

Der verheerende Unfall auf dem Linienschiff Brandenburg am 16. Februar 1894: technische Ursachen und gerichtliche Ahndung

Schmidt, Jürgen W.,

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schmidt, J. W. (2007). Der verheerende Unfall auf dem Linienschiff Brandenburg am 16. Februar 1894: technische Ursachen und gerichtliche Ahndung. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 30, 323-346. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55804-2>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► JÜRGEN W. SCHMIDT

Der verheerende Unfall auf dem Linienschiff BRANDENBURG am 16. Februar 1894

Technische Ursachen und gerichtliche Ahndung

Die beiden im Oktober 1889 bei der Maschinenbau-Aktiengesellschaft »Vulcan« in Bredow bei Stettin für die Kaiserliche Marine bestellten Panzerschiffe A und C wurden beim Stapellauf im September 1891 auf die Namen BRANDENBURG und WEISSENBURG getauft. Nachdem die BRANDENBURG seegängig war, überführte man das Schiff am 16. November 1893 nach Kiel und unternahm im Zeitraum vom 20. November 1893 bis 4. Januar 1894 verschiedene Probefahrten. Dann erfolgten Nachbesserungen in der Germania-Werft in Kiel. Nach Beendigung der Nachbesserungen wurde das Schiff am 14. Februar 1894 in die Kaiserliche Werft in Kiel überführt und es begannen nun die *forcierten Probefahrten in See*.¹ Einer Probefahrt am 15. Februar 1894 zur *Einübung des Personals* folgte am nächsten Tag die *erste programmgemäße Probefahrt* zwecks Abnahme des Schiffes.²

Auf jener Probefahrt kam es auf der BRANDENBURG am 16. Februar 1894 vormittags in der Kieler Förde zu einem tragischen, auf Konstruktions- und Montagefehlern beruhenden Maschinenunfall der Steuerbordmaschine, bei dem insgesamt 44 Menschen – 25 Marineangehörige und 19 zivile Techniker bzw. Werftarbeiter³ – sofort oder nachträglich ums Leben kamen. Bis jetzt wurde jedoch ausweislich der Literatur zur Geschichte der BRANDENBURG⁴ die Handakte⁵ des preußischen Justizministers zu diesem Unglücksfall nicht berücksichtigt, in der sehr detaillierte Angaben über den Lauf der Untersuchung der Katastrophe, deren eigentliche technische Ursachen und die nachfolgende gerichtliche Ahndung des Vorfalles enthalten sind. Gleichzeitig macht die Akte die damalige Abgrenzung von militärgerichtlichen und zivilen Untersuchungsverfahren deutlich, denn die letztendlich am Unglück Schuldigen waren keine Militärs und unterlagen deshalb ungeachtet des beträchtlichen militärischen Schadens und der Vielzahl von getöteten Marineangehörigen einem ordnungsgemäßen zivilen Strafverfahren. Aus der Akte ist aber ebenfalls ersichtlich, dass seinerzeit seitens des preußischen Justizministers Schönstedt erheblicher Druck auf die Staatsanwaltschaft ausgeübt wurde, offensichtlich um eine möglichst hohe Anzahl von Schuldigen am Unfall zu ermitteln und sie einer gerichtlichen Bestrafung zuzuführen.

Gemäß den in einer damaligen Zeitung veröffentlichten Schilderungen eines Überlebenden der Katastrophe kam es bei dem Unfall zu grässlichen Verletzungen und Verstümmelungen. Der Maschinenmaat Feldhuus schrieb in einem Brief an seine Eltern in Oldenburg über die Katastrophe:

1³/₄ Stunden haben wir zu sechs Mann in diesem Loch gesessen ..., nicht größer, als daß ein Bett darin stehen konnte. Die Luft war zuletzt so schlecht, daß die Stearinlichte beinahe verlöschten. Die Hitze wird ziemlich 90 Grad gewesen sein. Den Kopf kühlten wir uns beständig

mit etwas Salzwasser, das noch im Eimer war. Gegen 12 Uhr kamen wir heraus, aber schrecklich war alles anzusehen. Trotzdem ich über die Leichen in den elektrischen Maschinen weg gekrochen war, habe ich doch keinen gesehen. Erst auf dem Panzerdeck, daß dort schon eine ganze Anzahl Tote beisammen war. Die Leichen sahen ganz entsetzlich aus. Einem Werftarbeiter, der neben dem Wassersammler⁶ lag, hing das Fleisch in Fetzen vom Körper, beim Anfassen blieben Arme und Beine liegen. Der Heizer R.⁷ hatte seine Augen im Munde. Der Oberheizer G.⁸ brach buchstäblich in der Mitte durch. Von den Schwerverwundeten spuckte Heizer P.⁹ seine Zunge und seine Zähne aus. Derselbe ist auf dem Transport verstorben. Die Steuerbordmaschine sieht schrecklich aus, alles schwarz, die Schrift von den Telegraphen und Zifferblättern war ausgelassen, ganze Häute von den Händen lagen noch da wie die Handschuhe und dann dieser entsetzliche Geruch. Bis gestern (18.) noch das Schiff dermaßen, daß man umfallen möchte¹⁰

Der damalige preußische Justizminister Dr. Hermann von Schelling, ein Sohn des berühmten Philosophen Friedrich Wilhelm Schelling, interessierte sich pflichtgemäß für den entsetzlichen Unfall und fragte am 28. Februar 1894 schriftlich beim Ersten Staatsanwalt am Kgl. Landgericht Kiel namens Bernstorff an, ob eine *Civilperson für die Tötung der zahlreichen verunglückten Personen verantwortlich gemacht werden kann*. Bernstorff hatte darüber noch keine eigenständigen Untersuchungen eingeleitet, da er von dem zuständigen, die Untersuchung führenden Militärgericht für diesen Fall eine entsprechende Information erwartete. Auch war sich der Staatsanwalt am Sitz des Marinekommandos in Kiel nicht zu Unrecht im Zweifel darüber, ob nicht die Staatsanwaltschaft in Stettin¹¹ in diesem Falle zuständig sei. Nach den bisherigen Verlautbarungen habe nämlich ein *Constructionsfehler der Maschine Veranlassung zu dem Unglücksfall* gegeben, der Unfall selbst sei aber auf hoher See geschehen. Über die Unfallursachen teilte Staatsanwalt Bernstorff Justizminister von Schelling nach gewährter Akteneinsicht durch den die Untersuchung leitenden Auditeur¹² von Thadden am 9. März 1894 unter Beifügung zweier Skizzen Folgendes mit:

Das Manöverventil der Dampfdruckleitung wurde unten am Eintritt in den Wassersammler mit einem Ring gehalten, welcher brach. Das an das Manöverventil oben anschließende gekrümmte Rohr, welches zum Hochdruck-Schieberkasten führte, war zwar in selbigen eingelassen, aber nicht befestigt worden und daher *vollständig hinausgefallen*.¹³ Das wäre nach Meinung der bis jetzt vernommenen Sachverständigen aber unterblieben, wenn das Rohr am Eingang in den Hochdruck-Schieberkasten durch einen Bolzen o.ä. befestigt gewesen wäre. Bis dato sei noch nicht geklärt, ob dies auf einen Konstruktionsfehler oder eine Unterlassung bei der Montage zurückzuführen bzw. ob dies der einzige zur Katastrophe führende Fehler gewesen sei. Als weiterer möglicher Fehler komme nämlich noch die Verwendung von minderwertigem Material bei der Befestigung des Manöverventils mittels Ring am Wassersammler in Frage. Auch sei der Wassersammler anfänglich beweglich angebracht gewesen, später aber *festgelegt* worden, so dass das betreffende Ventil nunmehr großen Erschütterungen ausgesetzt war. Zudem werde jetzt die Konstruktion des Rohres mit so scharf gebogenen Knien als *verfehlt* bezeichnet und der *Unterbau* der Maschine als ein *verhältnismäßig* leichter empfunden.

Eine besondere Kommission stelle zudem Druckversuche und Heizproben mit der unversehrt gebliebenen Backbordmaschine des Linienschiffes an, deren Ergebnisse Staatsanwalt Bernstorff freilich noch nicht zugänglich waren. Doch seien die Versuche sowohl bezüglich des verwendeten Materials wie auch insbesondere im Hinblick auf die Verbindung des Rohres mit dem Hochdruck-Schieberkasten nicht günstig ausgefallen, welche *um 3 cm gewichen und nicht wieder zurückgegangen ist*, wie Bernstorff mitteilte. Nach Abschluss der erwähnten Versuche solle ein *motiviertes Gutachten* durch einen Techniker, vermutlich den Ober-Ingenieur Carl Busley, einbezogen werden. Dieses Gutachten wiederum werde die Grundlage für das folgende *Civil-Verfahren* bilden. Auch müssten nun die bisher noch nicht vernommenen Beamten der Vulcan-

Werft in Stettin, vorerst als Zeugen bzw. Sachverständige, vom Militärgericht vernommen werden. Auditeur von Thadden werde ihm zu gegebener Zeit das erwähnte Gutachten und sonstige militärgerichtliche Akten zugänglich machen, jedoch sei schon derzeit ersichtlich, dass einer Militärperson keine Schuld an dem Unglück zugemessen werden könne. Als entscheidender Punkt bei der Untersuchung kristallisiere sich immer mehr heraus, exakt festzustellen, welcher Fehler, ggf. im Zusammenhang mit anderen Fehlern, das Unglück verursacht habe und in welchem Stadium der Konstruktion bzw. der Montage der Fehler verursacht worden sei. Dann könne man auch genau feststellen, welche Personen sich eine Fahrlässigkeit hätten zu Schulden kommen lassen.

Justizminister von Schelling erklärte sich am 16. März mit Bernstorffs Handhabung des Falles einverstanden, gab ihm gegenüber jedoch zu bedenken, ob er nicht seitens der Militärbehörden *nach Abschluß der militärgerichtlichen Untersuchung die in Betracht kommenden Maschinentheile zur Verfügung* gestellt bekommen möchte. Am 16. April 1894 berichtete Staatsanwalt Bernstorff dem Justizminister, dass er nach Abschluss der militärgerichtlichen Untersuchung vom Geschwaderauditeur die vereinbarte Akteneinsicht erhalten habe. Als einzige Unglücksursache habe sich der Mangel einer Befestigung des gekrümmten Rohres am Hochdruck-Schieberkasten herausgestellt, alle anderen aufgetretenen Mängel fielen nicht ins Gewicht. *Der Constructeur der Gesellschaft »Vulcan«, Civilingenieur Flohr¹⁴, behauptet, diese Sicherung in der Zeichnung der Maschine vorgesehen zu haben, daß dieselbe aber entweder bei der Montierung vergessen oder vielleicht irrthümlich in die dem Monteur übergebene Zeichnung nicht aufgenommen [worden] ist.* Verantwortlich seien deshalb entweder der Ingenieur Flohr oder der Monteur, in zweiter Linie auch der Beamte, welcher die Montage im Auftrage der Marineverwaltung beaufsichtigt habe. Alle Genannten unterständen dem *Civilgericht*. Der Geschwaderauditeur habe sich am 11. April nach Stettin begeben, um die drei verantwortlichen Persönlichkeiten zu ermitteln und die betreffenden Zeichnungen sicherzustellen. Alsdann beabsichtige der Auditeur, die Akten einer Kommission, bestehend aus dem Direktor Overbeck der Aktiengesellschaft »Weser« in Bremen, dem Geheimen Regierungsrat Professor Riedler in Charlottenburg sowie dem Wirklichen Admiralsratsrat a.D. Professor Goerries in Berlin, zur Erstellung eines Obergutachtens zu übergeben. Die Aktiengesellschaft »Vulcan« habe sich mit der Auswahl der drei Obergutachter einverstanden erklärt.

Staatsanwalt Bernstorff beabsichtigte nun, seine eigenständige Untersuchung zu beginnen. Dazu wollte er zunächst die auf SMS BRANDENBURG befindlichen technischen Beamten über die Ursache der Katastrophe vernehmen lassen und auch die erforderlichen Feststellungen in Stettin treffen. Obwohl dies im Wesentlichen auf eine Wiederholung der vom Militärgericht bereits unternommenen Schritte hinauslaufe, sehe er, Bernstorff, jedoch keinen Grund dafür, *einen längeren Aufschub der civilgerichtlichen Untersuchung in Vorschlag zu bringen*. Für die Sicherstellung der in Betracht kommenden Maschinenteile hätten die Militärbehörden bereits Sorge getragen.

Immer wieder ließ sich Justizminister von Schelling in den folgenden Monaten über den aktuellen Stand der Untersuchung vom Ersten Staatsanwalt in Kiel Bericht erstatten, wobei sich die Vernehmungen zur Ermittlung des objektiven Tatbestandes des Unglücks auf SMS BRANDENBURG viel länger als erwartet hinzogen, obwohl das Amtsgericht Stettin bei den Vernehmungen der Angestellten der Vulcan-Werft Hilfestellung leistete. Erst am 4. August 1894 konnte Staatsanwalt Bernstorff den einstweiligen Abschluss seiner Untersuchungen melden. Er habe nämlich zunächst kein sicheres Urteil über die Schuldverhältnisse gewinnen können, da die Untersuchung *offenbar großer technischer Kenntniß und Erfahrung* bedürfe. Auch sei das vom Militärgericht in Auftrag gegebene Gutachten noch nicht fertig, doch stünde dessen Fertigstellung in nächster Zeit zu erwarten, worauf er dann weitere Schritte einleiten werde.

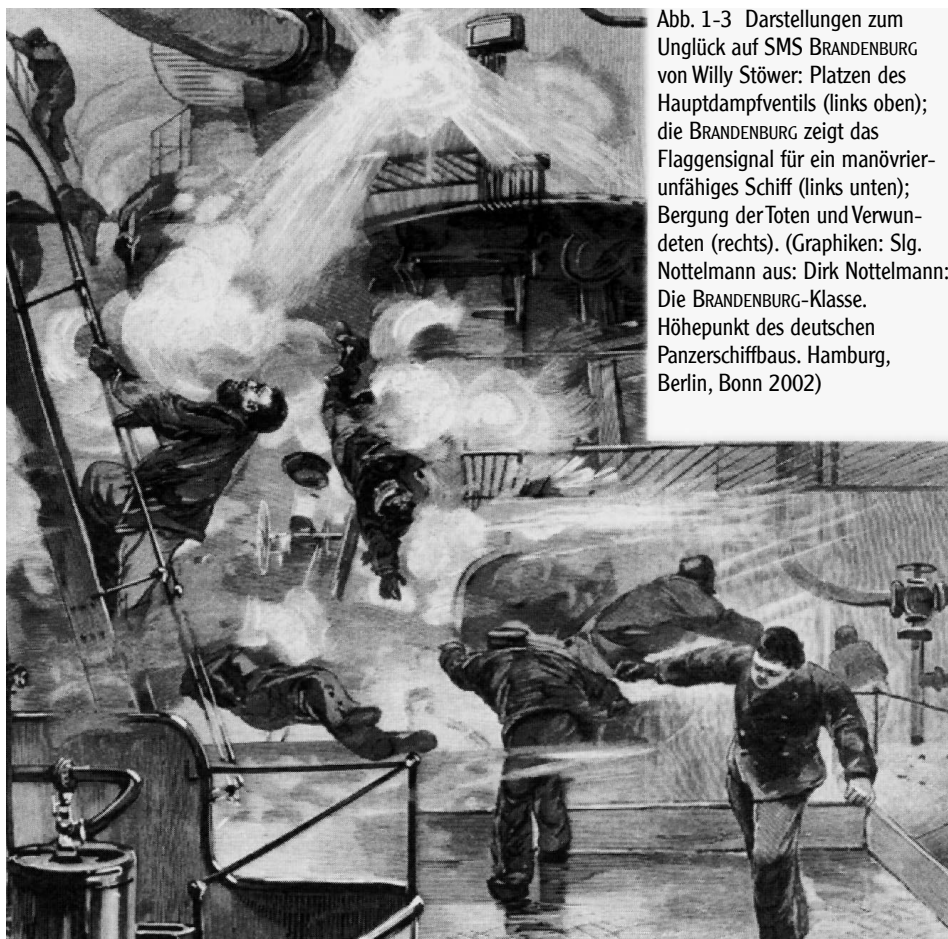
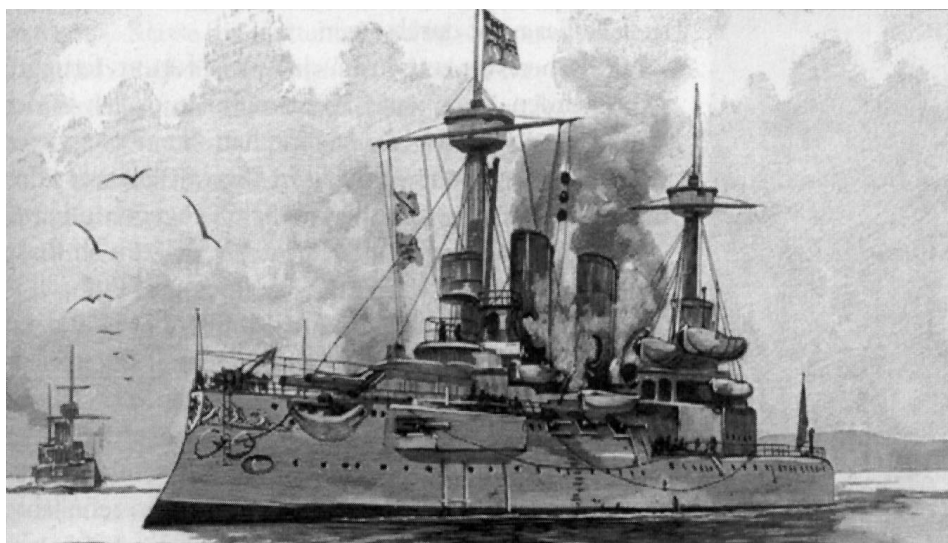
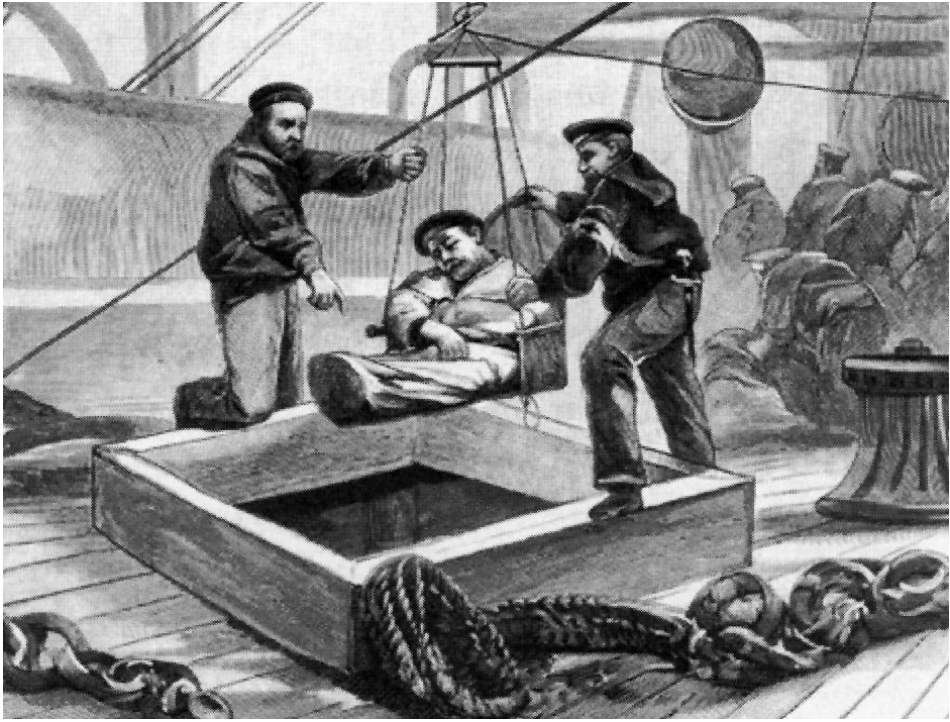


Abb. 1-3 Darstellungen zum Unglück auf SMS BRANDENBUR von Willy Stöwer: Platzen des Hauptdampfventils (links oben); die BRANDENBUR zeigt das Flaggensignal für ein manövrierunfähiges Schiff (links unten); Bergung der Toten und Verwundeten (rechts). (Graphiken: Slg. Nottelmann aus: Dirk Nottelmann: Die BRANDENBUR-Klasse. Höhepunkt des deutschen Panzerschiffbaus. Hamburg, Berlin, Bonn 2002)





Letztlich legte Bernstorff dem Justizminister erst am 16. Oktober 1894, nach Studium des reichhaltigen Aktenmaterials und des erwähnten Gutachtens, auf 51 Folio-Seiten nebst beige-fügten Zeichnungen einen ausführlichen Bericht über seine Erkenntnisse und Schlussfolgerungen bezüglich der Katastrophe auf der *BRANDENBURG* vor. Nach vorangegangener erschöpfender Untersuchung könne nunmehr tatsächlich von keinerlei Schuld irgendeiner Militärperson am Unfall ausgegangen werden. Das von den drei bereits genannten hervorragenden Technikern der berufenen Sachverständigen-Kommission sorgfältig erstattete Gutachten umfasse 129 Seiten nebst drei Anlagebänden über angestellte Materialproben und Berechnungen mit Bezug auf jegliche der für die Katastrophe in Frage kommenden Möglichkeiten. Doch beeinträchtigten gemäß Bernstorff häufige Wiederholungen, eine wenig glückliche Stoffgruppierung und die erforderlichen technischen Mindestkenntnisse die Lesbarkeit des Gutachtens. Zur Unfallursache stellte das Gutachten Folgendes fest:

Der Unfall wurde von einem Teil der Dampfleitung der Steuerbordmaschine verursacht. Von den Dampfkesseln wurde der Dampf zunächst zum Wassersammler geleitet und gelangte dann durch ein auf diesem befindliches *Manöverventil* in ein rechtwinklig gebogenes Kupferrohr, welches mit seinem vorderen Ende in das *Absperrventilgehäuse des Hochdruckzylinders* einmündete. Bei dem Unglücksfall brach das Manöverventil vom Wassersammler los und wurde mitsamt dem Kupferrohr weggeschleudert. Der aus der im ganzen Querschnitt offen liegenden Dampfleitung ausströmende, unter *Volldruck* stehende heiße Wasserdampf erfüllte binnen Sekunden den mit Menschen überfüllten Maschinenraum und das darüber liegende Deck und tötete fast alle dort anwesenden Personen, deren Zahl wegen der anstehenden Probefahrt besonders hoch war.¹⁵

Als Ursache des Unfalls habe erstens die *technisch unzureichende Verbindung des Kupferrohrs mit dem Ventilgehäuse des Hochdruckzylinders* und zweitens ein Mangel bei der Verbindung

des Manövrierventils mit dem Wassersammler zu gelten. Dampfrohre würden zwar mit den Einmündungsstellen nicht fest verbunden, um den durch die Wärmeausdehnung bedingten Formveränderungen Rechnung zu tragen, sondern vielmehr mittels sogenannter Stopfbuchsen lose so eingesetzt, daß für eine Verlängerung des Rohres im Zustand der Erwärmung hinreichender Spielraum bleibt. Um zu verhindern, dass das Rohr im Innern des Gehäuses aus seiner Führung springt und sich dann in schädlicher Weise rückwärts bewegt, seien jedoch auf dem Rohr Sicherungsringe angebracht, welche eine Bewegung des Rohres nach rückwärts aus der Stopfbuchse heraus verhindern. Dieser Sicherungsring fehlte jedoch am betreffenden Kupferrohr und bewirkte, dass sich das Rohr erstens gleich einem Hebelarm bewegen und so das Losbrechen des Manövrierventils vom Wassersammler verursachen und zweitens das Rohr selbst nach dem Bruch am Wassersammler aus der Stopfbuchse herausfallen konnte.

Als verhängnisvoll erwies sich hierbei, dass die bei der Vulcan-Werft gebräuchliche Drahtdichtung der Flansche des betreffenden Rohrs zum Wassersammler der Steuerbordmaschine bei der Überführung des Schiffes von Swinemünde nach Kiel aus unbekanntem Gründen leckte und deshalb seitens der Schiffsrüstungskommission eine Reparatur auf Kosten der Vulcan-Werft angeordnet wurde, während das Schiff im Februar 1894 zwecks Nachbesserungen in der Germania-Werft in Kiel lag. Hierbei wurde die Drahtdichtung durch eine Dichtung mittels ebenfalls gebräuchlicher Lechler'scher Ringe an der Flanschverbindung des Manövrierventils mit dem Wassersammler durchgeführt, wobei der hierzu verwendete Ring offenbar zu klein war. Diese beiden unabhängig voneinander aufgetretenen und von durchaus verschiedenen Personengruppen zu verantwortenden Fehler seien dann zur *alleinige[n] Ursache des Unfalls* geworden. Die fehlende Sicherung am Rohrende allein hätte, wie zwei Versuche ergaben, erst bei einem beträchtlich höheren als dem Betriebsdruck zu einem Bruch des Ringes zwischen Wassersammler und Manövrierventil geführt. Hier habe sich jedoch der verwendete, zu kleine Ring verhängnisvoll bemerkbar gemacht. Letztlich bewirkte aber das Zusammenspiel beider Faktoren die Katastrophe, die jeweils ein Fehler allein nicht hätte verursachen können. Dennoch stellte das Gutachten in erster Linie die fehlende Sicherung des Dampfrohres gegen Rückwärtsbewegungen in der Stopfbuchse als Unfallursache hin und verwies erst in zweiter Linie auf den verwendeten zu kleinen Lechler-Ring.

Der Sicherungsring am Kupferrohr in der Stopfbuchse war auf den ursprünglich angefertigten Konstruktions- und auch Werkstattzeichnungen¹⁶ des Schiffes auf der Vulcan-Werft in Stettin aus konstruktiven Gründen nicht notwendig und daher auch nicht vorhanden. Nach einer Verfügung des Reichsmarineamtes vom 17. Februar 1891 zwecks einer konstruktiven Veränderung an den Dampfrohrlösungen des Schiffes kam es dann zu einem verhängnisvollen Fehler. Zwar wurden die Gesamtkonstruktions- und fast alle Werkstattzeichnungen inklusive der Zeichnung des Kupferdampfrohres Nr. 382, nunmehr mit dem notwendig gewordenen Sicherungsring, neu erstellt, jedoch die Originalzeichnung des Absperrventils Nr. 138 nicht entsprechend berichtigt, so dass hier der betreffende Sicherungsring fehlte. Dieser Fehler wurde nun auch in die Werkstattzeichnung übernommen. Als sich das Ventil Nr. 138 bei einer Probe als zu schwach erwies, wurde eine neue, immer noch fehlerhafte Zeichnung des Ventils, beziffert nunmehr mit Nr. 492, angefertigt. Somit lagen jetzt zwei sich widersprechende Zeichnungen vor, erstens in der Schlosserwerkstatt die fehlerhafte Zeichnung Nr. 492, die das Einschubrohr ohne Ring beinhaltete, und zweitens in der Kupferschmiede die korrekte Zeichnung Nr. 382, die den Rohrüberzug mit Ring beinhaltete. Auf diese Weise kam es dazu, dass, da jede der Werkstätten *für sich arbeitet und sich um die Thätigkeit der anderen ebenso wenig zu kümmern hat wie um den Gesamtplan, Einzelstücke*¹⁷ *hergestellt wurden, welche weder unter sich paßten noch mit dem Gesamtplan übereinstimmten.*

An Bord der BRANDENBURG war später der Vorarbeiter Freiberg mit der Anbringung des fraglichen Kupferrohres beauftragt und dazu im Besitz der (korrekten) Zeichnung Nr. 382. Als er

beim Einbau feststellte, dass der gemäß der Zeichnung vorgesehene Rohrüberzug mit Ring fehlte, wollte er diesen in der Schlosserwerkstatt holen. Dort bewies ihm der mit der Ausgabe der angefertigten Werkstücke betraute Vorarbeiter Hermann Sonntag anhand der (fehlerhaften) Zeichnung Nr. 492, dass diese nicht nötig seien. Freiberg ging deshalb von einer nachträglichen Konstruktionsänderung aus und kürzte, da das vorgesehene Rohr sich jetzt als zu lang erwies, dieses um die Länge des laut seiner (korrekten) Zeichnung vorhandenen Stutzens. Das Kürzen des Rohres durch Freiberg wurde in der Kupferschmiedewerkstatt zwar bemerkt, aber nicht als ungewöhnlich betrachtet, da sich die exakte Länge der Kupferrohre erfahrungsgemäß erst beim Einbau feststellen ließ. Das gekürzte Rohr setzte Freiberg ordnungsgemäß in das Ventilgehäuse des Hochdruckreglers ein und legte damit in bestem Glauben die Grundlage für die spätere Katastrophe. Der Fehler konnte nachträglich auch nicht mehr entdeckt werden, da die Stopfbuchse jetzt den hinteren, eigentlich mit einem Sicherungsring zu versehenen Teil des Kupferdampfrohres verdeckte.

Zur Feststellung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit arbeitete Staatsanwalt Bernstorff im Anschluss mehrere Personengruppen mit jeweils unterschiedlichem Verantwortungsgrad heraus: Gemäß den Gutachtern hatte nach der Änderungsverfügung des Reichsmarineamtes vom 17. Februar 1891 im Konstruktionsbüro der Vulcan-Werft der Ingenieur Nikolaus¹⁸ die korrekte Zeichnung Nr. 382 angefertigt, während die fehlerhafte Zeichnung Nr. 492 vom Zeichner Wegener ausgeführt wurde. Dieser ohne eigene Verantwortung zeichnende Angestellte stand unter Kontrolle des Bürochefs Schubart¹⁹, den somit die Verantwortung für den aufgetretenen Fehler traf. Doch auch der erwähnte Ingenieur Nikolaus trug eine erhebliche Verantwortung, da er beauftragt gewesen war, die vom Reichsmarineamt angewiesenen Konstruktionsveränderungen durchzuführen, *und daher die Pflicht gehabt habe, die bis dahin den Werkstätten vorgelegten Zeichnungen zurückzurufen und richtig zu stellen oder durch neue ersetzen zu lassen.*

Diese von den Fakten her richtige Darstellung der Gutachter beruhte jedoch nach Meinung von Staatsanwalt Bernstorff auf einer unrichtigen Würdigung des Beweismaterials. So will Ingenieur Nikolaus vom Chefingenieur Flohr der Vulcan-Werft lediglich beauftragt gewesen sein, den Gesamtplan in Übereinstimmung mit den Änderungswünschen des Reichsmarineamtes neu zu gestalten. Einen allgemeinen Auftrag zur konstruktiven Begleitung der Änderung bestritt er. Allerdings sagten Chefingenieur Flohr und Konstruktions-Bürochef Schubart übereinstimmend aus, dass Nikolaus diesen Auftrag mündlich erhalten habe und sich über den Sinn desselben nicht im Zweifel befinden konnte. Sehr uneinig waren sich Schubart und Flohr jedoch, wer von ihnen beiden Nikolaus den betreffenden mündlichen Auftrag erteilt habe. Nicht sehr entlastend für Nikolaus waren ferner die von den drei genannten Sachverständigen in ihrem Gutachten nicht berührten Aussagen von zwei weiteren Vulcan-Ingenieuren, welche aus sagten, dass Nikolaus selbst bei einer eingeschränkten Auftragserteilung, wie von ihm behauptet, den Eintritt des Kupferrohres in das Gehäuse zu kontrollieren gehabt hätte. Das Gutachten der drei Sachverständigen machte hingegen den Bürochef Schubart auch für die Fehler von Ingenieur Nikolaus verantwortlich, da er diesen hinsichtlich der Ausführung der ihm gemachten Aufträge hätte kontrollieren müssen. Die Tätigkeit der Werkstätten war dagegen nach Meinung der Sachverständigen einwandfrei, da sie nur das ihnen Aufgetragene nach den übermittelten Zeichnungen ausgeführt hätten. Für das Vorliegen falscher Zeichnungen könne man die Werkstätten nicht haftbar machen.

Bei der Ausführung der Montage stellten die Gutachter hingegen Pflichtwidrigkeiten des Vorarbeiters Freiberg fest, denn dieser hätte nach Feststellung der »Disharmonie« der beiden Zeichnungen seinem Werkmeister oder dem die Montage leitenden Ingenieur Mitteilung machen müssen. Eine nachträgliche Konstruktionsänderung hätte er nicht ohne Weiteres voraussetzen dürfen, da eine solche ohne eine Berichtigung der Zeichnung ausgeschlossen sei.

Diese schuldhafte Verantwortung teile sich Freiberg mit seinem Vorgesetzten, Werkmeister Krüger, der von Freibergs Abänderungsarbeiten am Kupferrohr nachträglich Kenntnis erhalten habe, ohne sich dabei über die Gründe rückzuversichern. Den die Montage leitenden Ingenieur Blumenthal träfe hingegen keine Verantwortung, denn er hätte sich nicht um alle Einzelheiten der Arbeiten kümmern können. Außerdem läge keinerlei Hinweis vor, dass er vom Einbau des Kupferrohrs ohne Sicherungsring Kenntnis erhalten hätte.

Schließlich machten die Sachverständigen im Gutachten auch dem Marinebauinspektor Lehmann, der gleichzeitig den Bau der BRANDENBURG und den Bau bzw. Umbau einer Reihe weiterer Kriegsschiffe bei der Vulcan-Werft beaufsichtigen sollte, Vorwürfe. Zwar erkannte man im Gutachten an, dass er sich nicht um jedes Detail der Maschinenkonstruktion hätte kümmern können und die fehlerhafte Zeichnung Nr. 492 weder gesehen noch geprüft habe. Jedoch rechneten ihm die Gutachter als Versäumnis an, den ihm beigegebenen Werkmeister Schlüter nicht mit einer entsprechenden Kontrolle beauftragt zu haben. Staatsanwalt Bernstorff bemerkte hierzu, dass durch diesen Sachverhalt allerdings keineswegs das Problem berührt werde, ob etwa eine Kontrolle durch Werkmeister Schlüter zur Vermeidung des aufgetreten Fehlers geführt hätte.

Zur Verantwortlichkeit für die in der Germania-Werft in Kiel eingebauten fehlerhaften Lechler-Ringe war im Gutachten gemäß Staatsanwalt Bernstorff nichts Näheres festgestellt worden. Nach Aussagen der damit beschäftigten Arbeiter hatten der Vorarbeiter Cornal²⁰ und der Werkmeister Stützer die betreffenden Arbeiten geleitet, während der Maschinen-Oberingenieur Jantzen die Oberaufsicht führte und dem Vulcan-Ingenieur Miehlke²¹ die Verpflichtung zur Kontrolle oblag. Alle vier Genannten kamen jedoch bei dem Unglück ums Leben. Um trotzdem genauere Feststellungen treffen zu können, hatte sich Bernstorff mit der Direktion der Kaiserlichen Werft in Kiel in Verbindung gesetzt.

Unter den sonstigen möglichen Unglücksursachen verdient indessen noch eine weitere nähere Betrachtung: Gemäß der Bauvorschrift des Reichsmarineamtes sollte die Dampfröhrlleitung der BRANDENBURG einer Druckprobe von 20 Atmosphären unterworfen werden. Jedoch wurde dies später aus *besonderen Gründen*²² nachgelassen mit der Maßgabe, *daß die Ventile in den Rohrleitungen mit 17 Atmosphären zu probieren seien*. Danach begnügte man sich anscheinend sowohl seitens der Vulcan-Werft wie auch der Bauleitung mit einer Druckprobe des gesamten Rohrkomplexes (und nicht etwa nur der Ventile!) von nur 17 Atmosphären. Nun hatten aber die Untersuchungen der Sachverständigen-Kommission, angestellt an den Rohrkomplexen der Backbordmaschine der BRANDENBURG wie auch an beiden Maschinen des Schwesterschiffes WEISSENBURG, ergeben, dass der fragliche Rohrflansch bei einem Druck zwischen 18 und 19 Atmosphären brach. Zweifellos wäre deshalb bei einer Druckprobe von 20 Atmosphären auch der Rohrflansch der Steuerbordmaschine der BRANDENBURG gebrochen, wobei man auch das Fehlen des fraglichen Sicherungsringes entdeckt hätte. Die Sachverständigen-Kommission erblickte deshalb in dem erwähnten Abweichen von der Bauvorschrift bezüglich der 20 bzw. später nur 17 Atmosphären bei der Druckprobe einen wesentlichen Fehler, weil sich der erwähnte Nachlass nur auf die Ventile bezog. Für diesen Fehler schienen gemäß Staatsanwalt Bernstorff die Sachverständigen jedoch niemandem die Schuld zuweisen zu wollen. Sie gingen vielmehr von einem *Irrthum* aller Beteiligten, namentlich der Baubeaufsichtigung, der Direktion des »Vulcan« und des Oberingenieurs Blumenthal aus. Entschuldigend führten hierbei die Sachverständigen ins Feld, dass ungefähr gleichzeitig mit jenem Nachlass für die Ventile der BRANDENBURG das Reichsmarineamt auch die Bauvorschrift für SMS HOHENZOLLERN²³ erlassen habe, in welcher bei einer gleichen Arbeitsleistung der Maschine nur eine Druckprobe von 17 Atmosphären vorgesehen war. Aus staatsanwaltlicher Sicht schienen die Sachverständigen *die hier einzig maßgebende Frage, ob es unter allen Umständen technisch ein Fehler war*²⁴, *die Druckprobe auf 17 Atmosphären zu beschränken*, zu umgehen. Denn angesichts der angeführten Bauvorschrift für die HOHENZOLLERN war diese Frage keinesfalls uneingeschränkt zu bejahen,

jedoch besaß das Abweichen von der Bauvorschrift eine erhebliche zivilrechtliche Bedeutung für die Vulcan-Werft.

Am Schluss seiner Überlegungen kam der Staatsanwalt deshalb zu folgenden Schlüssen: Obwohl das Gutachten hier und da noch einiger Ergänzungen und Erläuterungen bedürfe, genauso wie noch eine *verantwortliche Vernehmung der belasteten Personen* notwendig erscheine, werde sich gleichwohl das Gesamtbild der Ursachen des Unglücks nicht mehr wesentlich verschieben. Die Möglichkeit der Verurteilung einer oder mehrerer belastet erscheinender Personen sei jedoch aus staatsanwaltschaftlicher Sicht wenig wahrscheinlich. Zunächst erscheine es *fraglich, ob jede der beiden Ursachen, welche ganz selbständig und unabhängig von niemand durch gleichzeitiges Zusammenwirken den Unfall herbeigeführt haben, als causal für denselben angesehen werden muß*. Dafür sprächen zwar die Praxis des Reichsgerichts in verschiedenen Entscheidungen zum § 222 StGB (fahrlässige Tötung), dagegen jedoch maßgebliche juristische Gesetzeskommentare wie der von Olshausen. Auch lasse sich bei *der nicht bureaukratischen Betriebsorganisation der Vulcan*, welche den Pflichtenkreis der verschiedenen Beamten und Arbeiter nicht scharf abgrenze, die Schuld feststellung keinesfalls zweifelsfrei durchführen.²⁵ Insbesondere fehlten hierzu *urkundliche*, d.h. schriftliche Nachweise über die Erteilung der wichtigsten Aufträge in dem Fall der BRANDENBURG. Das Gericht sei hier allein auf das Gedächtnis aller Beteiligten angewiesen, welches *bei der Länge der inzwischen verflossenen Zeit kein absolut zuverlässiges mehr sein kann*. Besondere Schwierigkeiten werde es aber vor allem bei dem Nachweis geben, dass *die zur Verantwortung zu ziehenden Personen bei Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt den eingetretenen Erfolg, wenn auch nicht in allen Einzelheiten und seiner ganzen Schwere, hätten voraussehen müssen*.²⁶ Insbesondere wurde dies von Staatsanwalt Bernstorff bei technisch nicht vorgebildeten Personen, wie dem Vorarbeiter Freiberg und dem Werkmeister Krüger, bezweifelt. Einen besonderen Ansatz staatsanwaltschaftlicher Ermittlungen sah Bernstorff auch bei den Verantwortlichen für das Einsetzen des fehlerhaften Lechler-Ringes in Kiel, doch seien in diesem Fall keine noch lebenden Personen festzustellen gewesen. Bernstorff gab dem Justizminister zudem nochmals zu bedenken, dass infolge des Tatort-Prinzips für alle weiteren Ermittlungen entweder die Staatsanwaltschaft in Stettin oder möglicherweise sogar diejenige in Berlin zuständig sei.²⁷

Der von Justizminister Schelling dieserhalb um seine Ansicht befragte Oberstaatsanwalt Hecker vom Oberlandesgericht Kiel schloss sich, allerdings nicht sofort und auch nicht uneingeschränkt, der Auffassung Bernstorffs an. Am 3. November 1894 teilte er das dem Justizminister mittels einer vielseitigen rechtlichen Betrachtung des Problems schriftlich mit. Zwar sei gemäß § 7 der Strafprozessordnung dasjenige Gericht zuständig, in dessen Bezirk die strafbare Behandlung begangen wurde. Setze sich die strafbare Handlung aber aus mehreren Einzelhandlungen zusammen, so sei dieser Fall in § 7 StPO nicht erfasst. Nun spreche einerseits nichts dagegen, den Fall dort zu verfolgen, *wo die einzelnen Thatbestandsmerkmale zur Ausführung gelangt sind*, also in Bredow bei Stettin, andererseits käme aber auch Kiel, wo die fahrlässige Tötung erfolgte, in Betracht. Für die Übertragung der Angelegenheit an die Staatsanwaltschaft Stettin plädierte Oberstaatsanwalt Hecker letztendlich vor allem aufgrund des Wohnsitzes der Masse der Beschuldigten unter Berufung auf § 8 StPO, obwohl dadurch dem sehr tüchtigen und bereits in den Fall eingearbeiteten Kieler Ersten Staatsanwalt Bernstorff die Zuständigkeit entzogen werde. Vorausschauend wies Hecker auch auf die Notwendigkeit weiterer staatsanwaltschaftlicher Ermittlungen hin, da die bis jetzt gemachten Feststellungen nicht für eine Einstellung des Verfahrens gemäß § 69 StPO ausreichten. Es herrschten seiner Meinung nach noch erhebliche Beweislücken, welche in Anbetracht *der Bedeutung der Sache* Aufklärung verlangten. Inzwischen hatte jedoch ein Wechsel in der Person des preußischen Justizministers stattgefunden, und an die Stelle des vom Kaiser als steter *Bedenkenträger*²⁸ in Ungnade²⁹ in den Ruhestand verabschiedeten Hermann von Schelling war am 13. November 1894 Karl Heinrich (von) Schön-

stedt getreten. Bei ihm handelte es sich um einen zwar erfahrenen, doch politisch farblosen praktischen Juristen, der zuvor Präsident des Oberlandesgerichts in Celle in der Provinz Hannover gewesen war. Der eigentliche Wunschkandidat des Kaisers, um *unserem Justiz-Augias-Stall die nötige Reinigung zukommen zu lassen*, war der äußerst scharfe Oberreichsanwalt am Reichsgericht Leipzig Hermann Tessorf gewesen. Der neue Reichskanzler, Fürst Hohenlohe, hatte dies zwar dem Kaiser ausreden können, schlug aber schließlich, nachdem auch sein eigener Wunschkandidat, Reichsbankdirektor Richard Koch, keine Gegenliebe gefunden hatte, als Kompromisskandidaten den Oberlandesgerichtspräsidenten Schönstedt vor.³⁰

Noch am Tage des Ministerwechsels schlug als Beginn einer Kette von Merkwürdigkeiten im preußischen Justizministerium der Vortragende Rat und Geheime Oberjustizrat Dr. Lucas dem neuen Justizminister vor, den Fall BRANDENBURG bei der Staatsanwaltschaft in Kiel zu belassen, sollte denn eine Person *wegen unrichtigen Einschub des Lechlerringes daselbst* zur strafrechtlichen Verantwortung gezogen werden.³¹ Der technische Problemfall auf der BRANDENBURG schien sich also auch mehr und mehr zu einem Problemfall für die Justiz zu entwickeln, dem mit herkömmlichen Rechtsauffassungen nicht so recht beizukommen war.

Eine Anfrage des neuen Justizministers bei Oberstaatsanwalt Hecker vom 14. November 1894 ergab jedoch, dass bezüglich der Lechler-Ringe alle drei infrage stehenden Personen bei der Katastrophe ums Leben gekommen waren. Allenfalls bei dem nicht mit verunglückten Kieler Ingenieur Julius Tag bestehe die Möglichkeit einer Verantwortlichkeit. Dazu sei für den 22. November 1894 eine Vernehmung des Kieler Marine-Bauinspektors Friedrich Uthmann als Zeuge beantragt worden.³² Die Vernehmung ergab dann allerdings die Schuldlosigkeit des betreffenden Ingenieurs.³³

Justizminister Schönstedt wies daraufhin am 30. November 1894 den Kieler Oberstaatsanwalt an, die weitere Untersuchung des Unglücks auf der BRANDENBURG an den Ersten Staatsanwalt am Kgl. Landgericht in Stettin namens Luther abzugeben. Überraschenderweise wurde Luther unmittelbar darauf selbst zum Oberstaatsanwalt in Kiel befördert, während der bisherige Kieler Oberstaatsanwalt Hecker ohne jegliche Beförderung in eine gleichwertige Stelle als Oberstaatsanwalt am Oberlandesgericht in Naumburg versetzt wurde.

Luthers Stettiner Amtsnachfolger Förster³⁴ gingen die Akten am 8. Dezember 1894 zu, und schon am 15. Dezember stellte er den Antrag auf Eröffnung einer Voruntersuchung gemäß § 222 Reichsstrafgesetzbuch wegen fahrlässiger Tötung gegen zwei Beamte und zwei Handwerker der Vulcan-Werft.³⁵ Als ursächlich für die Katastrophe betrachtete Staatsanwalt Förster *in erster Linie das Fehlen des Sicherungsringes am Rohrkrümmer und in der Folge dessen auf das Manöverventil übertragene große Schwingungen*. Hierfür machte er namentlich verantwortlich³⁶: 1. den Konstruktionsingenieur Karl Julius Nikolaus³⁷; 2. den Chef des Konstruktionsbüros, Ingenieur Otto Hermann Friedrich Albert Schubart³⁸; 3. den Werkmeister Johann Eduard Krüger³⁹; 4. den Vorarbeiter und Kupferschmiedemeister Friedrich Hermann Freiberg.⁴⁰

Bereits am 3. Januar 1895 erkundigte sich der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Vizeadmiral Friedrich Hollmann, bei Justizminister Schönstedt nach dem gegenwärtigen Untersuchungsstand in Sachen BRANDENBURG sowie nach dem Verbleib der kriegsgerichtlichen Untersuchungsakten der Manöverflotte betreffend den Unfall und erhielt am 21. Januar eine ausführliche Antwort über die staatsanwaltschaftlich festgestellten technischen Ursachen der Katastrophe, die eingeleitete Voruntersuchung und die beschuldigten Personen.

Am 1. Februar 1895 berichtete der Erste Staatsanwalt Förster aus Stettin dem Justizminister über den bevorstehenden Abschluss der Voruntersuchung. Am 23. Februar indes informierte Förster Justizminister Schönstedt schriftlich über seinen *Antrag auf Außerverfolgsetzung der Angeschuldigten*, welchen er bereits an die beschließende Kammer des Landgerichts Stettin weitergeleitet habe.⁴¹ Dieser Entschluss kam für Justizminister Schönstedt anscheinend sehr

unerwartet, und er ordnete eilig und deshalb sogar mittels »Staats-Telegramm« an: *In der Untersuchungssache wegen des Vorfalles auf der BRANDENBUR wollen Sie, bevor die Strafkammer über den Antrag auf Außerverfolgsetzung Beschluß faßt, berichten und zu diesem behuf die Acten von der Strafkammer schleunigst zurückfordern.*⁴²

Allerdings gelangte dieses am 1. März 1895 in Berlin um 14.30 Uhr aufgegebenes Telegramm in Stettin erst um 17.47 Uhr Staatsanwalt Förster in die Hände, als die Strafkammer des Landgerichts den Beschluss über die Außerverfolgsetzung der Beschuldigten bereits gefasst hatte, worüber der Staatsanwalt am darauffolgenden 2. März 1895 schriftlich das Justizministerium informierte. Das Schreiben ging am 3. März 1895⁴³ im Justizministerium ein, und am nächsten Tage ordnete Justizminister Schönstedt wiederum per »Staats-Telegramm« für Staatsanwalt Förster an: *Es erscheint angezeigt, gegen den Entschluß der Strafkammer, betreffend Vorfall auf der BRANDENBUR, die sofortige Beschwerde einzulegen. Sie wollen umgehend telegraphisch anzeigen, ob die Beschwerdefrist bereits läuft, eventuell seit wann.*⁴⁴

Staatsanwalt Förster sollte also nun gegen einen Gerichtsentscheid Beschwerde einlegen, der auf Grundlage seines eigenen Antrags ergangen war. Weitere merkwürdige Aktivitäten des preußischen Justizministeriums folgten, so dass es nun den Anschein hatte, als wolle man in Berlin mit Gewalt Verurteilungen im Fall der BRANDENBUR erzielen.

In der Folge wechselten der Stettiner Staatsanwalt und Justizminister noch mehrere Telegramme⁴⁵ in dieser Angelegenheit. Schließlich wurde seitens des Justizministers sogar der Geheime Justizrat Supper, Vortragender Rat im preußischen Justizministerium, zur Unterstützung des Staatsanwaltes Förster bei Einlegung der Beschwerde gegen den Beschluss des Landgerichts nach Stettin beordert.⁴⁶

Ein gewisser Weizsäcker⁴⁷ bereitete nach Durchsicht des Gutachtens der drei technischen Sachverständigen noch am 15. März 1895 für Supper eine juristische Denkschrift vor, in welcher er den Kreis der möglichen Schuldigen an der Katastrophe auf der BRANDENBUR exzessiv ausweitete. Weizsäcker fasste nämlich zusätzlich ins Auge die *Direktion des Vulkan, (etwa den Direktor Jüngermann ... oder den Oberingenieur Flohr), ... den Oberingenieur Blumenthal und den damaligen Maschinenbauinspektor Lehmann*, obwohl letzterer als Angehöriger des Reichsmarineamtes eigentlich der Militärgerichtsbarkeit unterstehen würde. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, als wenn sich das Justizministerium unter einem gewissen Druck stehend glaubte, Schuldige liefern zu müssen. Möglicherweise meinte man im preußischen Justizministerium in vorausseilendem Gehorsam aber auch, dem deutschen Kaiser und preußischen König Wilhelm II. ein hartes Durchgreifen bei dessen bekannter Vorliebe für die Marine schuldig zu sein.

In der auf Betreiben des Justizministers eingereichten Beschwerde vom 12. März 1895 bemängelte Staatsanwalt Förster vor allem die Auffassung des Gerichts, welches einen *Causalzusammenhang* zwischen den von den Angeschuldigten bewirkten Versehen und dem Tod der verunglückten Personen als nicht erwiesen ansah⁴⁸, und erklärte: *Causal ist vielmehr jede Handlung bzw. Unterlassung, welche zur Herbeiführung eines bestimmten Erfolges mitwirkend geworden ist und es genügt, daß ohne dieselbe der eingetretene Erfolg nicht in die Wirklichkeit getreten sein würde.*

Sicher auch infolge der tatkräftigen Unterstützung durch den Geheimen Justizrat Supper war die weitere Beweisführung von Förster mit Verweisen auf einschlägige Reichsgerichtsentscheidungen nur so gespickt und gipfelte in einer Feststellung, die seinem früheren Einstellungsantrag völlig widersprach: *Es genügte vielmehr, wie oben angeführt, vollkommen, daß die Angeschuldigten die Gefährlichkeit ihrer Unterlassung bei dem Hinzutritt irgend eines beliebigen Umstandes bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen mußten oder konnten.*

Die zuständige Strafkammer des Landgerichts Stettin machte sich ihren Entschluss nicht leicht und beriet immerhin fast sechs Wochen, was angesichts der damals im Gegensatz zu heute wesentlich schnelleren Justizpraxis auffällig ist. Doch schließlich fasste die Strafkammer den Entschluss, die Beschwerde der Staatsanwaltschaft für *zulässig und begründet* zu erklären und gegen die vier Beschuldigten Nikolaus, Schubart, Krüger und Freiberg nun doch das Hauptverfahren wegen fahrlässiger Tötung vor dem Strafsenat des Oberlandesgerichts Stettin zu eröffnen. Eine Verhaftung der Angeschuldigten wurde jedoch nicht angeordnet.

Gleichzeitig leitete Staatsanwalt Förster eine weitere Voruntersuchung in derselben Angelegenheit, zunächst gegen den Obergeringenieur Ernst Blumenthal⁴⁹, wegen fahrlässiger Tötung ein.⁵⁰ Blumenthal war mit der Leitung der Montage an Bord von SMS BRANDENBURG sowie mit der auf 17 Atmosphären ermäßigten Druckprobe der Dampfröhrlösungen und der Leitung der späteren Probefahrten des Schiffes betraut gewesen. Gegen diese Ausweitung der Untersuchung fand Justizminister Schönstedt nichts einzuwenden und erbat sich nur die Abschrift der Anklage *wider den Betriebsingenieur Nicolaus und Genossen* nach deren Fertigstellung.⁵¹

Da auch eine mögliche Verantwortlichkeit des Marinebeamten Martin Lehmann⁵² vom Reichsmarineamt noch im Raum stand, erkundigte man sich seitens des Justizministeriums auf persönliche Anregung von Justizminister Schönstedt beim Reichsmarineamt nach Lehmanns Gerichtsverhältnissen. Dem Justizministerium wurde die Auskunft zuteil, dass der nach dem 1. April 1880 zum Maschinenbaubetriebsdirektor ernannte Marine-Baurat Lehmann in Friedenszeiten zu den Zivilbeamten der Marine zähle und daher in Strafsachen der Zivilgerichtsbarkeit unterstehe.⁵³ Staatsanwalt Förster entschloss sich deshalb am 8. Juli 1895, ebenfalls eine Voruntersuchung wegen fahrlässiger Tötung gegen den Marine-Baurat Lehmann einzuleiten wegen dessen Pflichtversäumnissen bei der Beaufsichtigung des Baus der BRANDENBURG, insbesondere wegen der fehlenden Kontrolle der Zeichnungen und der unterlassenen Druckprüfung in Höhe von 20 Atmosphären. Zudem hielt es Staatsanwalt Förster in einem Schreiben an Justizminister Schönstedt vom 8. Juli 1895 *in Abweichung von dem durch Eure Exzellenz mündlich mir erteilten Auftrage* für notwendig, unverzüglich auch die Voruntersuchung auf den Direktor Jüngermann und den Obergeringenieur Flohr von der Vulcan-Werft auszudehnen.

Hier zeigt sich eindeutig und unverblümt, dass neben der schriftlichen Aktenüberlieferung auch noch mündliche Weisungen des Justizministers an die Staatsanwaltschaft existierten, welche Personen wegen der Katastrophe auf der BRANDENBURG zu belangen bzw. vorerst nicht zu belangen waren. Dies wirft ein sehr unschönes Bild auf die Handhabung der Justiz unter Minister Schönstedt, denn sein Amtsvorgänger von Schelling hatte sich seinerzeit auch unter größtem öffentlichen Druck, wie etwa bei einem vorgeblichen Fall von *ritueller Blutabzapfung* in Breslau, stets am geltenden Gesetz orientiert und immer streng rechtsstaatlich gehandelt.⁵⁴

Auf direkte Anweisung des Justizministers vom 29. August 1895 wurde schließlich Staatsanwalt Förster in Stettin mit der Anfertigung der nötigen Unterlagen zwecks Eröffnung der Voruntersuchung gegen die höheren Beamten der Vulcan-Werft, Direktor Karl Jüngermann und Obergeringenieur Flohr, beauftragt.⁵⁵ Am 12. Oktober 1895 beantragte Förster weisungsgemäß die Ausdehnung der Voruntersuchung wegen des Unglücksfalls auf der BRANDENBURG gegen Jüngermann, Flohr und Lehmann. Seinem Antrag wurde vom Gericht entsprochen.

Der Erste Staatsanwalt Förster erscheint im Lichte der schriftlichen Überlieferung nunmehr als bloße Marionette des Justizministers Schönstedt, da er keinesfalls eigenständig agieren durfte und alle von ihm angefertigten Dokumente von Belang zur Kenntnisnahme und Bestätigung dem Justizministerium zusenden musste. Durch eine solche Verfahrensweise gegängelt, kann es auch kaum mehr erstaunen, dass Förster dem Justizminister am 4. November 1895 vorschlagen musste, das Verfahren gegen Direktor Jüngermann zeitweilig einzustellen. Jüngermann hielt sich nämlich in China auf und wurde erst im April 1896 zurückerwartet, was

dem auf Untersuchung gegen ihn bestehenden Justizminister Schönstedt offenkundig nicht bekannt war.⁵⁶

Nach Abschluss der beiden Voruntersuchungsverfahren reichte der Stettiner Erste Staatsanwalt dann am 3. Dezember 1895, seit dem Unglück waren mittlerweile fast zwei Jahre vergangen, bei Minister Schönstedt deren Ergebnisse sowie die Entwürfe der beiden Anklageschriften gegen Nikolaus und Genossen sowie gegen Blumenthal und Lehmann zur *hochgeneigten Kenntnissnahme* ein.

Am 7. Dezember 1895 ließ Minister Schönstedt Staatsanwalt Förster indes eine denkwürdige Meinungsäußerung zukommen, welche in bemerkenswerter Analogie zur aufgetretenen Unordnung auf der Vulcan-Werft gleichfalls nicht auf große Aktenordnung bei den beteiligten hohen Marinebehörden schließen ließ: *Nachdem die Kaiserliche Werft in Kiel und das Reichsmarineamt zusammen erklärt haben, daß die Verfügung des Reichsmarineamtes vom 18. April 1891 dahin auszulegen ist, daß auch die Druckrohre der eigentlichen Rohrleitung nur mit 17 kg/qcm bewirkt werden sollen, wird angenommen werden müssen, daß die auf einen Druck von 20 kg/qcm lautende ursprüngliche Vertragsvorschrift eine entsprechende Abänderung erfahren hat.*⁵⁷

Damit war einer schweren Beschuldigung, die sich vor allem gegen Marine-Baurat Lehmann und Oberingenieur Flohr richtete, der Boden entzogen und Staatsanwalt Förster musste seine ursprünglich auf den 27. November datierte Anklageschrift noch einmal überarbeiten.⁵⁸

Am 13. Dezember reichte Staatsanwalt Förster die überarbeiteten Anklageschriften bei der Strafkammer II des Landgerichtes Stettin ein und beantragte zugleich: 1. die Verfahren gegen Nikolaus und Genossen sowie gegen Blumenthal und Lehmann zu einer einzigen Verhandlung zu verbinden; 2. das Verfahren gegen Direktor Jüngermann wegen dessen langer Abwesenheit aus Deutschland vorläufig einzustellen; 3. den Angeklagten Flohr, dem lediglich die fahrlässige Herabsetzung der Dampfrohrdruckprobe von 20 auf 17 Atmosphären vorzuwerfen war, *außer Verfolgung* zu setzen.

Doch trotz ständigen Drängens des vom Justizminister immer wieder angestachelten Staatsanwaltes tat sich die Strafkammer II offenbar sehr schwer dabei, die beantragten Hauptverfahren gegen die oben erwähnten Beschuldigten zu eröffnen. Erst am 12. März 1896 konnte Förster dem preußischen Justizminister die Eröffnung des Hauptverfahrens auch gegen Lehmann sowie die vorläufige Einstellung des Verfahrens gegen Jüngermann und die Außerverfolgsetzung Flohrs melden. Dagegen hatte die erwähnte Strafkammer die Eröffnung des Hauptverfahrens gegen Blumenthal schlichtweg abgelehnt, wogegen Staatsanwalt Förster dem Justizminister das sofortige Einlegen einer Beschwerde in Aussicht stellte, deren Entwurf diesem unverzüglich zugehen werde. Ab sofort erstattete Förster auch dem Reichsmarineamt regelmäßig und mit Wissen des Justizministers Bericht über den Stand des Verfahrens.

Der Strafsenat des Oberlandesgerichtes Stettin verwarf am 28. April 1896 die Beschwerde der Staatsanwaltschaft, womit Oberingenieur Ernst Blumenthal endgültig aus dem Kreis der Beschuldigten an der Katastrophe auf der BRANDENBUR ausschied.⁵⁹ Den Termin der Hauptverhandlung legte der nunmehr zuständige Vorsitzende der Strafkammer V des Kgl. Landgerichtes Stettin auf den Zeitraum vom 17. bis zum 19. Juni 1896. Erhebliche Schwierigkeiten erwartete Staatsanwalt Förster bei der Ladung der sachverständigen Zeugen der Anklage, dem Geheimen Regierungsrat Professor Riedler und dem Wirklichen Admiraltätsrat a.D. Professor Goerries, beide Professoren an der Technischen Hochschule in Berlin, welche im Gegensatz zu dem in gleicher Eigenschaft geladenen Direktor Overbeck der AG »Weser« aus Bremen vom Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten (Kultusminister) aller Wahrscheinlichkeit nach nicht die notwendige Aussagegenehmigung erhalten würden.⁶⁰ Justizminister Schönstedt empfahl Staatsanwalt Förster deshalb, schleunigst einen Bericht an Kultusminister

Dr. Robert Bosse zu richten, in welchem er diesem kurz und knapp die Gründe, aus welchen die Einvernahme der Zeugen Professor Riedler und Professor Goerries unverzichtbar erscheine, auseinanderzusetzen habe. Zudem versäumte Justizminister Schönstedt nicht, am 31. Mai 1896 in einem Schreiben mit dem Vermerk *Eilt* Kultusminister Bosse davon in Kenntnis zu setzen, dass er die Aussage der beiden Sachverständigen in der *fraglichen Strafsache, an deren Ausgang Allerhöchsten Orts* [d.h. durch den Kaiser] *anscheinend lebhaftes Interesse genommen wird, für dringend wünschenswerth* halte. Diese feine Drohung hatte den gewünschten Erfolg, denn schon am 2. Juni 1896 teilte ein Beamter des Kultusministeriums Minister Schönstedt schriftlich mit, dass den Professoren Riedler und Goerries die gewünschte Aussagegenehmigung für die Verhandlung am 17. Juni erteilt worden sei.

Diese Episode belegt nicht nur anscheinend vorhandene persönliche Differenzen zwischen dem preußischen Justizminister und Kultusminister, sondern zugleich das, zumindest nach Ansicht des Justizministers, bestehende *allerhöchste Interesse* des Kaisers⁶¹ am Ausgang des Prozesses. Während ein abgeklärterer Justizminister wie Schelling die Gerechtigkeit ohne Druck auf die Staatsanwaltschaft ihren Lauf hätte nehmen lassen, glaubte sein Nachfolger Schönstedt augenscheinlich an seine Verpflichtung, dem Kaiser Schuldige liefern zu müssen. Denn nur so ergibt Schönstedts fortwährende Einflussnahme auf den Gang des Verfahrens einen Sinn.

Minister Schönstedt begann jetzt sogar einen Schriftwechsel mit dem Reichsmarineamt, in welchem er immer wieder Zeichnungen als (neue) Beweismittel im Prozess um den Unfall auf der BRANDENBUR anforderte und diese auch tatsächlich erhielt. Dass Schönstedt wieder und wieder nach Möglichkeiten suchte, eigenständig in den Fall einzugreifen und zusätzliche Informationen zu beziehen, belegt auch eine eigenhändige Aktennotiz auf dem erwähnten Schreiben des Beamten des Kultusministeriums vom 2. Juni 1896. Der Justizminister beauftragte in dieser als Konzept eines dienstlichen Schreibens zu bewertenden Notiz den Oberstaatsanwalt am Oberlandesgericht Stettin, Dalcke⁶², mit der Beobachtung und der Berichterstattung über den Verlauf des Prozesses, obwohl er ja schon stetig und aus erster Hand von Staatsanwalt Förster alle notwendigen Informationen erhielt. Natürlich nahm Oberstaatsanwalt Dalcke diesen persönlichen Auftrag des Justizministers furchtbar ernst und sandte ihm unmittelbar nach der

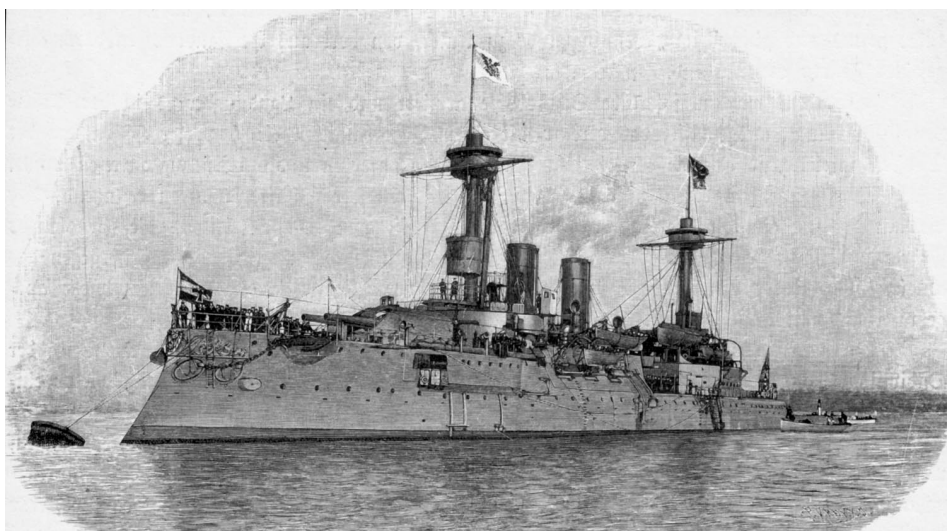


Abb. 4 SMS BRANDENBUR mit Kaiserstandarte im Großmast im März 1895 in Kiel. Buchillustration, gestochen von P. Krey. (Archiv DSM)

Urteilsverkündung⁶³ am 19. Juni 1896 um 16.28 Uhr ein Telegramm über den Ausgang des Stettiner Prozesses: *unfall, schiff brandenburg betreffend baurath lehmann freigesprochen [sic!], krueger wegen geisteskrankheit auszer verfolgung gesetzt, nicolaus zu einem, schubart und freiberg zu drei monaten gefaengnis verurtheilt bericht folgt ober-staatsanwalt dalcke.*

Über den Ausgang des Prozesses berichtete auch Staatsanwalt Förster, der für jeden der Angeklagten drei Monate Gefängnis wegen fahrlässiger Tötung beantragt hatte, schriftlich gleich nach Prozessende am 19. Juni. Förster stellte außerdem klar, dass der Ausbruch der Geisteskrankheit bei dem Angeklagten Krüger nach der Tat erfolgt sei, weswegen das Verfahren gegen ihn vorläufig eingestellt werde. Gegen den Freispruch von Lehmann habe er bereits Revision eingelegt.⁶⁴

Eine umfangreiche juristische Würdigung des Prozesses verfasste gemäß des an ihn ergangenen justizministeriellen Auftrages Oberstaatsanwalt Dalcke am 20. Juni 1896. Er hatte der Hauptverhandlung von ihrem Beginn am 17. Juni, 9.00 Uhr, bis zu ihrem Ende am 19. Juni, 15.30 Uhr, persönlich beigewohnt. An den beiden ersten Tagen war jeweils bis 20.00 Uhr mit Ausnahme einer zweistündigen Mittagspause verhandelt worden. Den Vorsitz in der Verhandlung führte Landgerichtsdirektor Fabricius, der nicht nur das umfangreiche Aktenmaterial, sondern auch die technischen Fragen vortrefflich beherrschte. Die Verhandlung selbst war sehr gründlich, ging aber nach Meinung Dalckes etwas zu sehr in die Breite. Die Anklagevertretung durch den Ersten Staatsanwalt Förster und Gerichtsassessor Wilke *erfüllte ihre Aufgabe in durchaus würdiger und sehr geschickter Weise*. Die Verteidigung wurde durch die beiden Stettiner Rechtsanwälte Ritschl und Justizrat Freude ebenfalls in *durchaus ruhiger und sachlicher Weise geführt*.

Besonders interessant und gleichzeitig entlarvend erscheinen Dalckes Bemerkungen zum Freispruch für Lehmann, gegen welchen bekanntlich Staatsanwalt Förster in vorausgehendem Gehorsam bereits Revision eingelegt hatte: *Die Freisprechung des Baurath Lehmann erschien ganz zweifellos, da das Kaiserliche Reichsmarineamt noch am Tage vor dem Beginn der Hauptverhandlung in einem an den Ersten Staatsanwalt hieselbst gerichteten Schreiben erklärt hatte, der Lehmann sei zwar berechtigt, aber in keiner Weise verpflichtet gewesen, alle Einzelheiten der Bauausführung auf dem Schiff Brandenburg zu kontrollieren⁶⁵ und da überdies festgestellt wurde, daß der Angeschuldigte dazu auch thatsächlich ganz außer Stande gewesen sei, da zu einer Zeit zugleich 7 Schiffe für die Kaiserliche Marine gebaut resp. umgebaut wurden und ihm nur zwei Assistenten beigegeben waren. Wenn der Erste Staatsanwalt trotzdem für schuldig plaidierte, so stützte er sich dabei auf das Gutachten der Sachverständigen-Kommission und insbesondere des Geheimen Rathes Professor Riedler, der trotz des Schreibens des Kaiserlichen Marineamtes den Lehmann für verantwortlich erklärte, indeß erschien mir, wie bemerkt, die Freisprechung nach Lage der Sache durchaus geboten.*

Zu den Gerichtsentscheidungen bezüglich der übrigen Beschuldigten sind gerade wegen der Schuldsprüche bei Dalcke gleichfalls erhebliche Bedenken spürbar: *Gegen den Angeklagten Krüger mußte das Verfahren eingestellt werden, da derselbe nach dem Gutachten des Kreisphysikus⁶⁶ durch einen Schlaganfall und hohes Alter in einen Zustand der Geistesschwäche gerathen ist, welcher jede Verhandlung mit ihm unmöglich macht. Zu der Verurtheilung der drei übrigen Angeklagten Nicolaus, Schubert und Freyberg gelangte der Gerichtshof nach verhältnismäßig kurzer Berathung und anscheinend ohne erhebliche Bedenken. Wenn ich nun aber auch dieses Urteil in keiner Weise anfechten will, vielmehr anerkennen muß, daß sich erhebliche Gründe für die Verurtheilung geltend machen lassen, so schien mir persönlich die Bejahung der Schuldfrage doch ungemein zweifelhaft.*

Daß der Unfall auf dem Schiffe Brandenburg in erster Linie und in der Hauptsache dadurch herbei geführt worden ist, daß es versäumt worden war, an dem zersprungenen Kupferrohr

einen sog. Sicherheitsring anzubringen, sowie daß Letzteres in der Maschinenbauanstalt »Vulcan« verabsäumt worden war, daran konnte nach dem übereinstimmenden Urtheil der Sachverständigen und dem Resultat der Verhandlung ein berechtigter Zweifel nicht aufkommen und in objektiver Beziehung war die Sache deshalb bedenkenfrei. Dagegen konnten nach meiner persönlichen Auffassung in subjektiver Beziehung an der Schuld der Angeklagten wohl Zweifel erhoben werden. Zwar waren dieselben in vollem Umfange geständig, jeder in seinem Ressort sich eines Versehens schuldig gemacht zu haben, diese Versehen waren aber namentlich auf Seiten des Schubert und Nicolaus, wie ein Sachverständiger, Marinebauinspektor Köhn v. Jaski, ausführte, ganz minimaler Natur und es war wohl zu bezweifeln, ob sich die Angeklagten bei der ihnen zur Last fallenden Unaufmerksamkeit auch nur im Allerentferntesten bewußt gewesen seien, daß ihr Verfehlen nachtheilige Folgen haben könne. Am meisten graviert [d.h. belastet] war der Werkmeister Freyberg, der ganz eigenmächtig bei der Montierung der Maschine vorgegangen und von der ihm vorliegenden Zeichnung abgewichen war, aber auch in betreff seiner mußte es auffallen, daß man einen solchen verhältnißmäßig doch untergeordneten Arbeiter ganz selbständig hatte agieren lassen und jedenfalls ergaben die Verhandlungen, daß die Kontrolle [sic!], die im Betriebe des »Vulcan« durch die oberen Beamten ausgeführt worden war⁶⁷, eine recht mangelhafte gewesen war und daß, wenn dieselbe eine umfassendere und schärfere gewesen wäre, das Versehen welches später so unheilvolle Folgen gehabt hat, vielleicht vermieden worden wäre. Auf diese Weise habe ich mich deshalb von dem Eindruck nicht frei machen können, wenn auch die Verurtheilten zweifellos nicht unschuldig sind, doch die wahrhaft Schuldigen⁶⁸, die es an der fehlenden Kontrolle haben fehlen lassen, nicht getroffen⁶⁹ sind. Durch die stattgehabte Voruntersuchung hat sich aber ein anderes Resultat eben nicht gewinnen lassen.

Die drei zu Gefängnisstrafen verurteilten Vulcan-Mitarbeiter Nikolaus, Schubart und Freiberg legten nach Abschluss der Verhandlung gegen das Urteil Revision ein. Gegen den Freispruch des Angeklagten Lehmann hatte wiederum Staatsanwalt Förster Revision eingelegt, doch selbst ihm erschien die Sache *aussichtslos* und er bat deshalb den Justizminister, seinen Revisionsantrag zurückzunehmen zu dürfen.⁷⁰ Nach Einsichtnahme in die gleichfalls von Förster übersandten Akten nebst Beilagen hatte schließlich auch Justizminister Schönstedt nichts mehr gegen die Rücknahme des Revisionsantrages der Staatsanwaltschaft einzuwenden.⁷¹

Die Revisionsunterlagen in Sachen Nikolaus, Schubart und Freiberg wurden von deren Rechtsanwälten *frist- und formgerecht* eingereicht und die gesamte Angelegenheit zur Entscheidung an das Reichsgericht in Leipzig verwiesen.⁷² Der vom Justizminister über den Ausgang des Verfahrens in Kenntnis gesetzte Staatssekretär des Reichsmarineamtes bat am 8. August 1896 darum, auch über den Ausgang des Revisionsverfahrens Nikolaus und Genossen zu gegebener Zeit informiert zu werden.

In einer Sitzung am 6. November 1896 verwarf das Reichsgericht eine Revision zugunsten der Angeklagten, so dass die ausgesprochenen Urteile nunmehr rechtskräftig wurden⁷³, doch war die Vollstreckung der Strafe vorläufig noch ausgesetzt.⁷⁴ Das am 7. März 1896 wegen Abwesenheit zeitweilig eingestellte Verfahren gegen Direktor Jüngermann wollte der nunmehrige neue Vertreter von Staatsanwalt Förster, Brossok⁷⁵, Ende November 1896 wieder aufnehmen. Doch da Jüngermann nur die Herabsetzung der Druckprobe auf 17 kg/qcm vorgeworfen werden konnte, beabsichtigte Brossok, gleich nach dessen *verantwortlicher Vernehmung* den Antrag auf dessen Außerverfolgsetzung zu stellen.⁷⁶

Erst in dieser Phase lassen sich erstmals persönliche Aktivitäten Kaiser Wilhelms II. in Angelegenheiten der BRANDENBURG feststellen. Das Geheime Civil-Cabinet des Kaisers verlangte am 30. Dezember 1896 in *allerhöchsten Auftrage* einen nachträglichen Bericht des Justizministers

bezüglich der dem Justizministerium am 14. Dezember zwecks *Prüfung und weiteren Veranlassung* zugegangenen Begnadigungsgesuche von Kupferschmiedemeister Freiberg und Ingenieur Schubart.

Justizminister Schönstedt ließ sich vom neuen Ersten Staatsanwalt in Stettin, Blume⁷⁷, alle Akten, sonstigen relevanten Dokumente und Beweismittel sowie die Gnadengesuche aller drei⁷⁸ Verurteilten übermitteln. Zur Person der Verurteilten verwies Staatsanwalt Blume in seinem Schreiben vom 18. Januar 1897⁷⁹ auf deren bisherige Unbescholtenheit. Schubart und Freiberg hätten sich als Soldaten *gut* bzw. *sehr gut* geführt. Freiberg habe zudem an den Feldzügen von 1866 und 1870/71 sowie an den Schlachten von Königgrätz und Gitschin teilgenommen. Er habe sich stets durch Königstreue und patriotische Gesinnung ausgezeichnet und zudem bei dem Unglück tragischerweise seinen einzigen Sohn verloren.

Trotz allem glaubte Staatsanwalt Blume in Anbetracht der Schwere des Unglücks und der persönlichen Verantwortung aller drei Verurteilten einen Gnadenerweis nicht befürworten zu können. Denn die *auffallend niedrigen Strafen* hätten bereits *hinlänglich allen Minderungsgründen* Rechnung getragen. Dagegen solle man ihnen nach Blumes Meinung wegen der hohen Verfahrenskosten – allein für die Zeugen und ihre Sachverständigengebühren waren 2000 Mark (ca. 10 000 Euro) fällig – entgegenkommen, zumal nur Schubart über etwas Vermögen verfüge und eine schwere Vermögensschädigung der Verurteilten *im öffentlichen Interesse nicht erforderlich und mit Rücksicht auf die Persönlichkeit der Verurteilten unerwünscht erscheint*. Wenn man die Verurteilten auch nicht begnadigen könne, so solle man ihnen doch durch allerhöchsten Gnadenerweis die beträchtlichen Verfahrenskosten erlassen.

Doch nun zeigte sich bei dem bisher so gestrengen Justizminister Schönstedt auch eine milde Seite des Charakters, und er dachte sogar daran, den drei Verurteilten nicht nur die Verfahrenskosten zu erlassen, sondern auch ihre an sich schimpfliche Gefängnishaft in eine ehrenvollere Festungshaft umzuwandeln.⁸⁰ Unterdessen hatte nämlich der Chef des Geheimen Civil-Cabinetts des Kaisers, Exzellenz von Lucanus, am 6. Februar 1897 bei Justizminister Schönstedt auf eine schnelle Behandlung der kaiserlichen Anfrage vom 30. Dezember 1896 gedrängt. Zur Begründung der Eile gab Lucanus an, dass Kaiser Wilhelm II. Ende Februar auf der Vulcan-Werft dem Stapellauf des neuen Schnelldampfers KAISER WILHELM DER GROSSE, der *das größte Handelsschiff der Welt sein wird*⁸¹, beiwohnen wolle. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral Hollmann, hatte gleichfalls nichts gegen eine Begnadigung der drei Verurteilten einzuwenden.⁸²

Demzufolge befürwortete Minister Schönstedt am 20. Februar 1897 gegenüber dem Kaiser⁸³ die Umwandlung der ausgesprochenen Gefängnisstrafen in eine Festungshaft von gleicher Dauer und den Erlass der Gerichtskosten für alle drei Angeklagten.⁸⁴ Gemäß einer Aktennotiz⁸⁵ des Central-Bureaus im Justizministerium wurde der Gnadenerweis des Kaisers in Form einer *Allerhöchsten Ordre* bereits am 24. Februar 1897 verkündet und war sofort auszuführen. Auch behielt sich der Kaiser vor, anlässlich seiner Anwesenheit auf der Werft eine weitere Milderung der Strafen eintreten zu lassen, was sich aber wegen der Verschiebung des erwähnten Stapellaufs verzögerte. Am 17. März 1897 informierte deshalb Oberstaatsanwalt Dalcke den Justizminister⁸⁶ über die zeitweilige Unmöglichkeit, die ausgesprochenen Festungshaftstrafen auch tatsächlich zu vollstrecken. So könne nämlich Schubart gemäß einem Schreiben der Kommandantur der Festung Danzig seine Strafe erst am 22. Dezember 1897, der Angeklagte Freiberg die seine sogar erst am 1. Februar 1898 in der Festungs-Gefangenenanstalt zu Weichselmünde antreten.⁸⁷

Da es dem Oberstaatsanwalt unstatthaft erschien, den Strafantritt so weit hinauszuschieben, bat er den Justizminister, über den preußischen Kriegsminister zu bewirken, eine andere Festungshaftanstalt zur Strafvollstreckung zu bestimmen. Der preußische Justizminister wandte sich deshalb am 26. März 1897 an seinen Amtskollegen, den preußischen Kriegsminister General Hein-

rich von Goßler, um ihn unter Hinweis auf die § 487 und 488 StPO sowie die *allerhöchsten Intentionen* beim Erlass des betreffenden Gnadenerweises zu bewegen, zur Strafvollstreckung für Schubart und Freitag eine andere Festung zu bestimmen. Schon am 30. März zeigte sich der Kriegsminister bereit, Otto Schubart und Hermann Freitag zur Verbüßung ihrer dreimonatigen Festungshaft in die Festungshaftanstalt Glatz einzuweisen, unter der alleinigen Voraussetzung, *daß nach dem Vorleben der Genannten ein etwaiger Verkehr derselben mit [den dort] inhaftierten Offizieren unbedenklich erscheint*. Der Kommandant von Glatz sei mit entsprechenden Anweisungen bereits versehen worden und der Strafantritt könne sofort erfolgen.⁸⁸

Am 20. April wiederum ging Justizminister Schönstedt mittels Schreiben von Exzellenz von Lucanus die Information zu, dass der Kaiser anlässlich des nunmehr auf den 4. Mai 1897 verlegten Stapellaufes des Schnelldampfers KAISER WILHELM DER GROSSE beabsichtige, den drei Verurteilten Nikolaus, Schubart und Freiberg den bis zu diesem Tage noch nicht verbüßten Teil ihrer Festungshaft zu erlassen, und Lucanus bat um die Vorbereitung der nötigen Ordre-Entwürfe. Der von Justizminister Schönstedt deswegen eilig befragte Staatsanwalt Blume telegraphierte zum aktuellen Stand der Strafverbüßung aller drei Verurteilten am 23. April 1897 aus Stettin nach Berlin: *ingenieur nicolaus zum 1. Juli nach weichselmuende, ingenieur schubert und kupferschmiedemeister freiberg zum 1. Mai nach glatz zum strafantritt geladen aus den acten nicht ersichtlich, dasz strafantritt schon erfolgt ist = erster staatsanwalt blume*.

Da Justizminister Schönstedt entsprechend seiner Kenntnis der kaiserlichen Intentionen zu wissen glaubte, dass der Kaiser den Verurteilten die Strafe wohl kaum fast gänzlich erlassen wollte, informierte er das Kaiserliche Civil-Kabinett über den Sachstand und hoffte, *zunächst anderweitigen Allerhöchsten Befehlen entgegenzusehen zu dürfen*.⁸⁹

Unterdessen teilte Staatsanwalt Blume dem preußischen Justizministerium am 3. Mai 1897 mit, dass Otto Schubart und Hermann Freiberg ihre Festungshaft in Glatz am 1. Mai angetreten hätten. Da die im Justizministerium geführte Akte mit diesem Schreiben schließt, ist anzunehmen, dass Kaiser Wilhelm II. am 4. Mai 1897 tatsächlich alle drei Beschuldigten amnestierte. Damit war die strafrechtliche Ahndung des schweren Unfalls auf SMS BRANDENBURG abgeschlossen. Der Unfall hatte deutlich gezeigt, dass zwar auch zukünftig Katastrophen und Havarien an Bord von Schiffen nicht ausgeschlossen werden können, eine peinlich eingehaltene Ordnung und exakte Abgrenzung der persönlichen Verantwortlichkeiten jedoch durchaus ihren Sinn haben und wesentlich zur Verhinderung von Unglücken beitragen können.

Anhang 1:

Liste der infolge des Unfalls am 16. Februar 1894 auf dem Linienschiff BRANDENBURG verstorbenen Marineangehörigen und zivilen Werftarbeiter

Namentliche Aufstellung aller zwischen dem 16. und 20. Februar 1894 infolge des Unglücksfalls Verstorbenen, mit einigen in der Schreibweise der Namen differierenden Angaben, enthalten im Eröffnungsbeschluss zur Voruntersuchung durch das Landgericht Stettin vom 24. Dezember 1894, in Abschrift beigelegt dem Schreiben des Ersten Staatsanwalts von Stettin an den preußischen Justizminister vom 2. Januar 1895, S. 4-6, und dem Antrag des Stettiner Ersten Staatsanwalts Förster zur Eröffnung der Voruntersuchung gegen Oberingenieur Blumenthal vom 7. Mai 1895:

1. Maschinen-Oberingenieur Jantzen
2. Maschinen-Unteringenieur U. Schulz⁹⁰
3. Obermaschinist Kirsch
4. Obermaschinistenmaat Bauck
5. Obermaschinistenmaat Kistenfeger
6. Maschinisten-Maat Linderhans
7. Maschinisten-Maat Otto Meyer IV
8. Maschinisten-Maat Hempel
9. Maschinisten-Maat Gerhard Janssen II⁹¹
10. Obermaschinisten-Applikant Petri
11. Oberheizer Ganthien⁹²
12. Heizer Blankenbach
13. Heizer Batz
14. Heizer Reiche
15. Heizer Schröder
16. Heizer Ulrich⁹³
17. Heizer Sell
18. Heizer Ost
19. Heizer Witte
20. Heizer Poth
21. Heizer Hausser⁹⁴
22. Matrose Trebes
23. Matrose Ziegenmeyer
24. Maschinenbaumeister Ofers
25. Maschineningenieur Merks
26. Maschinenbauer Dietrichs
27. Maschinenbauer Graf
28. Werkmeister Stützer
29. Werkführer Cornal⁹⁵
30. Vorarbeiter Hussfeld
31. Vorarbeiter Lebus
32. Vorarbeiter Jung
33. Arbeiter Schreck
34. Arbeiter Weigand
35. Arbeiter Oppermann
36. Arbeiter Tierfeld
37. Civil-Ingenieur Miehle⁹⁶
38. Maschinenbauer Müller
39. Maschinenbauer Rollhoff I
40. Maschinenbauer Schüler
41. Kupferschmied Freiberg⁹⁷
42. Arbeiter Hansen⁹⁸
43. Maschinist Stephany⁹⁹
44. Oberheizer Giessel

Anhang 2:

Konzept des Kaiserlichen Gnadenerweises für die drei aus Anlass der Katastrophe auf SMS BRANDENBUR Verurteilten¹⁰⁰

An den Justizminister

Auf Ihren Bericht vom 20. Februar d.J., dessen Anlagen ohne den Aktenauszug anbei zurückfolgen, will Ich die durch das rechtskräftige Urtheil des Landgericht zu Stettin am 19. Juni 1896 über den Ingenieur Julius Nikolaus aus Rosslau, den Ingenieur Otto Schubart aus Berlin und den Kupferschmiedemeister Hermann Freiberg aus Bredow wegen fahrlässiger Tödtung verhängten Gefängnisstrafen von einem bzw. von drei Monaten aus Gnaden in Festungshaft von derselben Dauer umwandeln, den Verurtheilten auch die Gerichtskosten, soweit diese aus baaren Auslagen der Gerichtskasse bestehen, erlassen.

Anmerkungen:

- 1 So die Angaben aus der Anklageschrift des Stettiner Staatsanwalts Förster vom 13. Dezember 1895, enthalten in der unter Anm. 5 genannten Akte. Nottelmann (wie Anm. 4), S. 38, datiert den Stapellauf der BRANDENBUR auf den 21. September 1891 und den der WEISSENBURG auf den 14. Dezember 1891.
- 2 Vgl. die Urteilsbegründung des Landgerichts Stettin vom 11. Juli 1896 (siehe die unter Anm. 5 genannte Akte, Bl. 230).
- 3 Vgl. die namentliche Aufstellung in Anhang 1.
- 4 Zur Geschichte des Linienschiffs BRANDENBUR siehe Dirk Nottelmann: Die BRANDENBUR-Klasse. Höhepunkt des deutschen Panzerschiffbaus. Hamburg, Berlin, Bonn 2002. Auf den Unfall wird in dem ansonsten gut recherchierten und bebilderten Buch jedoch nur knapp anhand zweier Beiträge in der »Henneberger Zeitung« eingegangen, während Nottelmann über die eigentlichen Ursachen der Havarie und das anschließende Gerichtsverfahren überhaupt nicht informiert.
- 5 Es handelt sich hierbei um die »Acta des Justizministeriums betreffend: Den Unglücksfall auf Seiner Majestät Schiff

- ›Brandenburg‹ am 16. Februar 1894« im Bestand des Geheimen Staatsarchivs in Berlin-Dahlem (GStA HA I, Rep. 84a, Nr. 56326). Soweit nicht ausdrücklich anders angegeben, sind alle erwähnten bzw. zitierten Dokumente in dieser Akte enthalten.
- 6 Hier nahm die Katastrophe ihren Anfang.
 - 7 Reiche.
 - 8 Ganthien.
 - 9 Poth.
 - 10 Der Brief des Maschinisten wurde einige Tage nach dem Unfall auszugsweise in der »Henneberger Zeitung« veröffentlicht. Zitiert nach Nottelmann (wie Anm. 4), S. 41.
 - 11 In Bredow bei Stettin befand sich die Vulcan-Werft, welche die BRANDENBURG nebst dem Schwesterschiff WEISSENBURG entworfen und gebaut hatte. Dort hatten auch die meisten der späteren Beschuldigten ihren Wohnsitz.
 - 12 Bezeichnung für einen Militärjustizbeamten, der die Aufgaben als Untersuchungsrichter wahrnahm.
 - 13 Laut Anklageschrift vom 13. Dezember 1895 wurde das betreffende Rohr mit dem daran befestigten Manöverventil ca. 1 m über (!) der früheren Lage eingeklemmt aufgefunden.
 - 14 Andernorts in den Akten auch *Flor* geschrieben.
 - 15 Die beim Unglück Getöteten wurden durch den ca. 190 °C heißen Dampf regelrecht verbrüht. Vgl. die Urteilsbegründung vom 11. Juli 1896 (wie Anm. 5), Bl. 231.
 - 16 Die Konstruktionszeichnungen stellten den »Masterplan« des Schiffes dar, während die Werkstattzeichnungen nur zur Fertigung von Details und zur Montage gezeichnet wurden und demzufolge jeweils nur ein kleines Segment der eigentlichen Konstruktionszeichnung darstellten.
 - 17 Es wurden immer vier gleichartig auszuführende Maschinenteile, jeweils zwei für die Steuerbord- und Backbordmaschine der BRANDENBURG und für das Schwesterschiff WEISSENBURG, angefertigt.
 - 18 Mitunter in den Akten auch als *Nicolaus* bezeichnet.
 - 19 In den Akten mitunter auch als *Schubert* bezeichnet.
 - 20 Mitunter auch *Carmol* geschrieben.
 - 21 Mitunter auch *Mielke* geschrieben.
 - 22 Diese Stelle ist vom Justizminister (?) am Rand mit Bleistift angestrichen worden.
 - 23 Die Kaiseryacht HOHENZOLLERN hatte mit einer Länge von 126 m und einem Tiefgang von 6,3 m annähernd die Ausmaße eines Linienschiffs vom Typ »Kaiser Barbarossa«. Vgl. hierzu meinen Aufsatz »Der Kaiser kommt. Über die Vorbereitungen des Kaiserbesuchs in Danzig durch die Verwaltungsbehörden der Provinz Westpreußen anlässlich der Heeres- und Flottenmanöver im September 1901«. In: Westpreußen-Jahrbuch, Bd. 55, Münster 2005, S. 16f.
 - 24 Dieses und die vorhergehenden drei Worte sind am Rand vom Justizminister (?) mit Bleistift angestrichen worden.
 - 25 Mit dieser Feststellung fällt Staatsanwalt Bernstorff eine sehr harte Kritik über die Vulcan-Werft und die dort herrschende Unordnung bei der Arbeitsorganisation.
 - 26 Dieses Wort und das vorangegangene sind vom Justizminister (?) mit Bleistift am Rand angestrichen worden.
 - 27 In Bredow bei Stettin, auf der dortigen Vulcan-Werft, wurden die entscheidenden Montagefehler begangen. Berlin hingegen war der Dienstort des Marinebauinspektors Lehmann.
 - 28 Die »Bedenkenträgerei« von Schellings bezog sich aber nicht auf den Fall der BRANDENBURG. Vielmehr ging der Justizminister nach Meinung des Kaisers nicht scharf genug gegen die Sozialdemokratie vor.
 - 29 Kaiser Wilhelm II. nutzte den Rücktritt von Reichskanzler von Caprivi zu einem Ministerrevirement in Preußen, dem auch Justizminister von Schelling zum Opfer fiel. Der Kaiser berücksichtigte hierbei noch nicht einmal die Bitte des neuen Reichskanzlers Fürst Hohenlohe, den verdienten Justizminister doch wenigstens bis zu seinem 50-jährigen Dienstjubiläum im Dezember 1894 im Amt zu belassen; vgl. John C.G. Röhl: Wilhelm II. Der Aufbau der persönlichen Monarchie, 1888-1890. München 2001, S. 763.
 - 30 Vgl. hierzu Röhl (wie Anm. 29), S. 763f. (Zitat auf S. 763).
 - 31 Aktennotiz vom 13. November 1894.
 - 32 Schreiben des Oberstaatsanwalts Hecker an Justizminister Schönstedt vom 17. November 1894.
 - 33 Schreiben von Oberstaatsanwalt Hecker an Justizminister Schönstedt vom 23. November 1894.
 - 34 Förster, ein Teilnehmer des Krieges von 1870/71 und Träger des Eisernen Kreuzes 2. Klasse, war zuvor als Erster Staatsanwalt am Amtsgericht Tilsit im äußersten Osten des Reiches tätig gewesen. Vgl. Handbuch über den Königlich Preußischen Hof und Staat für das Jahr 1894. Berlin 1893, S. 234 (im Weiteren zitiert als »Staatshandbuch«).
 - 35 Schreiben von Staatsanwalt Förster an Justizminister Schönstedt vom 25. Dezember 1894.
 - 36 Siehe hierzu den ausführlichen Eröffnungsbeschluss des Landgerichts Stettin zur Eröffnung der Voruntersuchung vom 24. Dezember 1894. Dieser wurde dem Justizminister von Förster am 2. Januar 1895 in Abschrift übermittelt.
 - 37 Der am 26. September 1857 zu Neumark(t) in Schlesien geborene und in Roßlau in Anhalt wohnhafte Nikolaus war militärisch *nicht dienstpflichtig*, nicht vorbestraft und mit Henriette, geb. Frischling verheiratet (Anklageschrift vom 13. Dezember 1895).
 - 38 Der am 12. Juli 1853 in Rostock geborene und in Stettin, Unterwieck 13 wohnhafte Schubart war ledig, nicht vorbestraft und militärisch *nicht mehr dienstpflichtig* (Anklageschrift vom 13. Dezember 1895).
 - 39 Der schon sehr betagte und in Bredow bei Stettin wohnhafte Kupferschmiedemeister Krüger wurde am 10. April 1822 in Kuperhammer bei Eberswalde geboren. Er war verwitwet, nicht vorbestraft und Träger der Verdienstmedaille für 1848 (Anklageschrift vom 13. Dezember 1895).

- 40 Der in Bredow, Karlstraße 13 wohnhafte Kupferschmiedemeister Freiberg wurde in Uchtdorf/Regierungsbezirk Stettin am 20. Oktober 1837 geboren. Er war verheiratet, Träger der Kriegsdenkmünzen für 1866 und 1870, militärisch aber *nicht mehr dienstpflchtig* (Anklageschrift vom 13. Dezember 1895).
- 41 Eine derartige Entwicklung der Angelegenheit hatte bekanntlich bereits Staatsanwalt Bernstorff in Kiel vorausgesehen.
- 42 Konzept des Telegrammtextes des Justizministers an den Ersten Staatsanwalt in Stettin vom 1. März 1895.
- 43 Eingangsstempel des Justizministeriums auf dem Schreiben.
- 44 Konzept des Telegrammtextes.
- 45 Diese Telegramme, auf welche aus Kostengründen im normalen Dienstverkehr sonst nicht zurückgegriffen wurde, zeugen angesichts der bekannten preußischen Sparsamkeit von der Brisanz, welche der Justizminister dem Beschluss des Landgerichts Stettin auf Außerverfolgsetzung der Beschuldigten an der Katastrophe auf der BRANDENBUR beimaß.
- 46 Vgl. Konzept des »Staatstelegramms« des Justizministers an Staatsanwalt Förster vom 15. April 1895.
- 47 Der Name »Weizsäcker« ist bei der Unterschrift unter der Denkschrift deutlich zu lesen. Der einzige in preußischen Diensten nachweisbare Jurist dieses Namens ist jedoch der Amtsrichter Weizsäcker in Oranienburg (vgl. Staatshandbuch 1895, S. 290). Sein Agieren in dieser Angelegenheit scheint unwahrscheinlich.
- 48 Die Beschuldigten konnten nach Ansicht des Gerichts den Einbau fehlerhafter Lechler-Ringe nicht voraussehen.
- 49 Ernst Gottfried Blumenthal, wohnhaft in Hamburg, Besenbinderhof 33, wurde am 21. März 1855 in Burg bei Magdeburg geboren. Er war verheiratet mit Dorothee, geb. Müller, militärisch nicht mehr dienstpflchtig, nicht vorbestraft und Träger des Chinesischen Drachenordens IV. Klasse und des preußischen Kronenordens IV. Klasse (Anklageschrift vom 13. Dezember 1895). – Die Vulcan-Werft in Stettin fertigte Ende des 19. Jahrhunderts öfters Schiffe für die chinesische Kriegsmarine an, weshalb das Vorhandensein einer chinesischen Auszeichnung bei Blumenthal nicht verwunderlich ist. Siehe hierzu auch meinen Aufsatz »Keine Torpedos für Spanien. Zur Handhabung der Neutralitätspflicht durch das Deutsche Reich während des Spanisch-Amerikanischen Krieges 1898«. In: DSA 29, 2006, S. 317-330.
- 50 Schreiben von Staatsanwalt Förster an den Justizminister vom 7. Mai 1895.
- 51 Konzept des Schreibens von Justizminister Schönstedt an Staatsanwalt Förster vom 20. Mai 1895 mit Vermerk *Eilt!*
- 52 Martin Johannes Lehmann, wohnhaft in Kiel, wurde am 19. Juni 1850 in Frankfurt/Oder geboren. Er war militärisch nicht dienstpflchtig, verheiratet und nicht vorbestraft.
- 53 Vgl. hierzu das Konzept des Schreibens des Justizministers an Staatsanwalt Förster vom 10. Juni 1895 und dessen Antwort vom 12. Juni 1895, die Anfrage des Justizministeriums vom 15. Juni 1895 mit Vermerk *Sofort!* und die Antwort des Reichsmarineamtes vom 28. Juni 1895.
- 54 Vgl. hierzu meinen Aufsatz »Kein Fall von ritueller Blutabzapfung. Die Strafprozesse gegen den Rabbinatskandidaten Max Bernstein in Breslau 1889/90«. Erscheint in: Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau, Bd. 47/48. Neustadt an der Aisch 2008. – Kaiser Wilhelm II. zeigte zwar an diesem Fall großes Interesse und ließ sich von Justizminister von Schelling regelmäßig über den Stand der Angelegenheit berichten, er versuchte aber niemals durch Vorgaben oder Meinungsäußerungen Einfluss auf den Verlauf des Prozesses zu nehmen. Dies mag für den Fall der BRANDENBUR als Hinweis dienen, sollte man hinter dem seltsamen Agieren von Justizminister Schönstedt etwa voreilig die Hand des Kaisers vermuten wollen.
- 55 Siehe Konzept des Schreibens des Justizministers vom 29. August 1895 und die Antwort Försters vom 3. September 1895. – Aus Försters Antwort geht übrigens hervor, dass die im Juli angekündigte Voruntersuchung gegen Marinebaurat Lehmann noch nicht begonnen hatte. Diese wurde vielmehr erst am 2. Oktober 1895 eröffnet.
- 56 Schreiben von Förster an Justizminister Schönstedt vom 4. November 1895.
- 57 Aus dem Konzept des Schreibens von Minister Schönstedt an Staatsanwalt Förster vom 7. Dezember 1895. – Auf einen anderen existierenden und ziemlich bedenklichen Widerspruch in der Expertenmeinung zur Druckprobe hatte Staatsanwalt Förster Justizminister Schönstedt bereits am 2. Oktober 1895 schriftlich aufmerksam gemacht. Denn einerseits hatte das ursprüngliche Sachverständigengutachten betont, dass im Falle der BRANDENBUR die Druckprüfung keinesfalls unter 20 Atmosphären, besser sogar noch mit dem Doppelten des Betriebsdrucks, also sogar 24 Atmosphären hätte erfolgen müssen. Andererseits hatten die Sachverständigen Geheimer Regierungsrat Riedler und Wirklicher Geheimer Admiralitätsrat a.D. Professor Goerries in einem Nachgutachten vom 5. Juli 1895 erklärt, dass *aus allgemeinen technischen Gründen eine höhere Druckprobe als mit 17 kg/qcm nicht erforderlich gewesen wäre*. Förster betonte deshalb die Notwendigkeit einer nochmaligen Einvernahme von Riedler und Goerries als Zeugen. Später hielt allerdings der Sachverständige Professor Goerries, er war interessanterweise zugleich der Verfasser der betreffenden Maschinenbauvorschrift, zusammen mit den übrigen Sachverständigen während der Hauptverhandlung vom 17. bis 19. Juni 1896 in Stettin daran fest, dass die Herabsetzung der Druckprobe auf 17 kg/qcm seinen Absichten widersprochen hätte und ein Fehler gewesen sei; vgl. den Brief von Staatsanwalt Blume an Justizminister Schönstedt vom 18. Januar 1897 wegen der Begnadigung der drei Verurteilten.
- 58 Siehe die hektographierte Anklageschrift vom 27. November 1895. Das Datum wurde handschriftlich auf den 13. Dezember 1895 verbessert.
- 59 Siehe die Entscheidung des Strafsenats vom 28. April 1896. Nach Auffassung des Senats lag die Prüfung aller Maschinenzeichnungen außerhalb seines Geschäftskreises. Ebenso unbegründet ist der Vorwurf, daß er, nachdem er die Verwendung unpassender Lechlerringe erfahren [am 14. Februar 1894 durch den beim Unfall getöteten Inge-

- nieur Mielke], auf die Entfernung derselben hätte dringen müssen. Denn, so die aufschlussreiche Begründung des Senats, war der Angeschuldigte zunächst zu der Annahme berechtigt, daß die Verdichtung der Flanschen [sic!] seitens der Kaiserlichen Marine sachkundigen Händen anvertraut sei ...
- 60 Schreiben von Staatsanwalt Förster an Justizminister Schönstedt vom 23. Mai 1896 mit beiliegender beglaubigter Abschrift eines Schreibens von Professor Riedler vom 19. Mai 1896, in welchem dieser auf die fehlende Aussagegenehmigung des ihm vorgesetzten Kultusministers verwies, welche ihn schon an einer Aussage vor dem Amtsgericht Berlin gehindert habe. Für Goerries, der demselben Minister unterstellt war, erwartete Förster deshalb ebenfalls die Verweigerung der Aussagegenehmigung.
- 61 Kaiser Wilhelm II. nahm naturgemäß Interesse an den neuesten Linienschiffen seiner Flotte und war noch kurz vor der Katastrophe sehr ungehalten über die Verzögerungen bei der Fertigstellung von SMS BRANDENBURG. Bereits kurz nach der offiziellen Indienstellung des Schiffes am 19. November 1891 durch Kapitän zur See Felix Bendemann ging der Kaiser am 23. November 1891 in Kiel an Bord des neuesten Schiffes seiner Flotte, welches dabei im Großtopp die Kaiserstandarte führte (vgl. Nottelmann, wie Anm. 4, S. 39). Allerdings ließ sich der Kaiser im Fall der BRANDENBURG nicht, wie etwa im bereits angeführten und in ganz Deutschland aufsehenerregenden Fall des Rabbinatskandidaten Max Bernstein, vom Justizminister fortlaufend über den Fall berichten. So groß scheint das Interesse des Kaisers am Fall BRANDENBURG doch nicht gewesen zu sein.
- 62 Justizminister Schönstedt hatte sogar schon in Erfahrung gebracht, dass Oberstaatsanwalt Dalcke noch bis 7. Juni 1896 zu einer Kur in Carlsbad weilte. Daher sollte das betreffende Schreiben diesem erst nach 5 Tagen zugestellt werden.
- 63 Das Urteil des Stettiner Gerichts findet sich nebst ausführlicher Urteilsbegründung in hektographierter Form als Blatt 229-248 in der genannten Akte.
- 64 Aus dem Schreiben an Justizminister Schönstedt.
- 65 Man erkennt hieran, dass den preußischen Justizminister und das Kaiserliche Reichsmarineamt durchaus unterschiedliche Interessen in diesem Prozess um die Schuld an dem Unglück auf SMS BRANDENBURG leiteten. Das Reichsmarineamt legte dem Gericht zur Hauptverhandlung vom 17. bis 19. Juni 1896 sogar zwei genaue Modelle der in Frage kommenden Maschinenteile vor, welche erheblich zum leichteren Verständnis des Sachverhalts beitrugen. Letzterer Hinweis findet sich im Schreiben des Stettiner Staatsanwalts Blume an Justizminister Schönstedt vom 18. Januar 1897.
- 66 Amtsarzt.
- 67 Diese Stelle ist vom Justizminister (?) am Rand mit Bleistift angestrichen worden.
- 68 Dieses und die vorhergehenden Worte sind vom Justizminister mit Bleistift am Rand angestrichen worden. Daneben finden sich, ebenfalls mit Bleistift von Hand des Justizministers (?) geschrieben, die Namen Blumenthal, Jüngermann, Flohr.
- 69 Das Wort *getroffen* ist vom Justizminister (?) mit Bleistift unterstrichen worden. Daneben finden sich, ebenfalls von Hand des Justizministers (?) mit Bleistift geschrieben, die beiden Anmerkungen *Ist vergeblich versucht worden* sowie *Gegen Jüngermann ist das Verfahren vorläufig eingestellt* (Bl. 184 und 189).
- 70 Schreiben von Staatsanwalt Förster an Minister Schönstedt vom 11. Juli 1896.
- 71 Konzept des Schreibens von Schönstedt an Förster vom 15. Juli 1896.
- 72 Schreiben von Staatsanwalt Plaschke in Vertretung von Staatsanwalt Förster an Justizminister Schönstedt vom 4. August 1896.
- 73 Der Beschluss des Reichsgerichts vom 6. November 1896 findet sich in Abschrift auf Blatt 258-262 der genannten Akte.
- 74 Vgl. S. 1 des Konzepts des Schreibens von Minister Schönstedt an den Kaiser vom 20. Februar 1897.
- 75 Brossok war zuvor Staatsanwalt am Landgericht von Ostrowo in der Provinz Posen gewesen (vgl. Staatshandbuch 1896, S. 366).
- 76 Schreiben von Brossok an Justizminister Schönstedt vom 27. November 1896. Bei seiner Vorgehensweise gegen Jüngermann berief sich Staatsanwalt Brossok ausdrücklich auf das Reskript des Justizministers vom 7. Dezember 1895.
- 77 Blume war zuvor Erster Staatsanwalt am Landgericht Köslin, ebenfalls in der Provinz Pommern gelegen, gewesen (vgl. Staatshandbuch 1896, S. 341). Sein Vorgänger Förster wird im Staatshandbuch für das Jahr 1897 weder unter den verstorbenen Beamten aufgezählt, noch bekleidete er eine neue Dienststellung. Möglicherweise wurde Förster, der sich schon in den Monaten zuvor von ihm unterstellten Staatsanwälten vertreten ließ, im Herbst 1896 wegen einer Erkrankung pensioniert.
- 78 Auch Nikolaus hatte mittlerweile um Begnadigung gebeten.
- 79 Blume datierte sein Schreiben fälschlicherweise auf den 18. Januar 1896.
- 80 Konzept des Schreibens des Justizministers an den Staatssekretär des Reichsmarineamtes vom 8. Februar 1897.
- 81 Aus dem Schreiben von Lucanus an Schönstedt vom 6. Februar 1897.
- 82 Von Admiral Hollmann unterzeichnetes Schreiben an den preußischen Justizminister vom 13. Februar 1897 unter Bezug auf dessen Anfrage vom 8. Februar 1897.
- 83 Konzept von Schönstedts Schreiben an den Kaiser vom 20. Februar 1897 mit Vermerk Eilt!
- 84 Das Konzept des Kaiserlichen Gnadenruches findet sich in Anhang 2.
- 85 Aktennotiz vom 27. Februar 1897.
- 86 Schreiben vom 17. März 1897.

- 87 Gemäß dem vom Festungskommandanten Generalmajor von Prittwitz unterzeichneten Schreiben konnte einzig der Verurteilte Nikolaus seine Strafe zeitnah zum 1. April 1897 antreten.
- 88 Die kleine schlesische Festung Glatz verfügte nur über eine beschränkte Anzahl von Kasematten, welche für »Ehrengefangene« (also Offiziere, Studenten, Adelige, als Spione verurteilte ausländische Offiziere usw.), aber nicht für gewöhnliche »politische« Verbrecher gedacht waren. Vgl. hierzu die Erinnerungen der Frau des letzten Kommandanten der Festung Glatz, Generalmajor Freiherr von Gregory, Mathilde Freifrau von Gregory: *Dreißig Jahre preußische Soldatenfrau*. Brünn, München, Wien o.J. (ca. 1938), S. 204 und 226 sowie meinen Aufsatz »Spionage in Kiel im Jahre 1893. Der Fall der französischen Marineoffiziere Degouy und Delguy-Malavas im Vorfeld der Affäre Dreyfus«. In: *DSA* 27, 2004, S. 297-315.
- 89 Konzept des Schreibens von Schönstedt an Lucanus vom 24. April 1897.
- 90 Im Dokument vom 7. Mai 1895 *Maschinen-Unteringenieur der Seewehr Schulz*.
- 91 Im Dokument vom 7. Mai 1895 *Maschinenmaat Gerhard Jansen I*.
- 92 Im Dokument vom 7. Mai 1895 *Oberheizer Ganthier*.
- 93 Im Dokument vom 7. Mai 1895 *Heizer Ullrich*.
- 94 Hinter dem Familiennamen *Hausser* ist im Dokument vom 24. Dezember 1894 von gleicher Hand das Wort *Matrose* ergänzt. – Im Dokument vom 7. Mai 1895 erwähnt als *Matrose Hausser*.
- 95 Im Dokument vom 7. Mai 1895 *Werkführer Cornol*.
- 96 Bei Miehle, Müller, Rollhoff I und Schüler (Ifd. Nr. 37-40) handelt es sich höchstwahrscheinlich um nachträglich an ihren Verletzungen gestorbene zivile Opfer.
- 97 Hierbei handelte es sich um den einzigen Sohn des später wegen seiner Beteiligung an der Katastrophe verurteilten Vorarbeiters und Kupferschmiedemeisters Hermann Freiberg; vgl. Schreiben von Staatsanwalt Blume an Justizminister Schönstedt vom 18. Dezember 1897.
- 98 Im Dokument vom 7. Mai 1895 *Arbeiter Hanson*.
- 99 Bei Stephany und Giessel (Ifd. Nr. 43-44) handelt es sich höchstwahrscheinlich um nachträglich an ihren schweren Verletzungen verstorbene Marineangehörige, weswegen beide am Schluss der Liste nach den getöteten zivilen Opfern auftauchen.
- 100 Das Konzept wurde von Justizminister Schönstedt persönlich entworfen.

The Devastating Accident on the Battleship BRANDENBURG on 16 February 1894: Technical Causes and Legal Prosecution

Summary

On 16 February 1894, during a trial run on the BRANDENBURG, the new battleship of the Imperial Navy, a severe accident occurred, claiming forty-four lives from among the members of the navy and the shipyard workers. The accident resulted from a number of construction and assembly errors on the war vessel's starboard engine. Due to the fact that it was the Vulcan Shipyard in Bredow near Stettin – the shipyard in which the vessel had been constructed – that was responsible for the errors, the legal proceedings on charges of involuntary manslaughter of so many persons on board a warship were carried out before civil court.

The article is concerned with providing a clear explanation of the actual technical causes of the disaster as well as with what was ultimately an unsatisfactory process of legal prosecution with regard to the accident. Even though the Prussian minister of justice Schönstedt – who was new in office at the time – made an effort to have as many employees of the responsible shipyard sentenced, it ultimately never proved possible to clarify the question of guilt in court. Emperor William II finally put an end to this unfortunate chapter in the history of German shipbuilding with an act of pardon in 1897.

L'accident dévastateur sur le cuirassé de ligne BRANDENBURG le 16 février 1894. Causes techniques et peines judiciaires

Résumé

Le 16 février 1894, au cours d'une croisière d'essai un grave accident, se produisit sur le nouveau cuirassé de ligne BRANDENBURG de la marine impériale allemande, qui coûta la vie à 44 personnes parmi les membres de la marine et les employés du chantier naval. L'accident était dû à une série de défauts de construction et de montage sur le moteur de tribord du navire de guerre. Comme le chantier naval chargé de la construction, le chantier « Vulcan » de Bredow près de Stettin, était tenu pour responsable de ces défauts, le procès pour homicide par imprudence de tant de personnes à bord d'un navire de guerre se déroula devant une instance juridique civile.

L'article traite de l'éclaircissement des véritables causes techniques de la catastrophe, ainsi que du procès, dont le verdict s'avéra finalement insatisfaisant. Bien que le ministre prussien de la Justice, Schönstedt, récemment nommé à son poste, se soit efforcé de faire condamner le plus possible d'employés du chantier chargé de la construction, la question de la responsabilité ne put, en fin de compte, être éclaircie de façon concluante même devant le tribunal. L'empereur Guillaume II finit par clore sur un acte de clémence en l'an 1897 ce chapitre peu reluisant de l'histoire de la construction navale allemande.