verloren oder auf sein Controlrecht gegenüber der Marineverwaltung verzichtet hätte, sondern lediglich dahin, daß man nicht eine Forderung stellen wollte, deren Erfüllung von vornherein abgeschlagen war und nach Lage der Competenzverhältnisse vom Reichstage nicht erzwungen werden konnte. — Dies war die eine, constitutionell-formale Seite der Verhandlung. Die andere bestand in der materiellen Kritik des „Systems Stosch". Hier machte sich der Abg. Lasker in einer sehr scharfen Weise zum Vertreter der Anklagen, welche seit Jahren in der Presse, und ganz neuerdings wieder in einem Artikel der „Deutschen Revue" gegen Stosch gerichtet sind. Eigentlich Neues wurde indeß weder von ihm noch von dem antwortenden Marineminister beigebracht. Die Argumente in Anklage wie Vertheidigung waren dieselben wie in der entsprechenden Verhandlung des vorigen Jahres; neu war nur die Heftigkeit des Angriffs, welche eine entsprechende Erregtheit der Abwehr zur Folge hatte. Der Kern der Beschwerden faßt sich in den Vorwurf einer unbeschränkten Autokratie bei ungenügender Sachkenntniß zusammen. Von dieser Auffassung ausgehend, beantragte der Abg. von Ohlen die Ernennung eines Generalinspecteurs, um die Marineverwaltung der nöthigen Controle zu unterstellen. Der Abg. v. Benda machte indeß darauf aufmerksam, daß eine so tiefgreifende Organisationsänderung unmöglich bei Gelegenheit der Etatsberathung vorgenommen werden könne. Und auch der v. Abg. Kardorff erklärte sich für Ablehnung, hielt aber für gut, durch Hervorhebung des „gesunden Gedankens" im Ohlen'schen Antrage, dem Minister auch seitens der Reichspartei ein gelindes Mißtrauensvotum zu ertheilen. Dagegen erhielt Herr v. Stosch von Seiten des Abg. v. Bunsen eine, durch das Urtheil competenter ausländischer Kreise unterstützte warme Anerkennung der Gesammtheit seiner bisherigen Leistungen. Der Antrag v. Ohlen wurde gegen eine ganz verschwindende Minderheit abgelehnt. Zur weiteren Ausführung des Vorstehenden geben wir noch den Wortlaut der folgenden Reden:

Abg. Dr. Lasker: Es hatte sich kurz vor Eröffnung der Sitzung das Gerücht verbreitet, dem Antrage Hänel werde von Seiten der Verwaltung stattgegeben werden; und ich darf sowohl im Sinne des Herrn Antragstellers wie in meinem Namen es aussprechen, daß wir außerordentlich erfreut waren über diese uns mit einiger Sicherheit gemachte Mittheilung, welche uns veranlaßte, abzuwarten, welcher amtliche Bericht uns unterbreitet werden würde. Daß sich dieses leider nicht erfüllt hat, so bin ich gezwungen, heute schon in die Verhandlung einzutreten, obschon ich zugeben muß, daß in gewisser Hinsicht das Material nicht genügend unterbreitet ist durch Das, was wir jetzt wohl als amtliche Darstellung bezeichnen dürfen. Ich gebe auch dem Grafen Stolberg in vollem Maße zu, daß es ein sehr vorschneller Vorgang wäre, das Urtheil eines Kriegsgerichts zu kritisiren und ihm das Urtheil des Reichstages entgegenzustellen. Es handelt sich aber nicht blos um einen Anhaltepunct, um die Schuld oder Nichtschuld einzelner Personen festzustellen und demgemäß die Frage zu erörtern, ob mit Recht die Verurtheilung oder Freisprechung erfolgt sei, es handelt sich vielmehr darum, die gesammte Einrichtung und die auf dieser Einrichtung beruhende Verwaltung der Marine kritisiren zu können, und ich werde deshalb im Laufe meiner Rede nur diesen Gesichtspunct besprechen. M. H.! Mein ganzer Vortrag wird darauf hinauslaufen, darauf hinzuwirken, daß in Zukunft eine bessere organisatorische Einrichtung getroffen werde, um die Gefahr auszuschließen, welche immer verbunden ist mit einer völlig autokratischen Verwaltung, und wäre auch an der Spitze dieser Verwaltung ein noch so bedeutender Mann. Bei der Armee besteht Inspectionen, während doch unsere Armeeverwaltung ganz unzweifelhaft die allergewiegtesten und bewährtesten, berühmtesten Kräfte in ihrer Mitte hat. Von irgend einer selbstständigen Inspection in der Marineverwaltung ist nicht die Rede. Bis zur Ernennung des Herrn von Stosch hat die Verwaltung Controlmaßregeln innerhalb der Administration gehabt. Aber gerade unter seiner Verwaltung ist eine Controlmaßregel nach der anderen entfernt worden. Offenbar ist die Meinung des Herrn Chefs, daß er jetzt weit besser und kräftiger eintreten könne, als wenn solche Controlinstanzen eingeführt werden. Nach acht Jahren ist es nun an der Zeit, zu untersuchen, ob diese Voraussetzung eingetroffen ist, ob nicht vielmehr vielfach Unglücksfälle vorgekommen sind, welche mit diesen Mängeln zusammenhängen. Wenn wir bedenken, daß wir vor zwei Jahren nahe daran gewesen sind, durch einen einzigen Ausführungsfehler, der in den Institutionen begründet ist, den dritten Theil unserer Flotte bei den allergünstigsten Verhältnissen zu verlieren, so scheint mir in der That dem Interesse des Landes viel besser gedient, wenn diese Dinge offen besprochen werden, als wenn sie mit dem Mantel der Liebe oder der Abneigung verhüllt werden. Die Rede des Herrn Grafen zu Stolberg hat mir den Eindruck gemacht, als ob sie den Mantel der Abneigung über diese Sache geworfen hat. Ehe Herr v. Stosch in die Verwaltung eintrat, ist unter der Contrasignatur des Chefs der Admiralität Grafen v. Roon eine Verordnung ergangen, inhaltlich deren ein Admiralitätsrath unter gewissen Umständen obligatorisch dem Chef der Admiralität zugewiesen wird. Diese Verordnung ist meines Wissens noch nicht amtlich publicirt, daß sie aber besteht, wissen wir. Herr v. Stosch hat von diesem Admiralitätsrath niemals Gebrauch gemacht, obschon ihm dies obligatorisch auferlegt war, und er hat überdies unter seiner Verwaltung diese organisatorische Anordnung wieder aufgehoben. Nun bin ich der Meinung, daß es doch eine große Verantwortlichkeit ist, wenn ein Chef alles Beirathes entbehren will. Die Verantwortlichkeit ist aber eine um so größere, wenn er einen Fehler gemacht hat. Ich erblicke in dem Schritte des Herrn Chefs eine Gesetzverletzung und eine Verletzung seiner Amtspflicht, zumal da die Unglücksfälle mitverschuldet sind dadurch, daß keine organisatorischen Vorsichtsmaßregeln getroffen sind, um irrthümliche Anschauungen zu beseitigen, sowohl in Bezug auf das Commando wie in Beziehung auf technische Angelegenheiten, welche sämmtliche civilisirten Nationen unter Controle stellen. Allein in Deutschland soll die Flotte diese Maßregel entbehren können, und es hat sich gezeigt, daß das Gebäude durch den Mangel dieser Stützen geborsten ist. Das System vor der Katastrophe schon hat diese Früchte gezeitigt. Die Träger dieses Systems sind der Herr Chef der Admiralität, die Herren Batsch und Blank. Der Bericht über die erwähnte Katastrophe ergiebt nun Folgendes: Am 6. Mai 1878 erging der Befehl, daß die vier Panzerschiffe „König Wilhelm", „Großer Kurfürst", „Preußen" und „Friedrich der Große" vorbereitet werden sollten, um als Geschwader ins Mittelmeer hinauszugehen. Der „Friedrich der Große" war in der Zeit zwischen der Anordnung und dem Abgehen des Geschwaders untauglich geworden. An dessen Stelle sollte der Aviso „Falke" treten, er mußte aber zurückgelassen werden, weil er nicht seebereit war. Von den drei anderen Schiffen war „Preußen" das einzige, welches bisher im Geschwader ausgegangen war. Der „Große Kurfürst" — ich lege darauf Gewicht — war ein völlig neues Schiff, das noch nicht einmal fertig gestellt war. Er hatte noch gar keine Uebungen gemacht und war nicht geprüft, ob er in vollständig gutem Gleichgewicht und demgemäß die Gefahr einer Collision zu vermeiden im Stande wäre. Am 27. begab sich der Herr Admiral Batsch an Bord und nahm am 28. die Inspection vor. Am 29. segelte dieses Schiff in Folge einer Ordre ab. Im Bericht heißt es nun ausdrücklich, daß ein Bericht über die Inspection nicht abgestattet sein soll, obgleich das Reglement ausdrücklich vorschreibt, daß ein Bericht zu erstatten ist. Dies nun, meine Herren, ist der erste Vorwurf, der, wie ich glaube, unmittelbar auch die Verwaltung betrifft. 3 Tage später ist das Datum des Unglückstages. Ich werde nun ganz kurz markiren, wie nach der Darstellung des Kriegsgerichts das Unglück passirt ist, und welche Personen die Schuld tragen. Die ersten 3 Schiffe, der „Große Kurfürst", „Preußen" und „Friedrich der Große" gingen im Kielgang hintereinander. Später wurde bestimmt, daß die Schiffe ein Dreieck zu bilden hätten, und zwar voran das Flaggenschiff, alsdann in einer Entfernung von je 400 Meter, wie es vorschriftsmäßig ist, die beiden anderen Schiffe. Dieses Commando ist später in der Weise verändert worden, daß der „Große Kurfürst" näher herankam an das Admiralschiff und zwar bis auf eine Entfernung von 100 Meter. Das eine Schiff hat eine Länge von 94 Meter, das andere von 108 Meter. Es versteht sich von selbst, daß für den Fall, daß eines dieser Schiffe eine Wendung macht, so daß es selbst den Radius bildet, das andere Schiff, wenn es nicht rechtzeitig im Stande ist, auszuweichen, mit mathematischer Nothwendigkeit getroffen werden muß. Ich will nur thatsächlich erwähnen, daß in dem Augenblick, in welchem die gefährlichste Situation eintrat, während das Admiralsschiff noch stillstand, das Commando längere Zeit der Capitain-Lieutenant Klausa führte. Jetzt ereignete sich Folgendes. Als der „Große Kurfürst" wiederum seine frühere Stellung einnehmen wollte, stellte sich heraus, daß das Steuerruder nicht parirte in dem Maße, in welchem der Commandirende des „König Wilhelm" dies vorausgesetzt hatte. Das Kriegsgericht stellte fest, daß die Person am Steuerruder das Commando falsch verstanden und eine entgegengesetzte Operation ausgeführt hatte. Dies war die erste Ursache zum Unglück. Aus dem Bericht geht hervor, daß hierfür die Verwaltung als im höchsten Grade verantwortlich bezeichnet werden muß. Der Verwaltung ist Folgendes vorzuwerfen. Es ist nach der Feststellung des Kriegsgerichts thatsächlich nicht richtig, daß geübte Ruderer am Schiffe gestanden haben. Nur zwei Personen waren dabei, welche als gediente Seeleute bezeichnet werden könnten; und ferner wurde festgestellt, daß diese Personen nicht operirt hatten, und daß Officiere und Mannschaft nicht so auf einander eingeübt waren, daß sie ihre Eigenthümlichkeiten kannten! Es hätte dies nicht vorkommen können, wenn der Commandant es nicht mit neuer Mannschaft zu thun gehabt hätte und darum jenes Commando so unglücklich ausfiel. Es ist unbegreiflich, daß während der Katastrophe weder der erste Admiral noch der Commandant an Deck befehligte, sondern einer dritten Person das Commando übertragen war. Alle diese Unregelmäßigkeiten trugen mit zur Erhöhung der Gefahr bei. Es kommt hinzu, daß das Schiff völlig neu und erst zwei Tage in See zur Erprobung der Dampfmaschine gewesen war, sowie ferner, daß der Gang des „Großer Kurfürst" nach dem Bericht so unsicher war, daß die Officiere ihre ganze Aufmerksamkeit der Lenkung zuwenden mußten statt auch noch den Gang desselben im Auge behalten zu können. Alles dies aber soll noch nicht zu dem Unglücksfall geführt haben, sondern die Hauptschuld soll einen Officier, den Graf Monts treffen, der nach dem ersten großen Fehler noch einen zweiten hat hinzu treten lassen. Die großen Schiffe sind an den Stellen, wo eine Collision möglich ist, mit einer doppelten Bekleidung versehen, und die Compartements sind dort mit eisernen Thüren luftdicht von einander abgeschlossen. Wenn nun eine solche äußere Bekleidung durch Zusammenstoß durchbrochen wird, so füllt sich nur ein Compartement und nicht der weitere Schiffsraum. Das Kriegsgericht hat nun festgestellt, daß ganz ordnungs- und befehlswidrig die Compartements auf der einer ganzen Seite offen gestanden hatten, und daß das Unglück nicht hätte geschehen können, wenn der Commandeur diese Compartements hätte geschlossen halten lassen. Das Kriegsgericht nimmt aber an, daß der Commandeur seine Schuldigkeit gethan, wenn er das Commando dem zweiten und dieser es wieder dem dritten Officier übertragen habe. Daß das Commando, die Compartements zu schließen, nicht schnell genug gegeben worden, liege aber daran, daß die Officiere alle ihre Aufmerksamkeit auf die Lenkung des Schiffes richten mußten. Bei dem Zusammenstoß wurden nur 2 Personen gerettet, und zwar dadurch, daß der Ingenieur des anderen Schiffes mit einem Boot heranruderte und sie rettete, während der Capitain des Schiffes ruhig dastand und zusah, wie seine Kameraden versanken. Hierauf scheint die Untersuchungscommission gar kein Gewicht gelegt zu haben. Nun, Thatsache ist, daß hier hunderte von Leuten einem Reglement zu Liebe geopfert wurden, was vielleicht im Kriege eher Berechtigung hat, aber nicht bei einer einfachen Uebungsfahrt, und ganz unbegreiflich ist, wie der Commandant des Schiffes ruhig zusehen kann, wie seine Landsleute versinken. Es heißt, daß die Schuld daran liege, daß die Schiffe auf 100 Meter einander nahe kamen, aber dafür hat die Commission keinerlei Tadel gehabt. Und wie zum Hohne ist der commandirende Admiral, der die Sache verschuldet hat und schuldig befunden worden ist, zum Vertreter des Chefs der Admiralität ernannt worden. Ich weiß nicht, ob das noch in einem anderen Lande vorkommen kann. Das ganze Land hat dies als unerhört genügend kritisirt und ich darf mich darauf hier nicht näher einlassen, weil dabei andere Kreise maßgebend sind. Derselbe Admiral Batsch war schon in den beiden Jahren vorher betheiligt bei zwei ähnlichen Unglücksfällen, von denen nur der eine noch mit genauer Noth verhütet worden ist. Wenn ich bedenke, daß solche Warnungen schon vorlagen, daß der Chef der Admiralität trotzdem alle die Vorsichtsmaßregeln außer Acht ließ, die überall in der Welt beobachtet werden, daß er auch in Betreff eines neuen unzuverlässigen Schiffes zu vertrauensselig verfuhr, so ersehe ich darin eine Gefahr für die Zukunft, die noch größer ist als die bisher zu Tage getretene. Deutschland hat nicht nur das erlebte Unglück zu beklagen, sondern auch, daß der Zustand weiter fortbesteht. Der Chef der Admiralität hat das vorige Mal geltend gemacht, daß die Leute auf der Flotte unzureichend und daher überarbeitet waren, und die Commission kommt zu demselben Resultat. Da mußte doch der Chef der Admiralität zunächst Abhülfe schaffen. Wenn Mannschaft und Officiere unvorbereitet zusammenberufen werden, um ein neues Schiff zu dirigiren, so muß es ja leicht zu einem Unglück kommen, und das ganze Unglück ist auch nur dadurch zu erklären, daß Mannschaften und Officiere so zusammengewürfelt waren, wie es hier der Fall gewesen ist. Das Kriegsgericht hat zu keinem Urtheil kommen können, wer schuld daran ist, daß der „Große Kurfürst" zum Kentern hat kommen können. Da muß es doch also nicht an den Personen, sondern an anderen Einrichtungen liegen, die gefahrbringend sind, und es ist nicht begreiflich, wie diese so wenig Beachtung haben finden können, nachdem ähnliche Vorgänge und Unglücksfälle schon in den letzten Jahren vorgekommen waren, und obgleich sie so gegen allen Gebrauch des Seewesens, der in aller Welt beobachtet wird, verstoßen haben! Es trifft hier die Marineverwaltung, das glaube ich, ist nicht zu leugnen, ein schwerer Vorwurf!

Chef der Admiralität v. Stosch: Ich habe aus den bisherigen Aeußerungen in dieser Sache den Eindruck empfangen, daß die Veröffentlichungen unzureichend gewesen sind. Die Urtheile von Personen außerhalb des Hauses darüber will ich augenblicklich nicht berühren, sondern in dieser Beziehung meinen Darlegungen nur ein Wort vorausschicken. Als nach dem jähen Schreck, der dem Unglücksfalle folgte, auf der Marine und im Lande der Ruf „gegen Stosch" erscholl, wurde dieser weiter verbreitet von Einem, der selbst schon ähnliches Unglück gehabt hatte. Ich meine, es ist ein schlechter Soldat, der nicht das Gefühl hat, seine Person einsetzen zu müssen für die Rettung seiner Truppe, und der nur alle Mühe und Kraft darauf verwendet, seine Aussprüche wahr zu machen. Die Ehre der Truppe hat ihm nicht so nahe gelegen: er ist vielmehr in der Art vorgegangen, um der Marine Flecken auf Flecken aufzuerlegen! — Was nun die Rede des Vorredners im Einzelnen betrifft, so will ich sie systematisch berühren. Er sprach davon, daß der Inspecteur der Marine abgeschafft worden und die Stelle unbesetzt gelassen worden sei. Es ist dies ein Irrthum sachlicher Natur. Im Jahre 1861 wurde nämlich die Marine reorganisirt, und damals das Obercommando neben den Marine-Ingenieuren eingeführt. In der Reihe der Jahre gewann in der Admiralität die Ueberzeugung Raum, daß die Organisation zu modificiren sei, und der Oberticommandirende der Marine stellte den Antrag, diese Stelle aufzulösen und mit dem Ministerium zu vereinigen. Im Verfolg davon wurde 1871 das Obercommando aufgelöst und im Ministerium die ganze Gewalt vereinigt. Und als nun nach dem Kriege die Frage wegen der Rückkehr des damaligen Inspecteurs der Marine, des Prinzen Adalbert, wieder eintrat, als es sich fragte, ob man das Obercommando wieder einrichten und ihm geben solle, weil er dies so lange gehabt, da wurde dem Prinzen zwar diese Stelle wieder gegeben, aber es war eine reine Ehrenstelle. Als der Prinz starb, entstand sofort die Frage, ob der Grund zur Einrichtung eines Obercommandos vorliege, und es wurde hier aus dem Hause heraus der Antrag gestellt, diesen Posten zu streichen. So ist die heutige Organisation entstanden. Wenn ich nun über diese Organisation etwas sagen darf, so ist der Vergleich der englischen und französischen Marine mit der deutschen außerordenlich schmeichelhaft für mich. Daß es überhaupt zulässig ist, in der Organisation und Allem, was ausgesprochen ist, diesen Vergleich zu machen, erachte ich als eine besondere Ehre, und deshalb ist es wunderbar, daß das jetzige System getadelt wird. Die deutsche Marine hat heute drei Admiräle, und es kann bei dieser Lage Nichts vorkommen, ohne daß diese Instanzen bei jeder Gelegenheit gehört werden. Wenn ich die Admiralität zusammenberufe, so höre ich in der Regel, was ich schon weiß, und befinde mich höchstens einer Majorität gegenüber, gegen die ich mich zu wehren oder der ich beizutreten habe; aber ich glaube, es ist keine größere Maßregel zu meiner Zeit erlassen worden, ohne daß diese Herren vollständig in der Sache gehört wurden. Der Vorwurf, den Admiralitätsrath nicht berufen zu haben, beruht nur auf voller Unkenntniß der Personen. — Was nun das Unglück selbst betrifft, so will ich die Zusammenstellung der Beschwerden nur kurz berühren. Es heißt: das Schiff hatte größere Reparaturen vorzunehmen und war noch nicht fertig. Ich berufe mich da auf die Veröffentlichung, wo gesagt und anerkannt wird, daß das Schiff seebereit war. Mehr kann ich in dieser Richtung nicht sagen. Wenn noch Arbeiten auf dem Schiffe bis zuletzt auszuführen gewesen sind, so frage ich Jeden, der in ein neues Haus zieht, wieviel er noch daran zu thun hat, bis er sich wohnlich findet; und so ist es hier gewesen. Auf dem neuen Schiffe sollten 600 Menschen sich einrichten und sich wohl finden, und da finden sie auch Arbeit. Es geht kein neues Schiff hinaus, wo sich nicht bis zur letzten Stunde noch Arbeit findet. Sehr wunderbar war mir der Vorwurf, daß kein Bericht über die Inspection des Admirals Batsch eingeschickt war. Er hat allerdings einen Bericht gemacht und eingeschickt, aber nach zwei Tagen geschah das Unglück, und der Bericht hatte keinen Werth mehr. Was die Steuerleute betrifft, so hat es mich doch ungemein überrascht, daß mir der Vorwurf gemacht wird, daß an jenem Morgen ein Wechsel der Personen stattgefunden hat. Dieser Vorwurf, daß die damaligen Leute zum ersten Male am Ruder waren, kommt erst heute hier zum Vorschein. Der Bericht hat dargethan, daß irgend eine Rücksicht auf Ermüdung und das Ausruhen eines Soldaten nicht obgewaltet, sondern daß ein Unterofficier auf seinen Kopf einen Wechsel von Leuten vorgenommen hat, veranlaßt durch einen Lieutenant. Es ist dies auch gegen mich benutzt und gesagt worden, es sei mein Schwiegersohn gewesen. Ich kann nicht unterdrücken, zu bemerken, daß der Officier, der dieses Verbrechen vergangen hat — d. h. ich will es nicht als ein Verbrechen bezeichnen — nicht mein Schwiegersohn gewesen. Was nun die Schuld, die ich ausgesprochen haben soll gegen den Commandeur des „Großer Kurfürst", betrifft, so habe ich den stenographischen Bericht nachgesehen, und es ergiebt sich daraus, daß ich keinem Menschen Schuld gegeben. Ich habe nur gesagt, das Schiff brauchte nicht zu kentern, wenn an Bord Jeder seine Schuldigkeit that. Einem Einzelnen eine Schuld beizumessen, ist mir nicht eingefallen. Wenn es nach Allem, was ich gesagt habe, nun nöthig ist, auf das Verfahren des Lieutenants zurück zu kommen, so thue ich es nur wegen des starken Angriffs des Vorredners, zu dem ihm jede Unterlage fehlt, — jede! — denn er kennt die Acten nicht. Das Kriegsgericht hat klar und festgestellt, daß der Officier seine Schuldigkeit gethan hat! — — Die Zahl der Collisionen, die vorgekommen sein sollen, hat der Vorredner nur einmal erwähnt. Ich möchte daher nur Eins sagen. Die Zahl der Unglücksfälle und Collisionen, die in der deutschen Marine vorgekommen sind, sind gering gegen die der anderen Marinen. Das kann ich Ihnen beweisen, und ich hätte von dem Vorredner, der ja sonst so beflissen ist, sein Material zu sammeln und zu sichten, nicht erwartet, daß er eine solche Anschuldigung aussprechen würde. Was sonst der Verwaltung vorgeworfen ist, so bin ich mir bewußt, meine Schuldigkeit gethan zu haben, und ich glaube, es giebt auch in der Marine keinen Officier, der nicht mit vollem Vertrauen der heutigen Leitung sich hingiebt und sicher und vollständig Alles ausführt, was ihm aufgetragen wird. Und ich kann mit Stolz hinweisen auf die Leistungen der deutschen Schiffe, die mit denselben im Auslande überall Ehre eingelegt haben. Wenn mir nun der Vorwurf gemacht wird, daß die Leute noch nicht lange genug in Dienst waren, so habe ich schon darauf hingewiesen, daß eine verlängerte Dienstzeit das einzige Mittel sei, um zu jeder Zeit und alle Jahre die nöthigen älteren Matrosen zur Stelle zu haben. Ich freue mich, diesen Tadel zu erfahren, und werde den Antrag darauf stützen, bei der Marine eine längere Dienstzeit einzuführen, wie bei der englischen und französischen Marine, nicht unter sieben Jahren. — Wenn nun der deutschen Marine wegen ihrer Schnelligkeit, mit der sie operirt, ein Vorwurf gemacht wird, so nehme ich denselben ruhig hin. Will sie ihre Aufgabe lösen, so muß sie rasch sein, und ihre Leistungen müssen auf das Höchste gebracht werden in der kurzen Dienstzeit, wenn sie das leisten will, was sie soll, und die Officiere müssen mit ihrer ganzen Kraft hierauf hinarbeiten.

Abg. Dr. Hänel. Also so weit sind wir gekommen, daß wir uns hier über die Tüchtigkeit oder Untüchtigkeit von Personen unterhalten. Von Anfang an habe ich gewarnt, diese Frage nicht mit persönlichen Fragen über die Schuld oder Unschuld Einzelner zu vermischen. Wir werden hier im Reichstage nie eine Superrevision des Kriegsgerichts üben können, und das will auch mein Antrag gar nicht. Er will nichs weiter, als Rechenschaft darüber fordern, wie sich die Verwaltungs-Vorschriften bewährt haben. Er will uns das Material schaffen, das die Havariecommission, das Supergutachten der ältesten Admirale über die in der Verwaltung liegende Ursache der Katastrophe geliefert haben. Was geschieht statt dessen? Noch heute sind wir auf dem alten Fleck. Herr von Stosch hat erklärt, daß der Bericht, obwohl nicht officiell, doch aus den Acten des Ministeriums geschöpft sei; das ist bekannt. Was aber Herr von Stosch nicht beantwortet hat, das ist, ob er den Bericht auf seine Verantwortlichkeit bezüglich seiner Tendenzlosigkeit und Vollständigkeit nimmt. So wie der Bericht war, können wir nicht über ihn debattiren, da er uns nicht als Vorlage zugegangen ist. Um was es sich hier handelt, das ist die constitutionelle Frage: Wie weit gesteht uns die Regierung das Recht zu bezüglich der Controle über die den Flotteneinrichtungen zu Grunde liegenden Grundsätze, wie weit hält sich der Herr von Stosch für verpflichtet, uns das Material dafür zu geben, und wie weit ist er verpflichtet, uns das Material als Vorlage des Reichstages zu geben. Die Verweisung meines Antrags in die Commission würde also der Frage die Spitze abbrechen, denn der Antrag will entscheiden, wie weit Sie Ihr verfassungsmäßiges Recht zur Controle auch auf militairischem Gebiet in Anspruch nehmen wollen. Daß der Antrag eine specifische Spitze gegen den gegenwärtigen Chef der Admiralität hat, leugne ich ganz entschieden, er hat nur eine kritische, eine constitutionelle Spitze. Nun ist gefragt worden, warum ich mich nicht an den Reichskanzler gewendet habe; dies ist darum nicht geschehen, weil ich erstens Gebrauch machte von meinem verfassungsmäßigen Recht, dann aber auch, weil es mir an Präcedenzfällen nicht fehlt und der Chef der Admiralität bisher noch nie eine Antwort zu geben sich geweigert, noch auch die Antwort dem Reichskanzler zuzuschieben versucht hat. Hiernach bleibe ich dabei stehen, daß wir, so lange wir nicht officiell eine Vorlage haben, nicht mit parlamentarischer Unparteilichkeit discutiren können. Ich halte also meinen Antrag aufrecht; wenn Sie aber für die Verweisung an eine Commission sich entscheiden, dann bitte ich, verweisen Sie den Antrag nicht an die Budget- sondern an die heut gewählte Militair-Commission. (Beifall.)

Abg. Dr. Windthorst. So wie Herr Hänel seinen Antrag commentirt hat, will er damit eine Erklärung einer der größten Staatsactionen herbeiführen, die überhaupt zwischen Reichstag und Executive entstehen können. Wenn der Reichstag bisher eine Auskunft von der Regierung gewollt hat, hat er sich stets an den Reichskanzler gewendet. Die Abweichung von diesem Usus und der Gebrauch des Wortes „verantwortlich" in dem Antrage beweisen unzweifelhaft, daß der Letztere eine persönliche Spitze habe. Sowie der Antrag laute, verlange er nur eine Erzählung über die Katastrophe, die die Nation in Trauer versetzt hat. Wenn der Herr Abg. Hänel aber Das wollte, was er hier näher ausgeführt hat, mußte er seinen Antrag ganz anders präcisiren. Weil Dies nicht geschehen, stimme ich gegen den Antrag. Was bezweckt denn aber dieser Antrag? Wir können uns doch unmöglich zu einer Revisions-Commission über Urtheile des Kriegsgerichts constituiren. Der Reichstag darf nur das vornehmen, worin er nicht stecken bleibt (sehr richtig!) und wozu seine Competenz eine unzweifelhafte ist. Das trifft hier nicht zu. Allerdings steht auch über militairische Maßnahmen dem Reichstage eine gewisse Controle zu; die Linie aber, wo die Competenz des Reichstages aufhört und diejenige der Executive anfängt, ist eine sehr zarte. Und gerade, weil eine derartige Scheidung so schwer ist, halte ich dafür, daß man sich hüten muß, hier mit Bezug auf einen einzelnen Fall eine Entscheidung herbeizuführen. Ich bin der Meinung, daß wir die Frage des „Großer Kurfürst" nun endlich ruhen lassen können, nachdem das Gericht gesprochen. Bei dem Antrag Ohlen würde sich ja Gelegenheit bieten, die Organisation der Marineverwaltung zu erörtern. Ich bitte, den Antrag Hänel einfach abzulehnen, durch die Verweisung in die Commission würden wir nur dem Gedanken Vorschub leisten, daß wir uns zu einer Enquete-Commission über den Spruch des Kriegsgerichts constituiren wollen. Ich