Peter Käser

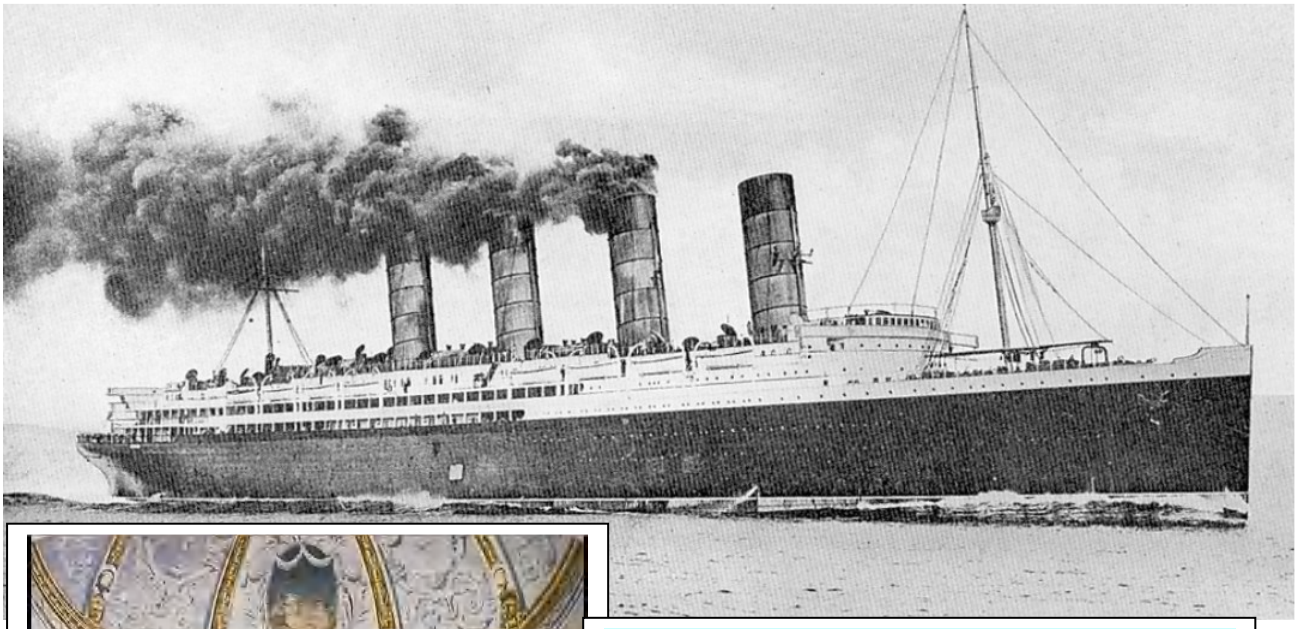
Vor 100 Jahren wurde der Riesendampfer „Lusitania“ versenkt

Deutsche U-Boote fordern Amerika zum Krieg

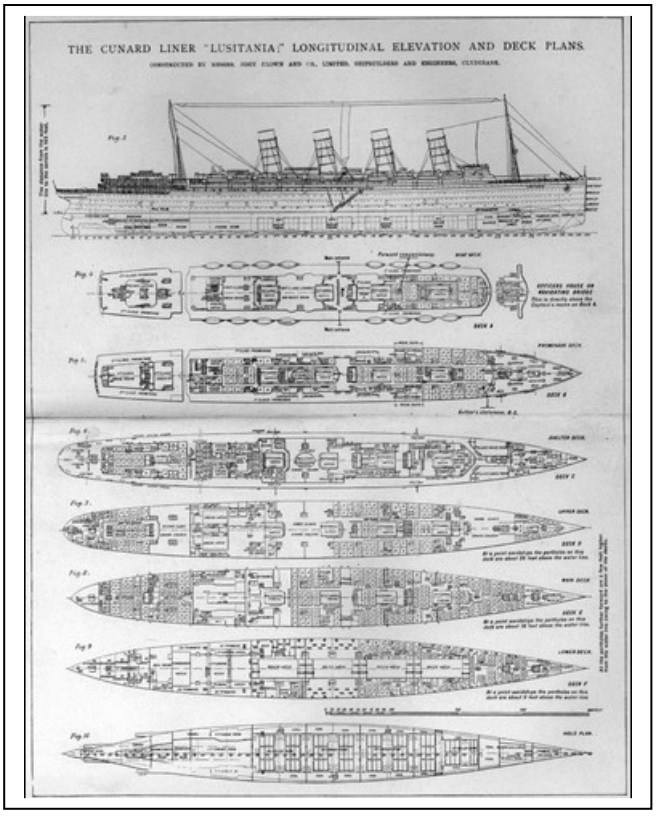
Mitten im Krieg! Beschreibungen und Illustrationen der Kriegsabläufe anno 1914 bis 1918 stehen im Vordergrund der Erinnerung. Der Heimatverein Vilsbiburg bietet in seinen Räumen eine Ausstellung zum I. Weltkrieg. Eine 400-seitige Publikation, die Vilsbiburger Museumsschrift Nr. 18 befasst sich mit dem I. Weltkrieg und seinen regionalen Auswirkungen.

Vom Weltkrieg – Der amtliche Kriegsbericht: Der Kampf zur See

Berlin 8. Mai 1915: Am 7. Mai wurde vor Zeebrüge der englische Zerstörer „Maori“ durch das Feuer unserer Küstenbatterien zum Sinken gebracht. Der Zerstörer „Crusader“ der zur Unterstützung herankam, wurde gezwungen sich zurückzuziehen und seine ausgesetzten Rettungsboote in Stich zu lassen. Die Besatzungen beider Schiffe wurden von uns gerettet und nach Zeebrüge gebracht.



Farbzeichnung des Speisesaales der I. Klasse auf der ***Lusitania***, aus einer zeitgenössischen Cunard-Broschüre.
Die enorme Höhe des Raumes und die pompöse Ausstattung sind hier gut zu erkennen.



Aufriss der *Lusitania*

Der Riesendampfer „*Lusitania*“ versenkt!

Queenstown, 7. Mai 1915: Der Cunarddampfer „*Lusitania*“ ist, wie das Neureuterbüro meldet, torpediert worden und gesunken. Die „*Lusitania*“ ist einer der größten Dampfer der Welt. Sie lief 1907 vom Stapel und hatte 31.550 Tonnen Wasserverdrängung. Sie versah den Passagierdienst zwischen Liverpool und New York. Mit ihrem Schwesterschiff „Mauretania“ war sie lange Zeit das größte Schiff der Welt. Nach der Torpedierung war das Schiff noch 20 Minuten flott. Die Zahl der Passagiere und der Bemannung betrug 1900, nach anderer Meldung sollen es 1980 Personen gewesen sein. 20 Boote wurden zu Wasser gelassen.

Im I. Weltkrieg wurde die *Lusitania* am 7. Mai 1915 von einem U-Boot der deutschen Kaiserlichen Marine vor der Südküste Irlands versenkt, wobei rund 1.200 Menschen ums Leben kamen. Die Proteste der USA über den Tod von 128 US-Amerikanern (Lusitania-Affäre) führten zur Einstellung des uneingeschränkten U-Boot-Kriegs durch das Deutsche Reich - bis zum Februar 1917. Gemessen an der Zahl der Todesopfer war die Versenkung der *Lusitania* der größte Schiffsverlust im Ersten Weltkrieg; hinsichtlich der Tonnage der drittgrößte Verlust nach dem der HMHS Britannic 1916 und dem der Justicia 1918.

Der Unterseebootskrieg.
Der Riesendampfer „Lusitania“ versenkt.

WTB. Queenstown, 7. Mai. Der Cunarddampfer „Lusitania“ ist, wie das Reuterbureau meldet, torpediert worden und gesunken. Hilfe ist abgesandt. „Lusitania“ ist einer der größten Dampfer der Welt, ist im Jahre 1907 auf Stapel gelegt worden und hatte 31,550 Tonnen Wasserverdrängung. „Lusitania“ versah den Passagierdienst zwischen Liverpool und Newyork; mit ihrem Schwesterschiff „Mauretania“ war sie lange Zeit das größte Schiff der Welt.

WTB. London, 8. Mai. Das Reuterbureau berichtet weiter zum Untergang des „Lusitania“: Das Schiff blieb noch zwanzig Minuten flott. Die Zahl der Passagiere und Bemannung betrug 1900, nach anderer Meldung sollen es 1978 Personen gewesen sein. Zwanzig Boote wurden zu Wasser gelassen. Nach einer Meldung der Admiralität sollen 500 bis 600 Ueberlebende in Queenstown an Land gebracht worden sein. Mehrere davon starben. Auch in Dinsale soll eine Anzahl Personen gelandet worden sein.

Vilsbiburger Anzeiger, 11. Mai 1915

Die letzte Überfahrt - Ausreise

Am Samstag, den 1. Mai 1915 lief die unter englischer Flagge fahrende *Lusitania* um 12.20 Uhr von New York mit 1258 Passagieren und 701 Besatzungsmitgliedern (insgesamt 1367 Männer, 463 Frauen und 129 Kinder) nach Liverpool aus. Etwa 8.200 Frachtkisten mit Kriegsmunition (für England) verschiedener Art (rund 10,5 Tonnen insgesamt) befanden sich an Bord; die Kisten waren aus Geheimhaltungsgründen als Jagdgewehrmunition deklariert worden, die nicht unter die Konterbande-Bestimmungen fiel.

Im Kriegsgebiet

Bis zum Erreichen der Kriegszone um die Britischen Inseln am Abend des 6. Mai 1915 war die Überfahrt ereignislos; wenngleich mit zunehmender Dauer der Reise eine wachsende Unruhe unter den Passagieren spürbar wurde.

Die *Lusitania* fuhr unter Funkstille; lediglich Telegramme der Schiffsführung wurden gesendet. Bereits im April 1915 hatte Kapitän Turner eine Reihe von Direktiven der Admiralität erhalten, die das Verhalten in U-Boot-gefährdeten Gewässern beschrieben. Dazu gehörten das Steuern eines Zickzackkurses, das Vermeiden von Landzungen, das Fahren mit Höchstgeschwindigkeit, das Ausschwingen und Bereithalten der Rettungsboote sowie das Stellen zusätzlicher Ausgucks. Bei Erreichen der Kriegszone wurden gemäß dieser Richtlinien, die Boote ausgeschwungen und zusätzliche Posten auf den Brücken und dem Vorschiff postiert. Ein Zickzackkurs widersprach jedoch grundsätzlich der Maxime, dass Zeit Geld war. „Jedem Offizier war eingeschärft worden, möglichst rasche Überfahrten mit minimalem Kohleverbrauch anzustreben“.

Die Funkwarnungen

Die *Lusitania* empfing am 6. und 7. Mai mehrere Funksprüche der Admiralität, die vor U-Boot-Aktivitäten südlich von Irland warnten.

Die Torpedierung

Am Morgen des 7. Mai 1915 erreichte die *Lusitania* die Südküste Irlands. Seit 8:00 Uhr befand sie sich in dichtem Nebel, was die Navigation wesentlich erschwerte. Kapitän Turner entschied aufgrund der Wetterverhältnisse, die Geschwindigkeit zunächst auf 18 und kurz darauf auf 15 Knoten zu senken und ließ jede Minute das Nebelhorn ertönen; er fürchtete in dem stark von Fischerbooten frequentierten Gewässer eine Kollision.

Das deutsche Unterseeboot U 20 hatte die Rauchwolke der *Lusitania* etwa um 13:20 Uhr (14:20 MEZ), von Westen kommend, in geschätzten zehn oder elf Kilometern Entfernung ausgemacht und anschließend einen großen Passagierdampfer mit vier Schornsteinen und zwei Masten erkannt. Der nun eingeleitete Angriff auf das Schiff entsprach grundsätzlich Richtlinien der deutschen Marineführ-

rung. In „Anhaltspunkte für die U-Boote bei Durchführung des Handelskrieges“, vom Admiralstab am 12. Februar 1915 erlassen, heißt es: „Es liege im militärischen Interesse, den U-Boot-Krieg so wirksam wie möglich zu machen. Daher sei es nicht angebracht, vor der Vernichtung unzweifelhaft feindlicher Passagierdampfer zurückzuschrecken. Deren Verlust werde vielmehr den allergrößten Eindruck machen“.

Während U 20 wieder getaucht und mit neun Knoten Fahrt versuchte, in Schussposition zu kommen, schien das Schiff, das anhand der britischen Schiffshandbücher Jane's Fighting Ships und Brassey's Naval Annual rasch als *Lusitania* oder *Mauretania* identifiziert worden war, nach einer Kursänderung in zwei Meilen Entfernung zunächst zu weit vom Kurs des U-Bootes abzuweichen, um noch angegriffen werden zu können. Die *Lusitania* änderte ihren Kurs jedoch erneut und fuhr nun auf dem für U 20 günstigsten Kurs - auf Schussposition. U 20 wartete nach kurzer schneller Anfahrt ab, und der Kommandant, Kapitänleutnant Walther Schwieger gab um etwa 14:10 Uhr seinem Wachoffizier, Raimund Weisbach den Befehl, einen Torpedo auf eine Entfernung von 700 Metern zu lösen. Der Torpedo traf die Steuerbordseite der *Lusitania* und seine Hauptladung von 140 Kilogramm Trotyl oder nach anderen Angaben - 180 Kilogramm Sprengstoff detonierten.

Der Untergang der Lusitania

Der Torpedo soll das Schiff etwa auf Höhe der Kommandobrücke getroffen und den Kohlenbunker für Kesselraum Nr. 1 auf einer Fläche von etwa 18 m² aufgerissen haben. Innerhalb von 10 Sekunden bekam das Schiff nach Aussage von Kapitän Turner eine Schlagseite von 15°, die es fast unmöglich machte, noch an Deck aufrecht zu stehen. Kurze Zeit später erfolgte eine zweite, wesentlich stärkere Explosion, die den Sinkvorgang des Schiffes beschleunigte.

Die Explosionen hatten im Inneren des Schiffes solche Schäden angerichtet, dass seine Fahrt nicht gestoppt werden konnte. Die wenigen Rettungsboote, die besetzt und heil das Wasser erreichten, wurden durch die Vorwärtsbewegung der sinkenden *Lusitania* mitgerissen und krachten in dahinter befindliche Boote und treibende Trümmer. Das Schiff legte sich währenddessen immer weiter auf die Steuerbordseite. Es glitt in einem sehr flachen Winkel unter Wasser, so dass das letzte, was Überlebende erkennen konnten, die aufragenden Schornsteine und die beiden Masten waren. Als die Schornsteine unter Wasser gerieten, sogen sie alles ein, was sich in der Nähe befand. Auch zahlreiche im Wasser treibende Menschen wurden eingesogen und rußgeschwärzt wieder ausgespien, was nur wenige überlebten.

Die Versenkung der *Lusitania* in einer deutschen Darstellung. Rechts hinten ist bereits ein Rettungsschiff dargestellt.

Die letzten Überlebenden wurden nach Einbruch der Dunkelheit gerettet. Insgesamt kamen 1.198 Menschen ums Leben, darunter 94 Kinder und 287 Frauen. Unter den Todesopfern befanden sich 128 Amerikaner. Die 761 zum Teil verletzten und unterkühlten Überlebenden wurden in das nahe gelegene Queenstown gebracht und in verschiedenen Krankenhäusern, Hotels und Privathaushalten untergebracht. Noch Tage später wurden Leichen geborgen. Bis heute gilt die Versenkung der *Lusitania* als eine der größten Schiffskatastrophen der Geschichte.

Zeichnung der britischen Illustrierten „The Sphere“ vom Untergang der *Lusitania*.

In den Tagen und Wochen nach dem Untergang wurden etwa 280 Leichen geborgen. Die meisten Toten wurden in drei großen Massengräbern auf dem Clonmel Cemetery in Cobh (damals Queenstown) beigesetzt. Eine Identifizierung war bei vielen der geborgenen Toten nicht mehr möglich. Um viele vermisste Passagiere entstand große Unruhe. Die Familie des New Yorker Millionärs Alfred Vanderbilt bot eine Million Pfund für das Auffinden seiner Leiche - sie wurde trotzdem nie gefunden.

„Nach der Versenkung der Lusitania."
TU Rotterdam, 10. Mai. Die holländischen Bureaus der großen englischen Schifffahrtslinien zeigen heute durch Anschlag die vorübergehende Gesamteinstellung des englisch-amerikanischen Passagierverkehrs vom 12. Mai ab an.

Einstellung des gesamten englisch-amerikanischen Passagierverkehrs der Cunard-Linie – der Eigentümerin der *Lusitania*.

Die *RMS Lusitania* war ein Passagierdampfer der britischen Reederei Cunard Line, der ab 1907 im Transatlantikverkehr zwischen Liverpool und New York City eingesetzt wurde und bis zur Fertigstellung des Schwesterschiffes *RMS Mauretania* das größte Schiff der Welt war. Die beiden Turbinenschiffe setzten in vielerlei Hinsicht – Abmessungen, Antrieb und Ausstattung – neue Maßstäbe im Schiffbau und stellten einen wesentlichen Entwicklungsschritt hin zum modernen Passagierschiff dar.

Zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung im Sommer 1907 war die *Lusitania* das mit Abstand größte Schiff der Welt. Sie übertraf damit die bisherige Spitzenreiterin, die deutsche *Kaiserin Auguste Viktoria* der HAPAG um fast 30 m Länge und rund 7.000 BRT; außerdem war sie das erste Schiff mit einem Rauminhalt von über 30.000 BRT. Zudem galten die *Lusitania* und ihr etwas später vollendetes Schwesterschiff nach Meinung der New York Times als „so unsinkbar, wie ein Schiff nur sein kann".

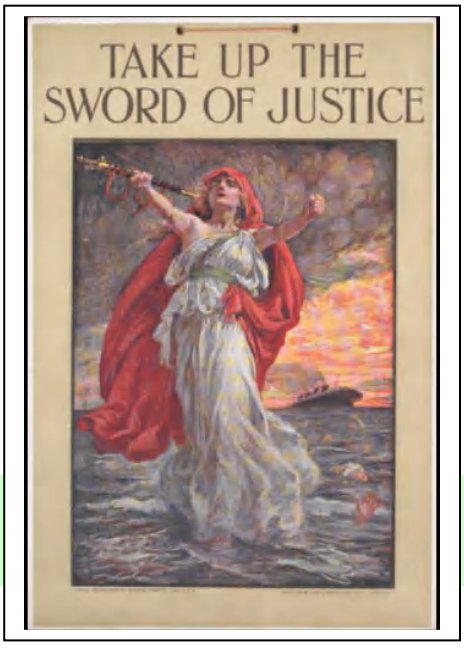
Dies sollte eine komplexe Einteilung des Unterwasserschiffes in wasserdichte Abteilungen garantieren, deren Schotten allerdings 69 Öffnungen hatten, die durch Türen versiegelt werden mussten. Nach einem Bericht vom 18. Mai 1915 hatte das englische Schiff einen Wert von 60 Millionen Mark und die an Bord befindlichen Waren einen solchen von 110 Millionen (VA, 18. Mai 1915).

Warnung von deutschen Unterseebooten

Am 22. April 1915 veröffentlichte die Kaiserliche Deutsche Botschaft eine Warnung in den fünfzig größten amerikanischen Zeitungen, die direkt neben die Abfahrtszeiten der Transatlantikdampfer gesetzt wurde:

• „ACHTUNG! Reisende, die vorhaben den Atlantik zu überqueren, werden daran erinnert, dass Deutschland und seine Alliierten und Großbritannien und seine Alliierten sich im Kriegszustand befinden; dass das Kriegsgebiet auch die Gewässer rings um die Britischen Inseln umfasst; dass in Übereinstimmung mit der formellen Bekanntgabe der Kaiserlichen Deutschen Regierung alle Schiffe, die die Flagge Großbritanniens oder eines seiner Verbündeten führen, Gefahr laufen, in diesen Gewässern zerstört zu werden, und dass Reisende, die im Kriegsgebiet auf Schiffen aus Großbritannien oder seiner Verbündeten reisen, dies auf eigene Gefahr tun.
KAISERLICHE DEUTSCHE BOTSCHAFT, WASHINGTON D. C., 22. April 1915."

Kurz nach der Versenkung ließ die deutsche Regierung eine Mitteilung herausgeben, worin sie den Verlust an Menschenleben bedauerte, jedoch erklärte, keine Verantwortung dafür übernehmen zu können. Die Passagiere wurden vor ihrer Abfahrt in Amerika gewarnt und auf die Gefahren, die gerade auf der New-York-Liverpoollinie drohen, bereits am 1. Mai 1915 von der deutschen Gesandtschaft in Washington hingewiesen. Die *Lusitania* war mit Schnellfeuerkanonen ausgerüstet, um im Angriffsfalle auf deutsche Unterseeboote zu schießen.



Propaganda: Ein britisches Rekrutierungsplakat fordert zur Rache für die Versenkung der *Lusitania* auf.

Großbritannien hat Deutschland durch die Seeblockade („Aushungerungsplan“) zu solchen Verhaltensweisen gezwungen. Die *Lusitania* sei dazu noch „mit gefährlicher Geschützstärke ausgerüstet“ gewesen, wie die britische Presse berichtet.
Nachdem auch eine Zweite Lusitania-Note in aller Schärfe den Angriff des deutschen U-Bootes als Verbrechen darstellte und in ihrer Form einem Ultimatum glich, das die USA in einen Krieg hätte stürzen können, trat Bryan als amerikanischer Außenminister zurück.

•

Provokation der USA durch deutsche Unterseeboote!

New York: Ein deutsches Marine-Unterseeboot ist in Amerika gelandet!

Vilsbiburger Anzeiger (VA), 8.10.1916: Das deutsche Unterseeboot „U 53“ aus Wilhelmshaven ist hier eingetroffen. Es hat den Ozean in 17 Tagen durchquert. „U 53“ wurde von dem amerikanischen Unterseeboot „D 2“ in den Hafen geleitet. Auf einer Streife über den atlantischen Ozean wurde der Hafen der Vereinigten Staaten angelaufen. Kommandant Rose tauschte Besuche mit dem Rear-Admiral Knight, dem Kommandanten der Marinestation aus. „U 53“ führt zwei Kanonen und acht Torpedorohre mit sich und besitzt eine Funkspruchseinrichtung.

Folgen der U-Bootaktion in Amerika!

VA, 11.10. „Finanz New“ meldet: In der ersten Stunde nach der Meldung von der Versenkung von Schiffen an der amerikanischen Küste seien in blinder **Aufregung an der New Yorker Börse über 900 000 Aktien verkauft worden.**

Wilson und die U-Bootsfrage an der amerikanischen Küste

VA, 13.10. New York: Präsident Wilson veröffentlichte eine Erklärung, dass die Regierung die Tatsachen der deutschen U-Boot Aktion an der amerikanischen Küste ganz genau untersuchen werde. Das Land dürfe sicher sein, dass Deutschland alle seine Verpflichtungen einhalten müsse.

Deutscher Schiffsbesuch in Amerika

VA, 16.10. Die deutschen Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ und „Prinz Eitel Friedrich“ sind am 29.09. aus Norfolk nach Philadelphia gefahren. Sie waren von amerikanischen Kriegsschiffen begleitet.

Brisant!

Bloß durch das Auftreten der deutschen U-Boote in den amerikanischen Gewässern, sind den Börsenwerten der Kriegsmaterialienindustrie an der New Yorker Börse bis zum Wochenschluss ein Kursverlust von 120 Millionen Dollar zugefügt worden.[1]

Trotzdem zögerten die USA, sich aktiv am Weltkrieg zu beteiligen. Erst nach der Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Boot-Krieges, der Versenkung der *Laconia* sowie dem Bekannt werden der Zimmermann-Depesche erklären die USA am 6. April 1917 Deutschland den Krieg – fast zwei Jahre nach der Versenkung der *Lusitania*.

Uneingeschränkter U-Boot-Krieg der Deutschen

Kriegschronik 1917

Uneingeschränkter U-Bootkrieg
am 1. Februar.
Eine Note an Amerika.
Der Kanzler kündigt den rücksichtslosen U-Bootkrieg an.

Der Führer unserer deutschen Marine, Admiral Scherr: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser! Wer wagt noch daran zu zweifeln? Mag der britische Löwe noch so sehr die Zähne fletschen, wir müssen und wollen ihm schonungslos zusetzten.“

Das deutsche Reich und seine Verbündeten werden nunmehr den uneingeschränkten U-Bootkrieg gegen die Handelsschiffart Englands und seinen Verbündeten führen. Der 1. Februar 1917 bedeutet einen neuen Abschnitt in der Geschichte dieses ungeheuerlichen Krieges und mit vollem Vertrauen blickt das deutsche Volk auf unsere wackeren Seeleute.

---

[1] Mitten im Krieg: Der Weltkrieg 1914/18 und seine regionalen Auswirkungen. Die 400-seitige Publikation von Peter Käser, Vilsbiburger Museumsschriften Nr. 18, Seite 195.

Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Amerika und Deutschland

Die USA haben sehr klar gemacht, dass sie einen uneingeschränkten U-Boot-Krieg nicht dulden werden. Trotzdem wagt Deutschland am 1. Februar 1917 genau dieses Abenteuer – gegen den Willen des Reichskanzlers Bethmann Hollweg. Damit unterliegt die Politik in der schwerwiegenden Frage des Krieges dem Willen des Militärs.[2]

Am 6. April erklären die USA dem Deutschen Reich den Krieg.

Vilsbiburger Anzeiger, 4.02.1917: Die diplomatischen Beziehungen zwischen den USA und Deutschland wurden abgebrochen. Das war die Antwort, welche der amerikanische Präsident Wilson auf den deutscherseits angekündigten verschärften U-Bootkrieg geben zu müssen glaubte, und die bei der Entente, namentlich in Frankreich ungeheuere Freude auslöste. Bei uns aber keineswegs Niedergeschlagenheit oder Trauer hervorrief.

6. April: Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika nach der Versenkung amerikanischer Schiffe durch deutsche U-Boote und dem Versuch des Deutschen Reiches, Mexiko gegen die USA zu mobilisieren („Zimmermann-Telegramm“).

Die Kriegserklärung der Amerikaner am 6.04.1917

Auf Drängen der obersten deutschen Heeresleitung ordnet Kaiser Wilhelm II. im Januar 1917, um die Nachschubversorgung der Briten erheblich zu stören, den „uneingeschränkten U-Bootkrieg“ an, der den deutschen Unterseebooten die Versenkung ziviler Schiffe ohne Vorwarnung erlaubt.

Die Versenkung von Schiffen der bis dahin neutralen USA hatte am 6. April 1917 die amerikanische Kriegserklärung an das Deutsche Reich zur Folge.

•

Das Wrack der *Lusitania* und seine Erforschung

1935 wurde die exakte Position der *Lusitania* vom Bergungsschiff Ophir bestimmt, und der Taucher Jim Jarrett stieg zu dem Wrack hinab. Erst 1953 erfolgten weitere Tauchgänge, und von 1960 bis 1966 führte der US-amerikanische Berufstaucher John Light eine umfassende Untersuchung des Wracks durch. Zu dieser Zeit hatte sich das Schiff noch in einem relativ guten Zustand befunden. Seit 1982 wurden regelmäßig sowohl professionelle Forschungsexpeditionen als auch Tauchgänge durch Privatpersonen durchgeführt. Die wohl bedeutendste Expedition führte 1993 Robert Ballard, der Entdecker der Titanic, zusammen mit Ken Marschall sowie den Lusitania-Experten Eric und Bill Sauder durch. Im Laufe der Jahre wurde – begünstigt durch die geringe Wassertiefe – eine Vielzahl von Wrackteilen geborgen, darunter drei der vier Propeller (einer davon wurde eingeschmolzen, um zu 3.500 Lusitania-Gedenkgolfschlägern gegossen zu werden; siehe auch Weblinks), eine Schiffsglocke, mehrere Bruchstücke der Schiffswände sowie Geschirr und Besteck. Seit Januar 1995 gilt das Wrack der *Lusitania* als Kriegsgräberstätte unter dem Schutz der Irischen Regierung und darf nur mit deren Erlaubnis betaucht werden.

Taucher fanden 2008 in dem Wrack Gewehrpatronen vom Kaliber British Lee-Enfield des US-Herstellers Remington Arms. Sie schätzten die Gesamtmenge dieser Patronen auf vier Millionen.

Quellen:

• Vilsbiburger Anzeiger 1915 aus dem Archiv des Museum Vilsbiburg
• www.wikipedia: Lusitania
• Mitten im Krieg: Der Weltkrieg 1914/18 und seine regionalen Auswirkungen. Sonderausstellung im Heimatmuseum Vilsbiburg vom 18. Juni 2016 bis 19. März 2017.
Hierzu die 400-seitige Publikation von Peter Käser, Vilsbiburger Museumsschriften Nr. 1, Seite 119: Der Kampf zur See. Der Unterseebootkrieg. Der Riesendampfer „Lusitania“ wurde versenkt.

Peter Käser

[2] Anm. Nr. 1, Mitten im Krieg, Seite 214