



2010/18 Dossier

<https://jungle.world/artikel/2010/18/die-versenkung-der-lusitania>

Der U-Boot-Krieg 1915, ein deutscher Massenmord und ein Orchesterstück von Charles Ives

Die Versenkung der »Lusitania«

Von **Stefan Ripplinger**

Über den U-Boot-Krieg 1915, einen deutschen Massenmord und ein Orchesterstück von Charles Ives

Das Wort »Kriegsverbrechen« ist selbst ein Verbrechen, weil es nahe legt, der gewöhnliche Krieg sei keines. Wenn aber ein 18jähriger Knabe an die Front gezerrt wird, wo ihm eine Granate die Eingeweide aus dem Leib reißt, ist das durchaus ein Verbrechen, auch wenn der Täter viele sind.

»Kriegsverbrechen« oder »Kriegsgräuel« sind vom normalen Kriegsgeschehen nicht zu trennen. Jeder weiß das, der Francisco de Goyas »Desastres de la Guerra« kennt. Auch der Versuch, die Kriegsverbrechen aus dem Völkerrecht oder der militärischen Strategie abzuleiten – als das, was von jenem verboten oder von dieser nicht zwingend gefordert war –, muss fehlgehen. So hat das deutsche Militär während des Ersten Weltkrieges den Einsatz von Chlorgas damit zu rechtfertigen gesucht, er sei vom Völkerrecht nicht verboten. Die Völkerrechtler konnten nicht vorhersehen, was der nationale Genius nach Werner von Siemens ausbrüten würde. Und der Chlorgas-Angriff war nicht das einzige Massaker der Deutschen in diesem Krieg, auch wenn sie nicht die Urheber des weitaus größten waren.

Das größte war zweifellos der Genozid an den Armeniern in den Jahren 1915 und 1916, bei dem nach verschiedenen Schätzungen 1,5 Millionen Menschen ihr Leben verloren. Die Deutschen waren aber auch daran nicht unbeteiligt. Sie hatten das Osmanische Reich, das den Krieg zu dieser Flurbereinigung nutzte, schon früh an ihre Seite gebracht, mehr noch, sie hatten das türkische Heer modernisiert. Sie hätten ihre Waffenbrüder deshalb auch leicht am Morden hindern können. Doch Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg kümmerten die Opfer wenig: »Unser einziges Ziel ist, die Türkei bis zum Ende des Krieges an unserer Seite zu halten, gleichgültig, ob darüber Armenier zu Grunde gehen oder nicht.«

Nicht mehr im Gedächtnis ist, mit welcher Brutalität etwa der deutsche Einmarsch in Belgien und Frankreich vonstatten ging. Sächsische Landsknechte trieben Flüchtlinge als Schutzschilde vor sich her, richteten 6 400 Zivilisten hin, allein 674 in dem Ort Dinant, den

sie, wie viele andere, fast vollständig zerstörten. Motorisierte Einheiten erschossen wahllos Zivilisten und zündeten Häuser an, und zwar aus dem einzigen Grund, Terror in einer Bevölkerung zu entfachen, die der Sympathie mit den Franzosen verdächtigt wurde. Wenig bekannt ist auch, mit welcher vorher nicht gekannten Grausamkeit der deutsche U-Boot-Krieg geführt worden ist. Auch hier wurde altes Recht, nämlich seit Jahrhunderten anerkanntes Seerecht, gebrochen, das besagte, dass in einem Krieg Passagierschiffe, selbst wenn sie des Waffenschmuggels verdächtigt werden, nur dann aufgebracht und versenkt werden dürfen, wenn den Zivilisten genügend Zeit gegeben wird, sie zu verlassen. Die deutschen U-Boote aber feuerten ihre Torpedos ohne Vorwarnung auf Passagier- und sogar Lazarettschiffe ab.

Prominentes Opfer war der britische Ozeandampfer »RMS (Royal Mail Ship) Lusitania«, der mit vielen hundert Passagieren und großer Besatzung nach Liverpool unterwegs war. Der Fall wird bis heute in britischen, irischen und US-amerikanischen Büchern und Filmen erzählt, in Deutschland rühmte man sich des Mordes erst auf patriotischen Postkarten und Plaketten und vergaß ihn dann. Er störte zu sehr die selbstgefällige Gewissheit, während des Ersten Weltkriegs hätten die Deutschen nicht mehr Schuld auf sich geladen als alle anderen auch, mehr noch, sie wären zu Unrecht hart bestraft und so den Nazis in die Arme getrieben worden. Doch lange vor den Nazis gab es sowohl in der Elite wie in der Bevölkerung Deutschlands genügend militante Imperialisten. Sie haben nicht nur den Krieg über Jahrzehnte vorbereitet, sondern ihn und die Gräueltaten, selbst den Genozid an den Armeniern, auch nach 1918 für notwendig gehalten. Der Anstoß kam von Preußens Krautjüngern, einer der mächtigsten und verhängnisvollsten unter ihnen war Großadmiral Alfred von Tirpitz.

Der Flottenplan

Tirpitz war, wie der Journalist Alexander Abusch schrieb, »geistig ein Repräsentant Ostelbiens, ein wilder Englandhasser, dessen Gesicht mit dem zweispitzigen Bart als das Bild des eigentlichen Schöpfers der deutschen Kriegsflotte während zweier Jahrzehnte dem deutschen Volk eingepägt wurde«. Seit ihm Kaiser Wilhelm II. 1897 zum Staatssekretär im Reichsmarineamt und damit zum obersten Herrn der Marine gemacht hatte, betrieb Tirpitz gegen den zunächst schwachen, später stärkeren Widerstand innerhalb und außerhalb des Parlaments seine Politik der rücksichtslosen Hochrüstung. Seiner und des Kaisers Ansicht nach war eine ehrfurchtgebietende Flotte Voraussetzung für Deutschlands Aufstieg zu einer Weltmacht mit Anspruch auf einen »Platz an der Sonne« (Wilhelm). Es gelte, koste es, was es wolle, der Royal Navy eine fast ebenso starke Macht entgegenzustellen. Und es gelte, sich zu beeilen.

Sein später so genannter Tirpitz-Plan, bekräftigt in verschiedenen Gesetzen und Novellen, sah eine Abkehr von der bislang verfolgten Strategie der »Jeune École« vor. Diese wollte sich auf eine Flotte mit schnellen Kreuzern beschränken. Sollte es zum Krieg kommen, hätte man der »Entscheidungsschlacht« ausweichen und doch dem Gegner empfindliche Verluste beibringen können. Das war ein bisschen zu intelligent, um deutsch zu sein. Tirpitz setzte dagegen gerade auf die »Entscheidungsschlacht« und damit auf eine Flotte, die fast so mächtig wie die britische sein und bis 1905 19 Linienschiffe, acht Küstenpanzerschiffe, zwölf große und 30 kleine Kreuzer umfassen sollte. Mit dem zweiten Flottengesetz 1900 waren bereits 38 Linienschiffe, 14 große und 38 kleine Kreuzer gefordert. Und 1912, als sich der Plan längst als kontraproduktiv erwiesen hatte, ließ sich

Tirpitz gar eine Flotte mit 60 Linienschiffen genehmigen.

Nicht nur die dem Militär dienenden Deutschen liebten und lieben solche Kraftkerle, zogen und ziehen sie besonneneren Politikern vor, die heute wie damals als Zauderer gelten. Mit Tirpitz verglichen, war selbst sein Gegenspieler Bethmann Hollweg ein Geistesriese. Immerhin erkannte der bereits im Juni 1914, dass der kommende Krieg nicht, wie die allmächtigen Chauvinisten glaubten, das »Stahlbad« sein würde, in dem eine »Gesundung der inneren Verhältnisse in Deutschland« sich vollzöge, sondern dass er »manche Throne stürzen« würde. Tirpitz pflegte über solche Politiker zu sagen: »Die Grandseigneurs sind Jammerlappen.« Seine Memoranden wurden zur Bibel einer autoritätshörigen Marine. Für die breite Agitation sorgte ein Flottenverein, der, staatlich gefördert, vor allem in den preußischen Provinzen zahllose Anhänger von der Bürokratie bis hinab zur Lehrerschaft hatte.

Dass die Industriellen als Nutznießer der Rüstung sie nach Kräften unterstützten, lässt sich ihnen kaum verdenken. Die für den Flottenbau unentbehrlichen Panzerplatten wurden fast im Monopol von der Firma Krupp und den Dillinger Hüttenwerken hergestellt. Das führte zu einer ständigen Spannung zwischen diesen Firmen und Tirpitz, denn die Preise waren nicht überprüfbar. Während Tirpitz den Eindruck hatte, das Vaterland werde über den Löffel balbiert, sprach Friedrich August Krupp beim Kaiser vor, um sich über des Admirals Nötigungen zu beschweren. Auch war Krupp zu Tirpitz' Verdruss in politischen Dingen zurückhaltend. Als die Großindustriellen Hugo Stinnes und August Thyssen, darin d'accord mit Tirpitz, die Annexion Belgiens und etlicher französischer Départements, der baltischen Provinzen, der Krim und weiterer Gebiete forderten, wollte sich Krupp mit Rücksicht auf den Kanzler lieber nicht äußern. Ein der Industrie nahe stehender und sehr einflussreicher Alldeutscher Verein, den man sich als eine Nazipartei für Honoratioren vorstellen muss – er verband bereits Nationalismus mit Antisemitismus –, machte sich derweil besonders den Flottenbau zu eigen und sah in Bethmann Hollweg seinen wichtigsten Gegner, erreichte dessen Absetzung aber erst 1917.

Angefeuert von solchen Eroberern, hatte sich das Deutsche Reich schon vor dem Krieg gehörig übernommen. Denn zwar prosperierte die Wirtschaft, aber der Flottenbau verschlang allein zwischen 1898 und 1911 (nach Angaben des Reichsmarineamtes) 1,31 Milliarden Reichsmark. Tirpitz gestand 1909 ein, dass »das Schiffsbautempo – 4 große Schiffe jährlich – (...) jetzt schon die äußerste Anspannung des Bogens« bedeute. Die Marine klagte, dass sie gar nicht genug Besatzung für all die neuen Schiffe habe. Außerdem war, wie der Historiker Fritz Fischer es formuliert, aus der von Tirpitz halluzinierten »Einkreisung« Deutschlands längst eine »Auskreisung« geworden. Denn die Briten, die bislang eine splendid isolation bevorzugt hatten, ließen sich durch die deutsche Rüstung beeindrucken, ja überschätzten sie, verstärkten ihre eigene Rüstung und gelangten außerdem zu einer Einigung mit Frankreich und Russland – die Entente entstand.

Ein zögerlicher Versuch von Bethmann Hollweg, im Jahre 1909 die Entwicklung umzukehren und bei den Briten eine Rüstungsbegrenzung zu erreichen, wurde von diesen zurückgewiesen, weil sie keinem Gegner einen Blankoscheck ausstellen wollten, dem sie einen Präventivkrieg in der Tradition Friedrichs des Großen zutrauten. Doch je mehr genau diese Gefahr wuchs, umso mehr sahen sie auch die Notwendigkeit, die gemäßigten Kräfte um Bethmann Hollweg zu unterstützen. Doch nun waren diese bereits zu schwach. Als

Lordkanzler Richard Haldane im Februar 1912 nach Deutschland reiste, sorgte der Kaiser dafür, dass nur er selbst und Tirpitz mit ihm verhandeln konnten. Tirpitz verlangte den Austritt der Briten aus der Entente, die Verhandlungen mussten scheitern, der Krieg rückte näher, und Wilhelm schob Ende 1912 die Schuld auf die anderen: » Der ev. Existenzkampf, den die Germanen in Europa (Österreich, Deutschland) gegen die von Romanen (Gallier) unterstützten Slaven (Russland) zu fechten haben werden, findet die Angelsachsen auf der Seite der Slaven. (...) Grund: Neidhammelei, Angst unseres Zugroßwerdens.«

Wir fahren gegen Engelland

Als dann der Krieg ausbricht, ausbrechen muss, ist die Flottenrüstung längst nicht abgeschlossen. Ironischerweise gelingen der Kaiserlichen Marine Überraschungserfolge mit einer Waffengattung, deren Entwicklung Tirpitz, dem Schiffe nie groß genug sein können, behindert und erst 1904 widerwillig zugestimmt hat: mit den U-Booten. Sie gelingen, wenn auch nur vorübergehend, mittels einer Haudruff-Taktik, bei der alles unter Feuer genommen wird, was sich in der Nordsee nähert. Zuerst versenkt ein deutsches U-Boot am 20. Oktober 1914 den kleinen britischen Dampfer »Glitra«. Noch gestattet man den Passagieren und der Besatzung, sich zu retten. Doch Großadmiral von Tirpitz erkennt die Chance und glaubt sich angesichts der britischen Handelsblockade dazu berechtigt, eine härtere Gangart zu empfehlen. Bis Januar 1915 werden sieben Schiffe versenkt. Am 4. Februar gibt die Admiralität bekannt: »Die Gewässer rings Großbritanniens und Irlands einschließlich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne dass es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.« Eine informelle Anweisung an die Bootskommandanten lautet, erstmal abzutauchen und anzugreifen, egal unter welcher Flagge das Schiff fährt. Eine Plakette wird geprägt, die einen mit der Faust drohenden Neptun auf einem U-Boot zeigt, Aufschrift: »Gott strafe England. 18. Februar 1915«. Der Präsident der bislang noch nicht am Krieg beteiligten USA, Woodrow Wilson, warnt die Deutschen, ein uneingeschränkter U-Boot-Krieg könne die Rechte neutraler Staaten verletzen.

Bereits Anfang März lauert die »SM (Seiner Majestät) U-27« auf den Ozeanriesen »Lusitania« vor Liverpool, dessen Zielhafen, doch er trifft einen Tag verspätet ein, sie verpassen sich. Am 28. März versenkt die »SM U-28« den Passagier- und Lastendampfer »Falaba«, 104 Menschen sterben. Weitere 66 Schiffe werden von Februar bis April versenkt. Am 7. Mai 1915 trifft endlich eines der damals 24 deutschen U-Boote, die »SM U-20«, auf die »Lusitania«. Kapitänleutnant Walther Schwieger, der das Kommando über die 35 Seeleute auf der »U-20« hat, gilt als Berater des in U-Boot-Fragen wenig erfahrenen Großadmirals und befindet sich im Übrigen ganz auf Admiralslinie. Als Schwiegers U-Boot am 30. April um 6 Uhr früh in Emden ausläuft, hat es den offiziellen Auftrag, vor Liverpool Transport-, Handels- und Kriegsschiffe anzugreifen. Am 3. Mai begegnet ihm auf dem Nordatlantik ein Konvoi, darunter ein großes Dampfschiff, das möglicherweise unter dänischer, also neutraler Flagge fährt. Schwieger trägt ins Bordbuch ein, er hätte gern angegriffen, aber der Dampfer sei zu schnell gewesen.

Am selben Abend bietet sich eine bessere Gelegenheit. Schwieger gibt Befehl, ein kleines Dampfschiff unter dänischer Flagge, das er für einen getarnten Briten hält, mit einem Torpedo zu beschießen. Doch eine Ladehemmung – ein damals häufiges Problem –

verhindert die Attacke. Am nächsten Tag schießt er auf die eindeutig schwedische »Hibernia« und verfehlt sie. Schweden ist damals nicht nur ein neutraler Staat, seine konservative Regierung neigt sogar deutlich den Mittelmächten zu. Erst der verschärfte U-Boot-Krieg bringt das Land 1917 an die Seite der Entente. Als am 5. Mai der 132-Tonnen-Schoner »Earl of Lathom« in Schussweite kommt, fordert Schwieger die kleine Besatzung mit Megaphon auf, das Schiff zu verlassen, und versenkt es. Die Fracht aus Schinken, Eiern und Kartoffeln geht auf Grund. Nun befindet sich Schwiegers U-Boot nicht nur in der Kriegszone, sondern auch auf der Route der großen Passagierschiffe. Fette Beute wartet. Am 6. Mai versenkt die »U-20« den Passagierdampfer »Candidate«, der mit Haushaltswaren auf dem Weg nach Jamaika ist. Ebenfalls ohne Vorwarnung wird der Dampfer »Arabic« attackiert, der aber zu schnell fährt und entkommt. Schließlich gelangt das Schwesterschiff der »Candidate«, die »Centurion«, in Schussweite. Schwieger lässt aus 300 Meter Entfernung einen Torpedo abfeuern, trifft und versenkt das Schiff. Die Besatzung kann sich mit knapper Not in die Boote retten. Inzwischen ist dichter Nebel aufgezogen. Schwieger legt sich auf die Lauer. Wartet er auf die »Lusitania«? Sie kann nicht sein Hauptziel gewesen sein, sonst hätte er nicht mit anderen Attacken auf sich aufmerksam gemacht. Aber die Deutschen sind über Route und Terminplan der »Lusitania« informiert. Denn am 1. Mai, als der Dampfer in New York ausläuft, erscheint in der New York Times eine Warnung, aufgegeben von der Deutschen Botschaft, in der übrigens der umtriebige und an etlichen Sabotageakten beteiligte Franz von Papen, der spätere Steigbügelhalter Hitlers, wirkt.

»Zur Beachtung! Reisende mit der Absicht, sich auf eine Atlantikreise zu begeben, werden daran erinnert, dass zwischen Deutschland und seinen Alliierten einerseits und Großbritannien und seinen Alliierten andererseits der Kriegszustand herrscht; dass die Kriegszone die Gewässer um die britischen Inseln einschließt; dass, laut einer offiziellen Verlautbarung der Deutschen Reichsregierung, Schiffe, die unter der Flagge Großbritanniens oder seiner Alliierten fahren, in dieser Zone sich der Gefahr aussetzen, zerstört zu werden, und dass Reisende, die sich auf Schiffen Großbritanniens oder seiner Alliierten in die Kriegszone begeben, dies auf eigenes Risiko tun.« Nur sehr wenigen Reisenden der »Lusitania« ist diese Anzeige unbekannt gewesen, nur sehr wenige sind von der Reise zurückgetreten. Die Gründe dafür, die Reise dennoch anzutreten, fallen unterschiedlich aus. Patriotismus gehört für einige der Passagiere, hauptsächlich Briten, dazu. Sie reisen nach Hause, um sich einschreiben zu lassen, weder »Bill Kaiser« noch Franz von Papen können sie einschüchtern. Die »Lusitania« ist bekannt dafür, auch in der dritten Klasse großen Komfort zu bieten; man hat sich auf die immer größere Zahl der Immigranten eingerichtet. Unbegründeter Glaube an die Menschheit ist ein weiteres Motiv mitzufahren. Charles Lauriat, ein Verleger aus Boston, beruhigt sich mit dem Gedanken, dass »kein menschliches Wesen, in dessen Adern wenigstens noch ein Tropfen rotes Blut fließt, den Befehl geben könnte, ein Passagierschiff zu versenken, ohne wenigstens Frauen und Kindern die Möglichkeit zu geben davonzukommen«.

Viele lassen sich von Mitarbeitern der Schifffahrtsgesellschaft Cunard beruhigen, ein so schnelles Schiff wie die »Lusitania« sei für U-Boote gar nicht einzuholen. Das ist nicht bloß eine leere Versprechung. Tatsächlich sind, wie schon die Begegnungen der »U-20« vor dem 7. Mai belegen, U-Boote damaliger Bauart zu langsam für rasch fahrende Dampfer, und die »RMS Lusitania«, erst seit 1907 im Einsatz, ist ein Schnelldampfer. Doch Cunard

verschweigt, dass während des Krieges Kohle knapp ist und deshalb von den vier Dampfturbinen des Schiffes nur drei betrieben werden. Außerdem gerät das Schiff, wie zuvor die »U-20«, in dichten Nebel und muss die Geschwindigkeit von 21 auf 15 Knoten drosseln. Überdies hat der Kapitän, William Thomas »Bowler Bill« Turner, den Plan, die letzte Strecke auf der Irischen See bei Flut und mit voller Fahrt nachts zu nehmen, um Angreifern zu entkommen. Er rechnet vielleicht damit, dass ein U-Boot vor Liverpool auf ihn wartet. Und das wäre, hätte Nebel den Angreifer nicht aufgehalten, auch der Fall gewesen.

Manche Passagiere nehmen an, dass ihnen die britische Marine eine Eskorte schicken wird. Tatsächlich ist »Room 40«, der Nachrichtendienst, nach Schwiegers wildem Rumgeballer und dank der Entschlüsselung von Funksprüchen ziemlich genau im Bilde, wo er sich befindet. Man sendet deshalb Kapitän Turner eine Warnung nach der anderen. »U-Boot im südlichen Teil des Nordkanals aktiv. (...) Unbedingt dafür sorgen, dass die Lusitania diese Meldung erhält«, lautet etwa der Funkspruch um 11.25 Uhr, knapp drei Stunden vor dem Angriff. Turner lässt Rettungsboote bereit machen, das Licht löschen, doch die Geschwindigkeit erhöht er nicht.

Wäre es nicht möglich gewesen, Kriegsschiffe zu Hilfe zu schicken? Manche Historiker wollen der Royal Navy, insbesondere Winston Churchill, seit 1911 First Lord der britischen Admiralität, eine Mitschuld zuschieben. Gegen täglich 20 000 Leichen an der Somme, so lautet die Spekulation, wären ein paar hundert Passagiere nicht ins Gewicht gefallen, ihr Opfer hätte, weil auch Amerikaner darunter waren, die USA in den Krieg bringen, dessen Ausgang beschleunigen und so vielen das Leben retten können. Tatsächlich haben Churchill und andere britische Militärs diese Hoffnung nach Bekanntwerden der Katastrophe gehabt. Aber dafür, dass sie die »Lusitania« absichtlich ins Messer haben laufen lassen, gibt es keine Beweise. Gegen die deutsche U-Boot-Plage haben sich die Briten erst in einer späteren Phase des Krieges angemessen zu wehren gelernt.

Eine letzte, illustre Gruppe der Passagiere schließlich sieht das Leben ohnehin als ein Glücksspiel. Der Impresario George Frohman scherzt: »Nach all den Stars, die ich gemanagt habe, kann ich über die paar U-Boote nur lächeln«, der Autor Elbert Hubbard, der geschrieben hat, verglichen mit dem deutschen Kaiser sei Caligula ein »netter Kerl« gewesen, meint angesichts der Gefahr: »Ich hätte nichts dagegen, wenn sie das Schiff versenken. Für mich wäre es gut. Nur wenn ich hier ertrinke, kann ich meinen Lebensplan erfüllen, in die Hall of Fame einzuziehen. Ich wäre ein typischer Held und ginge geradewegs auf Grund.« So geschieht es. Seine Frau und er bieten ihren Platz im Rettungsboot anderen an. Die letzten Worte, die von Hubbard überliefert sind, lauten: »Was sein soll, soll sein.« Alfred Vanderbilt, der Multimillionär, schlägt alle Warnungen in den Wind. Er nimmt sein Leben leicht, aber nicht das anderer. Als bei der überstürzten Flucht vom Schiff die Not groß ist, schnallt er, der Nichtschwimmer, seinen Schwimmgürtel ab und gibt ihn dem Kindermädchen Alice Middleton. Eine Welle trennt die beiden, Middleton verletzt sich, sieht Leichen und eine gebärende Frau direkt neben sich im Wasser, verliert das Bewusstsein und wacht erst in einem Krankenhaus von Queenstown (dem späteren Cobh) wieder auf. Vanderbilt ertrinkt. Auch Frohman gibt seine Rettungsweste ab und ertrinkt.

Hall of Fame

Als die »U-20« kurz nach 14 Uhr die »Lusitania« gesichtet hat, hat Schwieger aus 700

Meter Entfernung einen Torpedo abfeuern lassen. Er schlägt direkt unter der Brücke ein, eine Minute später ereignet sich eine zweite, heftige Explosion, ein Regen aus Schutt ergießt sich auf Deck, der Ozeanriese gerät sofort in Schräglage. Erst fallen die Turbinen, dann die Elektrizität aus, wodurch die Fahrstühle unbenutzbar werden und die Heizer nicht mehr entrinnen können. Zeugen hören ihre Schreie. Das Schiff sinkt binnen 18 Minuten. Zum Vergleich: Die »Titanic« brauchte über zweieinhalb Stunden.

Während überhastet Rettungsboote zu Wasser gelassen werden, Menschen zu Tode stürzen, ertrinken und sich die See langsam mit Leichen und Leichenteilen füllt, beschaut sich Schwieger die Szene durch das Periskop. Als sie ihm unerträglich wird, lässt er abtauchen. Er gesteht später einem Freund, Schlimmeres sei ihm noch nicht zu Gesicht gekommen. Doch als echter Hunne lässt er eine Stunde nach dem Massaker einen Zweimaster torpedieren, den er aber verfehlt.

Obwohl er nach seiner Rückkehr gerüffelt worden sein soll, greift Schwieger auf einer späteren Fahrt, am 4. September, wiederum ohne Vorwarnung die »Hesperian« an. Weil das Schiff vergleichsweise langsam sinkt, kommen von 653 Passagieren nur 32 ums Leben. Diesen und weitere Angriffe unternimmt er gegen die ausdrückliche Weisung des Kanzlers und schließlich auch des Kaisers, Passagierdampfer und neutrale Schiffe zu verschonen. Bethmann Hollweg handelt dabei keineswegs aus Menschenfreundlichkeit, sondern fürchtet den Kriegseintritt der USA. Bei dem Untergang der »Lusitania« sind 127 US-Amerikaner umgekommen, ein formaler Grund ist daher bereits gegeben. Tatsächlich ringt Wilson lange mit sich, entschließt sich aber nach einem diplomatischen Notenwechsel doch zur Zurückhaltung. Die antiimperialistische Linke hätte ihre Freude an ihm gehabt.

Das ist Tirpitz alles schon zu viel. Gegen die USA unnachgiebig zu bleiben, sei nun »dringendste Staatsnotwendigkeit«, tönt er. Als der U-Boot-Krieg offiziell begrenzt wird, bietet er seinen Rücktritt an, der vom Kaiser entrüstet abgelehnt wird: »Nein! Die Herren haben zu gehorchen und zu bleiben. Regelrechte Militärverschwörung! Durch Tirpitz veranlaßt.« In den Jahren darauf bleibt der uneingeschränkte U-Boot-Krieg eines von Tirpitz' obersten Zielen. Wenn er seinen Willen gehabt hätte, wäre der Krieg vielleicht bald vorbei gewesen. Denn als der uneingeschränkte U-Boot-Krieg Anfang 1917 wieder zugelassen wird, treten die von den deutschen Militärs unterschätzten USA endlich doch in den Krieg ein und bereiten dem Spuk ein rasches Ende. Tirpitz hat noch immer nicht genug, wird von Hindenburg und Ludendorff als Kanzler vorgeschlagen, vom Kaiser abgelehnt, gründet im selben Jahr mit Wolfgang Kapp, dem Putschisten, und Alfred Hugenberg, dem Unternehmer und späteren Minister Hitlers, die Deutsche Vaterlandspartei, die einen Militärstaat errichten will und bald weit über eine Million Mitglieder hat. Nach der Novemberrevolution löst sie sich wieder auf.

Karl Kraus schreibt 1918: »Den Tirpitz zu torpedieren, statt dass ihn das Bild der zwei Kinderleichen von der »Lusitania« durchs Leben begleite, (...) wäre verfehlt, weil erfahrungsgemäß in solchen Fällen nicht die militärischen Objekte, sondern die anständigen Menschen getroffen werden.« Die Fotos von den puppenhaften Kinderleichen, die in Queenstown aufgebahrt werden, gehören zu den unvergesslichen Erinnerungen an den Massenmord. Die deutsche Propaganda gibt eine Plakette heraus, die auf der einen Seite den Sensenmann an einem Schalter der Schifffahrtslinie Cunard zeigt, »Geschäft über alles«, auf der anderen die mit Munition beladene, sinkende »Lusitania«, »Keine

Bannware«. Angespielt wird darauf, dass das Schiff mit Konterbande beladen gewesen sei, wodurch erst die zweite Explosion an Bord verursacht worden sei. Der Angriff sei von dieser Ladung nachträglich gerechtfertigt, der Tod der Passagiere von ihr verursacht worden. Was die erste der beiden Behauptungen betrifft, wird sie durch das Bordbuch der »U-20« hinreichend widerlegt; ob einer Schrapnells oder ob er Schinken geladen hat, beschossen wird er sowieso. Die Behauptung, nicht der Torpedo, sondern die Munition an Bord habe die Katastrophe ausgelöst, ist ebenfalls falsch. Richtig ist aber, dass Kriegsgut geladen ist, es ist sogar offiziell deklariert.

Der US-amerikanische »Carriage of Passengers Act« untersagt zum Schutz der Passagiere den Transport von Munition. An Bord der »Lusitania« befinden sich zwar etliche Kisten halb fertige Granaten, 4,2 Millionen Gewehr kugeln und 3 200 Aufschlagzünder für die völlig überforderten britischen Waffenfabriken. Diese Halbzeuge sind aber nicht mit Explosivstoff geladen. Außerdem werden 34 Kubikmeter Aluminiumstaub transportiert, aus dem in Woolwich Sprengstoff hergestellt werden soll. Wenn, wie manche meinen, der Aluminiumstaub explodiert wäre, hätte er eine unübersehbar grelle Stichflamme erzeugen müssen, die tatsächlich von keinem Zeugen beobachtet worden ist. Auch hätten dann die Arbeiter im Frachtraum nicht überlebt, doch gerade sie kommen davon. Die zweite Explosion rührt mit hoher Wahrscheinlichkeit vom Bersten der Dampfleitungen her. Das Schiff, empfindlich getroffen, wäre ohnehin gesunken.

Zur Rettung eilen einige Fischerkähne aus der Gegend herbei. Am Ende werden 1 200 Leichen gezählt. In einer großen Feier verabschieden sich die Trauergäste mit dem von Henry Francis Lyte 1847 geschriebenen Kirchenlied »Abide With Me« (Steh mir bei):
»Abide with me,/Fast falls the eventide,/The darkness deepens, Lord, with me abide./When other helpers fail and comforts flee,/Help of the helpless, O abide with me.«

In the Sweet By and By

Als das Unglück am 7. Mai geschah, kurz nach 14 Uhr, war es in New York 9 Uhr morgens. Die Nachricht sprach sich in Windeseile herum, erinnerte sich Charles Ives noch Jahrzehnte später. Der damals völlig unbekannt Komponist betrieb zu jener Zeit mit einem Kompagnon eine kleine Versicherungsgesellschaft. »Ich erinnere mich, dass, schon als ich zur Arbeit in die Stadt fuhr, den Leuten auf der Straße und in der Hochbahn etwas Ungewöhnliches ins Gesicht geschrieben stand. Jeder, der ins Büro kam, ob wir nun über das Desaster sprachen oder nicht, sah aus, als hätte er gerade etwas Ernstes erfahren. (>Krieg< sagte ihr Gesicht, auch wenn ihre Zunge es nicht aussprechen wollte.)« Der Kriegseintritt der USA war das, was viele US-Amerikaner nun erwarteten, was die Briten und die toll gewordenen Tirpitzianer erhofften. Er kam erst zwei Jahre später. Doch die New Yorker bewegte noch etwas anderes – Trauer.

Ives: »Als ich gegen sechs Uhr nachmittags mein Büro verließ, nahm ich am Hanover Square, Ecke Third Avenue den »L«-Train stadtauswärts. Als ich auf den Bahnsteig kam, wartete eine große Menge auf die Züge, die nicht weit von uns standen. Und als wir alle da warteten, drehte unten auf der Straße einer seinen Leierkasten. Einige Arbeiter, die neben den Schienen saßen, pffiften die Melodie mit, andere sangen oder summten den Refrain. Ein Arbeiter, eine Schaufel auf seiner Schulter, betrat den Bahnsteig und fiel in den Chor ein, als nächster stimmte ein Banker von der Wall Street, der weiße Gamaschen und einen Stock trug, ein. Und schließlich hatte ich den Eindruck, dass überhaupt alle dieses Lied sangen, und sie schienen es nicht aus Spaß zu singen, sondern um loszuwerden, was sie

den ganzen Tag über bedrückt hatte. Es war eine Würde in allem. Der Leierkastenmann kriegte es mit und drehte seinen Kasten unweit des Bahnsteigs in fortissimo (der Chor schwoll zu einer Stärke an, dass man dachte, überhaupt jeder in New York sänge mit). Dann kam der erste Zug, alle stürmten hinein, das Lied ebte ab, doch die Wirkung auf die Menge hielt an. Fast niemand sprach – die Leute benahmen sich, als wären sie gerade aus der Kirche gekommen. Noch als wir uptown fuhren, stimmten hin und wieder Grüppchen das Lied an oder summten es. Was war es für ein Lied? Es war kein Broadway- oder Musical-Hit, er war kein Walzer, kein Tanzlied, auch keine Opernarie oder sonst ein klassisches Stück, nicht einmal eines, das alle gut kannten. Es war (nur) der Refrain eines alten Gospels, der viele Menschen in den vergangenen Generationen gerührt hat. Es war bloß »In the Sweet By and By«.

So alt war dieser Gospel allerdings noch gar nicht. Geschrieben haben ihn 1867 der Melancholiker Joseph Philbrick Webster, den es nach dem Bürgerkrieg in das Kaff Elkhart in Wisconsin verschlagen hatte, wo er ein Billard-Café betrieb, und der Apotheker des Ortes, Dr. Sanford Filmore Bennett. Der Legende nach soll Bennett seinen Freund nach dem Grund einer Verstimmung gefragt haben. Der antwortete: »Ah, well – everything will be alright in the sweet by and by.« Was soll's, am Ende wird doch alles egal geworden sein, der Abschied von dieser Welt ist süß. Die Todessehnsucht ergänzte der Apotheker flink mit dem Paradies und schrieb den berühmt gewordenen Refrain: »We shall meet on that beautiful shore in the sweet by and by«. Es ist eine bittersüße Vorstellung, sie schneidet tief ins Herz.

Nicht die Nationalhymne, kein Kriegslied, kein Gassenhauer fiel den New Yorkern am 7. Mai 1915 ein, sondern ausgerechnet dieser Gospel. Ives hat er nicht wieder losgelassen. An verschiedenen Stellen seines Werks wird »In the Sweet By and By« zitiert, am eindringlichsten im dritten Satz seines zweiten »Orchestral Set«, den er 1919 komponiert hat. Er überschrieb diesen Satz mit »From Hanover Square North, at the End of a Tragic Day, the Voice of the People Arose«, um deutlich zu machen, dass ihn das Demokratische seines Erlebnisses am meisten bewegt hat. Die Stimme der Menge, vielmehr ihre Stimmen erheben sich. Denn Demokratie ist für ihn nicht Einmütigkeit, sondern Vielstimmigkeit. Das Stück erzeugt mit großer Leichtigkeit große Komplexität, eine Gleichzeitigkeit des Hier und des Da, des Oben und des Unten, des Profanen und des Sakralen, von Ergebenheit und Entschlossenheit.

Es beginnt mit einem unheimlichen »Te Deum«, gesungen von einem »distant choir«: »We praise Thee O God./We acknowledge Thee to be the Lord./All the Earth doth worship Thee«. Das Orchester, das, wie die Ives-Forscherin Lucie Fenner feststellt, zum Chor in einem polymetrischen Verhältnis steht, denn es spielt im Viervierteltakt, während er sich im Dreivierteltakt hält, überblendet das »Te Deum« mit ganz anderen Melodien, erst einer Abwandlung von »In the Sweet By and By«, später auch mit Stephen C. Fosters »Massa's in de Cold Ground« und »My Old Kentucky Home«. Das Sakrale wird nicht ausgetrieben, aber überdeckt von der Polyphonie des Urbanen, eine Aufgekratztheit, ja Bissigkeit macht sich bemerkbar, bis sich alles in dem großen, von den Bläsern getragenen Hymnus entlädt. »There is a land that is fairer than day/And by faith we can see it afar«. Danach hört man diese Musik noch wie von ferne, sie setzt nichts fest, sie verklingt.

Das Stück beschreibt den Hanover Square und betritt doch auch geweihte Erde, es handelt vom alltäglichen Großstadtleben, aber auch vom Jenseits, sein erhabenes Durcheinander

duldet keine simple Auflösung. Es ist Elegie, Trotz, Zweifel, Lachen, Beten, alles gleichzeitig. Wenige Jahre zuvor, 1914, reimte der Heimatdichter Hermann Löns: »Uns're Flagge und die wehet auf dem Maste,/sie verkündet uns'res Reiches Macht,/denn wir wollen es nicht länger leiden, dass der Englischmann darüber lacht.//Gib' mir deine Hand, deine weiße Hand,/leb' wohl, mein Schatz, leb' wohl, mein Schatz, leb' wohl, lebe wohl,/denn wir fahren, denn wir fahren, denn wir fahren gegen Engelland, Engelland!« Löns, der Kriegsfreiwillige, fiel noch im selben Jahr. Kapitänleutnant Schwieger, der Versenker der »Lusitania«, endete am 5. September 1917 in einer Minensperre der Royal Navy.

Quellen:

Alexander Abusch: »Der Irrweg einer Nation. Ein Beitrag zum Verständnis deutscher Geschichte«. Berlin/DDR 1949

Richard Compton-Hall: »Submarines at War. 1914-1918«. Penzance 2004

Michael Epkenhans: »Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration«. München 1991

Lucie Fenner: »Erinnerung und Entlehnung im Werk von Charles Ives«. Tutzing 2005

Fritz Fischer: »Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland 1914/18« (1961). Düsseldorf 2009

Wolfram von Hanstein: »Von Luther bis Hitler. Ein wichtiger Abriss deutscher Geschichte«. Dresden 1947

Gerhard Hirschfeld, Gerd Krumreich und Irina Renz, Hg.: »Enzyklopädie Erster Weltkrieg«. Paderborn u.a. 2004

John Horne und Alan Kramer: »German Atrocities, 1914. A History of Denial«. New Haven, London 2001

Charles E. Ives: »Memos«. Hg. v. John Kirkpatrick. London 1973

Baldur Kaulisch: »Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung. Eine politische Biographie«. Berlin/DDR 1988

Karl Kraus: »Die Sintflut« in: »Die Fackel«, 499-500/1918

Marion Lawson: »Ballad Maker - Joseph Philbrick Webster«, »The Wisconsin Magazine of History«, 2/Winter 1953/54

Patrick O'Sullivan: »Die Lusitania. Mythos und Wirklichkeit«. Hamburg u.a. 1999

Diana Preston: »Wilful Murder. The Sinking of the »Lusitania««. London u.a. 2002

»The Lusitania Resource«,

»The Sinking of the Lusitania«, Trickfilm von Winsor McCay, USA 1918, 12 Minuten

Gary E. Weir: »Building the Kaiser's Navy. The Imperial Navy Office and German Industry in the von Tirpitz Era. 1890-1919«. Annapolis 1992