

Willi Jasper

Lusitania

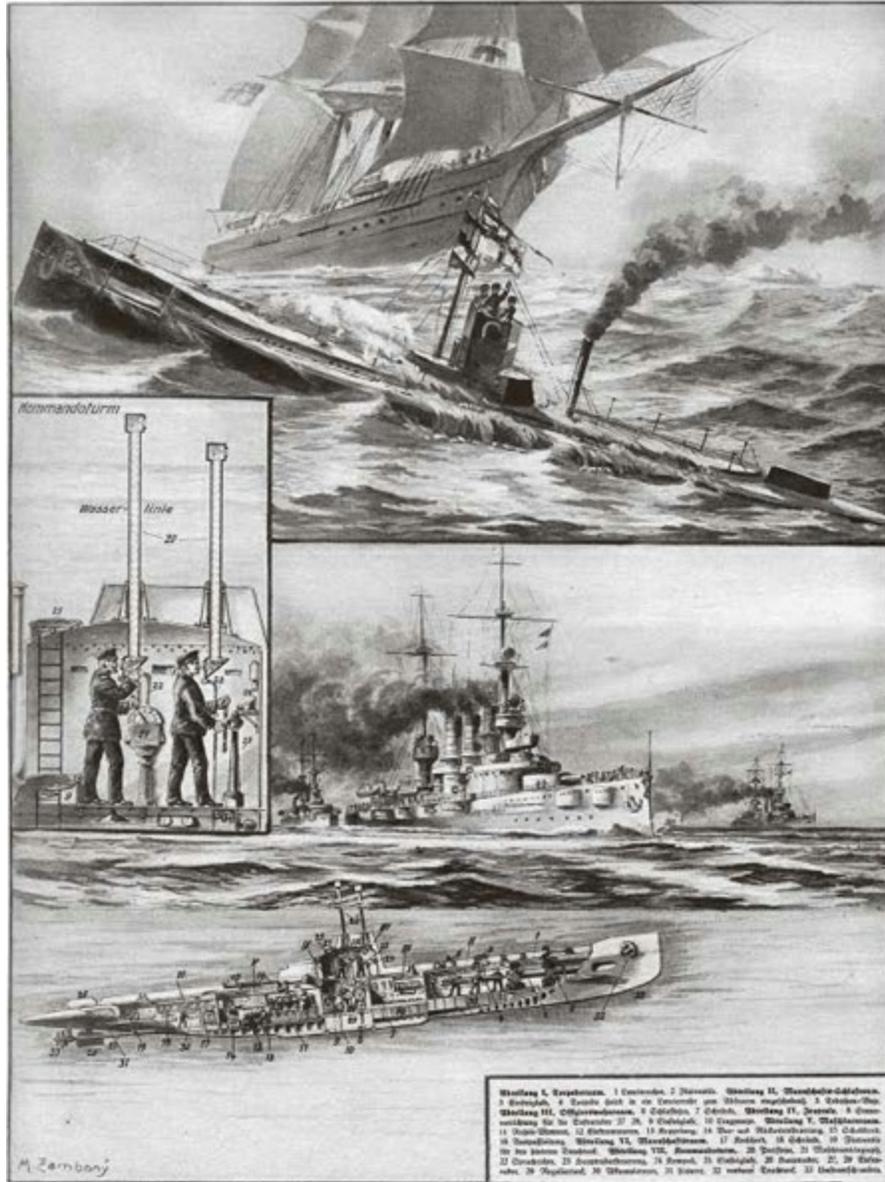
Kulturgeschichte einer Katastrophe

@book im
be.bra verlag



Die neue »Wunderwaffe« sollte die ersehnte Wende im Seekrieg bringen: Deutsche U-Boote im Hafen von Kiel, 1914.

Generell stand die »reichsunmittelbare« Marine nicht mehr im Bannkreis preußischer Traditionen, hier konnten auch Bürgersöhne Karriere machen. Sie sollten »Ingenieurs-Modernität« in das alldeutsche Flottenprogramm bringen. Ingenieursmacht, das war auch für Oswald Spengler der Ersatz abstrakter Philosophie durch konkrete Maschinengewalt. »Wenn sich Menschen der neuen Generation«, so sein Appell an die Jugend, »der Technik statt der Lyrik, der Marine statt der Malerei, der Politik statt der Erkenntniskritik zuwenden, so tun sie, was ich wünsche, und man kann ihnen nichts Besseres wünschen.« Heinrich Mann hingegen warnte früh vor einer kultmäßigen Anbetung der »militärischen Maschinen« und den neuen »seelenlosen« Beziehungen des Bürgers zur Gewalt. Bald ließ auch die Kriegsbegeisterung der Matrosen auf den neuen Großkampfschiffen nach. Frustriert durch das lange, vergebliche Warten auf die Entscheidungsschlacht, empörten sie sich über den sinnlosen Drill und die Privilegien ihrer Vorgesetzten. Briefe und Tagebücher berichten darüber, wie das Vertrauensverhältnis zwischen Offizieren und einfachen Marinesoldaten verloren ging. Ganz anders war die Situation auf den U-Booten, Torpedobooten und Minensuchbooten, die sich im Dauereinsatz befanden. Hier waren Kommandeure und Mannschaften ständig der gleichen Belastung und Gefahr ausgesetzt und bildeten eine verschworene Gemeinschaft.



»Das Unterseeboot«. Idealisierende Darstellung des U-Boot-Krieges aus der Illustrierten Kriegs-Zeitung Nr. 40.

Die kleinen U-Boote waren eng und stickig und die Besatzung hatte auch die Naturgewalten zum Feind. Bei Wintereinsätzen in nördlichen Gewässern sank die feuchtkalte Temperatur im Inneren der Boote bis auf unter vier Grad Celsius ab und war nur mit spezieller Lederbekleidung und Wollunterziehern zu ertragen. Im Sommer und bei Einsätzen im Mittelmeer ergaben sich ebenso unangenehme Probleme mit Hitze und schlechter Luft. Da die Leistungsdauer des Elektro-Antriebes begrenzt war, fuhren die U-Boote nach Möglichkeit aufgetaucht, um ihre Petroleum- oder später Dieselmotoren zu nutzen und die Batterien aufzuladen. Die durchdringenden Gerüche von Diesel, Öl,

Essensresten, Schweiß und anderen menschlichen Ausdünstungen breiteten sich nicht nur im gesamten Schiffsraum aus, sondern blieben auch in der Kleidung der Besatzung hängen. Auf längeren Fahrten stumpfte dann irgendwann der Geruchssinn ab, was natürlich auch den Drang nach Hygienemaßnahmen nicht förderte. Konnte ein U-Boot aufgrund der Gefahrensituation längere Zeit nicht auftauchen, dann entwickelte sich ein für die Atemluft bedrohlicher Anteil von Kohlendioxyd und anderen Schadstoffen. Und beim Entladen der Batterien wurde nicht nur leicht entzündlicher Wasserstoff freigesetzt, es bestand auch die Gefahr, dass aus der Mischung von Schwefelsäure und Salzwasser heimtückisches Chlorgas entstand. So war anfangs jede U-Boot-Fahrt auch ohne Feindberührung nicht nur eine unbequeme, sondern auch eine lebensbedrohliche Angelegenheit.

Wer sich freiwillig zum Dienst auf einem U-Boot gemeldet hatte, musste schon über einen fanatischen Willen und große Kriegslust verfügen. Es war dieser Wille, den der Ökonom Werner Sombart in seinem 1915 erschienenen Pamphlet *Händler und Helden* glorifiziert hatte und der durch »literarische« Eigenpropaganda einiger U-Boot-Kapitäne über ihre »Wikingerfahrten« mystifiziert wurde. Neben selbsternannten oder beauftragten Propagandaschriftstellern wie Max Valentiner, Georg Günther von Forstner oder Werner Fürbringer leistete sich die kaiserliche Marine sogar einen eigenen Kriegsmaler, den Karl May-Illustrator Claus Bergen. Er wurde in erster Linie bekannt wegen seiner Bilder über die Skagerrakschlacht, doch hat er auch an U-Boot-Einsätzen teilgenommen, um sie anschließend auf der Leinwand zu dokumentieren. Natürlich musste auch die »Lusitania«-Katastrophe ein Motiv für ihn werden. Der Maler sprach mit Besatzungsmitgliedern der »U-20« und stellte das Gemälde »Der Untergang des Cunarddampfers ›Lusitania‹« noch im Mai 1915 fertig. Danach wurde die urige Heldendarstellung von U-Boot-Kriegern zu einem der beliebtesten Themen.

Auch manche Texte von Max Valentiner klingen wie Bildbeschreibungen: »Der erste Eindruck, den die Handelskapitäne von uns hatten, war allerdings furchtbar. Was da vom Grund des Meeres heraufstieg und aus der Kanone schoss, das schienen keine Menschen zu sein, sondern Barbaren aus einer fremden Urzeit. Wir sahen aus, als ob wir uns wie die Indianer bemalt hätten, ehe wir auf den Kampfpfad gingen. Das war aber unfreiwillig. Die Luft im U-Boot war ständig mit Öl geschwängert. Das Öl schlug sich gelbrot auf die Haut nieder. Waschen konnten wir uns manchmal wochenlang nicht. Auch der Binnenländer weiß, dass man sich mit Meerwasser nicht waschen kann. Wir hatten zwar auch Süßwasser mit, aber Süßwasser ist so kostbar, dass man es nicht einmal trinken darf. Zum Trinken sind Kognak oder Whisky da. Die Schiffe, die wir kaperten, hatten ja genug Feuerwasser an Bord. Unser Süßwasser brauchten wir, um die Motoren zu kühlen. So stiegen wir aus der Tiefe des Meeres hoch, rotgesichtig wie die Urbarbaren und von stechenden Bartstoppeln umglänzt. Das Weiße aus unseren Augen hob sich erschreckend hell aus unserer Haut, und so wirkte unser Blick, ohne dass wir es wollten, ›tacticisch‹. Tacitus hatte von den Germanen berichtet, dass manche die Gabe hätten, durch ihre Augen den Feind einzuschüchtern. Uns hatte man aus den Rüstkammern des Krieges diesen Blick wiederverliehen, ohne dass wir es wussten.« Dass die deutschen U-Boot-Mannschaften, so

Kommandeur Max Valentiner, »zu Beginn des Krieges aus erlesenem Menschenmaterial zusammengestellt wurden, verstand sich von selbst« – und er hatte sich »aus diesem erlesenen Material nur die Edelsteine herausgesucht«.



Eine verschworene Gemeinschaft: Nach den Erfolgen vom Herbst 1914 posierte die Mannschaft der »U-9« für ein Heldenfoto.

An den Matrosenaufständen im Oktober/November 1918 waren die erlesenen U-Boot-»Wikinger« nicht beteiligt. Sie lehnten die roten Fahnen ab und empfanden Niederlage und Novemberrevolution als »doppelte Schande«. Nicht wenige engagierten sich in den konterrevolutionären Freikorps und setzten ihre Karriere im Nationalsozialismus und Zweiten Weltkrieg fort. Das gilt natürlich in erster Linie für Großadmiral Karl Dönitz, den Hitler im April 1945 testamentarisch zu seinem Nachfolger »ernannte«. Auch Dönitz hatte sich 1916 freiwillig für U-Boot-Einsätze gemeldet und schon nach seinen ersten »Feindfahrten« auf der »U-39« wurde der damals 25-Jährige als »frischer, energischer Offizier« beurteilt und zum Oberleutnant befördert. Während eines Mittelmeereinsatzes geriet Dönitz im Oktober 1918 in britische Gefangenschaft. In der Weimarer Zeit blieb er der Marine treu und avancierte zum Admiralstabsoffizier. Im Zweiten Weltkrieg setzte er seine Karriere als Konteradmiral und Befehlshaber der Unterseeboote (BdU) fort, erfand als neue Angriffsform die sogenannte »Rudeltaktik« und war als Oberbefehlshaber der Marine nach der verlorenen Atlantikschlacht für verbrecherische Durchhaltebefehle verantwortlich. Selbst noch in den Nürnberger Prozessen, wo gegen ihn unter anderem der Vorwurf des »Versenkens von feindlichen Handelsschiffen ohne Warnung« erhoben wurde, gefiel er sich in der Rolle des gefolgstreuen Nationalsozialisten.

1917, als Dönitz Wachoffizier auf der »U-39« war, gehörte auch der spätere Theologe

und Pazifist Martin Niemöller zur Mannschaft. Er war im Februar des Jahres als Steuermann an der Versenkung von zwei Truppentransportern (der französischen »Amiral Morgen« und der italienischen »Minas«) beteiligt, wobei über 1 000 Soldaten ertranken. In seinem Buch Vom U-Boot zur Kanzel gestand Niemöller, dass ihm damals »nicht ganz wohl« dabei war, die Rettung von hilflosen Schiffbrüchigen zu sabotieren. Sein Buch, das 1934 erschien, dokumentiert, wie schwer es auch ihm gefallen ist, sich von dem elitären Krieger-Bewusstsein und der tradierten nationalkonservativen Ideologie zu lösen. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, als Niemöller bereits Sonderhäftling im KZ Ravensbrück war, wollte er sich dem »Führer« freiwillig wieder als U-Boot-Kommandeur zur Verfügung stellen, doch der lehnte das Gesuch ab.

Auch die Karriere von Hitlers schillerndem Abwehrchef Wilhelm Canaris begann als skrupelloser U-Boot-Offizier im Ersten Weltkrieg. Canaris stammte aus einer Unternehmerfamilie und trat nach seiner Gymnasialzeit als 18-jähriger Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Nach seiner Ausbildung auf einem Kreuzer und verschiedenen Torpedobooten bekam er erste geheimdienstliche Aufträge im Mittelmeerraum und in Lateinamerika. 1915 baute er eine Nachschuborganisation für die im Mittelmeer operierenden deutschen U-Boote auf und koordinierte gleichzeitig unter seinem Decknamen »Reed Rosas« in spanischen Küstenstädten das Agentennetz des Marine-Nachrichtendienstes. 1916 bat er um Versetzung zum aktiven U-Boot-Kampfeinsatz. Als Kommandeur der »U-34« und der »UB-128« war Canaris für die Versenkung zahlreicher englischer und französischer Handelsschiffe verantwortlich.

So korrekt, wie der Schauspieler O. E. Hasse den Admiralstabsoffizier Canaris in der bekannten, 1954 gedrehten Filmbiografie dargestellt hat, war dieser nie. Das gilt auch für seine Aktivitäten nach der Novemberrevolution im Freikorps der Marinebrigade und als Adjutant des Reichswehrministers Gustav Noske. Besonders unrühmlich war seine Verwicklung in das Mordkomplott gegen die Spartakistenführer Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht. Der nationalsozialistischen Bewegung stand Canaris von Anfang an sympathisierend gegenüber, und seine Ernennung zum Abwehrchef im Oberkommando der Hitler-Wehrmacht kam 1935 nicht überraschend. Zwar gehörte der Konkurrenzkampf zwischen Abwehr und SS zu den spektakulärsten Auseinandersetzungen im byzantinischen Machtgefüge des Dritten Reichs, doch ein Widerstandskämpfer war Canaris nicht. Im Februar 1944 wurde die Abwehr dem Reichssicherheitshauptamt unterstellt und am 9. April 1945 ließ man Canaris im KZ Flossenbürg wegen angeblicher »Verbindungen« zu den Attentätern vom 20. Juli hinrichten.

Einige U-Boot-»Helden« des Ersten Weltkriegs, wie die »Pour le Mérite«-Träger Otto Steinbrinck und Max Valentiner, setzten nach 1933 nicht nur ihre Karriere in den NS-Militäreinrichtungen fort, sondern gewannen gleichzeitig großen Einfluss als Wirtschaftsführer. Steinbrinck, der »erfolgreichste« der sogenannten »Flandern-Kommandeure« (mit Einsätzen von 1914 bis 1918 auf fünf verschiedenen U-Booten), trat im Mai 1933 nicht nur in die NSDAP ein, sondern auch in die SS. 1935 wurde er SS-Oberführer und überredete den mit ihm befreundeten Großindustriellen Friedrich Flick zur