oberfeuerwerker, gehen aus den Feuerwerkern hervor.
Signalgassen (Matrosen)	Obersignalgassen, gehen aus geeigneten Signalgassen hervor.	Signalmaate, gehen aus den Obersignalgassen hervor.	Obersignalmaate, gehen aus den Signalmaaten hervor.  Obersteuermannsmaate, gehen aus den Signalmaaten hervor.	Stückmeister, gehen aus geeigneten Bootsmannsmaaten oder Oberbootsmannsmaaten hervor.	Signalmeister, gehen aus den Obersignalmaaten hervor.  Steuerleute, gehen aus den Obersteuermannsmaaten hervor.	Obersteuerleute, gehen aus den Steuerleuten hervor.

Die Mannschaften.

Gemeine mit		Unteroffiziere ohne Portepee		Unteroffiziere mit Portepee.		
Matrosenrang	Obermatrosenrang	Maate (Unteroffiziere)	Obermaate (Sergeanten)	Feldwebel und Wachmeister	Deckoffiziere	Oberdeckoffiziere
Spieleute		Wachmeistermaate, werden aus geeigneten seemannischen Unteroffizieren gewählt. Bottelliere, desgl.	Oberwachmeistermaate, gehen aus den Wachmeistermaaten hervor. Oberbottelliere, gehen aus den Bottellieren hervor.	Wachmeister, gehen aus den Oberwachmeistermaaten hervor. Stabsoboisten, gehen aus den Oboisten hervor.		Musikbrigant
Seefadetten		Erzquierunteroffiziere, sind zur militärischen Ausbildung der Leute am Lande bestimmt u. können aus der Armee übernommen werden.	Erzquiersergeanten, gehen aus den Erzquierunteroffizieren hervor.	Führiche zur See, gehen aus den Seefadetten hervor. Vizefeldwebel, thut Dienst bei den Matrosen am Lande; es können geeignete Unteroffiziere jeder Branche dazu gemacht werden. Feldwebel, desgl. Vizefeuerleute und Vizefeuerwerker, sind Reserveoffiziersaspiranten.		

Personal der Werkdivisionen.

Maschinenapplikanten	Obermaschinenapplikanten, gehen aus den Maschinenapplikanten hervor.	Maschinenmaate, gehen aus den Obermaschinenapplikanten hervor.	Obermaschinenmaate, gehen aus den Maschinenmaaten hervor.	Maschinen, gehen aus den Obermaschinenmaaten hervor.	Obermaschinen, gehen aus d. Maschinen hervor*).
Zahlmeisteranwärter	Zahlmeisterapplikanten, gehen aus den Zahlmeisteranwärtern hervor.	Zahlmeisterapplikanten, können den Rang eines Maaten haben.	Zahlmeisterapplikanten, können auch den Rang eines Obermaaten haben.	Zahlmeisteraspiranten, gehen aus d. Zahlmeisterapplikanten hervor.	
Heizer	Oberheizer, gehen aus den Heizern hervor.	Feuermeistermaate, gehen aus den Oberheizern hervor.	Oberfeuermeistermaate, gehen aus den Feuermeistermaaten hervor.	Feuermeister, gehen aus den Oberfeuermeistermaaten hervor.	Oberfeuermeister, gehen aus den Feuermeistern hervor.
Zimmermannsgasten	Oberzimmermannsgasten, gehen aus den Zimmermannsgasten hervor.	Zimmermannsgasten, gehen aus den Oberzimmermannsgasten hervor.	Oberzimmermannsgasten, gehen aus den Zimmermannsgasten hervor.	Meister (Zimmermeister), gehen aus den Oberzimmermannsgasten hervor.	Obermeister (Oberzimmermeister), gehen aus d. Meistern hervor.
Segelmachergasten	Obersegelmachergasten, gehen aus den Segelmachergasten hervor.	Segelmachersmaate, gehen aus den Obersegelmachergasten hervor.	Obersegelmachersmaate, gehen aus den Segelmachersmaaten hervor.		

\*) Wie sich aus der Anmerkung auf Seite 183 ergibt, ist die Maschinenlaufbahn jetzt auch den Heizern offen.

Gemeine mit		Unteroffiziere ohne Portepee		Unteroffiziere mit Portepee.		
Matrosenrang	Obermatrosenrang	Maate (Unteroffiziere)	Obermaate (Sergeanten)	Feldwebel und Wachtmeister	Deckoffiziere	Oberdeckoffiziere
Matersgasten	Obermatersgasten, gehen aus den Matersgasten hervor.	Matersmaate, gehen aus den Obermatersgasten hervor.	Obermatersmaate, gehen aus den Matersmaaten hervor.			
Böttchersgasten	Oberböttchersgasten, gehen aus den Böttchersgasten hervor.					
Schuhmachersgasten	Oberschuhmachersgasten, gehen aus den Schuhmachersgasten hervor.					
Schneidersgasten	Oberschneidersgasten, gehen aus den Schneidersgasten hervor.					
	Materialienverwalterapplikanten, gehen aus geeigneten Obermatrosen und Oberhandverfern hervor.	Materialienverwaltermaate, gehen aus den Materialienverwalterapplikanten hervor.	Obermaterialienverwaltermaate, gehen aus den Materialienverwaltermaaten hervor.		Materialienverwalter, gehen aus den Obermaterialienverwaltermaaten hervor.	Obermaterialienverwalter, gehen aus den Materialienverwaltern hervor.
Marinekrankenwärter u. Lazarettgehilfenanwärter	Unterlazarettgehilfen, gehen aus den Lazarettgehilfenanwärttern hervor.	Lazarettgehilfen, gehen aus den Unterlazarettgehilfen hervor.	Oberlazarettgehilfen, gehen aus den Lazarettgehilfen hervor.			
Büchsenmachersgasten	Oberbüchsenmachersgasten, gehen aus den Büchsenmachersgasten hervor.	Büchsenmachersmaate, gehen aus den Oberbüchsenmachersgasten hervor.	Oberbüchsenmachersmaate, gehen aus den Büchsenmachersmaaten hervor.			
Bäckersgasten	Oberbäckersgasten, gehen aus den Bäckersgasten hervor.	Bäckermeister, gehen aus den Oberbäckersgasten hervor.				
Schreiberanwärter oder Schreibergasten	Oberschreibergasten, gehen aus den Schreiberanwärttern oder Schreibergasten hervor.	Schreiber, gehen aus den Oberschreibergasten hervor.	Oberschreiber, gehen aus den Schreibern hervor.			
		Erzzierunteroffiziere, sind zur militärischen Ausbildung der Leute am Lande bestimmt und können aus der Armee übernommen werden.	Erzziersergeanten, gehen aus den Erzzierunteroffizieren hervor.			
				Wizfeldwebel, thun Dienst bei den Marineteilen am Lande; es können geeignete Unteroffiziere jeder Branche dazu gemacht werden.		
				Feldwebel, desgl.		
				(Einjährigfreiwillige Ärzte und Unterärzte).		

\*) können auch anderen Marineteilen angehören.

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

**Personal der Torpedoabteilungen.**

Torpedomatrosen	Torpedoobermatrosen, gehen aus den Torpedomatrosen hervor.	Torpedobootsmannsmaate, gehen aus den Torpedoobermatrosen hervor.	Torpedooberbootsmannsmaate, gehen aus den Torpedobootsmannsmaaten hervor.	Feldwebel, gehen aus geeigneten Oberunteroffizieren hervor.		
Torpedomaschinistenappfanten	Torpedoobermaschinistenappfanten, gehen aus den Torpedomaschinistenappfanten hervor.	Torpedomaschinistenmaate, gehen aus den Torpedoobermaschinistenappfanten hervor.	Torpedoobermaschinistenmaate, gehen aus den Torpedomaschinistenmaaten hervor.		Torpedomaschinisten, gehen aus den Torpedoobermaschinistenmaaten hervor.	Torpedoobermaschinisten, gehen aus den Torpedomaschinisten hervor.
Torpedobeizler	Torpedooberbeizler, gehen aus den Torpedohelzern hervor.	Torpedofeuermelstersmaate, gehen aus den Torpedooberhelzern hervor.	Torpedooberfeuertemelstersmaate, gehen aus den Torpedofeuermelstersmaaten hervor.		Torpedovizeamaschinisten, sind Ingenieuraufwachen der Reserve.	Torpedooberfeuertemelster, gehen aus den Torpedooberfeuertemelstersmaaten hervor.

Steter Schritt.

**Personal der Matrosenartillerieabteilungen.**

Matrosenartilleristen	Obermatrosenartilleristen, gehen aus den Matrosenartilleristen hervor.	Artilleristenmaate, gehen aus den Obermatrosenartilleristen hervor.	Oberartilleristenmaate, gehen aus den Artilleristenmaaten hervor.	Vizefeldwebel und Feldwebel, gehen aus den Oberartilleristenmaaten hervor.	Feuertemelster	Oberfeuertemelster
-----------------------	--	---	---	--	----------------	--------------------

**Personal der Schiffsjungenabteilung.**

Schiffsjungen, Schiffsjungenunteroffiziere u. Leichtmatrosen, 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.	Vizefeldwebel und Feldwebel, gehen aus den Sergeanten hervor.
Spilleute		Batallionskambours, gehen aus den Spilleuten hervor.		
Soboisten	Soboisten, können auch den Rang der Gefreiten haben.	Soboisten, können auch den Rang der Unteroffiziere haben.		Stabsoboisten, gehen aus den Soboisten hervor.

Die Mannschaften.

\*) Nicht zu verwechseln mit den Schiffsjungenunteroffizieren, welche nur bessere Schiffsjungen sind.

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

### Zeug- und Torpederpersonal\*).

		<p><b>Zeugobermaate,</b> gehen aus geeigneten Unteroffizieren und Obermatrosen der Matrosendivisionen u. der Matrosenartillerieabteilungen hervor.</p> <p><b>Torpedermaate,</b> gehen aus geeigneten Unteroffizieren und Obermatrosen der Matrosenartillerieabteilungen und der Torpedoabteilungen hervor.</p> <p><b>Torpedomechanikersmaate,</b> gehen aus dem geeigneten Personal der Werkstätten hervor.</p>	<p><b>Zeugobermaate,</b> gehen aus den Torpedermaaten hervor.</p> <p><b>Torpedoobermechanikersmaate,</b> gehen aus den Torpedomechanikersmaaten hervor.</p>	<p><b>Depotvizelfeldwebel,</b> gehen aus den Zeugobermaaten hervor.</p> <p><b>Torpeder,</b> gehen aus den Torpederobermaaten hervor.</p> <p><b>Torpedomechaniker,</b> gehen aus den Torpedoobermechanikersmaaten hervor.</p>	<p><b>Obertorpeder,</b> gehen aus den Torpedern hervor.</p> <p><b>Torpedoobermechaniker,</b> gehen aus den Torpedomechanikern hervor.</p>
--	--	---	---	--	---

\*) Das Zeug- und Torpederpersonal des Artillerie- und Minenwesens steht unter der Marinewedepotinspektion, dasjenige des Torpedowesens unter der Inspektion des Torpedowesens.

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, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen 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 Werftdivisionen 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.

\*\*) Die Verlegung dieser Schule nach Wilhelmshaven steht in Aussicht und erfolgt voraussichtlich noch im Jahre 1899.

### Etatsstärke der Kaiserl. Marine für das Rechnungsjahr 1899.

Tausende Nr.	Bezeichnung	Mannschaften				Summa	Bemerkungen
		Rang der Offiziere					
		Deckoffiziere	Unteroffiziere	Gemeine	Schiffsjungen u. Seemannsproj.		
1	Seeoffiziere . . . . .	852				852	Admiral, Rang der Kommandierenden Generale . . . . . 1 Vizeadmirale, Rang der Generalleutnants . . . . . 4 Konteradmirale, Rang der Generalmajors . . . . . 10 Kapitäne zur See, Rang der Obersten . . . . . 48 Fregattenkapitäne, Rang der Oberleutnants . . . . . 19 Korvettenkapitäne, Rang der Majors . . . . . 74 Kapitänleutnants, Rang der Hauptleute 185 Oberleutnants zur See, Rang der Oberleutnants . . . . . 278 Leutnants zur See, Rang der Leutnants . . . . . 207 Pensionierte Offiziere mit nicht pensionsfähiger Zulage . . . . . 26 Fähnliche zur See, Rang der Fähnliche; Seelieutenanten, Rang der Gemeinen.
2	Seeoffiziersaspiranten .		207	120		327	Stabsingenieur, Rang der Fregattenkapitäne od. Korvettenkapitäne . . . . . 4 Maschinenoberingenieur, Rang der Kapitänleutnants . . . . . 20 Maschineningenieur, Rang der Oberleutnants zur See . . . . . 49 Maschinenunteringenieur, Rang der Leutnants zur See . . . . . 55
3	Maschineningenieure .	128				128	
4	Matrosendivisionen und Schiffsjungenabteilung		143	1656	8788	1000	11587
5	Werftdivisionen		458	1483	3230		5171
	a) Maschinenpersonal		79	476	843		1389
	b) Sonstiges Personal						
6	Torpedoabteilungen						
	a) Seemännisches Personal .		32	283	1002		1317
	b) Maschinenpersonal		140	368	865		1373

Tausende Nr.	Bezeichnung	Mannschaften				Summa	Bemerkungen
		Rang der Offiziere					
		Deckoffiziere	Unteroffiziere	Gemeine	Schiffsjungen		
7	Matrosenartillerie . . .		26	226	1946		2198
8	Marineinfanterie . . .	40		161	1088		1289
9	Personal der Artillerieverwaltung . . . . .	57	68	43			168
10	Personal des Torpedowesens (Technisches und Verwaltungspersonal)	26	72	38			136
11	Personal des Minenwesens (Technisches und Verwaltungspersonal)	15	22	36			73
12	Personal des Vermessungswesens der Küstenbezirksämter		18				18
13	Sanitätspersonal . . .	142		109	107		358
14	Mannschaften der Beschäftigungsämter . . .		28	140			168
15	Zahnmeistersaspiranten und -applicants . . . . .		61	79			140
		[1260] [1119] [5193] [18079] [1000] [26651]					

Die Rangverhältnisse der Offiziere der Marineinfanterie sind wie in der Armee. Die Rangverhältnisse der Feuerwerkshauptleute und -leutnants sind wie in der Armee.

Unter den Offizieren sind 14 Torpedoringenteure.

Wegen der Rangverhältnisse der Sanitätsoffiziere siehe Seite 160. Es sind vorhanden:

Generalarzt . . . . . 1  
Stationsärzte . . . . . 2  
Oberstabsärzte . . . . . 23  
Stabsärzte . . . . . 53  
Oberassistentenärzte . . . . . 32  
Assistentenärzte . . . . . 31

## Fünfter Abschnitt.

# Kriegsfreiwillige.

### Allgemeines.

Nach ausgesprochener Mobilmachung können zur Besetzung derjenigen Stellen in der Kaiserlichen Marine, die zwar ein besonderes technisches oder seemannisches 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 aufgebotenen Teil 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 Verkehr auch Kapitän und Kommandant 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 und für Küstenfahrt haben beschränkte Befugnisse.



Als Oberleutnants zur See:

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

Als Leutnants zur See:

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 Hilfsleutnants zur See 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 selbständig geleitet haben;

b) inaktive Obermaschinen der Kaiserlichen Marine.

### Hilfsdeckoffiziere.

Es können eingestellt werden:

Als Hilfsobermaschinen:

a) Maschinisten erster Klasse der Handelsmarine, die eine Maschine von über 500 indizierter Pferdekraft auf seegehenden Dampfschiffen mindestens ein Jahr lang selbständig geleitet haben;

b) inaktive Maschinisten der Kaiserlichen Marine.

\*) Die Steuerleute sind die Offiziere der Handelsschiffe. In Vertretung oder unter Aufsicht des Schiffers (Kapitän, Kommandant) 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 Hilfsmaschinenisten:

- a) Maschinenisten erster Klasse der Handelsmarine, sowie Maschinenisten 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 Obermaschinenmaate und Maschinenmaate.

Als Hilfsoberbootsleute, Hilfsobersteuerleute und Hilfsobermeister:

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

Als Hilfsbootsleute und Hilfsmeister:

Inaktive Oberbootsmannsmaate, Oberzimmermannsmaate, Bootsmannsmaate und Zimmermannsmaate der Kaiserlichen Marine.

Als Hilfssteuerleute:

- a) Schiffer auf großer Fahrt, die mindestens ein Jahr lang ein Seeschiff, nicht unter 600 Kubikmeter Nettorauengehalt 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.

## Sechster Abschnitt.

# Beamte.

---

## Allgemeines.

Beamte sind in der Kaiserlichen Marine angestellt:

Im Admiralstab.

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.

Bei dem Gouvernement in Kiautschou.

## Die Beamten des Admiralstabes.

Im Admiralstabe leitet ein Flaggoffizier als Chef den Dienstbetrieb. In den einzelnen Dienstzweigen fungieren Offiziere als Abteilungschefs und Dezernenten. Diesen sind geheime expedierende Sekretäre und Kartographen beigegeben. Außerdem ist eine Anzahl von Registratoren, Kanzleibeamten und Unterbeamten im Admiralstabe angestellt.

## Die Beamten des Reichsmarineamts.

Von den Abteilungen des Reichsmarineamts werden acht von Offizieren geleitet, 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 ernannt. Unter den Dezernenten stehen geheime expедierende Sekretäre, welche auch hier in der Regel aus dem Personal der Werften und Intendanturen hervorgehen. Außerdem sind Hilfsräte thätig, welche ebenfalls unter den Dezernenten stehen. Sekretariatsassistenten, 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:

Kessortdirektoren mit dem Titel Marineoberbaurat und Schiffsbau= (bezw. Maschinenbau= oder Hafengebäude=) Direktor, im Range der Kapitäne zur See.

Betriebsdirektoren mit dem Titel Marinebaurat und Schiffsbau= (bezw. Maschinenbau=) Betriebsdirektor, im Range der Fregattenkapitäne.

Bauinspektoren mit dem Titel Marineschiffsbau= (bezw. Maschinenbau=) Inspektor, im Range der Kapitänleutnants.

Baumeister mit dem Titel Marineschiffsbau= (bezw. Maschinenbau= oder Hafengebäude=) Meister, im Range der Kapitänleutnants.

Bauführer mit dem Titel Marinebauführer.

Obermeister.

Werkmeister.

Werftoberbootsleute.

Werftbootkleute.  
 Konstruktionssekretäre.  
 Technische Sekretäre.  
 Konstruktionszeichner.  
 Zeichner.  
 Schiffsführer.  
 Maschinisten.  
 Dockwärter.  
 Brückenwärter.  
 Schleusenwärter.  
 Spritzenmeister.  
 Werkführer u. s. w.

Die Ressortdirektoren, deren für Schiffsbau und Maschinenbau auf jeder Werft einer ist, gehen aus den Betriebsdirektoren, diese aus den Bauinspektoren hervor. Es sind zur Zeit, im Etatsjahr 1899, vorhanden: 10 Ressortdirektoren, 10 Betriebsdirektoren, 79 Bauinspektoren und Baumeister. Die Bauführer werden gegen Remuneration beschäftigt und widerruflich auf dreimonatliche Kündigung angestellt. Mit der Ernennung zum Marinebaumeister ist die etatsmäßige Anstellung nur verbunden, wenn die Verhältnisse dies gestatten.

Die höheren Marinebaubeamten des Schiffsbau- und Maschinenbaus ergänzen sich nur aus solchen Marinebauführern, welche Reserveoffiziere des Seeoffizierkorps der Kaiserlichen Marine sind.

Zur Einstellung als Marinebauführer ist der Nachweis der Qualifikation zum Leutnant zur See der Reserve des Seeoffizierkorps erforderlich\*).

\*) Die Bestimmungen, daß diese höheren Marinebaubeamten sich nur aus Reserveoffizieren des Seeoffizierkorps ergänzen und daß zur Einstellung als Marinebauführer der Nachweis der Qualifikation zum Leutnant zur See der Reserve des Seeoffizierkorps erforderlich ist, haben keine rückwirkende Kraft auf die vor dem 1. April 1899 als Eleven oder Studierenden in die Laufbahn eingetretenen Schiffsbau- und Maschinenbautechniker. Die Erfüllung der Bedingung sichert aber ein Vorzugsrecht.

Die Einstellung von jungen Leuten, welche höhere Schiffsbau- oder Maschinenbautechniker werden wollen, als Einjährig-Freiwillige in die I. Matrosenabteilung

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

1. des Schiffsbauwesens;
2. des Maschinenbauwesens.

kann nur im Frühjahr jedes Jahres (in der Regel im April) erfolgen. Junge Leute, die im Herbst das Abiturientenexamen bestanden haben, können bis zum Einstellungstermin (April) als Eleven praktisch arbeiten, erhalten hierdurch jedoch keinen Anspruch auf Einstellung; sie dürfen die Elevenpraxis zum Zweck des Eintritts als Einjährig-Freiwillige unterbrechen, haben dieselbe aber vor Ablegung der ersten Hauptprüfung zu ergänzen. Voraussetzung für die Einstellung ist neben der Vorlegung des vollgültigen Abiturientenzugnisses eines deutschen Gymnasiums, Realgymnasiums oder einer deutschen Oberrealschule, daß der Angemeldete das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet und das Fachstudium auf der technischen Hochschule noch nicht begonnen hat.

Die Anmeldung muß in der der Einstellung vorhergehenden Zeit vom 1. November bis 15. Dezember schriftlich beim Staatssekretär des Reichsmarineamts erfolgen.

Bei der Anmeldung sind einzureichen:

1. Geburtsurkunde und Abschrift des Taufregisters;
2. ein in deutscher Sprache geschriebener Lebenslauf, der über Vornamen, Datum und Ort der Geburt, Stand und Wohnsitz des Vaters, Familiennamen der Mutter, ob die Eltern am Leben sind, Religion und genossenen Unterricht Auskunft giebt;
3. ein vollgültiges Abiturientenzugnis oder, wenn der Angemeldete noch nicht im Besitze eines solchen ist, eine Bescheinigung der Schule, daß er zum nächsten Examen zugelassen werden wird; in diesem Falle ist das Zeugnis selbst zum Eintrittstermin vorzulegen;
4. die Bescheinigung eines Schwimmlehrers darüber, daß der Angemeldete schwimmen kann und eine Schwimmprobe von mindestens 30 Minuten Dauer befriedigend abgelegt hat;
5. das Zeugnis eines Marine- oder Militärchirurgen über körperliche Brauchbarkeit;
6. eine Verpflichtung über die Hergabe der für den Dienst als Einjährig-Freiwilliger erforderlichen Geldmittel.

Der Staatssekretär des Reichsmarineamts stellt die Anmeldungen zum 1. Januar durch Vermittelung des Inspektors des Bildungswesens der Seefadettenannahmekommission zu. Diese prüft die Verhältnisse des Angemeldeten und unterbreitet ihre Vorschläge dem Staatssekretär des Reichsmarineamts. Letzterer teilt seine Entscheidung über die Einstellung dem Inspektor des Bildungswesens zur Uebermittlung an die Seefadettenannahmekommission mit, die nun die Angemeldeten oder deren Angehörige benachrichtigt und dem Kommando der I. Matrosendivision Kenntnis giebt.

Das Kommando der I. Matrosendivision veranlaßt die Einberufung, Untersuchung auf körperliche Tauglichkeit für den Seedienst nach den für Einjährig-

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 Lehranstalten gelten, entscheidet das Reichsmarineamt.

Es hat voranzugehen:

- a) der Vorprüfung ein Elevenjahr und ein darauf folgendes mindestens zweijähriges Studium;
- b) der ersten Hauptprüfung ein vierjähriges Studium, von dem mindestens drei Studienjahre nach dem Bestehen der Vorprüfung zurückgelegt sein müssen;
- c) der zweiten Hauptprüfung eine an die bestandene erste Hauptprüfung sich anschließende Ausbildung von mindestens 26 Monaten auf den Kaiserlichen Werften.

Die ersten vier Studienjahre können auf einer technischen Hochschule des Deutschen Reiches (am zweckmäßigsten auf der technischen Hochschule zu Berlin), die letzten vier Studienjahre müssen jedoch 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

---

Freiwillige vorge schriebenen Bedingungen, die Einstellung, Einkleidung und Vereidigung und überweist alsdann den Einjährig-Freiwilligen der Inspektion des Bildungswesens zur Ausbildung am Lande und an Bord zusammen mit den Seekadetten.

Während der Ausbildung an Bord haben die Einjährig-Freiwilligen an der Seekadettenmesse teilzunehmen und die dadurch entstehenden Mehrkosten (gegen die zuständige Schiffsverpflegung) aus eigenen Mitteln zu erstatten.

Die wissenschaftliche Qualifikation zum Reserveoffizier des Seeoffizierkorps wird durch Ablegung der Prüfung zum Fähnrich zur See dargethan. Nach Ablegung dieser Prüfung werden die Einjährig-Freiwilligen als Reserveoffiziersaspiranten entlassen und haben als solche die vorgeschriebenen zwei Reserveübungen abzuleisten. Ergeben die Übungen ihre Geeignetheit zur Beförderung, so werden sie im Laufe der ersten Übung zu Vizesteuerleuten und, nach der zweiten Übung und nach Ernennung zum Marinebauführer, zu Reserveoffizieren des Seeoffizierkorps ernannt.

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 diejenige Zeit, welche die Anwärter nach Maßgabe der §§ 6 bis 15 der Vorschriften des Königl. Preuß. Ministers für öffentliche Arbeiten über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache vom 15. April 1895 unter der Leitung eines Maschinentechnikers in Staatswerkstätten zugebracht haben, 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 Zulassung zur praktischen Beschäftigung 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.

Solche geprüfte Kandidaten, welche in den Dienst der Kaiserlichen Marine treten wollen, haben dem an das Reichsmarineamt zu richtenden Antrag folgende Nachweise beizufügen:

1. das Schulabgangszeugnis;
2. das Zeugnis über die Lebenpraxis und den während derselben geführten Beschäftigungsnachweis;
3. das Zeugnis über die bestandene Vorprüfung und das Zeugnis über die abgelegte erste Hauptprüfung;
4. den Nachweis der Befähigung zum Leutnant zur See der Reserve des Seeoffizierkorps;
5. ein polizeilich beglaubigtes Attest darüber, daß Antragsteller in der Lage ist, sich bis nach Ablegung der zweiten Hauptprüfung aus eigenen Mitteln zu erhalten;
6. einen in deutscher Sprache abgefaßten selbstgeschriebenen Lebenslauf, der über die Familienverhältnisse des Antragstellers, über den Gang seiner Erziehung, seiner Studien und seiner bisherigen Beschäftigung die nötige Auskunft giebt.

Die freie Entscheidung über das Gesuch steht dem Reichsmarineamt zu, welches im Genehmigungsfalle die marineärztliche Untersuchung des Kandidaten veranlaßt und ihn, wenn die Untersuchung günstig ausfällt, unter Ernennung zum Marinebauführer des Schiffsbaufaches bezw. des Maschinenbaufaches einer Kaiserlichen Werft zur weiteren Ausbildung überweist.

Die Ernennung erfolgt widerruflich gegen dreimonatliche Kündigung.\*)

---

\*) Die Anforderungen in den verschiedenen Prüfungen und weitere Einzelheiten über die Laufbahn sind angegeben in den „Vorschriften über die Ausbildung, Prüfung und Anstellung im Schiffsbau- und Maschinenbaufache der Kaiserlichen Marine“ — Anlage zum Marineverwaltungsblatt Nr. 9 für 1899. Berlin. C. S. Mittler u. Sohn. Kochstraße 68/71.

Die ernannten Bauführer machen eine sechsundzwanzigmonatige Ausbildungszeit theils auf den Kaiserlichen Werften, theils an Bord in Dienst gestellter Schiffe durch; nach Beendigung derselben kann der Antrag auf Zulassung zur zweiten Hauptprüfung gestellt werden. Nach Ablegung dieser Prüfung wird der Marinebauführer — falls er Reserveoffizier des Seeoffizierkorps ist — zum Kaiserlichen Marine-schiffs- bzw. Maschinenbaumeister ernannt und, sobald die Etatsverhältnisse oder vorhandene Vakanzien dies gestatten, als solcher etatsmäßig angestellt. — Kommandierungen von Baumeistern an Bord in Dienst gestellter Schiffe finden, zu weiterer Ausbildung, statt.

Die Hafengebäudebauinspektoren, sowie die Hafengebäudeinspektoren gehen aus solchen Regierungsbaumeistern hervor, welche in den Marinedienst übernommen werden.

### Das technische Sekretariats- und Zeichnerpersonal\*).

Dasselbe setzt sich zusammen aus:

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| a) Geheimen Konstruktionssekretären**), | } im Range<br>der oberen<br>Beamten. |
| b) Konstruktionssekretären,             |                                      |
| c) Technischen Sekretären,              |                                      |
| d) Technischen Sekretariatsaspiranten,  |                                      |
| e) Konstruktionszeichnern               | } im Range der Unter-<br>beamten.    |
| f) Zeichnern                            |                                      |

Dieselben unterscheiden sich nach den Fachrichtungen:

- A) des Schiffsbauwesens,
- B) des Maschinenbauwesens,
- C) des Hafengebäudebauwesens,
- D) des Artilleriewesens.

\*) Dieses Personal ist im Jahre 1897 neu organisiert. Die näheren Angaben über die Organisation finden sich in den „Vorschriften über die Annahme, Ausbildung und Prüfung des technischen Sekretariats- und Zeichnerpersonals der Kaiserlichen Marine“. Anlage zum „Marineverordnungsblatt“ Nr. 19 für 1897. Berlin, E. S. Mittler u. Sohn, Kochstraße 68/71.

\*\*) Die Geheimen Konstruktionssekretäre finden ausschließlich im Reichsmarineamt Verwendung. Da hier aber ein besonderes Korps besteht, welches in den unteren Chargen auf den Werften thätig ist, wurden die Angaben hier gemacht.

Die Ergänzung findet von der Charge der technischen Sekretariatsaspiranten nach aufwärts statt. — Für die Annahme als technischer Sekretariatsaspirant, welche bei den Kaiserlichen Werften nachzusehen ist, ist erforderlich:

- a) die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst und die Ableistung desselben vor dem Eintritt, bezw. der Nachweis, daß der Bewerber vom Militärdienst befreit ist;
- b) das Reisezeugnis einer vom Reichsmarineamt anerkannten technischen\*) Fachschule;
- c) zweijährige praktische Arbeit in den Werkstätten bezw. auf den Baustellen der Kaiserlichen Werften oder anerkannten\*\*) Marineetablissements.

Abweichungen hiervon sind nach dem Ermessen des betreffenden Ressortdirektors bei solchen Bewerbern gestattet, welche über eine höhere Vorbildung (Buchführer) verfügen.

- d) Eine mindestens einjährige Beschäftigung in den technischen Büreaus der Kaiserlichen Werften oder anerkannten Privatetablissements;
- e) der Nachweis, daß der Bewerber das 26. Lebensjahr nicht überschritten hat. Eine Ausnahme hiervon ist zulässig bei Bewerbern mit höherer Vorbildung.

Für die Annahme als technischer Sekretariatsaspirant des Artilleriewesens kann mit Genehmigung des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes an Stelle der unter a bis d angegebenen Bedingungen der erfolgreiche Besuch der Oberfeuerwerferschule treten. Bei diesen Bewerbern ist auch eine Ausnahme der unter e angegebenen Bedingung zulässig.

Wegen der bei der Bewerbung einzureichenden Papiere und der weiteren Einzelheiten der Laufbahn verweisen wir

\*) Die in der Anmerkung auf Seite 210 angeführten Vorschriften enthalten die Angaben darüber, welche Fachschulen zur Zeit anerkannt werden.

\*\*) Die zuvor auf Seite 210 und auf Seite 211 erwähnten Vorschriften geben auch an, welche Privatetablissements anerkannt werden.

auf die in den Anmerkungen auf Seite 210 und 211 erwähnten Vorschriften. Bemerket sei nur noch, daß bis zur Charge des Geheimen Konstruktionssekretärs zwei Fachprüfungen abzulegen sind.

Die Obermeister gehen aus den Werkmeistern, diese aus den Werkführern hervor. Die Beförderung zum Werkmeister 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.

Die Werkführer bilden den Uebergang vom Arbeiter zum Werkmeister\*). Es werden fast nur Zivilarbeiter beschäftigt. Die Arbeiten werden in Tagelohn oder in Akkord ausgeführt.

Die Werftoberbootsleute gehen aus den Werftbootsleuten hervor. Beide finden im Betrieb des Ausrüstungsressorts und des Navigationsressorts Verwendung und sind alte Oberbootsleute, Obersteuerleute und Obermeister der Kaiserlichen Marine.

Schiffsführer (die Führer kleinerer Werftfahrzeuge) und Werftmaschinisten werden aus geeigneten versorgungsberechtigten Unteroffizieren ohne Portepée ergänzt; ebenso die Dockwärter, Schleusenwärter, Brückenwärter und Spritzenmeister.

Die Verwaltungsbeamten der Werften sind:

Direktoren (Intendantenräte).

Assessoren.

Rendanten.

Magazindirektoren.

Werftverwaltungssekretäre.

Werftverwaltungssekretariatsassistenten.

Werftbetriebssekretäre (sterben aus).

Registrieratoren.

Werftschreiber (sterben aus).

\*) Zu den Werkführerstellen werden tüchtige Arbeiter, aber auch Zivilanwärter der Marine zugelassen.

Werftbuchführer.  
 Kanzlisten.  
 Magazinoberaufseher.  
 Magazinaufseher.  
 Bauaufseher.  
 Portiers.  
 Bureau- und Kassendiener.

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 und Magazin direktoren 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 so weit besitzen, daß sie Korrespondenzen und Rechnungsbelege 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 so weit besitzen, daß sie Korrespondenzen und Rechnungsbelege 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 e 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 Zahlmeisterspirantenpersonal 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 wurden in der Regel den Werftschreibern entnommen. Die Stellen der Werftschreiber wurden mit Militäranwärtern nach den dafür

\*) Siehe die Anmerkung auf Seite 215. Der Uebertritt wird nicht mehr möglich sein.

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

bestehenden Bestimmungen besetzt. Gesuche um Einstellung waren an den Oberwerftdirektor derjenigen Werft zu richten, wo die Einstellung erfolgen sollte. Der Bewerber wurde zunächst als Werfthilfsschreiber angestellt, hatte eine gewisse allgemeine Bildung durch Schulzeugnisse nachzuweisen oder eine Prüfung abzulegen. Hierauf erfolgte eine Probezeit von sechs Monaten und Ablegung der Werfthschreiberprüfung. Die vorzüglich befähigten Werfthschreiber wurden durch Beschäftigung in den verschiedenen Ressorts der Werften zu Betriebssekretären ausgebildet. Die Ernennung zu dieser Charge wurde abermals durch Ablegung einer Prüfung bedingt. Nachdem die Prüfung bestanden war, konnte die Beförderung zum Werftsekretariatsassistenten und bei eintretender Vakanz diejenige zum Werftbetriebssekretär eintreten\*).

Die Magazinverwalter und Magazinoberverwalter gehören einer im Jahre 1898 neu geschaffenen Charge an. Die Schaffung wurde dadurch bedingt, daß infolge der Entwicklung der Technik auch an die Verwaltung der Magazinbestände höhere Anforderungen zu stellen sind. Die Magazinverwalter ergänzen sich aus den Magazinoberaufscheidern. Die Beförderung zum Magazinverwalter wird bedingt durch das Bestehen einer Prüfung, welche derjenigen für die Werftbuchführerlaufbahn ähnlich ist.

Als Kanzlisten, Magazinoberaufscheidern, welche letzteren aus den Magazinaufscheidern hervorgehen, als Magazinaufscheidern, Bauaufscheidern, Pfortner, Bureau- und Kassendiener werden geeignete Zivilanwärter angestellt.

---

\*) Die Werftbetriebssekretäre, die Werftbetriebs-Sekretariatsassistenten und die Werfthschreiber sterben vom Jahre 1899 ab aus. An ihre Stelle treten die Werftbuchführer. Dadurch wird die Vereinfachung erzielt, daß eine Beamtenkategorie: die Werftverwaltungssekretäre für die Expedition, eine zweite: die Werftbuchführer für das Rechnungswesen da ist. Die Durchführung der neuen Organisation kann nur mit der Zeit, von einem Rechnungsjahr zum andern erfolgen und wird eine Reihe von Jahren dauern.

## 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 Landwehroffizier sind, oder durch ein Attest des Bezirkskommandeurs nachweisen, daß ihre Ernennung zum Offizier zu erwarten steht.

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

Die Qualifikation wird nach beendeter Ausbildungszeit durch Ablegung der Marineintendantur-Assessorprüfung nachgewiesen. Bei der ausnahmsweisen Einstellung von Offizieren u. 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:

---

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

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 Einjährig-Freiwillige 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 im Stande sind, sich bis zu eintretender Besoldung aus eigenen Mitteln zu unterhalten.

4. In Ausnahmefällen können Beamte anderer Verwaltungszweige, z. B. Marinezahlmeister und Verftverwaltungssekretäre, sowie auch ehemalige Offiziere der Marine als Intendantursekretäre oder Intendantursekretariatsassistenten angestellt werden. Wegen Annahme u. der 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) 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.

Ueber 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 Marineintendanturegistratur\*) 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.

---

\*) 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.

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 Probendienſtleiſtung 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 Regiſtraturaffiſtentenſtellen. 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,  
 Garniſonbauaffiſtenten,  
 Werkmeiſter,  
 Zeichner,  
 Aufſeher,  
 Maſchiniſten,  
 Heizer,  
 Siewärter,  
 Bauſchreiber,  
 Bauaufſeher,  
 Oberlazarettinſpektoren,  
 Lazarettinſpektoren,  
 Schiffs-lazarettdepotverwalter,

\*) Dies wird jetzt auf die Werftbuchführer Anwendung finden. Siehe die Anmerkung auf Seite 215.

Stationsapotheker,  
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 Lotsenkommandeur,  
Oberlotsen,  
Lotsen,  
Sekretäre,  
Schiffsführer,  
Steuerleute,  
Untersteuerleute,  
Maschinisten,  
Materialienverwalter,  
Leuchtturmwärter,  
Leuchtturmwärtergehilfen,  
Nebelsignalwärter.

Es ist nur ein Lotsenkommandeur, und zwar für das Tadefahrwasser, 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,  
ein Direktionsmitglied,  
Abteilungsvorstände,  
Assistenten,  
Hilfsarbeiter,

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

Diese Beamten sind teils Gelehrte, teils frühere Seeoffiziere und Seeschiffer der Handelsmarine. Das Bureaupersonal wird von dem Reichsmarineamt oder den Stationsintendanturen kommandiert.

---

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

## 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.

### Stärke des Beamtenpersonals der Marine\*).

Im Jahre 1899 hat die Marine:

Höhere Beamte . . . . .	188
Mittlere und Kanzleibeamte . . .	1016
Unterbeamte . . . . .	529
	Summa 1733

---

\*) Wegen der Stärke des streitbaren Teils der Marine siehe Seite 198.

---

## Siebenter 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.

Messeanzug: Jacke ohne Schulterabzeichen mit Armabzeichen, blaue oder weiße Weste, blaue oder weiße Beinkleider, auch Galabeinkleider, Mütze bezw. Tropenhut. In der Heimat auf der Straße mit Säbel und Paletot.

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

---

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

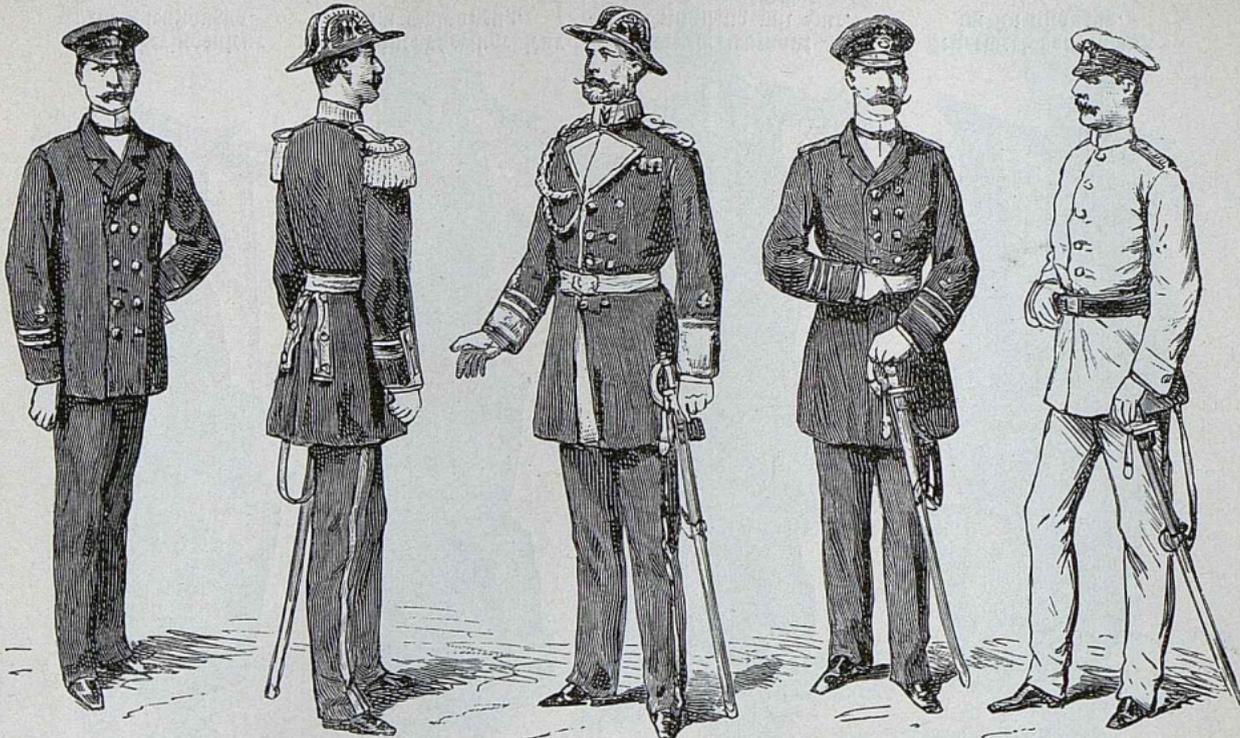
Hofgartenanzug: Rock mit Achselstücken, Mütze, Schärpe. Weiße oder blaue Beinkleider ohne Goldstreifen, Orden und Ehrenzeichen ohne Säbel, großes Ordensband.

### Die Uniformen\*).

Die Galauniform der Admirale und Seeoffiziere ist von dunkelbraunem Tuch. Der Rock mit vergoldeten Anferknöpfen 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. Der 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 Fingerringe. 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 Lederscheide und Goldbeschlüge mit Marineemblem. Der Ledergurt der Säbelkoppel hat bei Admiralen oben und unten eine goldene Tresse mit Perlstab. Die übrigen Offiziere tragen eine Säbelkoppel von schwarzem Saffianleder. Der Säbel wird nur zur Schärpe und bei dem Tropenanzug unter dem Rock getragen. Die Schärpe ist eine breite Silbertresse. Die Epauletten sind vergoldet, vom Korvettenkapitän aufwärts mit goldenen Raupen; bei Kapitänleutnants und Oberleutnants zur See mit goldenen Fransen an den Halbmönden versehen. In den Feldern befindet sich ein silberner Anker und die Rangabzeichen in Silber.

\*) Die Bekleidungsbestimmungen für die Seeoffiziere etc. sind als Anlage zu Nr. 3 des Marinebefehls für 1898 erschienen.

## Seeoffiziere.



Kapitänleutnant  
im Jackett.

Kapitänleutnant  
im Galaanzug.

Vizeadmiral  
im Galaanzug.

Korvettenkapitän  
im Dienstanzug.

Leutnant zur See  
im Tropenanzug.\*)

\*) Säbel wird nach den neuesten Bestimmungen unter dem Rock getragen.

Ingenieure, Torpeder- und Feuerwerksoffiziere.



**Torpederingenieur**  
im Dienstanzug.  
(Dem Tagesanzug gleich, weil  
die Ingenieure keine Schärpe  
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.

Marineinfanterie.



Unteroffizier  
im Dienstanzug.



Hornist  
im Paradeanzug.



Stabsoffizier  
im Paradeanzug.



Oberleutnant  
im Ueberrock.

Deckoffiziere und Kadetten.



Oberbootsmann.



Maschinist.

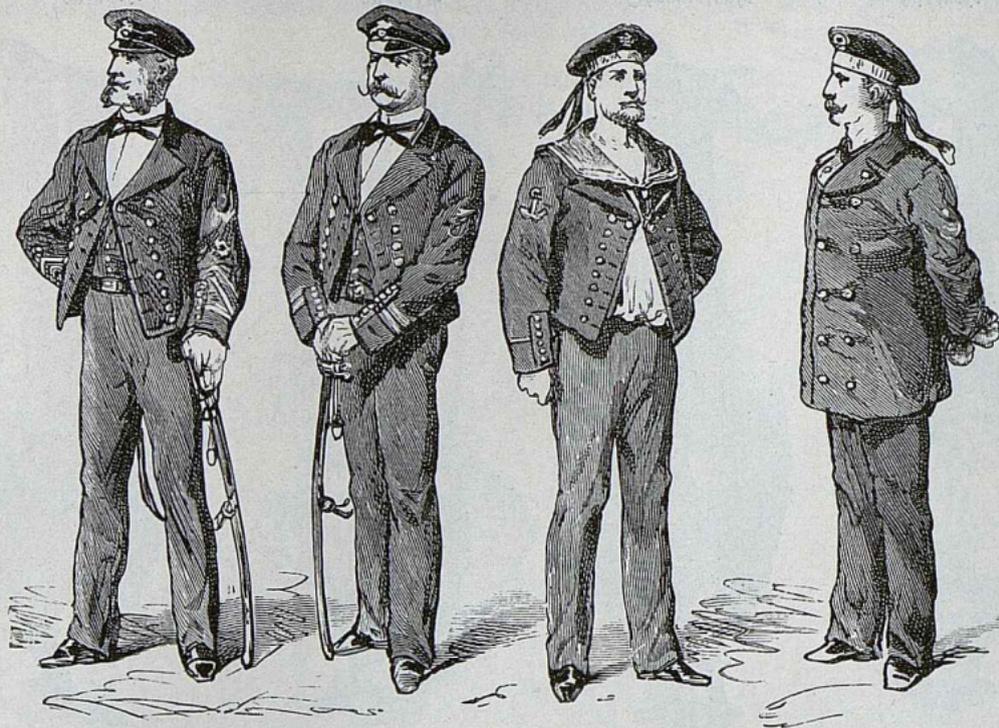


Seekadett.



Führich zur See.

Feldwebel und Unteroffiziere ohne Portepee.



Stabschobolst.

Feldwebel.

Obersteuermannsmaat.

Mechanikersmaat.

Matrosen.



Matrose  
im Exerzier- und Ordnunganzug.



Matrose  
im Tropenanzug.



Obermatrose  
im Paradeanzug.



Matrose  
im Sonntaganzug.

**Die Rang-, Aermel- und Dienstabzeichen der Unteroffiziere und Gemeinen der Matrosendivisionen  
und des seemannischen Personals der Torpedoabteilungen,  
aus gelbem Metall, auf der Mitte der Außenseite des linken Ärmels aufgenäht.**

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

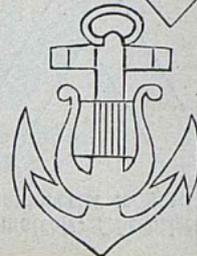
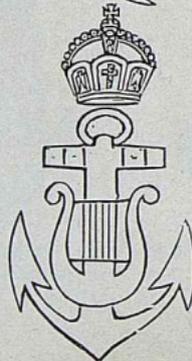
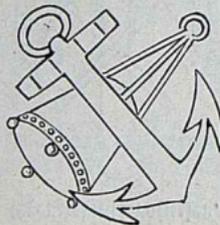
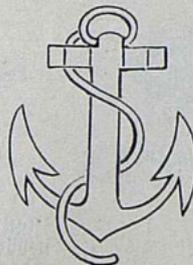
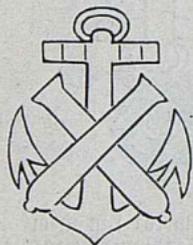
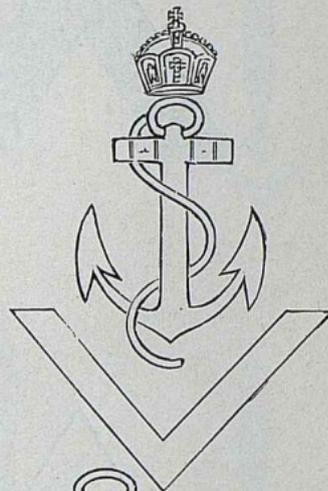
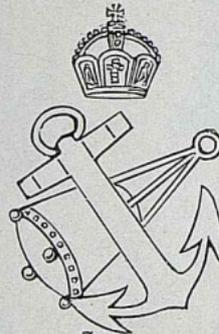
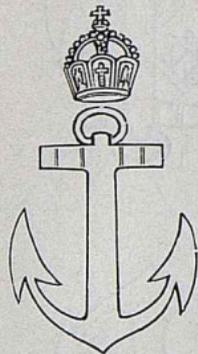
Feldwebel.

Oberfeuerwerksmaat.

Oberbootsmannsmaat.

Obertorpedermaat.

Obersteuermannsmaat.  
(Chevron aus rotem Tuch.)



Feuerwerksmaat.

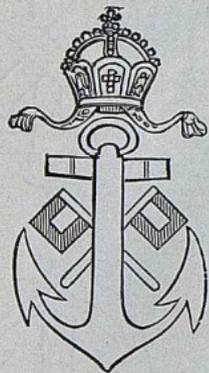
Bootsmannsmaat.

Torpedermaat.

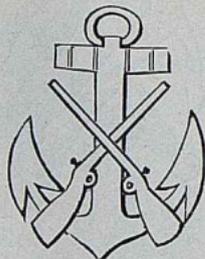
Oberhoblst.

Hoblst.

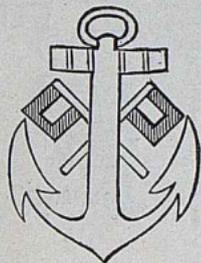
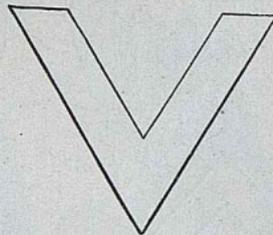
Obersignalmaat (Flaggen  
weiß mit rotem Rand).



Ererzierunteroffizier.



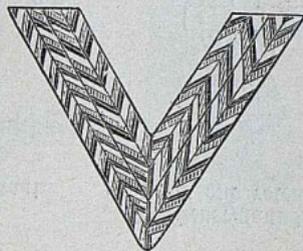
Obermatrose, Oberheizer,  
Oberhandwerker etc. (Gelb.)



Signalmaat (Flaggen weiß  
mit rotem Rand).

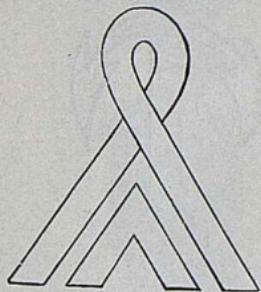


Schiffsjungenunteroffizier.  
(Gelb.)

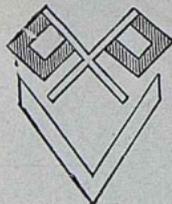


Abzeichen Einjährig-Freiwilliger.  
(Schwarz, weiß, rot.)

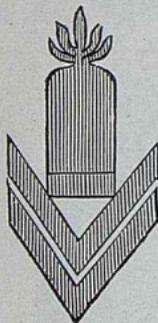
**Treffen der Hoboisten.**  
(Gold oder gelb.)



**Obersignalgast.** (Flaggen  
weiß mit rotem Rand,  
Chevron gelb.)



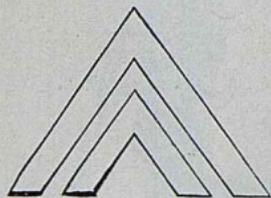
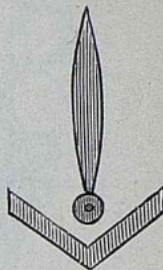
**Exerziermeister.**  
(Rot.)



**Schnelllade-  
fanonen-  
schütze.** (Rot.)

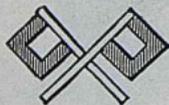


**Rohrmeister.**  
(Rot.)

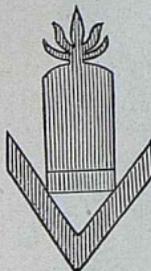


**Treffen der Hornisten.**  
(Gelb.)

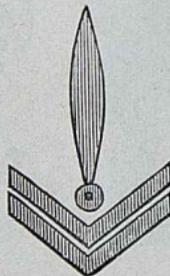
**Signalgast.** (Flaggen  
weiß mit rotem Rand.)



**Geschützführer.** (Bei  
den Matrosendivisionen  
rot, bei der Matrosen-  
artillerie gelb.)



**Torpedoinstrukteur.**  
(Rot.)



**Sprengvormann.**  
(Rot.)



Die Rangabzeichen der Unteroffiziere bei den Werftdivisionen\*)  
 und bei dem technischen Personal der Torpedoabteilungen,  
 aus weißem Metall, auf der Mitte der Außenseite des linken Ärmels aufgenäht.

Feldwebel, Oberschreiber,  
 Obermeistersmaat.



Obermaschinenmaat.



Obermechanikersmaat.



Oberfeuermeistersmaat.



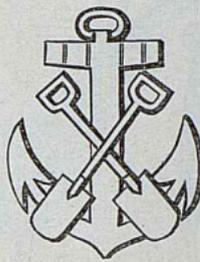
Zahlmeisterapplikant,  
 Schreiber, Meistersmaat.



Maschinenmaat.



Mechanikersmaat.



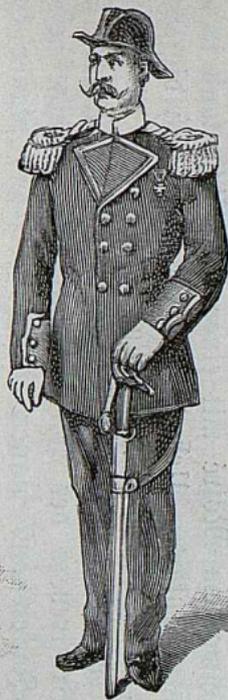
Feuermeistersmaat.

\*) Ersterunteroffiziere haben dieselben Abzeichen wie bei den Matrosen divisionen. — Wegen der Abzeichen der Oberheizer und Oberhandwerker siehe unter „Obermatrosen.“ — Die Abzeichen für Einjährig-Frewillige sind ebenso wie die der Matrosen divisionen.

Marinebeamte.



Intendanturrat  
(Große Uniform).



Auditeur  
(Große Uniform).



Oberlotse  
(Tagesanzug).



Marineapotheker  
(Tagesanzug).

Die übrige Uniform. Der Rock ist aus blauem Tuch oder Duffel mit zwei Reihen Unterknöpfen. 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. Vizeadmiral: Eine breite Goldtresse, darüber zwei schmale. Konteradmiral: Eine breite Goldtresse, darüber eine schmale. Kapitän zur See: Vier Goldtressen. Fregattenkapitän: Vier Goldtressen. Korvettenkapitän: Drei Goldtressen. Kapitänleutnant: Zwei Goldtressen. Oberleutnant zur See: Eine Goldtresse. Leutnant zur See: Eine Goldtresse von der halben Breite derjenigen für die Chargen vom Kapitän zur See abwärts. Ueber den Armabzeichen tragen alle Seeoffiziere eine in Gold gestickte oder geschlagene Kaiserkrone. Die Beinkleider sind aus blauem glatten Tuch oder Duffel gefertigt. 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. Ueber letzterer befindet sich die Kaiserkrone. Der Paletot und Mantel ist nach dem Schnitt für Armeeeoffiziere. Bei Admiralen ist die innere Seite des Brustrevers des Paletots mit blauer Seide gesteppt. Das Jackett aus blauem Tuch oder aus blauer Serge wird nur an Bord der Schiffe getragen. Die Messerjacke aus blauem Tuch hat den Schnitt der Matrosenjacken mit Arm-, aber ohne Schulterabzeichen. Die dazu gehörende Weste, blau oder weiß, ist ausgeschnitten und im Schnitt der Jacke entsprechend. In den Tropen werden weiße Röcke mit Achselabzeichen, weiße Beinkleider, der Tropenhelm (aus indischem Schilf oder Korf 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, Aermelpatten 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 Fransen, bei den Stabsingenieuren mit Raupen versehen.

Die Feuerwerks-, Zeug- und Torpederoffiziere 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 Torpederoffizieren ein Anker mit darauf liegender Mine. Das Mützenband ist von der Farbe des Mützentuches. Galauniform und Kaiserkrone über den Armabzeichen werden nicht getragen.

Das Sanitätsoffizierkorps hat dieselbe Uniform wie die Maschinen- und Torpederingenieure, jedoch dunkelblauen Samt an Galauniformen, Kragen und Mütze anstatt des schwarzen, und in den Epauletten sowie auf den Achselstücken außer den Rangsternen den Aeskulapstab. 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

Gardelitzen. Der Tschako ist dem der Jäger ähnlich. An Bord ist das Sackett und der Messeanzug nach dem Muster für Seeoffiziere gestattet.

Für das in Kiautschou garnisonierende Seebataillon ist eine besondere Tropenuniform vorgeschrieben.

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

Die Uniform der Deckoffiziere ist von demselben Stoff wie diejenige der Offiziere. Am Rock fehlen Epaulettenhalter, Epauletten und Armtreffen. Bei den Maschinisten und Obermaschinisten hat der Rock schwarzen Samttragen. Die Mütze ist derjenigen der Seeoffiziere ähnlich, sie hat einen schmaleren Moiréstreifen als diese, vorn die Kokarde mit der Kaiserkrone und fliegendem Bande in Gold darüber. Der Ueberzieher hat den Schnitt der Mannschaftsüberzieher, ist aber länger als diese und von feinerem Tuch. Die Knöpfe sind wie bei den Seeoffizieren. 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.

Offiziere des Beurlaubtenstandes tragen in der Kokarde und im Knopf der Hutagraffe das silberne Landwehrkreuz.

Deckoffiziere des Beurlaubtenstandes (Vizesteuerleute, Vizefeuerwerker, Vizemaschinisten und Ingenieur-

aspiranten) tragen Mütze und Ueberzieher der Offiziere mit den Achselklappen der Offizierstellvertreter.

Offiziere zur Disposition tragen Epauletten mit silbernen Halbmonden.

Offiziere außer Dienst tragen Epaulettenhalter aus schwarz-silber-roter Tresse und keine Schärpe.

Die Fähnriche zur See tragen Jacken und Beinkleider von demselben Stoff wie Offiziere, auf der Schulter eine schwarz und rot durchwirkte Silberlitze. Die Mütze hat den schmalen Moiréstreifen der Deckoffiziere und vorn das Abzeichen der Seeoffiziere in kleinem Maßstabe. Der Ueberzieher hat den Schnitt der Mannschaftsüberzieher, ist aber von feinerem Tuch und mit Unterknöpfen versehen. Als Seitengewehr wird ein Dolch in vergoldeter Scheide getragen.

Die Seekadetten tragen dieselbe Uniform wie Fähnriche zur See, jedoch ohne Rangabzeichen.

Für Unteroffiziere und Mannschaften sind außer den früher erwähnten Rang- und Dienstabzeichen noch andere vorhanden, z. B.: das Abzeichen für die Bootsgasten der Gig des Kaisers, bestehend in der Kaiserkrone, von ovalem Laufranz umgeben. Das Kaiserabzeichen für die Geschützmannschaft desjenigen Schiffes der Übungsflotte, welches bei der letzten Übungsperiode den Kaiserpreis erhalten hat, bestehend in gekreuzten Kanonenrohren, umgeben von offenem Eichenkranz. Das Abzeichen der aus dem Schiffsjungeninstitut hervorgegangenen Matrosen, bestehend in einem roten Stern, welcher, ebenso wie der gelbe Stern der Schiffsjungenunteroffiziere, bis zur Beförderung zum Unteroffizier getragen wird.

Alle Rangabzeichen werden auf dem linken Oberarm getragen; darüber befinden sich die Dienstabzeichen; nur das Kaiserabzeichen für Geschützmannschaften wird auf dem rechten Oberarm getragen.

Schützenabzeichen, in Form von Fangschnüren ohne und mit Granaten, werden an Mannschaften der Matrosendivisionen, Matrosenartillerieabteilungen und Torpedo-

abteilungen für gutes Schießen mit dem Geschütz, der Schnellladekanone, Revolverkanone und dem Maschinengewehr verthehen.

Die Mannschaften der Matrosen- und Werftdivisionen, der Matrosenartillerie, der Torpedo- und Schiffszungenabteilungen ausschließlich der Fähnriche zur See und Seekadetten empfangen ihre aus dem Bekleidungs Magazin zu entnehmenden Bekleidungsbedürfnisse von dem ihnen vorgesezten 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 Mark 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. Ueberzieher 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 Zahlmeisterapplicants tragen an derselben Stelle eine weiße Biese und ein besonderes Seitengewehr. Feldwebel und Stabs hoboisten tragen die Mütze der Deckoffiziere. Der Ueberzieher 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 232 abgebildet. Die Abzeichen bei den Werstdivisionen 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 Armtreffen 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 Marineinfanterie ist der Armee ähnlich uniformiert. Wegen ihrer Tropenuniform siehe Seite 238.

Die Uniform der Marinebeamten ist in Schnitt und Farbe derjenigen der Seeoffiziere ähnlich, beziehungsweise gleich. Von den Beamten mit bestimmtem militärischen Rang (Militärbeamten) tragen die Zahlmeister auch Armtreffen. Die technischen Verwaltungs- und Justizbeamten tragen versilberte Unterknöpfe und silberne Dekoration am Hut und Galauniform. Die Aufschläge u. s. w. sind bei den Verwaltungsbeamten aus kornblumenblauem, bei den technischen Beamten aus schwarzem, bei den Justizbeamten aus rotem Samt. Die früher von Offizieren und Deckoffizieren getragene Mütze mit Goldtresse ist nur für die Beamten des Lotsen- und Leuchtfeuerwesens beibehalten.

Achter Abschnitt.

Geldgebühnisse, Verpflegung,  
Zulagen, Sparkassen, Familienzahlungen  
und Portovergünstigungen.

Gehalt und Löhnung.

A. Seeoffiziere.

Rf. Nr.	Bezeichnung	Jährlicher Gehaltsfuß <i>Ab</i>	Bemerkungen
1	Admiral (Generalinspek- teur der Marine) . . .	12000	18000 Mark Dienst- zulage.
2	Vizeadmiral . . . . .	12000	4500 Mark pensions- fähige Zulage.
3	Konteradmiral . . . . .	9000	900 Mark nicht pen- sionsfähige Zulage.
4	Kapitän zur See . . . .	7800	600 Mark nicht pen- sionsfähige Zulage.
5	Fregattenkapitän und Kor- vettenkapitän*) . . . .	5830	300 Mark nicht pen- sionsfähige Zulage.
6	Kapitänleutnant I. Klasse	3900	Desgl.
7	Kapitänleutnant II. Klasse	2700	360 Mark nicht pen- sionsfähige Zulage.
8	Oberleutnant zur See . .	1500	180 Mark nicht pen- sionsfähige Zulage.
9	Leutnant zur See . . . .	900	180 Mark nicht pen- sionsfähige Zulage.

\*) Die Fregattenkapitäne beziehen dasselbe Gehalt wie die Korvettenkapitäne.

Stf. Nr.	Bezeichnung	Zähllicher Gehaltsfuß <i>M</i>	Bemerkungen
----------	-------------	--------------------------------------	-------------

## B. Offiziere der Marineinfanterie.

1	Inspekteur der Marineinfanterie mit dem Range eines Regimentskommandeurs . . . . .	7800	
2	Kommandeur eines Seebataillons . . . . .	5850	
3	Hauptmann I. Klasse . .	3900	
4	Hauptmann II. Klasse . .	2700	
5	Oberleutnant . . . . .	1500	
6	Leutnant . . . . .	900	

## C. Maschinen- und Torpedoringenieure.

1	Stabsingenieur . . . . .	6600	
2	Maschinenoberingenieur	5700	
3	Torpedoberingenieur . .		
4	Maschineningenieur . . .	4500	
5	Torpedoringenieur . . . .		
6	Maschinenunteringenieur	3600	
7	Torpedounteringenieur . .		

## D. Aerzte.

1	Generalarzt der Marine .	7200 bezw. 7800	
2	Stationsarzt . . . . .	6000	
3	Oberstabsarzt . . . . .	3900—5850	Drei Stufen: nämlich 3900, 4500 u. 5850
4	Stabsarzt . . . . .	2700	
5	Oberassistenarzt . . . . .	1500	
6	Assistenarzt . . . . .	900	

## E. Feuerwerks-offiziere.

1	Feuerwerks- bezw. Zeug- hauptmann . . . . .	2700—3900	
2	Feuerwerksleutnant . . . .	1800—2160	

## F. Torpedero-offiziere.

1	Torpedokapitänleutnant . .	2700—3900	
2	Torpedoleutnant . . . . .	1800—2160	

Stb. Nr.	Bezeichnung	Jährlicher Gehaltsfuß <i>M</i>	Bemerkungen
----------	-------------	--------------------------------------	-------------

## G. Deckoffiziere.

1	Oberdeckoffizier . . . . .	2142	
2	Deckoffizier . . . . .	1692	

## H. Unteroffiziere und Mannschaften der Matrosendivisionen, Werftdivisionen, Torpedoabteilungen und der Marineartillerie\*).

1	Fähnrich zur See . . . . .	792	
2	Seekadett . . . . .	486	
3	Feldwebel u. Wachtmeister	828	
4	Bizefeldwebel . . . . .	720	
5	Obermaat . . . . .	720	
6	Maat . . . . .	540	
7	Gemeiner mit Obermatrosenrang . . . . .	288	
8	Gemeiner m. Matrosenrang	234	
9	Schiffsjungenunteroffizier	234	
10	Schiffsjunge . . . . .	144	

## J. Unteroffiziere und Mannschaften der Marineinfanterie\*).

1	Feldwebel . . . . .	720	
2	Bizefeldwebel . . . . .	540	
3	Sergeant . . . . .	432	
4	Unteroffizier . . . . .	306	Wenn nicht Kapitulant, nur 180.
5	Gefreiter . . . . .	180	
6	Seesoldat . . . . .	126	

## K. Beamte des Reichsmarineamts.

1	Staatssekretär . . . . .	30000	
2	Direktor . . . . .	15000	
3	Vortragender Rat . . . . .	7500—11000	
4	Hilfsrat . . . . .	5400—7200	
5	Konstrukteur des Seezeichenwesens . . . . .	4200—6900	
6	Kartographischer Dirigent	4200—5700	
7	Expedierender Sekretär, Registrator und Kanzleivorsteher . . . . .	3300—6000	

\*) Das hier aufgeführte Personal bezieht nicht Gehalt, sondern Löhnung.

St. Nr.	Bezeichnung	Jährlicher Gehaltsfuß <i>M</i>	Bemerkungen
8	Geheimer Konstruktions- sekretär . . . . .	3000—6000	
9	Sekretariatsassistent und Registraturassistent . . .	2100—3000	
10	Kanzleiinspektor . . . . .	3800	
11	Kartograph . . . . .	2100—4200	
12	Kanzleisekretär . . . . .	1800—3800	
13	Rechner . . . . .	1800—2600	
14	Kupferstecher und Litho- graph . . . . .	2300—2900	

## L. Beamte der Seewarte.

1	Direktor . . . . .	11000	Mit den Abteilungs- vorstehern bezieht der Vorstand des Chro- nometerobservatori- ums zu Wilhelmshaven, mit den Assistenten der Assistent des Chronometerob- servatoriums in Wil- helmshaven und der Vorstand des Chro- nometerobservatori- ums in Kiel gleiches Gehalt.
2	Abteilungsvorsteher . . .	4200—6600	
3	Assistent . . . . .	2400—4800	
4	Rechner . . . . .	1800—2600	
5	Bureaudiener u. Pförtner	1000—1500	

## M. Beamte der Intendanturen.

1	Intendant . . . . .	6900—9000
2	Intendanturrat . . . . .	3600—6600
3	Intendanturassessor . . . .	2100—3300
4	Intendantursekretär und Registrator . . . . .	1500—3900
5	Kanzlist . . . . .	1800—2600
6	Bureaudiener . . . . .	1000—1500

## N. Beamte der Rechtspflege.

1	Auditeur . . . . .	2400—5700
2	Aktuar . . . . .	1900—2500

N <sup>o</sup> .	Bezeichnung	Jährlicher Gehaltsfuß <i>M</i>	Bemerkungen
------------------	-------------	-----------------------------------	-------------

## O. Beamte der Verpflegungs- und Bekleidungsämter.

1	Rendant . . . . .	3000—4500	
2	Kontrollleur . . . . .	2500—3000	
3	Assistent . . . . .	1800—2200	

## P. Beamte des Garnisonverwaltungs- und Servicewesens.

1	Garnisonbaubeamter . . .	4200—7200	
2	Garnisonbauassistent . . .	2700—3600	
3	Werkmeister . . . . .	2100—2700	
4	Zeichner . . . . .	1700—2000	
5	Garnisonverwaltungs- direktor . . . . .	3300—4200	
6	Garnisonverwaltungs- oberinspektor . . . . .	2400—3300	
7	Garnisonverwaltungs- inspektor und Kasernen- inspektor . . . . .	2100—2700	
(Maschinisten, Parkgärtner und andere kleine Chargen sind fortgelassen.)			

## Q. Personal des Sanitätswesens\*).

1	Oberlazarettgehilfe . . . . .	720	} Die Betreffenden be- ziehen Löhnung.
2	Lazarettgehilfe . . . . .	540	
3	Unterbazarettgehilfe . . . . .	288	
4	Marinekrankenwärter . . . . .	234	
5	Stationsapotheker . . . . .	2200—4200	
6	Lazarettoberinspektor . . . . .	2400—3300	
7	Lazarettverwaltungsinspek- tor, Lazarettinspektor und Schiffslazarettdepotin- spektor . . . . .	2100—2700	
(Einige kleinere Chargen sind fortgelassen.)			

\*) Wegen der Aerzte siehe unter D.

Sb. Nr.	B e z e i c h n u n g	Zährlicher Gehaltsfuß <i>M</i>	Bemerkungen
---------	-----------------------	--------------------------------------	-------------

## R. Beamte des Bildungswesens.

1	Lehrer an der Marineakademie oder an der Marineschule . . . . . (Einige kleinere Chargen sind fortgelassen.)	4000—6000	
---	---	-----------	--

## S. Beamte der Werften.

1	Hauptdirektor . . . . .	6000—7500	
2	Betriebsdirektor . . . . .	5400—6000	
3	Bauinspektor und Baumeister . . . . .	2400—5100	
4	Konstruktionssekretär . . .	3000—4800	
5	Technischer Sekretär . . .	2100—4200	
6	Werftsekretär für Konstruktionsbureau (Konstruktionszeichner) . . . . .	2100—2700	
7	Zeichner und Photograph	1500—2200	
8	Obermeister . . . . .	3000—4800	
9	Werkmeister . . . . .	2100—2700	
10	Werkführer . . . . .	1500—2109	
11	Werftoberbootsmann . . .	2700—3600	
12	Werftbootsmann und Maschinist I. Klasse . . . . .	2300—2900	
13	Führer und Maschinisten von kleinen Werftfahrzeugen . . . . .	1500—2100	
14	Spritzenmeister- und Schleusenmeistergehilfen	1500—1800	
15	Magazindirektor . . . . .	4000—5000	
16	Rendant . . . . .	3000—4500	
17	Werftverwaltungssekretär .	1800—4200	
18	Werftbetriebssekretär . . .	2100—3000	
19	Werftsekretariatsassistent .	1500—1900	
20	Werftschreiber und Kanzlist	1500—2200	
21	Magazinoberverwalter und Magazinverwalter . . .	1500—2100	
22	Magazinoberaufscher, Kanal- und Deichaufscher .	1200—1800	

Sib. Nr.	Bezeichnung	Jährlicher Gehaltsfuß <i>M</i>	Bemerkungen
23	Bauaufseher, Dockwärter, Brückenwärter . . . . .	1200—1600	
24	Pfortner, Bureau- und Kassendiener . . . . .	1000—1500	
25	Leitender Arzt des Werftkrankenhauses zu Wilhelmshaven . . . . .	6000	
26	Polizeiwachmeister . . . . .	1650	} Ist Durchschnittsgehalt.
27	Schutzmann . . . . .	1400	

### T. Personal des Waffenwesens und der Befestigungen.

1	Depotvizelfeldwebel und Zeugobermaat . . . . .	1150—1410
---	--	-----------

### U. Beamte des Torpedowesens\*).

1	Vorstand des Torpedolaboratoriums . . . . .	4500—6900
2	Physiker des Torpedolaboratoriums . . . . .	3000—4200

### V. Beamte des Kassen- und Rechnungswesens.

1	Oberzahlmeister . . . . .	3900—4500	
2	Zahlmeister und Unterzahlmeister . . . . .	1800—3600	
3	Oberzahlmeisteraspirant . . . . .	2142	} Stehen im Range der Oberdeckoffiziere und Deckoffiziere.
4	Zahlmeisteraspirant . . . . .	1692	
5	Zahlmeisterapplikant . . . . .	450—720	} Sind Pöhnungsenpänger.

### W. Beamte des Lotsen- und Seezeichenwesens.

1	Lotsenkommandeur . . . . .	4200
2	Oberlotse . . . . .	2100—3300
3	Schiffsführer . . . . .	2000—2600
4	Steuermann, Maschinist und Vorsteher des Brief- taubenwesens . . . . .	1392—1992
5	Lotse I. Klasse . . . . .	1392—1950

\*) Ressortdirektor, Bauinspektor, Baumeister u. s. w. wie auf den Werften. Siehe unter S.

Sp. Nr.	Bezeichnung	Jährlicher Gehaltsfuß <i>M</i>	Bemerkungen
6	Lotse II. Klasse, Steuer- mann und Materialien- verwalter . . . . .	1092—1492	
7	Nebelsignalwärter I. Klasse	1500—2100	
8	Nebelsignalwärter II. Klasse und Ma- schinenwärter . . . . .	1200—1600	
9	Oberheizer . . . . .	1200—1800	
10	Leuchtfeuerwärter . . . . .	900—1500	

X. Beamte der Seelsorge und Garnisonsschulen.

1	Oberpfarrer . . . . .	3600—5850	600 Mark pensions- fähige Zulage.
2	Pfarrer . . . . .	1800—3600	
3	Lehrer . . . . .	1500—3000	

Bis zum Jahre 1897 lag bei den Gehaltsempfängern des Soldatenstandes und bei den servisirberechtigten Militärbeamten der Marineverwaltung ein Teil des Servis im Gehalt; dieses war daher höher als bei den gleichen Chargen der Armee. Seit 1897 beziehen die zuvor Erwähnten den vollen tarifmäßigen Personalservis ihrer Charge bezw. Stelle nach den Vorschriften des Reglements über die Serviskompetenz der Truppen im Frieden vom 20. Februar 1868 und den hierzu ergangenen Ergänzungen und Abänderungen.

Für die Dauer der Einschiffung an Bord eines Kriegsschiffes oder der Unterbringung auf einem Kasernenschiffe fällt der erwähnte Personalservis fort und es wird dafür ein Bordservis gezahlt, welcher monatlich beträgt für:

1.	Einen Vizeadmiral . . . . .	100 <i>M</i>
2.	„ Konteradmiral . . . . .	75 „
3.	„ Kapitän zur See, Fregattenkapitän, Korvettenkapitän, Kapitänleutnant und die in gleichem Range stehenden anderweitigen Militärpersonen und Beamten . . . . .	50 „

- |   |       |
|---|-------|
| 4. Einen Oberleutnant zur See, Leutnant zur See und die in gleichem Range stehenden Militärpersonen und Beamten . . . . . | 25 M. |
| 5. Einen Oberdeckoffizier, Deckoffizier und die in gleichem Range stehenden Militärpersonen und Beamten . . . . .         | 9 "   |

Für das Einkommen der einzelnen Beamtenkategorien bestehen Gehalt- und Dienstalterstufensätze. Die Zahl der Stufen beträgt bis zu zehn. Der Satz, um den das Gehalt beim Aufrücken in eine höhere Stufe vermehrt wird, ist verschieden, ebenso die Zeit, welche zum Aufrücken von der niedrigsten bis zur höchsten Stufe nötig ist.

Den Wohnungsgeldzuschuß beziehen alle Gehaltsempfänger der Marine, gleichviel ob sie dem Militärstande oder dem Beamtenstande angehören, ob sie sich am Lande oder an Bord befinden.

Servis beziehen, ebenso wie in der Armee, nur die Militärpersonen einschließlich der Militärbeamten.

### Pensionen.

Die Pensionsätze der Militärchargen enthält die zwischen Seite 250 und 251 eingeschaltete Tabelle.

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.

# Nachweisung des pensionsfähigen Dienstinkommens der Marineoffiziere u. und der hiernach zuständigen Pensionsbeträge.

(Gültig vom 1. April 1897 ab.)

Laufende Nr.	Charge.	Zahresbetrag des pensionsfähigen Dienstinkommens	Pensionsbeträge in Mark nach Jahren																																
			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		
		in Mt.																																	
1	Admiral (Generalinspekteur) . . . . .	21990	5498	5864	6231	6597	6964	7330	7697	8063	8430	8796	9163	9529	9896	10262	10629	10995	11362	11728	12095	12461	12828	13194	13561	13927	14294	14660	15027	15393	15760	16126	16493		
2	Vizeadmiral als Stationschef oder Direktor des Marindepartements u. mit Dienstzulage . . . . .	15429	3558	4115	4372	4629	4886	5143	5401	5658	5915	6172	6429	6686	6944	7201	7458	7715	7972	8229	8486	8744	9001	9258	9515	9772	10029	10286	10544	10801	11058	11315	11572		
3	Vizeadmiral . . . . .	13179	3295	3515	3735	3954	4174	4393	4613	4833	5052	5272	5492	5711	5931	6151	6370	6590	6810	7029	7249	7469	7688	7908	8128	8347	8567	8786	9006	9226	9445	9665	9885		
4	Konteradmiral als Direktor des Marindepartements mit Dienstzulage . . . . .	13929	3483	3715	3947	4179	4411	4643	4876	5108	5340	5572	5804	6036	6269	6501	6733	6965	7197	7429	7661	7894	8126	8358	8590	8822	9054	9286	9519	9751	9983	10215	10447		
5	Konteradmiral . . . . .	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		
6	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		
7	Fregattenkapitän und Korvettenkapitän . . . . .	6980	1745	1862	1978	2094	2211	2327	2443	2560	2676	2792	2909	3025	3141	3258	3374	3490	3607	3723	3839	3956	4072	4188	4305	4421	4537	4654	4770	4886	5003	5119	5235		
8	Kapitänleutnant I. Kl. . . . .	5330	1333	1422	1511	1599	1688	1777	1868	1955	2044	2132	2221	2310	2399	2488	2577	2665	2754	2843	2932	3021	3110	3198	3287	3376	3465	3554	3643	3731	3820	3909	3998		
9	desgl. II. „ . . . . .	4130	1033	1102	1171	1239	1308	1377	1446	1515	1584	1652	1721	1790	1859	1928	1997	2065	2134	2203	2272	2341	2410	2478	2547	2616	2685	2754	2823	2891	2960	3029	3098		
10	Oberleutnant zur See . . . . .	2546	637	679	722	764	807	849	892	934	976	1019	1061	1104	1146	1189	1231	1273	1316	1358	1401	1443	1486	1528	1571	1613	1655	1698	1740	1783	1825	1868	1910		
11	Leutnant zur See . . . . .	1946	487	519	552	584	617	649	682	714	746	779	811	844	876	909	941	973	1006	1038	1071	1103	1136	1168	1201	1233	1265	1298	1330	1363	1395	1428	1460		
12	Stabsingenieur . . . . .	7730	1933	2062	2191	2319	2448	2577	2706	2835	2964	3092	3221	3350	3479	3608	3737	3865	3994	4123	4252	4381	4510	4639	4767	4896	5025	5154	5283	5411	5540	5669	5798		
13	Maschinen- u. Torpedoberingenieur . . . . .	7130	1783	1902	2021	2139	2258	2377	2496	2615	2734	2852	2971	3090	3209	3328	3447	3565	3684	3803	3922	4041	4160	4278	4397	4516	4635	4754	4873	4991	5110	5229	5348		
14	Maschinen- u. Torpedoringenieur . . . . .	5438	1360	1451	1541	1632	1723	1813	1904	1994	2085	2176	2266	2357	2448	2538	2629	2719	2810	2901	2991	3082	3173	3263	3354	3445	3535	3626	3716	3807	3898	3988	4079		
15	Maschinen- u. Torpedounteringenieur . . . . .	4538	1135	1211	1286	1362	1438	1513	1589	1664	1740	1816	1891	1967	2043	2118	2194	2269	2345	2421	2496	2572	2648	2723	2799	2875	2950	3026	3101	3177	3253	3328	3404		
16	Feuerwerks- und Zeughauptmann, Torpedekapitänleutnant I. Kl. desgl. II. „ . . . . .	wie S. „ 9																																	
17	Feuerwerks-, Zeug- und Torpedekapitänleutnant I. Kl. desgl. II. „ desgl. III. „ . . . . .	3098 2918 2738	775 730 685	827 779 731	878 827 776	930 876 822	982 925 868	1033 973 913	1085 1022 959	1136 1070 1004	1188 1119 1050	1240 1168 1096	1291 1216 1141	1343 1265 1187	1395 1314 1233	1446 1362 1278	1498 1411 1324	1549 1459 1369	1601 1508 1415	1653 1557 1461	1704 1605 1506	1756 1654 1552	1808 1703 1598	1859 1751 1643	1911 1800 1689	1963 1849 1735	2014 1897 1780	2066 1946 1826	2117 1994 1871	2169 2043 1917	2221 2092 1963	2272 2140 2008	2324 2189 2054		
18	Oberbediensteter . . . . .	2023																																	
19	Bediensteter . . . . .	1573																																	

} Dazu in jedem Einzelfalle die zuletzt bezogene Seefahrtszulage.

Wie vorstehend werden pensioniert: Zu 6: Der Inspekteur der Marineinfanterie; die Kommandeure der Seebatalione, wenn ihnen der Rang eines Regimentskommandeurs verliehen ist; der Generalarzt der Marine. — Zu 7: Die Kommandeure der Seebatalione als Oberleutnant oder Major ohne Rangeshöhung; Stationsärzte; Oberstabsärzte I. Klasse. — Zu 8: Hauptleute I. Klasse der Seebatalione; Oberstabsärzte II. Klasse. — Zu 9: Hauptleute II. Klasse der Seebatalione; Stabsärzte. — Zu 10: Oberleutnants der Seebatalione; Oberstabsärzte. — Zu 11: Leutnants der Seebatalione; Assistentenärzte.



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 pensionsberechtigende 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 zum Teil pensionsfähig sind. An Bord empfangen die zum Stabe eines Geschwaderkommandos gehörenden Personen, der erste Offizier, der leitende Ingenieur, der Obermaschinist, das Maschinenpersonal 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 Mk., in außerheimischen Gewässern 45 bis 60 Mk. täglich.

Für einen (eine Flottille oder eine Division) kommandierenden Kapitän zur See (Kommodore) in heimischen Gewässern 18, in außerheimischen Gewässern 30 Mk. täglich. Für Kommandanten der Schiffe ersten bis dritten Ranges in heimischen Gewässern 12, in außerheimischen Gewässern 18 Mk. täglich. Für Kommandanten der Schiffe vierten Ranges in heimischen Gewässern 9, in außerheimischen Ge-

\*) Genaue Angaben hierüber sowie über die Geldgebühren in der Marine überhaupt giebt das Friedensgelderverpflegungsreglement der Marine.

\*\*) Die heimischen Gewässer gehen bis zur Linie Dover=Calais westwärts und bis zum 62. Breitengrad nordwärts.

wässern 13,5 Mk. täglich. Für Kommandanten kleinerer Schiffe in heimischen Gewässern 6, in außerheimischen Gewässern 9 Mk. täglich. Für Kommandanten der kleinsten Schiffe in heimischen Gewässern 5, in außerheimischen Gewässern 7,5 Mk. täglich. Für Mitglieder einer Offiziersmesse in heimischen Gewässern 3,5, in außerheimischen Gewässern 5 Mk. für den Kopf und Tag.

Für Mitglieder der Deckoffizier- und Fähnrichsmesse in heimischen Gewässern 1,75, in außerheimischen Gewässern 2,5 Mk. 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 Portionsätze und die Zusammensetzung der Mahlzeiten ist durch die Speiserolle festgesetzt\*). Es werden täglich 400 g frisches Rindfleisch oder 250 g Schweinefleisch; 450 g Salzrindfleisch 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, 16 g Kaffee, 3 g Thee und 40 g Zucker.

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

Es ist jedem Kommandanten gestattet, an Stelle der Schiffsverpflegung die Selbstverpflegung der Mannschaft in gemeinschaftlicher Menage eintreten zu lassen. Es kann dann von der Speiserolle abgewichen werden und es wird für verschiedene Bezirke ein bestimmter Satz für den Tag und Kopf gezahlt, welcher sich im Jahre 1898 wie folgt stellt:

Heimat . . . . .	0,75	<i>M</i>
Malta . . . . .	0,92	"
Konstantinopel . . . . .	0,86	"
Kapstadt . . . . .	1,08	"
Kamerun . . . . .	1,17	"
Zanzibar . . . . .	1,07	"
Sidney . . . . .	1,80	"
Südsee . . . . .	1,09	"
Hongkong . . . . .	0,80	"
Yokohama . . . . .	0,85	"
San Francisco . . . . .	0,85	"
Balparaiso . . . . .	0,84	"
Montevideo . . . . .	1,03	"
St. Thomas . . . . .	1,07	"
Norfolk . . . . .	0,81	"

### Dienstalter- und Seefahrzulagen für Aerzte.

Die bei der Marine angestellten oder kommandierten Aerzte erhalten für jedes in der Marine vollendete Dienstjahr eine Zulage von 90 Mk. jährlich, sowie für jede zwölfmonatige Seedienstzeit auf in Dienst gestellten Schiffen eine Zulage von 210 Mk. jährlich. Das Anwachsen dieser Zulagen endigt mit dem Betrage von 1800 Mk. 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 Schiffsjungen- und Torpedoabteilungen erhalten eine Dienstalterzulage von 3 Mk. monatlich; die aus dem Schiffsjungeninstitut hervorgegangenen Mannschaften erhalten dieselbe Zulage nach zurückgelegtem dritten Dienstjahr in der Matrosencharge. Nach beendeter aktiver Dienstzeit wird den Matrosen, Obermatrosen, Heizern und Oberheizern sowie den überzähligen Unteroffizieren der Matrosen- und Heizerbranche ein Kapitulationsgeld von monatlich 10 Mk. nachträglich am Monatschluß gewährt. Alle Löhnungsempfänger der genannten Marineteile erhalten endlich außerdem für jede zwölfmonatige Seedienstzeit eine Zulage von 3 Mk. 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 Anlage 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 Kassenverwaltung.

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 antweisen. Letztere können

außerdem den vollen Betrag ihrer Dienstafter- 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.

Für die im Auslande befindlichen Schiffe, für die ins Ausland entsendeten Schiffe, für die Kommandos der Ablösungstransporte Seiner Majestät Schiffe und für das Marinelazarett in Yokohama bestehen Marineschiffsposten. Jede derartige Marineschiffspost befördert Briefe 2c. in die Heimat und giebt Postwertzeichen zu den tarifmäßigen Preisen ab.

Das Marinepostamt zu Berlin vermittelt Sendungen, Briefe, Postanweisungen und Zeitungen unter Kreuzband an Personen der Besatzungen solcher deutschen Kriegsschiffe 2c., welche sich außerhalb des Deutschen Reiches befinden. Dafür ist zu entrichten:

Für eine Weltpostkarte 10 Pf.

Bei Sendungen an Offiziere und an im Offizier-rang stehende Marinebeamte: Für einen Brief bis zu 60 g 20 Pf.

Für Postanweisungen die im Inlande geltende Gebühr.

Für Zeitungen unter Kreuzband 5 Pf. 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 Pf. Für Postanweisungen bis 15 Mk. 10 Pf.

Die Aufschrift muß enthalten:

Die genaue Adresse, den Namen des Schiffes 2c. und die Angabe: Durch Vermittelung des Marinepostamtes Berlin.

Diese Sendungen müssen von dem Absender frankirt werden. Einschreibesendungen, Wert- und Paketsendungen befördert das Marinepostamt 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 Marinepostamtes 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 Aufenthalts- und Bestimmungsort eines Schiffes nicht weiß, denn es ist nicht nötig, daß dieser auf dem Briefe oder auf der Sendung angegeben sei.

---

## Neunter 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 weniger wachthabende Offiziere. Die Offiziere der Wache lösen sich auf See von vier zu vier Stunden, im Hafen in der Regel von einem Tage zum andern ab. Unter den Wachtoffizieren thun auf großen Schiffen Leutnants und Unteroffiziere, auf kleinen Schiffen 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 Hasen nur zum Teil, zur Hand und steht unter dem Kommando des wachhabenden 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, Fähnriche zur See und Seekadetten ist je ein gemeinschaftlicher Aufenthaltsort, die Messe, vorhanden. In derselben ist der älteste Offizier, Deckoffizier, Fähnrich oder Seekadett 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.

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 Konteradmiral und Generalmajor abwärts und für einen Kommodore, für Botschafter, Gesandte, diplomatische Agenten und Konsularbeamte des Deutschen Reiches, für fremde Häfen und Festungen, welche von Seiner Majestät Schiffen und Fahrzeugen besucht werden. 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 Offiziersrang stehende Person durch Aufstellung von Ehrenposten (Fallreepsgasten), deren Zahl je nach dem Range verschieden ist, und durch Pfeifen mit der Bootsmannspfeife salutiert.

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

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 stretchen das Segel, wenn Ruderboote Riemen hoch nehmen, Dampfboote lassen die Maschine langsam gehen. Die in den Booten sitzenden Personen stehen zum Gruß nicht auf.

## Die deutschen Schutzgebiete und die Kaiserlichen Schutztruppen.

### Schutzgebiete.

Schutzgebiet	Fläche in Quadratkilo- meter	Einwohner- zahl (rund)	Davon Deutsche und Fremde
Togo . . . . .	82330	2000000	100
Kamerun . . . . .	493600	3500000	250
Deutsch-Südwestafrika . . . . .	830960	200000	2100
Deutsch-Ostafrika . . . . .	941100	3000000	1000
Der Neuguineakompagnie . . . . .	251005	387000	180
Marschallinseln . . . . .	415	16000	70
Kiautschou { Pachtgebiet . . . . .	370		
{ Interessensphäre . . . . .	7200		

### Schutztruppen.

Die Schutztruppen dienen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit in den afrikanischen Schutzgebieten, insbesondere zur Bekämpfung des Sklavenhandels. Ihr oberster Kriegsherr ist Seine Majestät der Kaiser.

Nächst Seiner Majestät dem Kaiser sind die Schutztruppen dem Reichskanzler unterstellt.\*)

Die Offiziere der Schutztruppen werden in der Rangliste der Kaiserlichen Marine geführt.

\*) Mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Majestät des Kaisers hat der Reichskanzler in Gemäßheit des Artikels IV des Gesetzes vom 7. Juli 1896 (Reichsgesetzblatt Seite 187 ff.) am 25. Juli 1898 organisatorische Bestimmungen für die Kaiserlichen Schutztruppen in Afrika (Schutztruppenordnung) erlassen. Dieselben sind bei G. S. Mittler und Sohn in Berlin, Kochstraße 68/71 gedruckt.

## Vom Deutschen Reiche subventionierte Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern.\*)

Es sind im Reiche subventioniert:

- a\*\*) die chinesisch-japanische Linie. Vierzehntägliche Verbindung, abwechselnd von Bremen und Hamburg aus. Fahrgeschwindigkeit 13 bis 14 Knoten.
- b\*\*) australische Linie. Vierwöchentliche Verbindung von Bremen aus. Fahrgeschwindigkeit 12,2 bis 13,5 Knoten.
- c\*\*\*) die ostafrikanische Linie. Vierwöchentliche Verbindung von Hamburg. Fahrgeschwindigkeit 10,5 Knoten †).

## Uebersicht über die Stärke der Kriegslotten der Seemächte und ihrer Marinebudgets im Jahre 1898.

	Linien-schiffe über 5000 Tonnen	Kreuzer über 500 Tonnen	Marinebudget in Millionen Mark
England . . . . .	62	197	580
Frankreich . . . . .	36	83	230
Rußland . . . . .	18	33	260
Italien . . . . .	12	45	82
Bereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	11	47	338
Japan . . . . .	7	39	180
Deutsches Reich . . . . .	12	33	122
Deutsches Reich im Jahre 1904 . . . . .	19	42	—
Oesterreich-Ungarn . . . . .			25

\*) Siehe die Gesetze vom 6. April 1885, 27. Juni 1887, 20. März 1893, 13. April 1898 (Reichsgesetzblatt 1885 Seite 85, 1887 Seite 275, 1893 Seite 95, 1898 Seite 163).

\*\*) Die Subventionssumme für die Linien a und b zusammen beträgt 5,509 Millionen Mark.

\*\*\*) Die jährliche Subventionssumme beträgt 900 000 M.

†) Wer über die Verbindungen, Ueberfahrtspreise u. Näheres erfahren will, wende sich wegen der Verbindung unter a und b an die Direktion des Norddeutschen Lloyd in Bremen und wegen der Verbindung unter c an die

Verzeichnis der über 100 Registertons großen Handelsschiffe der Seefahrenden Nationen am 1. Januar 1899.

Flagge	Dampfer		Segelschiffe		Gesamtzahl	Gesamttonnengehalt Dampfer Brutto Segel Netto	
	Anzahl	Brutto Tonnengehalt	Anzahl	Netto Tonnengehalt			
Argentinien . . . . .	93	50610	103	28161	196	78771	
Belgien . . . . .	103	136709	2	420	105	137129	
Brazillen . . . . .	217	137342	120	30765	337	168107	
Chile . . . . .	47	51438	95	59097	142	110535	
China . . . . .	46	62179	1	587	47	62766	
Columbia . . . . .	1	877	6	2355	7	3232	
Costa Rica . . . . .	1	592			1	592	
Dänemark . . . . .	305	308410	455	114446	760	422856	
Deutschland . . . . .	1066	1644337	538	469644	1604	2113981	
England	Großbritannien u. Irland . . . . .	6783	10547355	2261	2040549	9044	12587904
	Kolonien . . . . .	919	620834	1180	456574	2099	1077408
	Zusammen . . . . .	7702	11168189	3441	2497123	11143	13665812
Ägypten . . . . .	13	11847	1	303	14	12150	
Frankreich . . . . .	617	972617	534	206898	1151	1179515	
Griechenland . . . . .	127	151216	311	101147	438	252363	
Hawai . . . . .	23	23995	13	15574	36	39569	
Hatti . . . . .	7	2504	2	361	9	2865	
Holland . . . . .	244	355699	139	88751	383	444450	
Italien . . . . .	272	441585	890	413893	1162	855478	
Japan . . . . .	462	454163	70	17890	532	472053	
Mexiko . . . . .	20	8528	15	3381	35	11909	
Montenegro . . . . .	1	1857	14	3027	15	4884	
Norwegen . . . . .	710	618617	1953	1024600	2663	1643217	
Oesterreich-Ungarn . . . . .	195	305483	89	44331	284	349814	
Persien . . . . .	2	971	2	1232	4	2203	
Peru . . . . .	3	4869	36	10593	39	15462	
Portugal . . . . .	39	53293	132	46042	171	99335	
Rumänien . . . . .	18	17768	4	1216	22	18984	
Rußland . . . . .	390	350367	769	244067	1159	594434	
Sarawak . . . . .	3	1084			3	1084	
Siam . . . . .	3	2786	1	294	4	3080	
Spanien . . . . .	436	544775	276	76368	712	621143	
Schweden . . . . .	594	328555	779	224230	1373	552785	
Türkei . . . . .	109	83199	138	37971	247	121170	
Uruguay . . . . .	18	15580	18	3234	36	18814	
Venezuela . . . . .	12	4162	8	1111	20	5273	
Verein. Staat. v. Nordamerika . . . . .	780	1175762	2370	1272915	3150	2448677	
Zansibar . . . . .	3	3168			3	3168	
Anderer Staaten . . . . .	19	16159	26	7931	45	24090	
Zusammen . . . . .	14701	19511292	13351	7049958	28052	26561250	

Direktion der Deutschen Ostafrikalinie in Hamburg. Die glänzend ausgestatteten Kataloge dieser Gesellschaften geben in jeder Hinsicht

Diese Zahlen drücken nicht ohne weiteres die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Handelsflotten aus. Da nämlich erfahrungsgemäß ein Handelsdampfer in der Zeiteinheit das 3fache bis 3,5fache eines Segelschiffes bewältigen kann, muß man die Zahl der Dampfer-tonnen mit 3 oder 3,5 multiplizieren und zu den Segelschiffstonnen addieren. Bei der Multiplikation mit 3 ergibt sich nachstehende Reihenfolge:

England,  
 Deutschland,  
 Vereinigte Staaten von Nordamerika,  
 Frankreich,  
 Norwegen u. s. w.

### Der Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Durch Reichsgesetz vom 16. Mai 1886 wurde die Herstellung eines Kanals zwischen der Unterelbe und der Kieler Förde angeordnet. Die Baukosten wurden gleichzeitig auf 156 Millionen Mark veranschlagt. Durch Preussisches Gesetz vom 16. Juli 1886 wurde festgestellt, daß Preußen von den Baukosten 50 Millionen Mark im voraus zu tragen hat. Am 3. Juni 1887 legte Kaiser Wilhelm I. den Grundstein zu dem Bau. Am 20. Juni 1895 wurde der Kanal durch Kaiser Wilhelm II. eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Seine Abmessungen sind folgende:

Gesamtlänge 98,65 km = 53,8 Seemeilen.

Tiefe 9,0 m unter Mittelwasser.

Sohlenbreite 22,0 m.

Zahl der Ausweichstellen 7.

Richte Weite der Schleusen bei Holtenau und Brunnshüttel 25,0 m.

Nutzbare Kammerlänge dieser Schleusen 150,0 m.

---

erschöpfende Auskunft. Uebrigens bestehen in allen großen Städten Deutschlands Agenturen derselben, welche Prospekte, Kataloge etc. in ausgiebigster Weise verabsolgen.

Lichtdurchfahrtsöhe der Hochbrücken bei Grüenthal und Lebensau 42,0 m.

Nach der Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal\*) darf derselbe von Schiffen aller Nationen, nach Zahlung der tarifmäßigen Abgaben, befahren werden, sofern die Schiffe folgende Abmessungen nicht überschreiten:

Tiefgang 8 m.

Größte Breite 20 m.

Länge 135 m.

Maftenhöhe 40 m über der Wasserlinie.

Die Fahrgewindigkeit über den Grund darf 15 km = 8,1 Seemeilen in der Stunde, bei Schiffen von mehr als 2000 Registertons brutto und mehr als 5 m Tiefgang 12 km = 6,5 Seemeilen in der Stunde nicht überschreiten. Die Fahrt durch den Kanal, d. h. von der Ostsee in die Nordsee und umgekehrt kann also im günstigsten Falle in rund 6 $\frac{1}{2}$  Stunden gemacht werden.

Die ganze Herbstübungsflotte der Marine passierte den Kanal im Jahre 1897 in 18 Stunden.

Der Tarif für die Fahrt auf dem Kanal ist seit seiner Eröffnung Gegenstand der Erörterung. Wenn der erhoffte Verkehr erreicht werden soll, wird man den Tarif in ein richtiges Verhältnis zur Abkürzung der Wegelänge bringen, d. h. man wird ihn noch weiter heruntersetzen müssen\*\*).

### Einiges über die Marinetechnik.

Seit dem fünften Jahrzehnt unseres Jahrhunderts hat der Kriegsschiffbau eine vollständige Umgestaltung erfahren.

\*) Die Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal kann von dem Kaiserlichen Kanalamt zu Kiel für den Preis von 50 Pfennigen bezogen werden.

\*\*\*) Jetzt zahlt z. B. ein kleines Schiff von 400 Registertonnen netto 240 Mk., ein mittelgroßes Schiff von 1000 Registertonnen netto 420 Mk., ein größeres Schiff von 1800 Registertonnen netto 580 Mk. und ein großes Schiff von 4000 Registertonnen netto 1150 Mk. reine Kanalabgaben, ohne Lotsengelder, Schlepplöhne u. s. w.

Nachdem die während des Krimkrieges in Frankreich erbauten schwimmenden Batterien am 18. Oktober 1855 bei dem Angriff auf Kinburn gute Dienste geleistet hatten, ließ Kaiser Napoleon III. im Jahre 1858 die drei Panzerfregatten *Gloire*, *Invincible* und *Normandie* auf Stapel setzen. Schnell wurde der Bau weiterer Panzerschiffe angegriffen. Andere Nationen folgten, wenn auch zuerst noch zögernd, auf dem beschrittenen Wege. Das stolze Linienschiff von eleganter und abgerundeter Form, unter der vollen Takelage eine dreifache Kanonenreihe tragend, begann von der See zu verschwinden. Obgleich schon gegen 1830 die ersten Schraubenfregatten gebaut wurden, sah man im Krimkriege 1854 und 1855 noch eine große Zahl von Segellinienschiffen in den Schlachtfлотten der Mächte. Bevor aber das Jahr 1870 herangekommen war, hatte man das Linienschiff mit und ohne Schraube aus der Reihe der Schlachtschiffe gestrichen. Inzwischen entstanden von Jahr zu Jahr neue Konstruktionen. Das Holz wich dem Eisen, dieses dem Stahl als Baumaterial. Man panzerete den Schiffskörper in der Wasserlinie allein, in dieser und an der Batterie. Man stellte die Geschütze in geschlossenen Kasematten oder in gepanzerten Türmen auf, die bald geschlossen, bald oben offen waren.

Etwa um das Jahr 1880 brach sich die Ansicht allgemein Bahn, daß auf einem Schlachtschiffe die Kommandostände, die Geschützbedienungen und die Munitionsaufzüge außer den vitalen Teilen des Schiffes selbst durch Panzer zu decken seien. Damit stieg die Belastung der Schiffe weiter. Das *Deplacement*, bei einem Schraubenlinienschiff der alten Zeit etwa 6000 Tonnen groß, stieg nach und nach bis auf 15 000 Tonnen.

Dazu kam die Einteilung der Schiffe in eine sehr große Zahl kleiner Zellen und die Panzerung der Decks, woraus als besonderer Typus das Citadellschiff entstand. Der Panzer, früher Schmiedeeisen, wurde etwa vom Jahre 1890 ab aus Nickelstahl, dann aus gehärtetem Nickelstahl hergestellt. Noch ist die Kette der Umgestaltungen nicht am Schluß, noch steht

nicht so fest als vor fünfzig Jahren, welche Gestalt und Größe das Linienschiff unserer Tage haben muß. Die Barbettemittele Batterie mit der Hauptarmierung und die Nebenbatterie mit der Mittel- und leichten Artillerie haben den jetzigen Typus herausgebildet. Ziemlich allgemein sind die Ansichten dahin geklärt, daß man für die Schlachten auf hoher See gepanzerte Schiffe bedarf und daß diese Schiffe, um alle erforderlichen Eigenschaften am Offensiv-, Defensiv- und Kohlenfassungsvermögen, sowie an Geschwindigkeit in sich zu vereinigen, möglichst groß sein müssen. Es scheint, daß es nicht möglich ist, ein vollwertiges Linienschiff mit einer geringeren Wasser- verdrängung als 12000 Tonnen herzustellen.

Die Panzerstärke ist bis jetzt über 46 cm Eisen oder Stahl nicht hinausgegangen. Da man immer größere Flächen panzern will und muß, wird die erwähnte obere Stärkengrenze kaum überschritten werden, denn das Gewicht der Panzerung ist bereits von 25 Prozent auf 35 Prozent des Displacements gestiegen.

Bei den Kreuzern unterscheidet man gepanzerte Schiffe mit Deck- und Seitenpanzer und geschützte Schiffe, bei denen man sich auf Deckpanzerung und Seitenschutz durch die Kohlen in den Bunkern beschränkt. Nach den Erfahrungen des amerikanischen-spanischen Krieges werden die Panzerkreuzer an Zahl zunehmen. Sie sind nichts anderes als eine Art Panzerschiff (Linienschiff).

Wie an den Schiffskörpern, so haben auch an den Schiffsmaschinen und an den Schiffsdampfesseln die Aenderungen und Verbesserungen nicht aufgehört. Bis etwa zum Jahre 1880 waren die liegenden Maschinen mit Niederdruckkesseln in Anwendung. Epochemachend war die Oberflächenkondensation und die Einführung der kontinuierlichen Expansion des Dampfes in mehreren Cylindern. Bald trat die Niederdruckmaschine gegen die Compoundmaschine oder Zweifach-Expansionsmaschine zurück. Der Druck in den Kesseln, die nunmehr nur noch cylinderförmig sein konnten, stieg bis auf 6 und 7 Atmosphären. Gleichzeitig brach sich

die Maschine mit stehenden Cylindern, die sogenannte Hammermaschine, Bahn. Die Thatsache, daß mit der Steigerung des Kesseldrucks und der Zahl der Expansionsstufen der Kohlenverbrauch der Maschine abnimmt, führte schnell zur dreifachen Expansionsmaschine und zu einem Kesseldruck bis zu 15 Atmosphären. Obgleich die Technik Kessel für 17 bis 21 Atmosphären Druck herstellen kann, so daß auch die vierfache Expansion rentabel wird, hat man sich zu dieser auf Kriegsschiffen bis jetzt noch nicht entschlossen.

Die Dampfturbinenmaschinen werden seit einigen Jahren versucht. Sie sind bis zu dem Stadium praktischer Verwendung bis jetzt noch nicht entwickelt. Gelingt es, die noch bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden, so wird die Folge eine allgemeine Umgestaltung der Kriegsschiffmaschinen sein.

Für eine moderne Kriegsschiffmaschine stellt sich bis jetzt der Kohlenverbrauch für die indizierte Pferdekraft und Stunde etwa wie folgt:

	Zweifache Expansionsmaschinen	Dreifache Expansionsmaschinen
Bei Vollampf . . . .	1,2 kg	0,9 kg
Bei kleiner Fahrt . . .	0,7 bis 0,8 kg	0,7 „

Das Bestreben nach gesteigerter Leistung der Maschine führte zur Anwendung des künstlichen Kesselzuges (Unterwindes), den man nach der Höhe der Wasser säule in Millimetern\*) mißt, welche dem künstlichen Druck das Gleichgewicht halten würde. Die Gefahr für die Rohrwandungen der Cylinderkessel schränkte diesen Druck so erheblich ein, daß die Anwendung in manchen Marinen verboten, in anderen sehr beschränkt wurde. In der Regel ist man über 12 bis 13 mm nicht hinausgegangen.

Die Wasserrohrkessel, bei denen das Wasser in Röhren verdampft wird, finden seit dem Jahre 1890 allgemein Eingang. Die Versuche mit diesen Kesseln gehen in Frankreich

\*) Es ist der Druck einer Atmosphäre = 10,308 m = 10308 mm Wasser säule.

bis vor das Jahr 1870 zurück. Sie sind leichter als die gewöhnlichen Kessel\*), entwickeln mehr Dampf als diese und verbrauchen weniger Brennmaterial. Der in Frankreich erfundene Bellevillekessel ist die älteste derartige Konstruktion.

Die Steinkohle ist seit einigen Jahren nicht mehr das einzige Heizmaterial für die Dampfkessel der Kriegsschiffe. Das Heizen mit Petroleum und mit den Rückständen der Kohlendestillation, Masut genannt, findet fast in allen Marinen Anwendung. Da diese Brennstoffe noch nicht überall auf Lager gehalten werden, richtet man die Kessel in der Regel so ein, daß sie entweder mit Steinkohlen, oder mit dem flüssigen Brennstoff geheizt werden können. Dieser bietet den Vorteil der Möglichkeit der Mitnahme einer größeren Menge von Brennstoff, der leichteren Dampfgewinnung und der leichteren Bedienung.

Bei einem modernen englischen Panzerschiff von 15 000 Tonnen Displacement wiegen Maschine und Kessel 1268 Tonnen, der Kohlenvorrat 2200 Tonnen; bei einem modernen Kreuzer von 14 200 Tonnen Displacement wiegen Maschine und Kessel 2144 Tonnen. Dabei indizieren die Maschinen des Panzerschiffes 10 000 bis 12 000, diejenigen des Kreuzers 25 000 Pferdestärken.

Noch giebt es in allen Marinen einzelne alte Schiffe (alte ungepanzerte Fregatten und Korvetten), deren Schrauben gehoben werden können, wenn die Schiffe unter Segel fahren. Derartige Schrauben haben nur zwei Flügel. Bis zum Jahre 1870 und darüber hinaus baute man zahlreiche Panzerschiffe mit Takelagen. Da sie in der Regel nicht segeln sollten, oft auch nicht segeln konnten, gab man ihnen feste dreiflügelige Schrauben; ein Kompromiß, den man etwa vom Jahre 1880 ab dadurch aus der Welt brachte, daß die Takelagen beseitigt wurden.

---

\*) Die gewöhnlichen Kessel, bei denen der Dampf dadurch erzeugt wird, daß die mit Wasser gefüllten Räume von Röhren durchzogen sind, durch welche die Heizgase gehen, könnte man im Gegensatz zu den Wasserrohrkesseln Feuerrohrkessel nennen.

Seit 1886 sind fast allgemein Schiffe mit Doppelschrauben gebaut.

Nach 1890 kam das Dreischraubensystem auf, mit dem Deutschland zuerst vorging, nachdem Italien und Frankreich den Anfang gemacht hatten. Bei demselben liegt eine Schraube in der Mitte und eine an jeder Seite des Hinterschiffes. Die Vorteile sind: die kleinere Teilung und damit leichtere Herstellung sowie geringere Höhe; die größere Sicherheit im Gefecht und der geringere Kohlenverbrauch bei kleineren Marschgeschwindigkeiten.

Die Schiffsgeschwindigkeit ist in den letzten Jahrzehnten besonders bei Kreuzern und Torpedobooten gesteigert worden. Man wird zur Zeit etwa fordern können: Von einem Panzerschiff (Linien Schiff) 16 bis 18 Knoten; von einem großen Kreuzer 21 bis 23 Knoten; von einem Torpedobootszerstörer und von einem großen Torpedoboot 30 bis 36 Knoten. Dies ist jedoch die mit sehr großem Kohlenverbrauch verbundene Maximalleistung. Bewuchs des Bodens und andere Einflüsse setzen diese Leistung oft und schnell herunter. Wegen des ersteren Uebelstandes beginnt man wieder, auch Schiffen, welche in der Regel in heimischen Gewässern bleiben, eine Holzbeplankung mit Kupferbelag zu geben.

Die Marineartillerie bestand zu Anfang dieses Jahrhunderts aus glatten 18-, 24-, 32-, 36- und 48pfündern. Die größte Ladung betrug  $\frac{1}{3}$  des Geschossgewichtes. Die Taktik verlangte, daß in kürzester Zeit möglichst viel Geschosse gefeuert wurden; daher die Ueberlegenheit der Schiffe mit großer Kanonenzahl. Im Jahre 1819 erfand der französische Artillieremajor Paixhans die Haubitzkanone, deren mit Sprengladung versehenen Geschosse in der Schlacht bei Sinope am 20. November 1853 in den türkischen Schiffen so furchtbare Verwüstungen anrichteten, daß bei dem Kaiser Napoleon III. die Idee der Schiffspanzerung entstand. Etwa gleichzeitig, d. h. während des Krimkrieges, begann die Verwendung gezogener Kanonen. Man gab die kugelförmigen Geschosse auf und feuerte cylindrische Geschosse mit

ogivaler Spitze aus gezogenen Rohren. Schon im Jahre 1870 waren die glatten Geschütze aus den Batterien der Kriegsschiffe verschwunden. Die früher gußeisernen Kanonenrohre wurden aus Stahl hergestellt. Der Zusammenbau der Rohre, die mit der Zeit in allen Marinen eingeführten Hinterladungssysteme verschiedenster Art, die Fabrikation des Pulvers und der Geschosse, sowie die Führung der Letztern in den Zügen der Kanonenrohre schufen eine Reihe von Fragen, die heute noch nicht abgeschlossen sind und die nicht verschwinden werden, solange als ein Wettstreit zwischen Panzer und Artillerie besteht. Diesen könnte man insofern als beendet ansehen, als feststeht, daß jeder Panzer durchschossen werden kann. Die Frage ist nur, ob es lohnend oder zweckmäßig ist, Geschütze von so großem Kaliber und so großer Rohrlänge an Bord aufzustellen, daß das Durchschießen des gegebenen Panzers unbedingt sicher ist. Da nicht alle Teile eines Schiffes mit der Maximalstärke gepanzert werden können, diese vielmehr stets nur die vitalen Teile des Schiffskörpers deckt; und da man anderseits gegen schwach gepanzerte und nicht gepanzerte Teile mit Explosivgeschossen wirkend große Erfolge haben kann, machten alle Marinen bei einer gewissen Kalibergröße Halt.

Die in der Armierung unserer modernen Schlachtschiffe viel verwendete 24-cm-Kanone hat 25,4 Tonnen Rohrgewicht und 9,6 m Rohrlänge. Das 215 kg schwere Geschöß legt in der ersten Sekunde nach dem Verlassen der Mündung 630 m zurück.

Der Torpedo ist ein Hohlkörper aus Stahlblech von Cigarrenform. Er ist 3 bis 6 m lang und birgt eine durch komprimierte Luft getriebene sinnreiche Maschine, welche zwei am Hinterende befindliche Schrauben entgegengesetzter Drehung treibt. Im Vorderteil befindet sich die Ladung aus nasser Schießbaumwolle, zwischen 15 und 100 kg schwer. Der Torpedo läuft, je nachdem man die Maschine einstellt, auf Tiefen von 0 bis 5 m. Die Rohre, in denen er das schießende Schiff oder Boot verläßt, befinden sich teils über, teils unter Wasser. In neuester Zeit giebt man den Rohren

unter Wasser (Unterwasserlancierung) allgemein den Vorzug. Er wird durch komprimierte Luft oder Pulverladung ausgestoßen und nimmt eigene Bewegung an, sobald er sich im Wasser befindet. Seine Geschwindigkeit beträgt 26 bis 36 Knoten oder 13,4 bis 18,5 Meter in der Sekunde. Bis zu 400 m Entfernung ist der Schuß leidlich sicher. — Die Idee, den Torpedo in die Schiffszurüstungen aufzunehmen, gewann von 1880 ab nach und nach Boden. Etwa um 1875 begann man Torpedoboote zu bauen, Fahrzeuge aus dünnstem Stahl, mit mächtiger Maschine, nur zur Kriegsführung mit dem Torpedo bestimmt. Zwischen 1880 und 1890 gingen alle Marinen dazu über, Torpedoboote in die Flotten einzustellen und den Torpedo in die Schiffszurüstungen aufzunehmen. In Frankreich und auch in Deutschland gelangte eine Schule zu Einfluß, welche den Seekrieg nur mit Torpedobootten und leichten Kreuzern führen wollte. Diese Epoche ist überwunden, aber noch krankt unsere Marine an ihren Folgen, denn sie trug dazu bei, den Bau großer Schiffe zu unterlassen. Die Größe der Torpedoboote ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Im Jahre 1890 hatten die neuen Boote noch 34 m Länge bei 4,8 m größter Breite; jetzt wird die Größe nahezu verdoppelt sein, so daß man das Displacement eines modernen Bootes auf 150 Tonnen und mehr schätzen kann. Das sogenannte Torpedodivisionsboot (bei uns D-Boot, in England Torpedobootszerstörer oder -jäger) scheint das Torpedoboot der Zukunft zu sein. Trotzdem wird man kein Seeschiff daraus machen können.

Darüber, daß die Artillerie die Hauptwaffe eines Kriegsschiffes, der Torpedo höchstens eine Hilfswaffe ist, besteht kein Zweifel mehr.

Unterwasserschiffe sind und werden noch in fast allen Marinen versucht. Ein derartiges Schiff, nach dem Konstrukteur Gustave Zédé genannt, hat in Frankreich so große Erfolge erzielt, daß 3 Schiffe des Typus in Bau sind und das Geld für 8 weitere von dem Parlament gefordert ist. Der Gustave Zédé ist 146 Tonnen groß. Seine Maschinen

werden an der Oberfläche mit Dampf, unter Wasser durch eine elektrische Sekundärbatterie getrieben.

In der Handelsmarine begann vor etwa dreißig Jahren der Verfall der Segelschiffahrt und des Holzschiffbaues, obgleich der Eisenschiffbau im Jahre 1845 langsam anfang\*). Die für den Bau und die Reparatur der hölzernen Segelschiffe eingerichteten Werften, deren es in jeder Stadt und in jedem Dorf der deutschen Küste zwischen Memel und Ostfriesland mindestens eine gab, verfielen. Große eiserne Schiffe konnte man damals in Deutschland selbst auf der Königlichen Werft zu Danzig nicht bauen. Nicht nur die Maschinen größerer Schiffe, sondern auch die Anker und Ankerketten für dieselben mußten aus dem Auslande bezogen werden, weil man sie in Deutschland nicht herzustellen vermochte. Ein großartiger Wandel hat sich seit der Zeit vollzogen. Unsere Werften\*\*) an der Weichsel, Oder, Warnow, Trave, an der Kieler und Flensburger Förde, sowie an der Elbe und Weser haben nicht nur für unsere Kriegs- und Handelsmarine ganze Flotten gebaut, sondern sie treten auch auf dem Weltmarkte mit Erfolg in den Wettstreit ein. In dreißig Jahren haben wir auf diesem Gebiet die erste schiffbauende Nation der Erde, die Engländer, eingeholt.

Der in den Jahren 1854 bis 1856 in England gebaute „Great Eastern“ hatte 207,5 m Länge bei 25,3 m größter Breite und 27400 Tonnen Displacement. Das inzwischen abgewrackte Schiff war eine verfrühte Konstruktion. Sein De-

\*) Der Dampfer „Preussischer Adler“, einst Postdampfer zwischen Stettin und St. Petersburg, dann Aviso der Königlichen, später Kaiserlichen Marine, war z. B. im Jahre 1846 in England gebaut und ein eisernes Schiff.

\*\*) Wir geben der Vollständigkeit halber die bedeutendsten Werften an. Schiffswerft von F. Schichau in Elbing und Danzig; Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulkan zu Bredow bei Stettin. Die Aktiengesellschaft Oberwerke in Stettin; die Aktiengesellschaft Neptun in Rostock; die Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck; die Howaldtwerke in Kiel; die Germania-Werft der Firma Krupp in Kiel; die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Flensburg; die Kommanditgesellschaft auf Aktien Blohm und Voß in Hamburg; die Reiherrstiege-Schiffswerft in Hamburg; die Aktiengesellschaft Weser in Bremen; die Aktiengesellschaft Bremer Vulkan in Vegesack; die Werft von J. C. Tecklenborg in Geestemünde; die Werft von G. Seebeck in Geestemünde.

placement ist in dem in England für die White-Star-Line in Bau befindlichen Dampfer Oceanic mit 28 500 Tonnen Größe überschritten. Das allgemeine Bedürfnis unserer Zeit nach Vergrößerung der Transportgefäße hat ganz besonders im Seeverkehr Geltung gewonnen. Der Dampfer „Pennsylvania“ der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft hat 178 m Länge bei 19 m größter Breite, 12,8 m Raumtiefe und gegen 20 000 Deplacement, wenn voll beladen. Es kann 200 Passagiere erster Klasse, 150 bis 200 Passagiere zweiter Klasse und 1000 bis 3000 Passagiere dritter Klasse an Bord nehmen. Das Schiff ist zu 12 261 Registertonnen\*) brutto und 7861 netto vermessen. Seine vierfache Expansionsmaschine kann 5000 Pferdestärken indizieren. Dagegen ist der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ vermessen zu 14 349 Registertonnen brutto und 5521 netto. Seine Maschinen indizieren bis zu 27 000 Pferdestärken. Die Pennsylvania läuft 13 bis 14, Wilhelm der Große 22 Knoten. Der Vergleich der Raumgrößen beider Schiffe bietet ein Beispiel dafür, wie viel Opfer an Raum und Maschinenstärke aufzuwenden sind, um die Schiffsgeschwindigkeit über bestimmte mäßige Grenzen hinaus zu steigern, selbst wenn man die dem Schnelldampfer zu gute kommende schlankere Schiffsform ausschaltet.

Im Jahre 1835 konnte man schnellstens in 16 Tagen mit einem Raddampfer von 65 m Länge von Europa nach Nordamerika fahren. Im Jahre 1898 macht man die Fahrt in einem Zweischraubendampfer von 190 m Länge in 5 Tagen und einigen Stunden. Ein neuer Schnelldampfer, der auf der Vulkanwerft für die Hamburg-

---

\*) Die englische Registertonne = 100 Kubikfuß englisch = 2,8315 Kubikmeter ist ein Raummaß, das in der Handelsmarine allgemein angewendet wird. Die für Kriegsschiffe allgemein angewendete Maßgröße des Deplacements (Wasser-Verdrängung) in Gewichtstonnen zu je 1000 kg läßt sich in der Handelsmarine nicht anwenden, weil mit der Beladung das Deplacement wechselt. Ein festes Verhältnis zwischen Größe in Registertonnen und Deplacement läßt sich nicht angeben. Jedenfalls ist das Deplacement eines voll beladenen Schiffes in Gewichtstonnen größer als sein Bruttoreumgehalt in Registertonnen.

Amerika-Linie im Bau ist und im Jahre 1900 fertig wird, soll die Reise in 5 Tagen machen. Das Schiff soll 23 bis 25 Knoten laufen. Es ist 201,9 m lang bei 20,4 m größter Breite mit 7,8 m größtem Tiefgang. Die Maschine indiziert 33 000 Pferdestärken. Der Kohlenvorrat in den Bunkern beträgt 5000 Tonnen.

Das Bedürfnis, große Ladungen billig und schnell, aber doch ohne Dampfkraft über See zu bringen, führte seit etwa 1880 zum Bau großer stählerner Klipperschiffe. Niedrige aber breite Takelagen, Masten bis zu fünf an Zahl, möglichste Verwendung von Stahl auch in der Takelage waren bei Rissen und Bauausführung maßgebend. Derartige Schiffe, welche in Deutschland nur von den beiden größten Nordseehäfen, Bremen und Hamburg, aus fahren, bewähren sich gut. Die im Jahre 1895 auf der Tecklenburgschen Werft an der Unterweser gebaute Fünfmastbark „Potosi“ ist das größte Segelschiff der Erde. Seine Abmessungen sind: 109,7 m Länge, 15,1 m größte Breite, 9,4 m Raumtiefe, 6200 Tonnen Ladefähigkeit und 8470 Tonnen Displacement bei 7,6 m Tiefgang.

### Die deutsche See- und Küstenfischerei.

Seit die Segelschiffahrt in der Handelsmarine mehr und mehr zurückgeht, werden die Seeleute an Zahl geringer, an Qualität schlechter. Darunter hat in allen an die Nordsee grenzenden Staaten der Wohlstand der Küstenbevölkerung und der Ersatz für die Kriegsmarine gelitten. Um die Lücke auszufüllen, welche in wirtschaftlicher und militärischer Hinsicht auf diese Weise entstand, war und ist man allgemein für die Hebung der Hochsee- und Küstenfischerei interessiert.

Es ist schwer, einen genauen Ausweis darüber zu liefern, in welchem Maße die verschiedenen Staaten an der See- und Küstenfischerei beteiligt sind, weil nicht überall eine hinreichende Statistik geführt wird. — Einen Anhalt bietet der Wert der gelandeten Fische. Derselbe beträgt jährlich an den Landestellen:

In Großbritannien und Irland	158 Millionen Mf.
„ Frankreich . . . . .	94 „ „
„ Kanada . . . . .	84 „ „
„ Deutschland*) . . . . .	25 „ „
„ Norwegen . . . . .	24 „ „
„ Dänemark . . . . .	7 „ „
„ Holland schätzungsweise nicht mehr als Norwegen.	

Es werden ungefähr beschäftigt an:

	Fahrzeugen und Booten	Menschen
In Großbritannien u. Irland	26 500	110 922
„ Frankreich . . . . .	27 415 **)	93 773 ***)
„ Kanada . . . . .	35 889 †)	71 334
„ Deutschland . . . . .	15 827 ††)	35 000
„ Holland . . . . .	5 211 †††)	17 895

Wie dürftig und lückenhaft die vorstehenden Angaben auch sind, so beweisen sie doch, daß Deutschland an der Ausbeutung der Ware hinter anderen nordeuropäischen Staaten noch weit zurücksteht. Erst nach und nach hebt sich in Deutschland das Jahrhundertlang verkümmert gewesene See- und Küstenfischereigewerbe; erst in neuester Zeit wird der Seefisch auch eine im deutschen Inlande gesuchte Nahrung.

Eine Reichsbehörde zur Pflege und Förderung der Seefischerei giebt es in Deutschland nicht. Sie wird in fast

\*) Ist nur geschätzt, da eine genaue Statistik nicht besteht.

\*\*) Von den Fahrzeugen und Booten sind beschäftigt:

135 in der Neufundlandfischerei,

218 bei Island und auf der Doggerbank,

27062 in der heimischen Fischerei.

\*\*\*) Auf die Fischerei bei Neufundland entfallen 4959 Mann; auf diejenige bei Island und auf der Doggerbank 4087 Mann, so daß 84727 Mann für die heimische Fischerei verbleiben.

†) Davon 1221 größere Fahrzeuge mit 9804 Mann Besatzung.

††) In die Zahl der Fahrzeuge sind einerseits alle Fischdampfer und Hochseefutter, andererseits aber auch kleine Rähne, wie sie z. B. auf den Haffs besonders viel benutzt werden, mit inbegriffen.

†††) Hier sind offenbar nur die eigentlichen Seefischerfahrzeuge inbegriffen, der Vergleich ist also nicht einwandfrei.

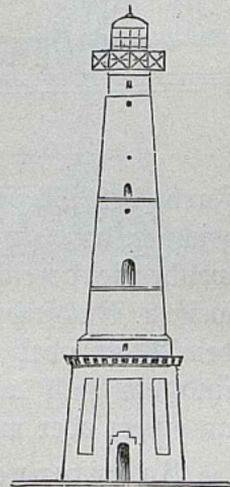
jeder Hinsicht durch den Deutschen Seefischereiverein ersetzt, der seinen Sitz in Berlin, sein Bureau aber zur Zeit in Hannover hat, weil der zeitweilige Vorsitzende des Ausschusses dort wohnt.

### Die Seeschifffahrtszeichen.

Nach Artikel 4 der Verfassung des Deutschen Reiches unterliegen der Beaufsichtigung seitens des Reiches und der Reichsgesetzgebung die Schifffahrtszeichen (Leuchtfener, 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. Die Küstenbezirksinspektoren, welche dem Reichsmarineamt unterstehen\*), überwachen die einheitliche Durchführung, während die Verwaltung den einzelnen Regierungen der Küstenstaaten untersteht. In den Reichskriegshäfen ressortiert das Leuchtfener- und Tonnenwesen von der Kaiserlichen Marine.

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 Warnungs-

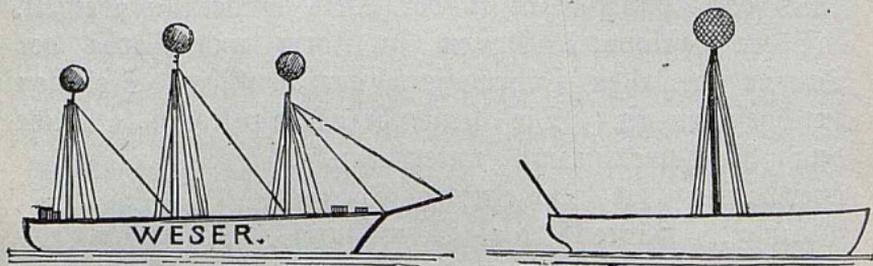


Leuchtturm.

\*) Siehe Seite 123.

zeichen 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 Apparate 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



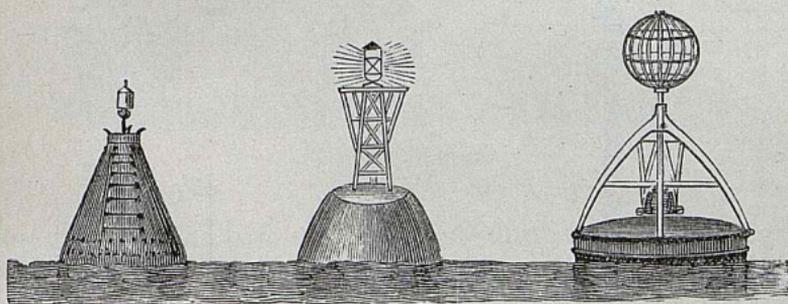
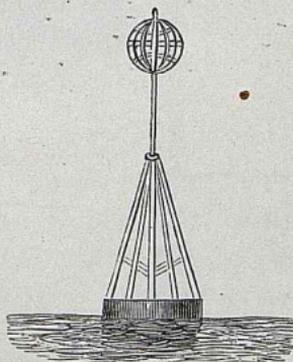
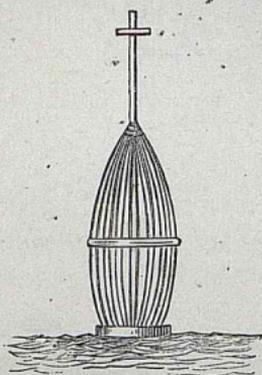
Feuerschiffe.

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 Anseglungstonnen, 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 vorspringenden Untiefen, oder zur Bezeichnung einzelner freiliegender Untiefen. Sie sind schwarz und rot gestreift, wenn man sie an beiden Seiten

**Latentonnen (Anfehlungstonnen)**



**Heultonne.**

(Durch die Bewegung der Tonne im Seegang wechselt der Luftdruck im Innern. Dieser Wechsel wird zur Tonerzeugung benutzt.)

**Leuchtonne.**

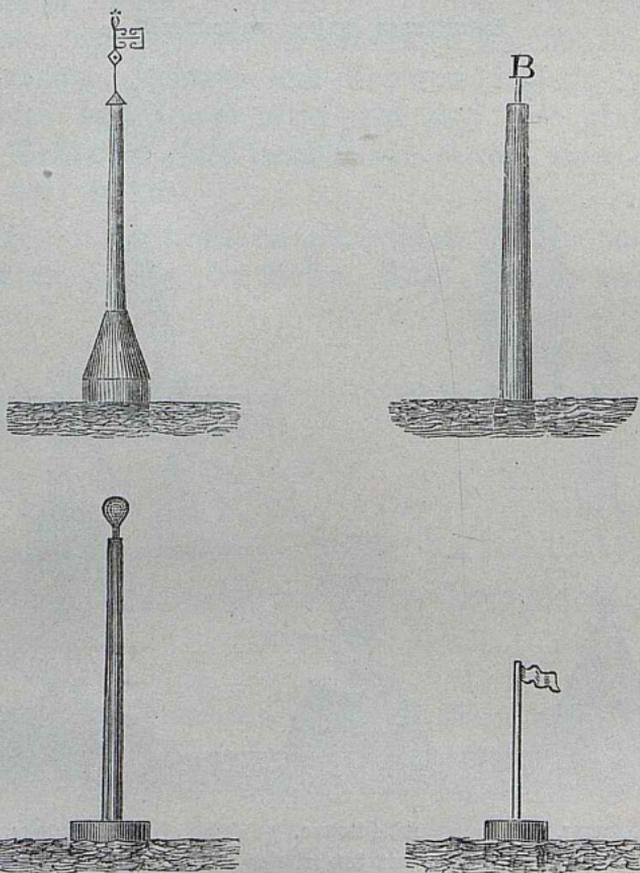
(Die mit komprimiertem Fettgas gefüllte Tonne trägt oben eine Laterne, welche durch das Gas gespeist wird. Eine Füllung hält 2 bis 4 Monate vor.)

**Glockentonne.**

(Durch die Bewegung der Tonne im Seegang wird ein Läutewerk in Betrieb gesetzt.)

passieren 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.

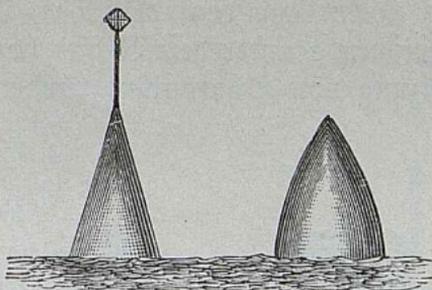
Spiertonnen bezeichnen an den deutschen Küsten die Steuerbord= (rechte) Seite eines Fahrwassers, wenn man in dasselbe einfährt, und haben dann rote Farbe. Sie



Spiertonnen (Steuerbordseite).

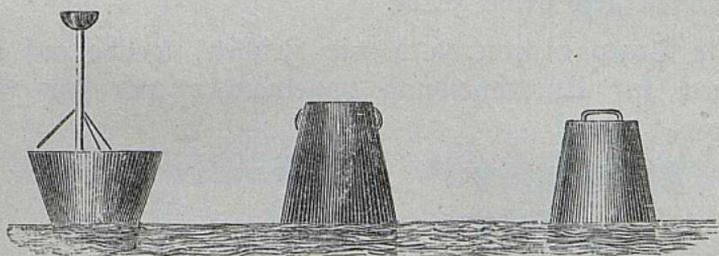
können ferner, ebenso wie die Bakentonnen, zur Bezeichnung einzeln liegender Untiefen verwendet werden und haben dann weiße Farbe.

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).

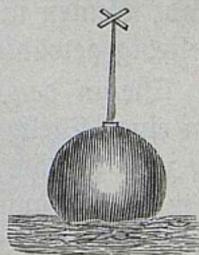
Stumpfe Tonnen können an den deutschen Küsten verwendet werden, wenn mehrere Fahrwasser so nahe bei



Stumpfe Tonnen.

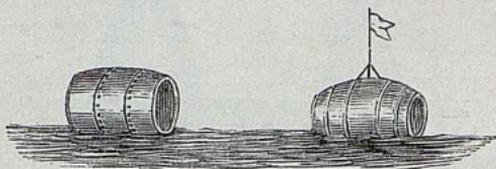
einander liegen, daß eine Verwechslung derselben möglich erscheint oder daß die Unterscheidung der einzelnen Tonnenreihen erschwert wird. Sie können ferner ausnahmsweise an Stelle von Spierentonnen verwendet werden, wenn für diese die erforderliche Wassertiefe nicht vorhanden ist.

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.



Kugeltonne  
(Mittelfahrwasser).

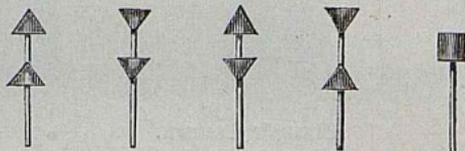
Faßtonnen sollen an den deutschen Küsten benutzt werden zur Bezeichnung unter dem Wasser liegender Wracks und zur Abgrenzung von Quarantänegründen. Zu beiden



Faßtonnen.

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

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



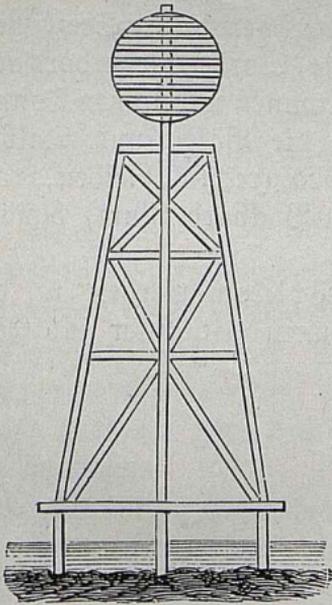
Toppzeichen.

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

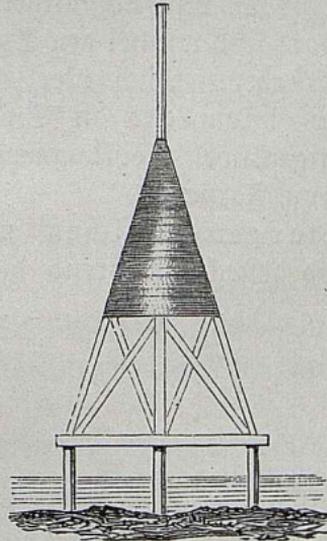
mehrung der Sichtweite an den deutschen Küsten anzubringen sind, können in der Farbe von den Tonnen abweichen und beliebig gewählt werden mit folgenden Ausnahmen:

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 Wracktonnen haben grüne Farbe.

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

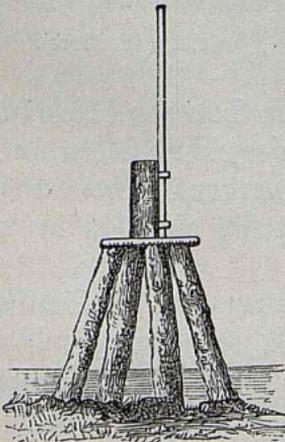


Steuerbord.



Baken.

Backbord.



Steuerbord.

Dalben (Ducs d'Albe).

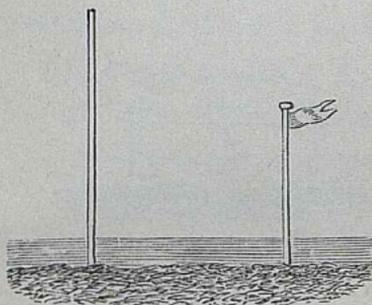


Backbord.

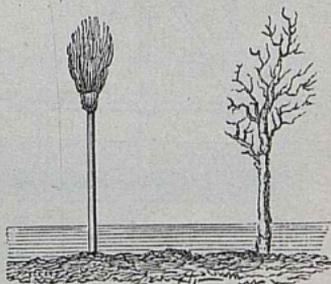
Dalben dienen als Richtungszeichen sowie zum Befestigen von Tauen für das Festmachen von Schiffen und

ihre Fortbewegung. 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. 281 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 Breden werden in den Grund gesteckt, während die Tonnen mit Anker und Kette



Stangenseezeichen (Steuerbord).



Breden (Backbord).

verankert werden. Jene sind einfache Stangen, diese junge Bäume oder Baumzweige. Stangenseezeichen stehen an den deutschen Küsten einkommend an Steuerbord (rechts), Breden 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 Feuer- schiffen 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.

### Verschiedene Angaben über Maße, Geschwindigkeiten etc.

1 Etmal = 24 Stunden.

1 Glas\*) = 0,5 Stunden.

8 Glas = 1 Seewache = 4 Stunden.

Der Abstand der Rimm 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 im Mittel  $\frac{1}{13}$  der Entfernung.

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

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

Die größte auf der Erde gelotete Wassertiefe wurde im Stillen Ozean, 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.

---

\*) 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 Bodenerhebung an der deutschen Ostseeküste ist der Dohnaßberg 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 Vorkum . . . . .	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 Fregatte (vollgetakeltes Schiff) von der Wasserlinie bis zum Flaggenknopf beträgt 50 m.

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.

Eine Pferdestärke P ist =

75 Meterkilogramm in der Sekunde,  
 4500 " " " Minute,  
 270000 " " " Stunde.  
 737 Voltampère.

Bei einmaliger Transformation vermittelt einer Dynamomaschine ergibt 1 P etwa 460 V. A.

### Nautische Maße.

#### Allgemeines.

1 Meter (m) = 1 : 10 000 000 des Erdmeridianquadranten oder des kürzesten Bogens vom Pol bis zum Aequator. Länge dieses Bogens 90 Grad = 90 . 60 = 5400 Breitenminuten oder Seemeilen (Sm).

1 Seemeile (Sm) = 10 000 000 : 5400 = 1852 m.

Abstand vom Mittelpunkt | Aequator 6377 Kilometer  
 der Erde bis zum . . . | Pol . . . 6356 "

Unterschied beider: 21 km, also Abplattung der Erde  
 21 : 6377 km = 1 : 300.

1 Kabellänge = 0,1 Sm = 185 m.

#### Fuß, Faden, Kabellänge in Metern.

1 Toise . . . . .	= 1,95	Meter
1 Pariser Fuß . . . . .	= 0,32	"
1 preussischer Fuß . . . . .	= 0,31	"
1 englischer Fuß . . . . .	= 0,30	"
1 niederländischer Fuß . . . . .	= 0,28	"
1 Faden in:		
Spanien . . . . .	= 1,67	"
den Niederlanden . . . . .	= 1,70	"
Schweden . . . . .	= 1,78	"
Rußland . . . . .	= 1,83	"
England . . . . .	= 1,83	"
Norwegen . . . . .	= 1,88	"
Dänemark . . . . .	= 1,88	"

## 1 Kabellänge in:

Deutschland . . . . .	= 185 Meter
England . . . . .	= 185 „
Frankreich . . . . .	= 200 „
den Niederlanden . . . . .	= 225 „

## Meilen in Metern.

1 Werst, Rußland . . . . .	= 1067 Meter
1 Statute Mile, England . . . . .	= 1609 „
1 Seemeile, Deutschland . . . . .	= 1852 „
1 Nautical Mile, England . . . . .	= 1852 „
1 Mille marin, Frankreich . . . . .	= 1852 „
1 Zeemijl, Niederlande . . . . .	= 1852 „
1 Milla legal, Spanien . . . . .	= 1852 „
1 Lieue, Frankreich . . . . .	= 4444 „
1 League, England (3 naut. miles)	= 5556 „
1 Lieue marine, Frankreich . . . . .	= 5556 „
1 Legua maritima, Spanien . . . . .	= 5556 „
1 Legoa, Portugal . . . . .	= 6173 „
1 Sömill, Dänemark . . . . .	= 7407 „
1 Mil, Schweden . . . . .	= 10688 „
1 Mil, Norwegen . . . . .	= 11295 „

## Sonnenmaße.

- 1 engl. „Register Ton“, Schiffsraummaß, = 100 engl. Kubikfuß = 2,823 Kubikmeter.
- 1 engl. Ton, Gewicht, = 2240 engl. Pfund = 1016 Kilogramm.
- 1 engl. Ton, Frachtmaß, = 40 engl. Kubikfuß = 1,13 Kubikmeter.
- 1 Tonne = 2205 engl. Pfund = 1000 Kilogramm.
- 1 Kubikmeter = 35,32 engl. Kubikfuß = 0,353 Registertonne.

## Tiefgang in Süß- und Salzwasser.

Süßwasser . . . . .	2	3	4	5	6	7	8 m
Salzwasser . . . . .	1,94	2,92	3,89	4,86	5,83	6,81	7,78 m
Unterschied . . . . .	6	8	11	14	17	19	22 cm.

Beispiel. Tiefgang in Seewasser von 7 m entspricht  
 $7 + 0,20 = 7,2$  m in frischem Wasser.

Einige wichtige überoceanische Weglängen\*).

Nr.	Von	Nach	Seemeilen
1	Dem Westeinlauf in den englischen Kanal	Der Elbe- und Weser- mündung	630
2	dito	Nordamerika **)	3000
3	dito	Westindien	3500
4	dito	Rio de Janeiro	4900
5	dito	der La Platomündung	6000
6	dito	der Westküste von Zentral- afrika	2700
7	dito	Kapstadt	6000
8	dito	der Westküste von Süd- amerika	8600
9	dito	der Westküste von Nord- amerika	14000
10	dito	Australien ***)	12000
11	dito	Ostasien ***)	13000
12	dito	Borberindien ***)	10500
13	dito	Deutsch-Ostafrika ***)	8500

Geschwindigkeiten.

Boote und Schiffe.	Meter in einer Sekunde
Schmales Ruderboot . . . . .	3,0
Schnelles Segelboot . . . . .	4,0
Frachtdampfer . . . . .	5,1

\*) Die Weglängen sind abgerundet, also nur ungefähr angegeben.

\*\*) Nach einer Vereinbarung, welche elf große Dampfergesellschaften getroffen haben, fahren die Dampfer dieser Gesellschaften vom Jahre 1899 nach und von Nordamerika auf bestimmten Linien (Routen) von Europa nach Amerika und zurück, damit ausreisende Schiffe mit zurückreisenden Schiffen nicht in Kollision kommen.

\*\*\*) Der Weg durch den Suezkanal kürzt ab:

Nach Australien . . . . .	850 Seemeilen
„ Ostasien . . . . .	3500 „
„ Vorderindien . . . . .	4500 „
„ Ostafrika . . . . .	2400 „

Die größte Abkürzung, welche der Kaiser-Wilhelm-Kanal gewährt, nämlich die zwischen Hamburg und der Ostsee, beträgt 425 Seemeilen.

	Meter in einer Sekunde
Subventionierter deutscher Reichspostdampfer der chinesisch-japanischen und der australischen Linie . . . . .	6,7
Moderner großer Kreuzer . . . . .	10,6
Deutscher Schnelldampfer auf der Linie Europa-Neuhork . . . . .	11,3
Großes modernes Torpedoboot und Torpedo- bootszerstörer (Torpedo-Divisionsboot) . . . . .	16,5

Dazu ist zu bemerken, daß ein moderner großer Kreuzer und ein modernes großes Torpedoboot die angeführte Geschwindigkeit nicht lange halten können, weil dies ihre Kohlenvorräte nicht erlauben. Der große Kreuzer wird vielmehr, wenn er eine größere Strecke zu dampfen hat, etwa mit der Geschwindigkeit eines Frachtdampfers fahren. Dieser, der Frachtdampfer, sowie der Reichspostdampfer und der Schnelldampfer hält die angegebene Geschwindigkeit für die ganze Reisedauer.

### Wagen und Eisenbahnen.

	Meter in einer Sekunde.
Frachtdampfer . . . . .	0,8
Postwagen . . . . .	2,7
Güterzug . . . . .	8,0
Personenzug . . . . .	12,0
Schnellzug . . . . .	18,0

### Menschen und Tiere.

Fußgänger . . . . .	1,3
Pferd im Schritt . . . . .	1,0
Pferd im Trab . . . . .	2,1
Pferd im Galopp . . . . .	4,5
Kennpferd . . . . .	12,0
Windhund . . . . .	20,0
Adler . . . . .	30,0
Brieftaube . . . . .	36,0

Wind, Sturm und Orkan.

	Meter in einer Sekunde
0 Windstille	
1 Leiser Zug . . . . .	3,5
2 Schwacher Wind . . . . .	6,0
3 Leichter Wind . . . . .	8,0
4 Mäßiger Wind . . . . .	10,0
5 Frischer Wind . . . . .	12,5
6 Starke Wind . . . . .	15,0
7 Harter Wind . . . . .	18,0
8 Stürmischer Wind . . . . .	21,5
9 Sturm . . . . .	25,0
10 Starke Sturm . . . . .	29,0
11 Schwere Sturm . . . . .	33,5
12 Orkan . . . . .	40,0
	und mehr.

Schall.

In der Luft bei 15° C. . . . .	340
Im Wasser bei 8° C. . . . .	1435
Im Schmiedeeisen . . . . .	3500
Im Eichenholz . . . . .	3625

Geschosse\*).

Flinte . . . . .	400
Kleine Kanone . . . . .	550
Große Kanone . . . . .	800

Erde.

Erddrehung am Aequator . . . . .	448
Fortschreitung der Erde . . . . .	29400

Elektrizität und Licht.

Elektrizität . . . . .	300000000
Licht . . . . .	315000000

\*) Die Geschossgeschwindigkeiten gelten nur für die erste Sekunde nach dem Verlassen der Mündung. Die Geschwindigkeit nimmt infolge der Wirkung des Luftwiderstandes und der Schwerkraft mit der Zeit bis auf Null ab.

## Salzgehalt der Ozeane und Meere.

	Proz.
Der Salzgehalt des Ozeans beträgt . . . . .	3,6
„ „ der Nordsee beträgt . . . . .	3,4
„ „ des Skagerraks bei Kap 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 Teilen Seewasser enthalten:

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

## Sonnenauf- und -untergangszeiten.

Ungefähre Sonnenauf- und -untergangszeiten für 54 Grad 20 Minuten Nordbreite, die Mittelbreite der deutschen Küstengewässer, nach mitteleuropäischer Zeit.

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 "
1. März	6 "	41 "	5 "	19 "
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 "

## Zehnter 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.

**Abländig** wird der Wind genannt, wenn er von dem Lande her weht, unter dessen Küste man sich befindet. Aufländiger 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.

**Abtrift, 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.

**Ahming, w.** Die am Vorder- und Hinterteile eines Schiffes angebrachte Skala zum Ablesen des Tiefganges.

**Anfern.** 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.** Ueberholen 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 Raaien von der Mitte nach den Seiten (Nocken). Einlegen bedeutet das Umgekehrte.

**Außenbords oder außerbords.** Außerhalb des Schiffes, aber in der Nähe desselben.

**Baak, w.** Der vorderste Teil des Oberdecks 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. Baakchaft hat der Mann, welcher die an einer Baak vereinigte Mannschaft bedient. Baakältester ist der Vorgesetzte dieser Mannschaft, deren Verband derjenigen einer Korporalschaft ähnlich ist. — baak (entgegen) sagt man, wenn die Raaien 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 baakgebraht.

**Baakbord.** Links, wenn man auf einem Schiffe stehend nach vorn sieht.

**Baakspier, w.** Ein am Borderteil des Schiffes befestigter Baum, welcher früher zum Setzen der Unterleesegel — die Leesegel sind seit 1885 in der deutschen Marine abgeschafft — diente, jetzt nur noch ausgeschwungen wird, um an Bord eines vor Anker liegenden Schiffes die ausgesetzten Boote zu befestigen.

**Bake, w.** Ein in der Regel aus Holz erbautes Schiffsfahrtszeichen an der Küste. Es giebt Baken mit und ohne Leuchtfeuer.

**Barakas, w.** Die größte Gattung der zu einem Schiff gehörenden Boote.

**Barring, w.** Ein auf Deck oder außenbords in den Klüften 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).

**Besau mast, m.** Der hinterste Mast eines als Bark getakelten Schiffes. Das daran geführte Besansegel ist kein Raasegel, sondern ein Schratssegel.

**Besteck, s.** Der in eine Seekarte 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.

**Bloch, m.** Der in der Mechanik Kloben benannte Kraftübertragungsapparat.

**Blüse, w.** Eine Terpentinackel.

**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.

**Bramraa, w.** Die dritte Raas eines voll getakelten Schiffes, von unten gezählt.

**Brasse, w.** Ein Tau an jeder Seite (Noth) 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, je nachdem sie stark oder schwach ist.

**Brok, m.** Ein kurzes, dickes Taustück, entweder rund, oder glatt und breit geformt, auch ein schürzenartiges Stück Segeltuch mit Tauwerk eingefaßt.

**Bug, m.** Der Vordertheil des Schiffes.

**Bugsieren.** Schleppen.

**Buk, m.** (richtiger Bauch). Der in der Mitte einer Raas angehäufte Teil eines festgemachten Segels. Das Tau zum Aufheben des Segels in der Mitte heißt Bukgording (richtiger Bauchgurtung).

**Bulin, w.** Ein Tau zum Festhalten von Raasegeln 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 übereinander. Dieselben sind aus Holz, Eisen oder Stahl hergestellt, zum Theil gepanzert.

**Deviation**, *w.* Die Ablenkung der Magnetnadel, welche durch das Eisen in 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. Rasse, d. h. stets mit Wasser gefüllte Docks gewähren den Schiffen sichere und bequeme Lage am Lande; Trockendocks können nach Bedürfnis und Belieben leergespült oder voll Wasser gelassen werden und dienen zur Reparatur, mitunter auch zum Bau von Schiffen.

**Dodshoft**, *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 Kumpf.

**Ducht**, *w.* Eine Sitzbank in Booten.

**Ducdalbe**, *w.* Ein in den Boden gerammter, im Wasser stehender Pfahl.

**Dünnung**, *w.* Seegang ohne Wind.

**Dwars**. Quer.

**Entern**. Uebersteigen oder aufsteigen.

**Eselsaupt**, *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 Keling, 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 Maasegel am vordersten Mast. Die Maa, an welcher sich das Segel befindet, heißt Fockraa, der Mast Fockmast. Auch wenn die Masten keine Maaen 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 seltener 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 geeit, bevor es festgemacht wird. Die dazu vorhandenen Taae heißen Geitaae.

**Gien, s.** Ein schwerer Flaschenzug.

**Gieren.** Das nicht beabsichtigte schwankende Abweichen eines Schiffes von der geraden Richtung. Ein schlecht steuerndes Schiff giert.

**Gig, w.** Ein langes schmales Boot, das Kapitän'sboot.

**Gilling, auch Gelling, w.** Die scharf zulaufende Form des Hinterschiffes in und über der Wasserlinie.

**Giffung, 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 Krostwerk aus Holz oder Eisen.

**Hals, m.** Die untere Spitze eines Segels.

**Halsen.** Vor dem Winde wenden.

**Havarie, w.** Die Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ladung durch Seenot.

**Heck**, *s.* Das Hinterteil eines Schiffes.

**Heißen**, auch **hissen**. Aufziehen.

**Hellegat**, *s.* Ein im Vorschiff ganz unten liegender Raum zur Aufbewahrung von Vorräten.

**Helling**, *w.* Eine schiefe Ebene zum Bau, Aufschleppen und zum Ablauf von Schiffen.

**Heuer**, *w.* Die Löhnung der Mannschaft eines Handelsschiffes.

**Hiewen**. Winden, eine Winde drehen.

**Holen**. An einem Tau ziehen.

**Hulk**, *m.* Ein alter Schiffsrumpf.

**Hüsing**, *m.* Eine Art Garn.

**Inholz**, *s.* Eine Schiffscrippe, den vertikalen Teil des Baues bildend.

**Innenbords**. Innerhalb der Schiffseite.

**Jacht**, auch **Yacht**, *w.* Ein Luftfahrzeug.

**Jolle**, *w.* Ein kleines Schiffsboot für den Arbeitsdienst.

**Jollentau**, *s.* Ein über einen festen Block mit einer Scheibe laufendes Tau.

**Jungfer**, *w.* Eine Vorrichtung zum Steifsetzen (steifen Ausspannen) von stehendem Tauwerk, dem Dodshost 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 Kaaien aus der senkrecht hängenden Lage in die horizontale bringen.

**Kalfatern**. Die Schiffsnähte mit Berg abdichten.

**Kaper**, *m.* Ein mit Berechtigung zur Kriegführung versehenes Handelsschiff.

**Kappen**. Abhauen, durchhauen.

**Kardeel**, auch **Kordeel**. Die Litze 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 ausgeföhlttem 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 Schiffsnähte treiben.

**Kleid,** *s.* Der einzelne Segeltuchstreifen des fertigen, zusammengefügten Segels.

**Klüse,** *w.* Die mit Eisen gefütterte Oeffnung 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 ausarbeiten.

**Kreuzer,** *m.* Ein der Größe nach zwischen Kreuzerkorvette und Kanonenboot liegendes Kriegsschiff. Kreuzerregatten werden jetzt die früher als gedeckte Korvetten bezeichneten Schiffe, und Kreuzerkorvetten die Schiffe genannt, welche früher Glatdeckkorvetten 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 Schiffsboot, in erster Reihe zur Beförderung der Offiziere bestimmt.

**Labjalben.** Das Tauwert mit einer Teermischung tränken.

**Laschen.** Zusammenbinden.

**Lee.** Die Seite, nach welcher der Wind hin weht.

**Legel,** *m.* Ein Taufkranz.

**Legerwall,** *m.* Die leewärts liegende Klüfte, nach welcher ein Schiff vom Sturm getrieben wird.

**Leuzen.** Ein Schiff leerpumpen. Bei schwerem Sturm vor dem Winde laufen.

**Lichten.** Heben, wird nur vom Anker gesagt.

**Liel,** *s.* Die Taueinfassung 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, s.** Die Seite, von welcher der Wind kommt.

**Luben, s.** Nach der Windseite hin drehen.

**Maat, m.** Gehilfe.

**Macklig, s.** Bequem.

**Mannen, s.** Ein Boot mannen heißt ein solches besetzen und fertigmachen zum Fahren.

**Marz, m.** Die Plattform am obern Ende des Untermastes.

**Mast, 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 Raatakelage Anwendung.

**Messe, w.** Gemeinschaftlicher Aufenthalts- und Speiseraum für die Offiziere eines Schiffes außer dem Kommandanten, für die Deckoffiziere und für die Seekadetten. 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, s.** 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.

**Nitzel, m.** Ein kleiner Bündel zum Zusammenbinden aufgerollter Gegenstände.

**Nock, w.** Die äußerste Spitze einer Raa. Es befindet sich an jeder Seite einer Raa eine Nock.

**Ochsenauge, s.** Ein rundes Glasfenster in der Bordwand eines Schiffes.

**Oesen, auch auslösen.** Ein Boot ohne Pumpe von Wasser entleeren. Das dazu in der Regel benutzte Gefäß heißt ein Oesfaß.

**Pageie, w.** Ein kleiner Riemen.

**Pall, s.** Eine eiserne Abstrebevorrichtung an Winden (Spillen), um das Rückdrehen zu verhindern.

**Pantry, w.** Speisekammer.

**Pardun**, *s.* Ein Tau zum Stützen von Stengen nach den Seiten und nach hinten. Jede Stange hat mehrere Pardunen.

**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.

**Pikettdienst**, *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 Pardunen und Wanten am Schiffkörper 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 (Rocken). Die untersten Raanen heißen die Unter-raanen (am Fockmast ist die Fockraa, am Großmast die Großraa, am Kreuzmast die Bagienraa die Unterraan). 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 übereinanderliegende Marsraanen, oft auch zwei übereinander-

liegende Bramraaen vorhanden. Außerdem haben diese Schiffe mitunter noch eine Raa über der Oberbramraa, die sogenannte Skysegelraa. In der Kaiserlichen Marine haben nur die Schiffsjungen- und Kadettenschulschiffe, die Schiffe des Kreuzergeschwaders, Kreuzer- und Kanonenboote noch Raatakelagen.

**Rack**, *s.* Eine Vorrichtung zur Verbindung einer Raa mit einem Mast oder einer Stenge.

**Rauf**. Geringe Stabilität habend.

**Raum**. 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 Hasen oder einer Mündung.

**Reep**, *m.* Tau.

**Regatta**, *w.* Eine Wettfahrt von Booten.

**Reling**, auch **Keeling**, *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 eingelebte Einteilung der Besatzung für verschiedene Manöver und Ereignisse. Die Marschiffrolle weist jedem Mann seinen Platz für das Gefecht an, die Manöverrolle weist ihm denselben für Segelmanöver, die Reinschiffrolle für die Schiffsreinigung an zc.

**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 zc. 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 festgeschlossenes Kettenglied.

**Schäfel**, *m.* Ein Kettenglied zum beliebigen Schließen und Öffnen.

**Schaffen.** Essen, eine Mahlzeit einnehmen.

**Schalke, w.** Eine Leiste zum Verschließen der Luken, um das Eindringen von Wasser bei schlechtem Wetter zu verhindern. Die Luken werden mit Presenningen und Schalken geschalkt.

**Schaluppe, w.** Ein Schiffsboot. Veralteter Ausdruck.

**Schamfilen.** Scheuern, gegeneinanderreiben.

**Schandedel, m.** Der den Schiffsrand auf dem Oberdeck einfassende Balkengang.

**Schanze, w.** Der Teil des Oberdecks neben dem Kreuz- oder Besanmast.

**Schau.** Eine zusammengebundene und dann ausgehakte Flagge heißt eine Schau und gilt als ein allgemeines Notsignal.

**Scheren, auch auscheren.** Schnelles und zeitweises Abweichen eines Schiffes oder Bootes von einer gegebenen Richtung. Mit ein- und auscheren wird auch das Einbringen eines Laues in einen Block und das Herausbringen aus demselben bezeichnet.

**Schiamannen.** Das Verrichten kleiner Arbeiten in der Takelage und für dieselbe.

**Schiamannsgarn, s.** Eine Art Bündelwerk.

**Schiften.** Uendern.

**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.

**Schmaring, 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 Festssetzen 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.

**Schrattsegel, 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 Austrocknen von Rässe.

**Schwaicen, 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 Schiffsrippe, auch Inholz genannt. Die Spanten stehen vertikal zum Kiel und bilden die Grundlage des ganzen Baues eines Schiffes.

**Spieker, m.** Nagel. Eine Planke wird festgespiekert.

**Spier, w.** Ein Rundholz im allgemeinen. Raan, Stengen, Klüverbaum u. s. w. sind die Spieren eines Schiffes.

**Spiertonne, 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 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 unteren 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 Querachse.

**Stapel, m.** Die Bauunterlage für ein Schiff.

**Stauen.** 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.

**Stechholzen, m.** Eine Leine, mit welcher die Segel auf den Rocken der Raen 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.

**Straf, 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 Raen, 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 Taufranz, der zu verschiedenen Zwecken, unter anderem auch als Schlinge benutzt wird.

**Sturzsee, w.** Eine auf das Oberdeck eines Schiffes überbrechende See.

**Südwester, m.** Ein Regenhut aus Leinwand mit Del 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 **austafeln**. Die Tafelage eines Schiffes aufbringen. **Abtafeln** 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 Stenge.

**Toppen**. Eine Raa oder einen Baum in der Vertikalebene drehen.

**Törn**, *m.* Eine Umdrehung oder Eindrehung; auch die Umwickelung 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 Kaiserlichen Marine 225 m lang).

**Ueberall**. Das Kommando beim Wecken der Mannschaften an Bord.

**Verklärung**, *w.* Eibliche Aussage der Besatzung eines Handelsschiffes über einen Seeunfall.

**Verklüder**, *m.* Windsfahne.

**Verschanzung**, auch **Keling**, *w.* Die das Oberdeck eines Schiffes umgebende Brüstung.

**Bertonen**. Eine Skizze von einem Gegenstand und seiner Lage machen. Eine so gefertigte Ansicht, zur Erkennung von Dingen an der Seeküste dienend, heißt Bertonung.

**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 Stenge 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 Tawe 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.** Raub unwickeln.

**Zeisen.** Fest und eng zusammenbinden.

**Zeising, w.** Ein Tau zum Festmachen (Beschlagen) der Segel, wenn sie nicht gesetzt sind. Auch ein Bündel zum Reffen der Segel.

**Zurren.** Einen Gegenstand mit Tauen oder Leinen so befestigen, daß er bei der Bewegung des Schiffes in Seegang fest liegt. Das so verwendete Tau heißt eine Zurring.



Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

# Illustrierte Katechismen

Belehrungen aus dem Gebiete der Wissenschaften, Künste und Gewerbe 2c.

In Originalleinenbänden.

- Ackerbau, praktischer.** Von Wilhelm Hamm. Dritte Auflage, gänzlich umgearbeitet von M. G. Schmittler. Mit 138 Abbildungen. 1890. 3 Mark.
- Agrikulturchemie.** Von Dr. E. Wildt. Sechste Auflage. Mit 41 Abbildungen. 1884. 3 Mark.
- Alabasterschlägerei** s. Siebhaberklinste.
- Algebra, oder die Grundlehren der allgemeinen Arithmetik.** Vierte Auflage, vollständig neu bearbeitet von Richard Schurig. 1895. 3 Mark.
- Altersversicherung** s. Invaliditätsversicherung.
- Austandslehre** s. Ton, der gute.
- Appretur** s. Spinnerei.
- Arbeiterversicherung** s. Alters-, Invaliditäts-, Kranken- bez. Unfallversicherung.
- Archäologie.** Uebersicht über die Entwicklung der Kunst bei den Völkern des Altertums von Dr. Ernst Krofer. Mit 3 Tafeln und 127 Abbildungen. 1888. 3 Mark.
- Archivkunde** s. Regestratur.
- Arithmetik.** Kurzgefaßtes Lehrbuch der Rechenkunst für Lehrende und Lernende von E. Schid. Dritte, verbesserte und vermehrte Auflage, bearbeitet von Max Meher. 1889. 3 Mark.
- Aesthetik.** Belehrungen über die Wissenschaft vom Schönen und der Kunst von Robert Pröhl. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1889. 3 Mark.
- Astronomie.** Belehrungen über den gestirnten Himmel, die Erde und den Kalender von Dr. Hermann F. Klein. Achte, vielfach verbesserte Auflage. Mit einer Sternkarte und 163 Abbildungen. 1893. 3 Mark.
- Außen** s. Siebhaberklinste.
- Aufsatz, schriftlicher,** s. Stilistik.
- Auswanderung.** Kompaß für Auswanderer nach europäischen Ländern, Asien, Afrika, den deutschen Kolonien, Australien, Süd- und Zentralamerika, Mexiko, den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada. Siebente Auflage. Vollständig neu bearbeitet von Gustav Meinecke. Mit 4 Karten und einer Abbildung. 1896. 2 Mark 50 Pf.
- Bankwesen.** Von Dr. E. Gleisberg. Mit 4 Checkformularen und einer Uebersicht über die deutschen Notenbanken. 1890. 2 Mark.
- Baukonstruktionslehre.** Mit besonderer Berücksichtigung von Reparaturen und Umbauten. Von W. Lange. Vierte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 479 Abbildungen und 3 Tafeln. 1898. 4 Mark 50 Pf.
- Bauschlosserei** s. Schlosserei II.
- Baustile, oder Lehre der architektonischen Stilarten** von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart von Dr. Ed. Freiherrn von Sacken. Dreizehnte Auflage. Mit 103 Abbildungen. 1898. 2 Mark.
- Baustofflehre.** Von Walther Lange. Mit 162 Abbildungen. 1898. 3 Mark 50 Pf.
- Beleuchtung** s. Heizung.
- Bergbaukunde.** Von G. Köhler. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 224 Abbildungen. 1898. 4 Mark.
- Bergsteigen.** — Katechismus für Bergsteiger, Gebirgstouristen und Alpenreisende von Julius Meurer. Mit 22 Abbildungen. 1892. 3 Mark.

- Bewegungsspiele für die deutsche Jugend.** Von F. E. Lion und F. G. Wortmann. Mit 29 Abbildungen. 1891. 2 Mark.
- Bibliothekskesehre** mit bibliographischen und erläuternden Anmerkungen. Neubearbeitung von Dr. Julius Pecholdts Katechismus der Bibliothekskesehre von Dr. Armin Gräsel. Mit 33 Abbildungen und 11 Schrifttafeln. 1890. 4 Mark 50 Pf.
- Bienenkunde und Bienenzucht.** Von G. Kirsten. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage, herausgegeben von F. Kirsten. Mit 51 Abbildungen. 1887. 2 Mark.
- Bierbrauerei.** Hilfsbüchlein für Brauereypraktiker und Studierende von M. Frankhauer. Mit 42 Abbildungen. 1898. 4 Mark.
- Bildhauerei** für den kunstliebenden Vater. Von Rudolf Maison. Mit 63 Abbildungen. 1894. 3 Mark.
- Bleicherei** s. Wäscherei zc.
- Blumenzucht** s. Pflanzgärtnerci.
- Börsen- und Bankwesen.** Auf Grund der Bestimmungen des neuen Börsen- und Depotgesetzes bearbeitet von Georg Schweizer. 1897. 2 Mark 50 Pf.
- Boffieren** s. Nethhaberklünste.
- Botanik, allgemeine.** Zweite Auflage. Vollständig neu bearbeitet von Dr. E. Dennert. Mit 260 Abbildungen. 1897. 4 Mark.
- Botanik, landwirtschaftliche.** Von Karl Müller. Zweite Auflage, vollständig umgearbeitet von R. Herrmann. Mit 4 Tafeln und 48 Abbildungen. 1876. 2 Mark.
- Brandmalerei** s. Nethhaberklünste.
- Briefmarkenkunde und Briefmarkensammelwesen.** Von B. Suppant'schitsch. Mit 1 Porträt und 7 Textabbildungen. 1895. 3 Mark.
- Bronzemalerei** s. Nethhaberklünste.
- Buchdruckerkunst.** Von A. Waldow. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 43 Abbildungen und Tafeln. 1894. 2 Mark 50 Pf.
- Buchführung, kaufmännische.** Von Oskar Klemich. Fünfte, durchgesehene Auflage. Mit 7 Abbildungen und 3 Wechselformularen. 1895. 2 Mark 50 Pf.
- Buchführung, landwirtschaftliche.** Von Prof. Dr. R. Birnbaum. 1879. 2 Mark.
- Bürgerliches Gesetzbuch** s. Gesetzbuch.
- Chemie.** Von Prof. Dr. G. Hirzel. Siebente, vermehrte Auflage. Mit 35 Abbildungen. 1894. 4 Mark.
- Chemikalienkunde.** Eine kurze Beschreibung der wichtigsten Chemikalien des Handels. Von Dr. G. Heppc. 1880. 2 Mark.
- Chronologie.** Mit Beschreibung von 33 Kalendern verschiedener Völker und Zeiten von Dr. Wolf Drechsler. Dritte, verbesserte und sehr vermehrte Auflage. 1881. 1 Mark 50 Pf.
- Citatenlexikon.** Sammlung von Citaten, Sprichwörtern, sprichwörtlichen Redensarten und Sentenzen von Daniel Sanders. Mit dem Bildnis des Verfassers. 1898. Einfach gebunden 6 Mark, in Geschenkeinband 7 Mark.
- Correspondance commerciale** par J. Forest. D'après l'ouvrage de même nom en langue allemande par C. F. Findeisen. 1895. 3 Mark 50 Pf.
- Dampfkessel, Dampfmaschinen und andere Wärmemotoren.** Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Praktiker, Techniker und Industrielle von Th. Schwarze. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 268 Abbildungen und 13 Tafeln. 1897. 4 Mark 50 Pf.
- Darwinismus.** Von Dr. Otto Bacharias. Mit dem Porträt Darwins, 30 Abbildungen und 1 Tafel. 1892. 2 Mark 50 Pf.
- Delstermalerei** s. Nethhaberklünste.
- Differential- und Integralrechnung.** Von Franz Bendt. Mit 39 Figuren. 1896. 3 Mark.
- Dogmatik.** Von Prof. Dr. Georg Kunze. 1897. 4 Mark.
- Drainierung und Entwässerung des Bodens.** Von Dr. William Lbbe. Dritte, gänzlich umgearbeitete Auflage. Mit 92 Abbildungen. 1881. 2 Mark.
- Dramaturgie.** Von Robert Pröfß. 1877. 3 Mark.
- Drogenkunde.** Von Dr. G. Heppc. Mit 30 Abbildungen. 1879. 2 Mark 50 Pf.
- Einjährig-Freiwillige.** — Der Weg zum Einjährig-Freiwilligen und zum Offizier des Beurlaubtenstandes in Armee und Marine. Von Oberstleutnant J. D. Moritz Gyner. Zweite Auflage. 1897. 2 Mark.

**Eissegeln und Eisspiele** f. Wintersport.

**Elektrochemie.** Von Dr. Walther Lüb. Mit 43 Abbildungen. 1897. 3 Mark.

**Elektrotechnik.** Ein Lehrbuch für Praktiker, Techniker und Industrielle von Th. Schwarze. Sechste, vollständig umgearbeitete Auflage. Mit 256 Abbildungen. 1896. 4 Mark 50 Pf.

**Entwässerung** f. Drainierung.

**Ethik.** Von Friedrich Kirchner. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. 1898. 3 Mark.

**Familienhäuser für Stadt und Land** als Fortsetzung von „Willen und kleine Familienhäuser“. Von G. Ufer. Mit 110 Abbildungen von Wohngebäuden nebst dazugehörigen Grundrissen und 6 in den Text gedruckten Figuren. 1898. 5 Mark.

— f. auch Willen.

**Farbenlehre.** Von Ernst Berger. Mit 40 Abbildungen und 8 Farbetafeln. 1898. 4 Mark 50 Pf.

**Färberei und Zeugdruck.** Von Dr. Hermann Grothe. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 78 Abbildungen. 1885. 2 Mark 50 Pf.

**Farbwarenkunde.** Von Dr. G. Seppe. 1881. 2 Mark.

**Feldmehrkunst.** Von Dr. C. Pietsch. Sechste Auflage. Mit 75 in den Text gedruckten Abbildungen. 1897. 1 Mark 80 Pf.

**Feuerwerkerei** f. Luftfeuerwerkerei.

**Finanzwissenschaft.** Von Alois Bischof. Sechste, verbesserte Auflage. 1898. 2 Mark.

**Fischzucht, künstliche, und Teichwirtschaft.** Wirtschaftslehre der zahmen Fische von C. M. Schroeder. Mit 52 Abbildungen. 1889. 2 Mark 50 Pf.

**Flachsbaum und Flachsbereitung.** Von K. Sonntag. Mit 12 Abbildungen. 1872. 1 Mark 50 Pf.

**Flöte und Flötenspiel.** Ein Lehrbuch für Flötenbläser von Maximilian Schwedler. Mit 22 Abbildungen und vielen Notenbeispielen. 1897. 2 Mark 50 Pf.

**Forstbotanik.** Von S. Fischbach. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 79 Abbildungen. 1894. 2 Mark 50 Pf.

**Freimaurerei.** Von Dr. Willem Smitt. Zweite, verbesserte Auflage. 1899. 2 Mark.

**Galvanoplastik und Galvanostegie.** Ein Handbuch für das Selbststudium und den Gebrauch in der Werkstatt von G. Seelhorst. Dritte, durchgesehene und vermehrte Auflage von Dr. G. Langbein. Mit 43 Abbildungen. 1888. 2 Mark.

**Gartenbau** f. Nutz-, Bier-, Zimmergärtnerei, Rosenzucht und Obstverwertung.

**Gebärdensprache** f. Mimik.

**Gedächtniskunst oder Mnemotechnik.** Von Hermann Kothé. Achte, verbesserte und vermehrte Auflage, bearbeitet von Dr. G. Pietsch. 1897. 1 Mark 50 Pf.

**Geflügelzucht.** Ein Merkbüchlein für Liebhaber, Züchter und Aussteller schönen Rassegelügels von Bruno Dürigen. Mit 40 Abbildungen und 7 Tafeln. 1890. 4 Mark.

**Geldschrankbau** f. Schlosserei I.

**Gemäldekunde.** Von Dr. Th. v. Frimmel. Mit 28 Abbildungen. 1894. 3 Mark 50 Pf.

**Gemüsebau** f. Nutzgärtnerei.

**Geographie.** Von Karl Arenz. Fünfte Auflage, gänzlich umgearbeitet von Prof. Dr. Fr. Traumlöcher und Dr. D. Sahn. Mit 69 Abbildungen. 1899. 3 Mark 50 Pf.

**Geographie, mathematische.** Zweite Auflage, umgearbeitet und verbessert von Dr. Hermann J. Klein. Mit 113 Abbildungen. 1894. 2 Mark 50 Pf.

**Geologie.** Von Dr. Hippolyt Haas. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 157 Abbildungen und 1 Tafel. 1898. 3 Mark.

**Geometrie, analytische.** Von Dr. Max Friedrich. Mit 56 Abbildungen. 1884. 2 Mark 40 Pf.

**Geometrie, ebene und räumliche.** Von Prof. Dr. K. Ed. Zehsche. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 223 Abbildungen und 2 Tabellen. 1892. 3 Mark.

**Gefangskunst.** Von F. Sieber. Fünfte, verbesserte Auflage. Mit vielen Notenbeispielen. 1894. 2 Mark 50 Pf.

- Geschichte, allgemeine, s. Weltgeschichte.
- Geschichte, deutsche. Von Wilhelm Kenzler. 1879. Kartoniert 2 Mark 50 Pf.
- Gesetzbuch, Bürgerliches, nebst Einführungsgesetz. Textausgabe mit Sachregister. 1896. 2 Mark 50 Pf.
- Gesetzgebung des Deutschen Reiches s. Reich, das Deutsche.
- Gesundheitslehre, naturgemäße, auf physiologischer Grundlage. Siebzehn Vorträge von Dr. Fr. Scholz. Mit 7 Abbildungen. 1884. 3 Mark 50 Pf. (Unter gleichem Titel auch Band 20 von Webers Illust. Gesundheitsbüchern.)
- Girwesen. Von Karl Berger. Mit 21 Formularen. 1881. 2 Mark.
- Glasmalerei s. Porzellanmalerei und Siebhaberkünste.
- Glasradieren s. Siebhaberkünste.
- Gabeltmalerei s. Siebhaberkünste.
- Gravieren s. Siebhaberkünste.
- Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich nebst Einführungsgesetz. Textausgabe mit Sachregister. 1897. 2 Mark.
- Handelsmarine, deutsche. Von R. Dittmer. Mit 66 Abbildungen. 1892. 3 Mark 50 Pf.
- Handelsrecht, deutsches, nach dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuche von Robert Fischer. Dritte, ungearbeitete Auflage. 1885. 1 Mark 50 Pf.
- Handelswissenschaft. Von R. Arenz. Sechste, verbesserte und vermehrte Auflage, bearbeitet von Gust. Rothbaum und Ed. Deimel. 1890. 2 Mark.
- Heerwesen, deutsches. Zweite Auflage, vollständig neu bearbeitet von Moriz Gyner. Mit 7 Abbildungen. 1896. 3 Mark.
- Heizung, Beleuchtung und Ventilation. Von Th. Schwarze. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 209 Abbildungen. 1897. 4 Mark.
- Heraldik. Grundzüge der Wappenkunde von Dr. Ed. Freih. v. Sacken. Sechste Auflage, neu bearbeitet von Moriz von Wettenthaler. Mit 238 Abbildungen. 1898. 2 Mark.
- Holzmalerei, -schlängerei s. Siebhaberkünste.
- Hornschlängerei s. Siebhaberkünste.
- Hufbeschlag. Zum Selbstunterricht für jedermann. Von E. Th. Walther. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 67 Abbildungen. 1889. 1 Mark 50 Pf.
- Hunderaffen. Von Franz Krichler. Mit 42 Abbildungen. 1892. 3 Mark.
- Hüttenkunde, allgemeine. Von Dr. E. F. Dürre. Mit 209 Abbildungen. 1877. 4 Mark 50 Pf.
- Intarsiaschnitt s. Siebhaberkünste.
- Integralrechnung s. Differential- und Integralrechnung.
- Invaliditäts- und Altersversicherung. Von Georg Wengler. 1898. 2 Mark.
- Jagdkunde. — Katechismus für Jäger und Jagdfreunde von Franz Krichler. Mit 33 Abbildungen. 1891. 2 Mark 50 Pf.
- Kalenderkunde. Belehrungen über Zeitrechnung, Kalenderwesen und Feste von D. Freih. von Reinsberg-Düringsfeld. Mit 2 Tafeln. 1876. 1 Mark 50 Pf.
- Kellerwirtschaft s. Weinbau.
- Kerbschnitt s. Siebhaberkünste.
- Kinbergärtnerei, praktische. Von Fr. Seidel. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 35 Abbildungen. 1887. 1 Mark 50 Pf.
- Kirchengeschichte. Von Friedr. Kirchner. 1880. 2 Mark 50 Pf.
- Klavierspiel. Von Fr. Taylor. Deutsche Ausgabe von Math. Stegmayer. Zweite, verbesserte Auflage. Mit vielen Notenbeispielen. 1893. 2 Mark.
- Knabenhandarbeit. Ein Handbuch des erzieherischen Arbeitsunterrichts von Dr. Woldemar Göke. Mit 69 Abbildungen. 1892. 3 Mark.
- Kompositionslehre. Von F. C. Lobe. Sechste Auflage. Mit vielen Musikbeispielen. 1895. 2 Mark.
- Korzarbeit s. Siebhaberkünste.
- Korrespondenz, kaufmännische, in deutscher Sprache. Von E. F. Finken. Fünfte, vermehrte Auflage, zum dritten Male bearbeitet von Franz Sahn. 1898. 2 Mark 50 Pf.
- in französischer Sprache s. Correspondance commerciale.
- Kostümkunde. Von Wolsf. Quincke. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 459 Kostümfiguren in 152 Abbildungen. 1896. 4 Mark 50 Pf.
- Krankenversicherung. Von Georg Wengler. 1898. 2 Mark.

- Kriegsmarine, deutsche.** Von R. Dittmer. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit Titelbild und 174 Abbildungen. 1899. 4 Mark.
- Kulturgegeschichte.** Von F. S. Honegger. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1889. 2 Mark.
- Kunstgeschichte.** Von Bruno Bucher. Vierte, verbesserte Auflage. Mit 276 Abbildungen. 1895. 4 Mark.
- Lederschnitt** s. Stehhaberkünste.
- Stehhaberkünste.** Von Wanda Friedrich. Mit 250 Abbildungen. 1896. 2 Mark 50 Pf.
- Litteraturgeschichte, allgemeine.** Von Dr. Ad. Stern. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. 1892. 3 Mark.
- Litteraturgeschichte, deutsche.** Von Dr. Paul Möbius. Siebente, verbesserte Auflage von Dr. Gotthold Klee. 1896. 2 Mark.
- Logarithmen.** Von Prof. Max Meyer. Zweite, verbesserte Auflage. Mit 3 Tafeln und 7 in den Text gedruckten Abbildungen. 1898. 2 Mark 50 Pf.
- Logik.** Von Friedr. Kirchner. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 36 Abbildungen. 1890. 2 Mark 50 Pf.
- Luftfeuerwerkerei.** Kurzer Lehrgang für die gründliche Ausbildung in allen Teilen der Pyrotechnik von C. A. von Rida. Mit 124 Abbild. 1883. 2 Mark.
- Malerei.** Von Karl Raupp. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 50 Abbildungen und 4 Tafeln. 1898. 3 Mark.
- s. auch Stehhaberkünste, Porzellan- und Glasmalerei.
- Marine** s. Handels- bez. Kriegsmarine.
- Marktscheidekunst.** Von D. Braithuhn. Mit 174 Abbildungen. 1892. 3 Mark.
- Mechanik.** Von P. H. Huber. Sechste Auflage, den Fortschritten der Technik entsprechend neu bearbeitet von Walther Lange. Mit 196 Abbildungen. 1897. 3 Mark 50 Pf.
- Metalläßen, -schlagen, -treiben** s. Stehhaberkünste.
- Meteorologie.** Von Prof. Dr. W. J. van Beber. Dritte, gänzlich umgearbeitete Auflage. Mit 63 Abbildungen. 1893. 3 Mark.
- Mikroskopie.** Von Prof. Carl Chun. Mit 97 Abbild. 1885. 2 Mark.
- Milchwirtschaft.** Von Dr. Eugen Werner. Mit 23 Abbild. 1884. 3 Mark.
- Mimik und Gebärdensprache.** Von Karl Straup. Mit 60 Abbildungen. 1892. 3 Mark 50 Pf.
- Mineralogie.** Von Dr. Eugen Hussak. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 154 Abbildungen. 1896. 2 Mark 50 Pf.
- Münzkunde.** Von S. Dannenberg. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 11 Tafeln Abbildungen. 1899. 4 Mark.
- Musik.** Von F. C. Lobe. Sechszwanzigste Auflage. 1896. 1 Mark 50 Pf.
- Musikgeschichte.** Von R. Mustol. Mit 15 Abbildungen und 34 Notenbeispielen. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1888. 2 Mark 50 Pf.
- Musikinstrumente.** Von Richard Hofmann. Fünfte, vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 189 Abbildungen. 1890. 4 Mark.
- Musterschutz** s. Patentwesen.
- Mythologie.** Von Dr. E. Kroker. Mit 73 Abbildungen. 1891. 4 Mark.
- Regelarbeit** s. Stehhaberkünste.
- Naturlehre.** Erklärung der wichtigsten physikalischen, meteorologischen und chemischen Erscheinungen des täglichen Lebens von Dr. C. E. Brewer. Vierte, umgearbeitete Auflage. Mit 53 Abbildungen. 1893. 3 Mark.
- Nivellierkunst.** Von Prof. Dr. C. Pietzsch. Vierte, umgearbeitete Auflage. Mit 61 Abbildungen. 1895. 2 Mark.
- Numismatik** s. Münzkunde.
- Nutzgärtnerci.** Grundzüge des Gemüße- und Obstbaues von Hermann Jäger. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage, nach den neuesten Erfahrungen und Fortschritten umgearbeitet von F. Wesselhöft. Mit 63 Abbildungen. 1893. 2 Mark 50 Pf.
- Obstbau** s. Nutzgärtnerci.
- Obstverwertung.** Anleitung zur Behandlung und Aufbewahrung des frischen Obstes, zum Dörren, Einkochen und Einmachen, sowie zur Wein-, Akör-, Branntwein- und Essigbereitung aus den verschiedensten Obst- und Beerensorten von Johannes Wesselhöft. Mit 45 Abbildungen. 1897. 3 Mark.
- Orden** s. Ritter- und Verdienstorden.

- Orgel.** Erklärung ihrer Struktur, besonders in Beziehung auf technische Behandlung beim Spiel von E. F. Richter. Vierte, verbesserte und vermehrte Auflage, bearbeitet von Hans Menzel. Mit 25 Abbildungen. 1896. 3 Mark.
- Ornamentik.** Leitsaden über die Geschichte, Entwicklung und die charakteristischen Formen der Verzierungsstile aller Zeiten von F. Kantsch. Fünfte, verbesserte Auflage. Mit 131 Abbildungen. 1896. 2 Mark.
- Pädagogik.** Von Lic. Dr. Fr. Kirchner. 1890. 2 Mark.
- Paläographie** s. Urkundenlehre.
- Paläontologie** s. Versteinerkunde.
- Patentwesen, Muster- und Warenzeichenschutz** von Otto Sack. Mit 3 Abbildungen. 1897. 2 Mark 50 Pf.
- Perspektive, angewandte.** Nebst Erläuterungen über Schattenkonstruktion und Spiegelbilder von M. Kleiber. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 145 in den Text gedruckten und 7 Tafeln Abbildungen. 1896. 3 Mark.
- Petrefaktenkunde** s. Versteinerkunde.
- Petrographie.** Lehre von der Beschaffenheit, Lagerung und Bildungsweise der Gesteine von Dr. F. Blasch. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 86 Abbildungen. 1898. 3 Mark.
- Philosophie.** Von F. H. v. Kirchmann. Vierte, durchgesehene Aufl. 1897. 3 Mark.
- Philosophie, Geschichte der,** von Thales bis zur Gegenwart. Von Lic. Dr. Fr. Kirchner. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. 1896. 4 Mark.
- Photographie.** Anleitung zur Erzeugung photographischer Bilder von Dr. F. Schnaub. Fünfte, verbesserte Auflage. Mit 40 Abbildungen. 1895. 2 Mark 50 Pf.
- Phrenologie.** Von Dr. G. Schewe. Achte Auflage. Mit Titelbild und 18 Abbildungen. 1896. 2 Mark.
- Physik.** Von Dr. F. Kollert. Fünfte, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 273 Abbildungen. 1895. 4 Mark 50 Pf.
- Poesie, deutsche.** Von Dr. F. Minckwitz. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1877. 1 Mark 80 Pf.
- Porzellan- und Glasmalerei.** Von Robert Uffe. Mit 77 Abbildungen. 1894. 3 Mark.
- Projektionslehre.** Mit einem Anhang, enthaltend die Elemente der Perspektive. Von Julius Hoch. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 121 Abbildungen. 1898. 2 Mark.
- Psychologie.** Von Fr. Kirchner. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1896. 3 Mark.
- Punzieren** s. Liebhaberkünste.
- Pyrotechnik** s. Luftfeuerwerkeret.
- Radfahrspport.** Von Dr. Karl Biesendahl. Mit 1 Titelbild und 104 Abbildungen. 1897. 3 Mark.
- Raumberechnung.** Anleitung zur Größenbestimmung von Flächen und Körpern jeder Art von Dr. C. Pietzsch. Vierte, verbesserte Auflage. Mit 55 Abbildungen. 1898. 1 Mark 80 Pf.
- Nebenkultur** s. Weinbau.
- Rechenkunst** s. Arithmetik.
- Rechtsschreibung, neue deutsche.** Von Dr. G. A. Saalfeld. 1895. 3 Mark 50 Pf.
- Redekunst.** Anleitung zum mündlichen Vortrage von Roderich Benedix. Fünfte Auflage. 1896. 1 Mark 50 Pf.
- Registrator- und Archivkunde.** Handbuch für das Registrator- und Archivwesen bei den Reichs-, Staats-, Hof-, Kirchen-, Schul- und Gemeindebehörden, den Rechtsanwälten etc., sowie bei den Staatsarchiven von Georg Holzinger. Mit Beiträgen von Dr. Friedr. Leist. 1883. 3 Mark.
- Reich, das Deutsche.** Ein Unterrichtsbuch in den Grundrissen des deutschen Staatsrechts, der Verfassung und Gesetzgebung des Deutschen Reiches von Dr. Wilh. Zeller. Zweite, vielfach umgearbeitete und erweiterte Auflage. 1880. 3 Mark.
- Reinigung** s. Wäscherei.
- Ritter- und Verdienstorden** aller Kulturstaaten der Welt innerhalb des 19. Jahrhunderts. Auf Grund amtlicher und anderer zuverlässiger Quellen zusammengestellt von Maximilian Grißner. Mit 760 Abbildungen. 1893. 9 Mark, in Pergamenteinband 12 Mark.

- Rosenzucht.** Vollständige Anleitung über Zucht, Behandlung und Verwendung der Rosen im Lande und in Töpfen von Hermann Jäger. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage, bearbeitet von P. Lambert. Mit 70 Abbildungen. 1893. 2 Mark 50 Pf.
- Ruder- und Segelsport.** Von Otto Gusti. Mit 66 Abbildungen und einer Karte. 1898. 4 Mark.
- Schachspielkunst.** Von R. J. S. Portius. Erste Auflage. 1895. 2 Mark.
- Schlitten-, Schlittschuh- und Schneeschuhsport** s. Wintersport.
- Schlosserei.** Von Julius Hoch. Erster Teil (Beschlüge, Schloßkonstruktionen und Geldschrankbau). Mit 256 Abbildungen. 1899. 6 Mark.
- Zweiter Teil (Bauschlosserei). Mit 288 Abbildungen. 1899. 6 Mark.
- Schneiderei** s. Liebhaberkünste.
- Schreibunterricht.** Dritte Auflage, neu bearbeitet von Georg Junk. Mit 82 Figuren. 1893. 1 Mark 50 Pf.
- Schwimmkunst.** Von Martin Schwägerl. Zweite Auflage. Mit 111 Abbildungen. 1897. 2 Mark.
- Segelsport** s. Ruder- und Segelsport.
- Sittenlehre** s. Ethik.
- Sozialismus, moderner.** Von Max Haushofer. 1896. 3 Mark.
- Sphragistik** s. Urkundenlehre.
- Spinnerei, Weberei und Appretur.** Lehre von der mechanischen Verarbeitung der Gespinnstfasern. Dritte, bedeutend vermehrte Auflage, bearbeitet von Dr. A. Ganzwindt. Mit 196 Abbildungen. 1890. 4 Mark.
- Sprachlehre, deutsche.** Von Dr. Konrad Michelsen. Vierte Auflage, herausgegeben von Friedrich Medderich. 1898. 2 Mark 50 Pf.
- Sprichwörter** s. Citatenlexikon.
- Staatsrecht** s. Reich, das Deutsche.
- Statik.** Mit gehobener Berücksichtigung der zeichnerischen und rechnerischen Methoden von Walter Lange. Mit 284 Abbildungen. 1897. 4 Mark.
- Steinäben, -mosaik** s. Liebhaberkünste.
- Stenographie.** Ein Leitfaden für Lehrer und Lernende der Stenographie im allgemeinen und des Systems von Gabelsberger im besonderen von Prof. S. Krieg. Zweite, vermehrte Auflage. 1888. 2 Mark 50 Pf.
- Stereometrie.** Mit einem Anhang über Kegelschnitte sowie über Maxima und Minima, begonnen von Richard Schurig, vollendet und einheitlich bearbeitet von Ernst Kiedel. Mit 169 Abbildungen. 1898. 3 Mark 50 Pf.
- Stilarten** s. Baustile.
- Stilistik.** Eine Anweisung zur Ausarbeitung schriftlicher Aufsätze von Dr. Konrad Michelsen. Dritte, verbesserte und vermehrte Auflage, herausgegeben von Friedrich Medderich. 1898. 2 Mark 50 Pf.
- Tanzkunst.** Ein Leitfaden für Lehrer und Lernende nebst einem Anhang über Choreographie von Bernhard Klemm. Sechste, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 82 Abbildungen. 1894. 2 Mark 50 Pf.
- Technologie, mechanische.** Von A. v. S'hering. Mit 163 Abbild. 1888. 4 Mark.
- Technische Wirtschaft** s. Fächzucht.
- Telegraphie, elektrische.** Von Prof. Dr. K. Ed. Zehsche. Sechste, völlig umgearbeitete Auflage. Mit 315 Abbildungen. 1883. 4 Mark.
- Tierzucht, landwirtschaftliche.** Von Dr. Eugen Werner. Mit 20 Abbildungen. 1880. 2 Mark 50 Pf.
- Ton, der gute, und feine Sitte.** Von Eufemia v. Adlersfeld geb. Gräfin Ballestrem. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1895. 2 Mark.
- Trichinenschau.** Von F. W. Küffert. Dritte, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 52 Abbildungen. 1895. 1 Mark 80 Pf.
- Trigonometrie.** Von Franz Bendt. Zweite, erweiterte Auflage. Mit 42 Figuren. 1894. 1 Mark 80 Pf.
- Turnkunst.** Von Dr. M. Kloss. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 100 Abbildungen. 1887. 3 Mark.
- Uhrmacherkunst.** Von F. W. Küffert. Dritte, vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 229 Abbildungen und 7 Tabellen. 1885. 4 Mark.
- Unfallversicherung.** Von Georg Wegler. 1898. 2 Mark.
- Uniformkunde.** Von Richard Knötel. Mit über 1000 Einzelfiguren auf 100 Tafeln, gezeichnet vom Verfasser. 1896. 6 Mark.

- Urkundenlehre.** — Katechismus der Diplomatik, Paläographie, Chronologie und Sphragistik von Dr. Fr. Leisf. Zweite, verbesserte Auflage. Mit 6 Tafeln Abbildungen. 1893. 4 Mark.
- Ventilation** s. Heizung.
- Verfassung des Deutschen Reiches** s. Reich, das Deutsche.
- Versicherungsweise.** Von Oskar Lemcke. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1888. 2 Mark 40 Pf.
- Verkunst, deutsche.** Von Dr. Roderich Benedix. Dritte, durchgesehene und verbesserte Auflage. 1894. 1 Mark 50 Pf.
- Versteinerungskunde** (Petrefaktenkunde, Paläontologie). Von Hippolyt Haas. Mit 178 Abbildungen. 1887. 3 Mark.
- Villen und kleine Familienhäuser.** Von Georg Aker. Mit 112 Abbildungen von Wohngebäuden nebst dazugehörigen Grundrissen und 23 in den Text gedruckten Figuren. Siebente Auflage. 1899. 5 Mark.
- (Fortsetzung dazu s. Familienhäuser für Stadt und Land.)
- Völkerkunde.** Von Dr. Heinrich Schurz. Mit 67 Abbildungen. 1893. 4 Mark.
- Völkerrecht.** Mit Rücksicht auf die Zeit- und Streitfragen des internationalen Rechtes. Von N. Bischof. 1877. 1 Mark 50 Pf.
- Volkswirtschaftslehre.** Von Hugo Schöber. Fünfte, durchgesehene und vermehrte Auflage von Dr. Ed. D. Schulze. 1896. 4 Mark.
- Vortrag, mündlicher,** s. Redekunst.
- Wappenkunde** s. Heraldik.
- Warenkunde.** Von E. Schif. Sechste Auflage, vollständig neu bearbeitet von Dr. M. Pietsch. 1899. 3 Mark 50 Pf.
- Warenzeichenschutz** s. Patentwesen.
- Wäscherei, Reinigung und Bleicherei.** Von Dr. Herm. Grothe. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Mit 41 Abbildungen. 1884. 2 Mark.
- Webererei** s. Spinnerei.
- Wechselrecht, allgemeines deutsches.** Mit besonderer Berücksichtigung der Abweichungen und Zusätze der österreichischen und ungarischen Wechselordnung und des eidgenössischen Wechsel- und Checkgesetzes. Von Karl Arenz. Dritte, ganz umgearbeitete und vermehrte Auflage. 1884. 2 Mark.
- Weinbau, Rebenkultur und Weinbereitung.** Von Fr. Jak. Dochnahl. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit einem Anhang: Die Kellerwirtschaft. Von A. v. Babo. Mit 55 Abbildungen. 1896. 2 Mark 50 Pf.
- Weltgeschichte, allgemeine.** Von Dr. Theodor Flathe. Zweite Auflage. Mit 5 Stammtafeln und einer tabellarischen Uebersicht. 1884. 3 Mark.
- Wintersport.** Von Max Schneider. Mit 140 Abbildungen. 1894. 3 Mark.
- Zugdruck** s. Färberei.
- Ziergärtnerei.** Belehrung über Anlage, Ausschmückung und Unterhaltung der Gärten, sowie über Blumenzucht von Herm. Jäger. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 76 Abbildungen. 1889. 2 Mark 50 Pf.
- Zimmereingärtnerei.** Nebst einem Anhang über Anlegung und Ausschmückung kleiner Gärten an den Wohngebäuden. Von M. Lebl. Mit 56 Abbildungen. 1890. 2 Mark.
- Zoologie.** Von Dr. C. G. Giebel. Mit 124 Abbildungen. 1879. 2 Mark 50 Pf.

**Verzeichnisse** mit ausführlicher Inhaltsangabe jedes einzelnen Bandes  
nebst Schlagwortregister stehen auf Wunsch kostenfrei zur Verfügung.

**Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber in Leipzig**

Reudnitzerstrasse 1 — 7.

(Mai 1899.)

M 10846

den Familien und Gefolgern, Bibliothekaren,  
Hofen, Leuten und Repräsentanten.

Einladung zum Abonnement auf die

# Illustrirte Zeitung

Wöchentliche Nachrichten

Aber alle

Zustände, Ereignisse und Persön-  
lichkeiten der Gegenwart,

Aber

Tagessprüche, öffentlichen und geist-  
lichen Leben, Wissenschaft und Kunst,  
Musik, Theater und Mode.

Jeden Sonnabend eine Nummer von  
mindestens 24 Kolonnen.

Mittheilung über 1500 Original-Abbildungen.  
Große Nummern gratis und franco.

Abonnements-Preis vierteljährlich 1 Mark.  
In bezug auf alle Buchverbindungen und  
Postgebühren.

Leipzig.

Expedition der Illustrirten Zeitung

J. J. Weber.