



Ermordete Kommunisten-Führerin Rosa Luxemburg: Einer sprang ...

ZEITGESCHICHTE

LIEBKNECHT — LUXEMBURG

Der dritte Mann

Fast 50 Jahre blieb der Doppelmord an den deutschen Kommunistenführern Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg im Dickicht militärischer Kumpanei schier unaufklärbar.

Aber im nächsten Herbst soll dieses — bislang dunkelste — politische Kapitalverbrechen auf Deutschlands Fernsehschirmen schattenlos erhellt werden.

Die Zeitgeschichte verdankt das Kriminalistenwerk einem Reporterteam des Süddeutschen Rundfunks in Stuttgart, das monatelang vieltausendseitige Akten studierte und Haupt- wie Mit-täter interviewte.

Die Früchte der Forschungsarbeit werden in einem zweiteiligen Dokumentarspiel ausgewertet. Das Buch schreibt

der Stuttgarter Dokumentarredakteur Dieter Ertel.

Der historische Hintergrund: Es war Anfang 1919, die erste deutsche Republik suchte Halt und Gestalt. Republikanische Bürgerwehr und erzkonservative Freiwilligenkorps kartätschten in Berlin einen Kommunisten-Aufstand unter Führung Karl Liebknechts und Rosa Luxemburgs zusammen. Liebknecht und Luxemburg irrten verfolgt in der Stadt umher. Bei der Familie Marcussohn in Wilmersdorf fanden sie Zuflucht.

Das Gerücht lief um, die beiden seien ins Ausland geflüchtet. Aber am 15. Januar schrieb Liebknecht in der „Roten Fahne“: „O gemach! Wir sind nicht geflohen, wir sind nicht geschlagen. Und wenn sie uns in Banden werfen, wir sind da, und wir bleiben da!“

Am Abend des gleichen Tages stöberte Bürgerwehr die Kommunisten-Führer in ihrem Versteck auf und lieferte sie im Eden-Hotel, dem Stabs-

quartier der Garde-Kavallerie-Schützen-Division, ab.

Diese Truppe, zusammengewürfelt aus Grenadiern, Jägern, Husaren, Kanonieren und Marinesoldaten, kommandierte der Generalleutnant Bernhard von Hofmann, ein herzkranker Mann. Um so energischer führte der Erste Generalstabsoffizier, Hauptmann Walde-mar Pabst, die Geschäfte.

Pabst verhörte die Kommunisten und sagte ihnen, sie kämen ins Moabiter Untersuchungsgefängnis. Zugleich befahl er, die beiden „politischen Verführer“ unterwegs zu liquidieren.

Auch die Modalitäten der zweifachen Exekution bestimmte Pabst im Detail: Liebknecht sei „auf der Flucht“, Frau Luxemburg „aus einer erregten Menschenmenge heraus“ zu erschießen.

Und: Die Toten, einer nach dem anderen, seien als „unbekannt“ im Leichen-schauhaus abzugeben.

Es kam etwas dazwischen. Vor dem Eden-Hotel stand der Jäger Otto Runge Posten. Runge traktierte die designierten Mordopfer vorab mit Kolbenhieben, Rosa Luxemburg lebensgefährlich.

Dann erst setzte sich die Todesfuhre in Bewegung: zwei Kraftfahrzeuge, im ersten Liebknecht mit dem Kapitänleutnant Horst von Pflugk-Harttung und vier Leutnants, im zweiten Rosa Luxemburg mit Oberleutnant Kurt Vogel und fünf Mannschaften.

Liebknechts Auto blieb mitten im dunklen Tiergarten stehen. Die Begleiter sagten: „Plötzliche Panne.“ Zu Fuß ging es weiter, Liebknecht voran. Kapitänleutnant von Pflugk-Harttung feuerte als erster, die Leutnants schossen hinterher, insgesamt sieben Schuß, schon nach dem zweiten war Liebknecht hingestürzt.

Der tödliche Schuß auf Rosa Luxemburg fiel planwidrig bereits 100 Meter vom Eden-Hotel entfernt, wo der Knall noch gehört wurde.

Der Transportführer, Oberleutnant Vogel, machte einen zweiten Kunstfehler. Er ließ den Leichnam in den Landwehrkanal bugsieren, aus dem der entstellte Körper erst viereinhalb Monate später wieder auftauchte.

Kapitänleutnant von Pflugk-Harttung und Oberleutnant Vogel meldeten im Stab der Garde-Kavallerie-Schützen-Division Vollzug. Vogel sagte die Wahrheit und empfahl, der Öffentlichkeit weiszumachen, erregte Zivilisten hätten sich Rosa Luxemburgs bemächtigt und sie verschleppt.

Generalstabshauptmann Pabst rügte den disziplinwidrigen Fürwitz Vogels, übernahm aber dessen Lesart in das offizielle Divisions-Kommuniqué. Pabst später auf die Frage, wie sein ziviler Oberkommandierender, der sozialdemokratische Volksbeauftragte Gustav Noske, reagiert habe: „Er hat mir die Hand gedrückt.“

Einen Prozeß konnte Noske allerdings nicht vereiteln. Zuständig war das Feldkriegsgericht des Garde-Kavallerie-Korps. Peinlich war den Garde-Kavalleristen nur der eher schwachsinnige Jäger Runge.

Pabst im Jahre 1962 zum SPIEGEL: „Sie können sich denken, daß ich einen so blöden Befehl nicht gegeben habe, der Frau Luxemburg, wenn sie aus der Tür rauskommt, mit dem Kolben coram publico über den Schädel zu schlagen — so dumm bin ich weiß Gott nicht gewesen.“



... auf das Trittbrett: Ermordeter Kommunisten-Führer Liebknecht

Die Garde-Kavallerie-Schützen-Division verwandelte gleich nach der Tat den Jäger Runge in den Husaren Runge. Das Husaren-Regiment vermißte den Neuen alsbald. Polizisten fingen ihn wieder ein.

Die Garde-Kavallerie-Richter verabscheuten Runges Kolbenhiebe und verurteilten den Täter zu zwei Jahren Gefängnis. Seine Motive blieben ungeklärt.

Die Stuttgarter Fernseh-Historiker holten im vergangenen Jahr nach, was das Feldkriegsgericht 1919 versäumt hatte: Im Prozeßprotokoll stießen sie wieder und wieder auf den Namen eines Hauptmanns Petri, der im Stabe des Hauptmanns Pabst als Eisenbahn-Referent diente.

Zeugen bekundeten damals, dieser Petri — der die Erschießungsbefehle seines Chefs nicht kannte — habe sich



Jäger Runge (vorn)
Zum Husaren gemacht

im Foyer des Eden-Hotels durch markige Mordhetze hervorgerufen: „Haut das Schwein!“ Mehrmals habe er gesagt, Liebknecht und Rosa Luxemburg dürften das Hotel „nicht lebend verlassen“.

Aber die Kriegsrichter lehnten es ab, den Hauptmann Petri auch nur als Zeugen zu hören.

Einen zweiten Hinweis auf Petri fanden die Stuttgarter in einem NS-Wälzer über die deutschen Freikorps. Ohne erkennbaren Anlaß nahm der Verfasser, der die Mordnacht selbst im Eden-Hotel verbracht hatte, den Eisenbahn-Hauptmann gegen den Verdacht in Schutz, Kolbenschläger Runge gedungen zu haben.

Letzte Gewißheit holten sich die Fernseh-Forscher von ihrem Kronzeugen, dessen Identität sie nicht preisgeben: „Ich kann es bestätigen, Petri war es. Er hat dem Runge einen Hundert-Mark-Schein in die Hand gedrückt.“

Auch im Mordfall Karl Liebknecht fiel den Kriegsrichtern damals nichts auf. Sie sprachen die Offiziere des Mordkommandos frei und bescheinigten ihnen, sie hätten getrost darauf verzichten dürfen, dem flüchtenden Liebknecht ein „Halt“ und „Hände hoch“

Schade!

Unsere Freundschaft mit
KLEYER aeroform-Hallen-
Besitzern scheint
sehr kurzlebig zu sein.

Schade ist das zwar, aber verständlich.

Wenn sie uns kennenlernen, sind sie voller Sorgen. Sie haben Lagerprobleme und suchen die Freundschaft mit uns Fachleuten förmlich.

Wenn es dann um den Preis geht, wird die Freundschaft noch enger und jeder hätte gern Freundschaftspreise (dabei ist das gar nicht nötig, denn günstiger als bei uns kann man schwerlich einen cbm umbauten Raum bekommen).

Wenn der Auftrag erteilt ist, drücken sie auf den Termin, denn nun sind wir ja schon alte Freunde (dabei hätten sie auch das nicht nötig, denn schneller als eine Kleyer aeroform-Halle ist keine feste Halle aufzustellen — Aufbauzeit 2 Tage, Abbaupzeit 1 Tag).

Wenn die Halle dann sehr schnell steht, klingt die Freundschaft langsam ab. Das ist aber auch wiederum natürlich, denn die Halle braucht keine Wartung, deshalb haben wir nicht mehr den ständigen Kontakt. Dennoch scheint es nur so, als sei die Freundschaft kurzlebig gewesen. Denn wetten, daß sich alle diese Kunden beim nächsten Lagerproblem wieder unserer guten Freundschaft erinnern?

Wir würden uns sehr freuen, wenn wir auch Sie, mit Ihren schwierigen Lagerproblemen zu unseren Freunden zählen dürften. Sie brauchen uns nur diesen COUPON ausgefüllt zuzusenden. Vielleicht ist es der Anfang einer guten Freundschaft.

COUPON

JA, die Kleyer aeroform-Halle interessiert mich für folgenden Zweck:

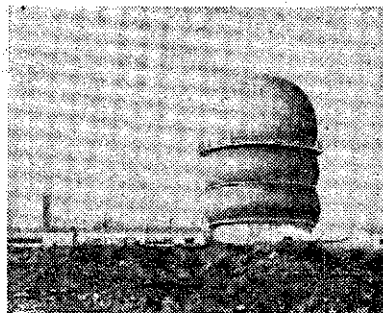
Bitte, senden Sie mir nähere Informationen

Name

Wohnort () Straße

WICHTIG! Diese Anzeige erscheint 1967 nur einmal. Füllen Sie den COUPON deshalb sofort aus und senden Sie ihn bitte an:

OTTO KLEYER KG, 495 MINDEN, POSTFACH 1661

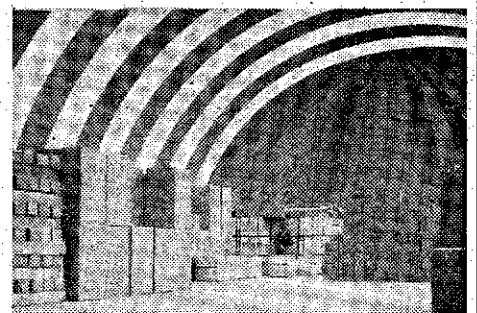


Diese Radom-Anlage mit 35 m Höhe steht seit Jahren auf einer Bergspitze und ist härtesten Wind- und Wetterbedingungen ausgesetzt. Beweis dafür, daß Kleyer aeroform-Hallen in Konstruktion und Material höchsten Anforderungen entsprechen.

Kleyer

aeroform-Hallen — von Luft getragen — modernes Bauprinzip der Zukunft!

Otto Kleyer KG, 495 Minden, Postfach 1661



Kleyer aeroform-Hallen als: Lagerhallen jeder Art — Sporthallen — für den Winterbau — für's private Schwimmbecken.

Von Luft getragen — ohne Stützen, ohne aufwendige Fundamente — voll beheiz-, belüftbar und beleuchtet — sie entsprechen den Vorschriften für Hochbau. — Für jeden, der mit geringer Investition und sehr schnell größtmögliche Lagerkapazität schaffen will.

ROLLKRAGENHEMDEN



SITZT!
Bani-Lon®

SIE NENNEN GEGEBÄ SCHON? VON DER HERRENWÄSCHE MIT DEM SITZ? VON DER KÄMMEWÄSCHE MIT DEM SITZ? STIMMT! BEZUGSQUELLEN-NACHWEIS VON GEGEBÄ WIRK- U. STRICKWARENFABRIK 748 BALINGEN-WÜRTT. POSTF. 21

DEUTSCHLAND

zuzurufen. Wichtiger sei es jedenfalls, daß der Soldat seine Waffe „rechtzeitig und vollständig“ gebrauche.

In Wahrheit waren die Autopanne im Tiergarten und der Fluchtversuch Liebknechts frei erfunden.

Komplizierter ließ sich die Untersuchung der Mordsache Rosa Luxemburg an.

Zeugen vor dem Feldkriegsgericht des Garde-Kavallerie-Korps hatten den Luxemburg-Transportleiter, Oberleutnant Vogel, dreifacher Missetat beschuldigt: des Mordes, der Leichenschändung und der dienstlichen Falschmeldung. Vogel gestand die beiden letzten Delikte, den Mord bestritt er.

Der Zeuge Janschkow, Vogels Kraftfahrer, entlastete den Angeklagten: Auf dem Trittbrett des Autos hinten links habe eine „dritte Person“ gestanden, und von dort sei der Schuß gefallen.

Kriegsgerichtsrat Ehrhardt fragte eindringlichen Tons: „Angeklagter Oberleutnant Vogel! Wer war die dritte Person, die im Auto saß?“

Vogel: „Ich bleibe bei der Aussage bei meiner letzten Vernehmung: Darüber verweigere ich die Aussage.“

Ehrhardt: „Angeklagter, ich halte Ihnen vor, daß das Material gegen Sie außerordentlich schwer ist, nicht nur durch die Aussagen der Zeugen. Ich lege Ihnen nahe, wenn Sie die Tat begangen haben, die Tat zuzugeben.“

Vogel: „Ich habe es nicht getan, und über die Person lehne ich die Aussage ab.“

Ehrhardt: „Sie haben früher behauptet, eine Person wäre aufgesprungen und wieder abgesprungen?“

Vogel: „Jawohl.“

Ehrhardt: „Sie geben zu, daß Sie diese Person beschrieben haben und gesagt haben, diese Person sei kein Soldat, sondern ein Zivilist gewesen? Jedenfalls hätten Sie nichts Blankes gesehen; sie hätte keinen Stahlhelm getragen, sie hätte auch keine Armbinde getragen, aus der Sie auf eine militärische Eigenschaft hätten schließen können?“

Vogel: „Jawohl.“

Ehrhardt: „Und trotzdem wollen Sie dabei bleiben, daß Sie der Tat nicht schuldig sind, und andererseits auch die Aussage darüber verweigern, wer die dritte Person gewesen ist?“

Vogel: „Jawohl.“

Der Anklagevertreter, Kriegsgerichtsrat Jorns, verwischte die Spuren der „dritten Person“: „Meine Herren, meiner Meinung nach ist es auch nicht anzunehmen, daß die unbekannt gebliebene Person, die jedenfalls ein Offizier gewesen ist, jetzt, nachdem sie in den Zeitungen von den außerordentlich schwer belastenden Aussagen gegen Oberleutnant Vogel gehört hat, sich nicht gemeldet haben würde. Eine solche Feigheit kann ich wenigstens von einem Offizier nicht annehmen, daß er einen Kameraden so in der Tinte steckenlassen würde.“

Allein, Kraftfahrer Janschkow nannte zwei Jahre nach dem Mordprozeß in einem neuen Ermittlungsverfahren doch einen Offiziersnamen: Leutnant zur See Hermann Wilhelm Souchon habe auf dem Trittbrett des Luxemburg-Autos gestanden.

Der ermittelnde Staatsanwalt lud Souchon als Zeugen, aber der kam nicht. Die Berliner Einwohnermeldepolizei ließ wissen, Zeuge Souchon halte sich in Österreich auf.

Der Stuttgarter Kronzeuge erhärtete den Verdacht der Fernsehreporter: Leutnant Souchon sei gemäß Order des Hauptmanns Pabst auf das Trittbrett des Luxemburg-Autos gesprungen, habe den tödlichen Schuß abgefeuert, sei wieder abgesprungen und im Dunkel der Nacht verschwunden.

Fernsehredakteur Ertel weihte Souchon, der heute, 72 Jahre alt, in Bad Godesberg lebt, per Telefon in das Ergebnis seiner Recherchen ein. Souchon antwortete: „Das können Sie gar nicht wissen.“

Souchon zum SPIEGEL: „Ich war persönlich überhaupt nicht beteiligt.“ Und: „Am Telefon kann ich alle diese Fragen nicht beantworten.“ Aber: „Ich habe keine Veranlassung, heute etwas anderes zu sagen, als die Richter damals feststellten.“

Tatsächlich hatte die Deckungsregie der Garde-Kavallerie-Schützen-Division und ihres Feldkriegsgerichts fast für ein halbes Jahrhundert vorgesorgt.



Blohm & Voss-Direktor Van Riet, „Pioneer“-Modell: Kanten vom Computer

Souchon war 1919 — wie alle Zeugen zwecks Eidesbelehrung — gleich für den ersten Verhandlungstag des Mordprozesses geladen worden. Er erschien erst am zweiten Tag, als der Fall Liebknecht, nicht der Fall Luxemburg, dran war und die Mitfahrer aus dem Luxemburg-Auto, die den Todesschützen hätten identifizieren können, fehlten.

Dieser Umlade-Trick war einem Beisitzer des Kriegsgerichts eingefallen, den Hauptmann Pabst gern seinen „besten Mann“ nannte.

Die beiden Drahtzieher steuerten eine streng logische Prozesstaktik: Souchon — nach Vorgesetztenurteil ein „außerordentlich beliebter und tüchtiger Offizier“ — mußte herausbleiben, weil er, wie das Erschießungskommando für Liebknecht, aus der Marine stammte und mit ihm der Plancharakter des mörderischen Gemeinschaftswerkes offenbart worden wäre.

Gegen den Oberleutnant Vogel hingegen, den Führer des Luxemburg-Kommandos, mußte ohnehin prozessiert

werden. Die Kriegsrichter fanden, der Mordvorwurf gegen Vogel sei „nicht zweifelsfrei erwiesen“. Blieben noch „Beiseiteschaffung einer Leiche“ und „Dienstliche Falschmeldung“: zwei Jahre, vier Monate Gefängnis.

Doch der talentierte Beisitzer des Kriegsgerichts, der schon Souchon vom ersten auf den zweiten Verhandlungstag umbestellt hatte, ließ auch Vogel nicht im Stich. Drei Tage nach Urteilsverkündung holte er ihn aus dem Gefängnis heraus und lotste ihn nach Holland.

Gleich dem Kapitänleutnant Horst von Pflug-Hartung und dem Leutnant zur See Hermann Wilhelm Souchon trug auch dieser „beste Mann“ des Hauptmanns Pabst das blaue Marinetuch.

Es war Kapitänleutnant Wilhelm Canaris, später Admiral und Abwehrchef im Oberkommando der Wehrmacht, als Mitverschwörer gegen Hitler gehenkt.

WERFTEN

BLOHM & VOSS

Frachter von der Stange

Der Schiffsrumpf ist kantig, als sei er aus Bauklötzen zusammengesetzt. Die Aufbauten stehen auf dem Achterdeck wie ein Fertighaus auf der grünen Wiese. Schön ist er nicht, aber er soll den Frachtschiff-Bau revolutionieren: der Typ „Pioneer“, den die Hamburger Werft Blohm & Voss AG (BV) entwickelt hat.

Das Unternehmen auf der Elbinsel Steinwerder, das vor 90 Jahren gegründet wurde, half drei deutsche Kriegsflotten ausrüsten und baute unter anderem die Passagier-Riesen „Vaterland“ (1914) und „Europa“ (1930). Jetzt will Blohm & Voss beweisen, daß Westdeutschlands Werften angesichts scharfer internationaler Konkurrenz „nicht nur klagen im Sinne Rehwinkels, sondern daß uns auch was einfällt“.

Dem technischen BV-Vorstandsmitglied Joseph Herrmann Van Riet, 43, war eingefallen, daß in den Handelsflotten der Welt noch rund 600 Liberty-Schiffe fahren. Dieser amerikanische Einheitsstyp, im Zweiten Weltkrieg als Vielzweck-Frachter entworfen und nach Fließband-Methoden gefertigt, ist heute überaltert und muß ersetzt werden.

Mit entsprechenden Neukonstruktionen sind englische, japanische und auch westdeutsche Werften bereits auf dem Markt, aber Van Riet fand, daß sie alle noch nicht neu genug waren: „Sie sind zwar technisch auf dem modernsten Stand, aber im ganzen eben doch konventionelle Schiffe.“

Gegen das Konventionelle war der gebürtige Belgier Van Riet schon bei seinem letzten Arbeitgeber zu Felde gezogen. Auf der Hamburger Werft des später gescheiterten Industriellen Willy Schlieker hatte er so neuartige Methoden eingeführt wie etwa den Bau von Mittelschiffen, die dann über den Atlantik geschleppt und in den USA mit Vorder- und Achterschiff vereint wurden.

Den Liberty-Ersatz plante Van Riet so, „wie die Flugzeugwerke eine neue Maschine planen; die bauen ja auch nicht für jede Luft-Reederei ein eigenes Modell“. Blohm & Voss ließ von Computern ausrechnen, wie ein möglichst vielseitiges und rationelles Hochsee-Arbeitspferd etwa auszusehen habe, und konstruierte es dann in Gemeinschaft mit dem Hamburger Ingenieurbüro Stummer. Das Ergebnis war der Pioneer, für den die Werft schon mehrere Patente angemeldet hat.

Als erstes wurde der Laderaum entworfen. Er hat nur ebene Flächen, und deshalb entsteht beim Stauen von Stückgut kaum toter Raum. Wenn Schüttgut transportiert wird, läßt sich das Zwischendeck nach beiden Seiten hochklappen. Vor allem aber bietet der Pioneer besonders günstige Voraussetzungen für den Warentransport in sogenannten Containern.

Für diese Behälter in international genormten Größen, die vom Schiff direkt auf Bahn oder Lkw umgeschlagen werden, bestellen die Reedereien gegenwärtig noch Spezialschiffe. Der Pioneer dagegen kann neben seinen übrigen Einsatz-Möglichkeiten zusätzlich als Container-Schiff fahren: Länge, Breite und Höhe seiner Laderäume betragen jeweils ein Vielfaches der Container-Maße.

Die Schiffsform weicht radikal von der überkommenen Tropfengestalt ab; auch sie besteht, bis auf den Wulstbug unter der Wasserlinie, nur aus ebenen Flächen. Dadurch bleibt die ideale Form des Laderaums erhalten; außerdem senkt es die Fertigungskosten erheblich, wenn die Schiffsbleche nicht mehr in komplizierte Krümmungen gebogen werden müssen. Der Kanten-Rumpf bewies bei Schleppversuchen, die wegen der Geheimhaltung im fernen Wien angestellt wurden, daß er die Geschwindigkeit des Schiffes praktisch nicht mindert.

Ähnlich revolutionär ist das System, nach dem Blohm & Voss die Aufbauten in Fertighaus-Art auf Deck setzt. Bei der Entwicklung half, auch das ein