



Innerhalb von 18 Minuten sinkt die »Lusitania« auf den Grund

Kalkulierte Katastrophe?

Im Mai 1915 versenkte ein deutsches U-Boot vor Irland den britischen Dampfer »Lusitania«. Unter den 1200 Toten waren auch mehr als hundert US-Bürger. Was wusste die Regierung in Washington – und warum hatte sie die Öffentlichkeit nicht gewarnt? VON JESSICA GIENOW-HECHT

In den Archiven der berühmten Harvard-Universität liegt ein – bislang unbeachtetes – Schreiben des US-Senators Henry Cabot Lodge an einen befreundeten Geschäftsmann in Boston. Lodge war zu Beginn des 20. Jahrhunderts Anführer der republikanischen Mehrheit im Senat in Washington und plädierte schon früh für den Eintritt der USA in den Ersten Weltkrieg. Unermüdlich attackierte er die heimischen Pazifisten, zu denen er auch Präsident Woodrow Wilson zählte, als un-

patriotisch und unamerikanisch. Am 23. Februar 1915 schrieb Lodge an seinen Freund: »Falls ein amerikanisches Passagierschiff versenkt werden sollte oder ein englisches, wie die *Lusitania*, mit drei- oder vierhundert amerikanischen Passagieren an Bord, dann würde das einen gewaltigen Sturm der Entrüstung auslösen.« Lodges Gedankenspiel wäre nicht weiter von Bedeutung – wenn das von ihm skizzierte Szenario sich nicht zweieinhalb Monate später fast genauso abgespielt hätte.

Vor exakt 100 Jahren, am 7. Mai 1915, bog ein britischer Dampfer in den St. George's Channel zwischen Irland und Wales ein. Der Luxusliner hatte sechs Tage zuvor den Hafen von New York verlassen und Kurs auf England, auf Liverpool genommen. Etwa 2000 Menschen befanden sich an Bord, 1200 Passagiere, darunter 128 Amerikaner. Das Schiff gehörte zur Cunard-Linie; es galt als besonders schnell und besonders sicher, als »perfectly safe«. Sein Name: *Lusitania*.

Sicherheit war ein wichtiges Argument in jenen Zeiten. England und Deutschland befanden sich seit über neun Monaten im Krieg. Im Februar 1915 hatte Deutschland, in Reaktion auf die britische Seeblockade, die Gewässer um die Britischen Inseln zur Kriegszone erklärt, in der alle Schiffe – ganz gleich, ob bewaffnet oder unbewaffnet – von deutschen U-Booten angegriffen werden konnten. Mehr noch, trotz ihres zivilen Status war die *Lusitania* ein hochgradig gefährdetes Schiff. Denn es gehörte zu einem Kontingent von Passagierdampfern, das die britische Regierung in Kooperation mit der Cunard-Linie konstruiert hatte. Diese Schiffe konnten bis zu 24 Knoten schnell fahren, feindlichen Angriffen besser standhalten als gewöhnliche Dampfer, bis zu zwölf schwere Seegeschütze mit an Bord nehmen und aktivieren – und zudem zu jeder Zeit von der britischen Marine auch für Kriegszwecke verwendet werden.

Die deutsche Botschaft in Washington hatte noch in den Morgenzeitungen des 1. Mai neben den Cunard-Anzeigen eine Warnung geschaltet, dass alle Schiffe unter britischer Flagge, die durch eine Kriegszone fahren, von deutschen U-Booten zerstört werden könnten. Wer auf diesen Dampfern reise, tue das »auf eigenes Risiko«.

Eine Handvoll Passagiere hatte sich nach diesem Hinweis dazu entschieden, auf ein anderes, amerikanisches Schiff umzubuchen, die sehr viel schlichtere *New York*. Die meisten aber begnügten sich mit der offiziellen Versicherung von Cunard, die *Lusitania* sei »zu schnell« für U-Boote: »No German war vessel can get her or near her.«

Lusitania-Kapitän Leutnant William T. Turner hatte von der Admiralität in London die Order erhalten, vor der irischen Küste einen Zickzackkurs zu verfolgen und in der Mitte des St. George's Channel zu fahren, um jeden Zusammenstoß mit deutschen U-Booten zu vermeiden. Als sich das Schiff der Küste nähert, wird Turner aus dem Marinezentrum im nahen Queenstown zudem vor U-Booten an der Südspitze Irlands gewarnt. Wegen dichten Nebels entscheidet sich Turner anders: Er wählt einen küstennahen geraden Kurs und fährt mit stark gedrosselter Leistung.

Mittags, kurz nach 13 Uhr, erspät ein deutsches U-Boot das Schiff. Die U 20 hat am Vortag zwei britische Schiffe torpediert und schon den Befehl zur Rückkehr nach Wilhelmshaven erhalten. Wie Turner widersteht sich der junge Kommandant des U-Boots, Leutnant Walther Schwieger, den Befehlen seiner Vorgesetzten und nimmt die Verfolgung auf.

Eine Stunde später, kurz nach 14 Uhr, schießt ein Torpedo durchs Wasser und trifft den Rumpf der *Lusitania* aus einer Entfernung von 700 Metern. Kapitän Turner kann kein Wendemanöver mehr einleiten. Die kaum trainierte Mannschaft ist auf diesen Fall nicht vorbereitet. Schwimmwesten werden nicht rechtzeitig verteilt, viele Passagiere finden die Notausgänge nicht. Panik bricht aus, nur die Hälfte der Rettungsboote wird zu Wasser gelassen, viele davon kentern sofort. Zwar versucht der Kapitän noch, das Schiff in seichtere Gewässer zu retten, doch vergeblich. Innerhalb von 18 Minuten sinkt der Luxusliner auf den Meeresboden. Etwa 1200 Menschen kommen ums Leben, darunter alle 128 Amerikaner an Bord.

Seit jenem Unglückstag im Mai 1915 hat die *Lusitania* Zeitgenossen, politische Beobachter, Historiker und Autoren beschäftigt, vor allen Dingen mit zwei Fragen. Die erste betrifft das Schiff: War es mit Waffen und Munition beladen, und wenn ja, mit wie viel davon und wofür? Der britische Historiker Colin Simpson hat 1972 für eine hochkontroverse Studie Geheimabkommen zwischen der Royal Navy und der Cunard-Reederei aufgestöbert, dazu gefälschte Ladepapiere, Pläne zur Bewaffnung des Schiffes, unterdrückte Zeugenaussagen und die Spuren einer exakt »geplanten Katastrophe«. Die *Lusitania*, so lautete Simpsons Fazit, war bereit zum Kriegseinsatz; sie

führte Geschütze sowie über vier Millionen Patronen für Remington-Gewehre und knapp 1250 Kisten Granaten mit sich. Andere Autoren wie Thomas Bailey und Paul Ryan haben diese Thesen bezweifelt: Wie konnten Geschütze, Waffen und Munition an Bord gelangen, wenn sie nicht auf den Ladepapieren aufgeführt waren und keiner sie später bezeugen wollte?

Für Simpsons Theorie spricht, dass es laut Augenzeugen und Schwiegers Tagebuch zwei Detonationen gab, die etwa 30 Sekunden auseinanderlagen. Die Ursache der Letzteren bleibt ungeklärt. Entweder war Munition explodiert (Simpson) oder ein Dampfkessel (so argumentieren seine Kontrahenten). Mehrere Tauchgänge am Ort in den letzten acht Jahren ebenso wie Explosionstests haben keine eindeutigen Ergebnisse hervorgebracht. Zwar wurden Patronen gefunden – aber was genau befand sich an Bord? Noch 2014 schrieb der britische *Guardian* unter Berufung auf neu entdeckte Dokumente aus dem Außenministerium, dass die britische Regierung die Zuladung von Munition bewusst geheim gehalten habe.

Die zweite Frage zielt auf die politischen Umstände: Hatte die US-Führung die Katastrophe vorhersehen können? Diese Frage gewinnt Brisanz im historischen Kontext ähnlicher (früherer und späterer) Zwischenfälle: der Explosion des US-Schlachtschiffes *Maine* im Hafen von Havanna kurz vor Beginn des Spanisch-Amerikanischen Krieges im Februar 1898; des japanischen Angriffs auf Pearl Harbor kurz vor dem Eintritt der USA in den Zweiten Weltkrieg im Dezember 1941; des Terrorangriffs auf das World Trade Center 2001 vor der US-Invasion in Afghanistan und im Irak. In allen Fällen kam es zu einem Umschwung der öffentlichen Meinung zugunsten einer militärischen Intervention. Und in allen Fällen haben viele gefragt, was man in Washington von diesen Ereignissen zuvor wohl gewusst habe.

In Hinblick auf die *Lusitania*-Katastrophe ist inzwischen bekannt, dass das Risiko der Überfahrt durchs Kriegsgebiet den US-Verantwortlichen seit Monaten nicht nur Kopfzerbrechen bereitete, sondern dass darüber hinaus durchaus diskutiert wurde, ob die Versenkung eines US-Schiffes nicht die öffentliche Meinung entscheidend beeinflussen würde. Noch kurz vor der Abfahrt der *Lusitania* hatte US-Außenminister William Bryan Präsident Wilson bekümmert, US-Bürgern zu verbieten, auf Schiffen kriegsführender Nationen zu reisen – um jede Provokation zu vermeiden. Doch Wilson weigerte sich: Eine solche Anordnung beeinträchtigte die Freiheit der Amerikaner.

Es kam exakt wie befürchtet – und wie von Henry Cabot Lodge vorhergesagt: Gleich nach der *Lusitania*-Katastrophe flammten in den USA antideutsche Proteste auf, und es wuchs der Druck auf die Regierung, dem Reich den Krieg zu erklären. Doch immer noch zögerte Wilson. Erst zwei Jahre später, im April 1917, traten die USA an die Seite der Entente-Mächte.

Das Wrack der *Lusitania* liegt bis heute in mehr als 90 Meter Tiefe im Eingang des St. George's Channel. Der amerikanische Geschäftsmann Gregg Bemis hat es inzwischen erworben mit dem Ziel, alle verbliebenen Fragen zu klären. Bis jetzt ohne Erfolg. Schon 1982 warnte die irische Regierung Taucher, sich wegen der Explosionsgefahr dem Wrack nicht zu nähern. 1995 hat sie es zu einem Ort der kulturellen Erinnerung erklärt, da sich an Bord zahlreiche Kunstobjekte befanden, darunter Gemälde des irischen Sammlers Hugh Lane. Tatsächlich hat sie damit allen unabhängigen Tauch- und Aufklärungsversuchen einen Riegel vorgeschoben. Sicher bleibt: US-Politiker wie Henry Cabot Lodge haben die Katastrophe lange vorher als Möglichkeit antizipiert – ohne die Öffentlichkeit zu warnen.

Die Autorin ist Professorin für Geschichte am John-F.-Kennedy-Institut der FU Berlin

ANZEIGE

DAS NEUE ZEIT AKADEMIE-SEMINAR »UNSER GEHIRN«

Unser Gehirn: Wie wir denken, lernen und fühlen

Lebendige Wissenschaft – kompakt, fundiert und neu inszeniert

Einführungspreis 99 € statt 129 €

Unser Gehirn: Wie wir denken, lernen und fühlen

Mit 10 spannenden Lektionen gibt Prof. Dr. Onur Güntürkün einen einzigartigen Einblick in die **Hirnforschung** und lässt uns das zentrale menschliche Organ besser verstehen. **Mit vielen spannenden Experimenten** führt er Sie durch seine Wissenschaft und erläutert die Geheimnisse unserer »Schaltzentrale« im Kopf.

Jetzt bestellen: service@zeitakademie.de **Hier gratis testen:** www.zeitakademie.de/gratistesten

☎ 040/3280-1190

Prof. Dr. Onur Güntürkün

ZEIT AKADEMIE

Preis zzgl. 4,95 € Versandkosten innerhalb Deutschlands. Auslandspreise auf Anfrage. Anbieter: ZEIT Akademie GmbH, Buceriusstraße, Hamburg