



# Die Versenkung der Lusitania.

(Vortrag gehalten im Deutschen Verein, Univ. v. Stettin, 1<sup>sten</sup> Juni 1932)

I  
Einleitung  
Das Thema

Ich habe vorausgesetzt dass <sup>die</sup> ~~Sie~~ <sup>Meisten von Ihnen</sup> sich an erster Stelle für die Geschichte nicht interessieren; und ich möchte Sie mit einer Menge historischer Einzelheiten nicht quälen. Mein Thema liegt in keiner weiten historischen Vergangenheit; es ist etwas aktuelles und allgemein interessantes, und es verdient <sup>am Meisten</sup> die Lupe historischer Forschung ~~an~~ ~~Stätten~~.

Wir wissen natürlich alle etwas vom grossen Kriege. Taub und blind muss man sein wenn man nichts davon weiss, denn die moderne Literatur, der Film, sowie Leute die am Kriege teilnahmen, erzählen davon. Zweifellos haben viele von uns noch ganz klare Erinnerungen an die furchtbaren Jahre 1914 bis 1918. Jener schrecklichen Zeit des gewaltigen Ringens der europäischen Völker ist unser Thema entnommen, — eine Zeit als es schien die führenden Völker hätten die Vernunft verloren und seien wahnsinnig geworden.

Unter den Ereignissen des grossen Krieges steht die Versenkung der Lusitania scharf heraus: kein anderes einzelnes Ereignis hat soviel Aufregung und üble Nachrede verursacht als gerade dieses. In den alliierten Ländern und in Deutschland wurde es auf ganz verschiedener Weise aufgefasst und in ganz verschiedenen Farben geschildert. Wir begreifen wohl dass

diese Tatsache unsere Aufgabe bedeutend erschwert, aber wir stehen schon im 14<sup>ten</sup> Machkriegsjahr, und wir sind jetzt einigermaßen im Stande mit historischer Objektivität zu urteilen. Wir beabsichtigen also dieses Ereignis zu untersuchen, und soweit möglich die reine Wahrheit zu erkennen.

H. Das Ereignis  
 a) Die Lusitania  
 (1) als Schiff

Die Lusitania, die der englischen Reedereigesellschaft, der Cunard Line, angehörte, war in allen Hinsichten ein Luxusdampfer. Sie lief am 7<sup>ten</sup> Juni 1906 in Clydebank vom Stapel, und hatte eine Länge von 260 Meter (785 vt.) und eine Breite von beinahe 30 Meter (88 vt.). Ihre Gesamttonnage betrug 40,000 Tonnen, d.h. sie war zweimal die Grösse der grössten Schiffe der Union Castle Gesellschaft, z.B. der Carnarvon Castle, die eine Gesamttonnage von etwa 20,000 hat. Sie war mit den besten und neuesten Bequemlichkeiten ausgestattet, und hatte Raum für 1,800 Passagiere und eine 600-stärke Besatzung. Mit ihrem Schwesterschiff, der Mauretania, gewann sie zwischen den Jahren 1906 und 1915 manche Geschwindigkeitsrekorde. Es waren diese zwei Schiffe die von den Hafenleuten und Einwohnern ihres Heimhafens, Liverpool, gemüthlich und liebevoll Lucy und Mary genannt wurden. Also kurz: die Lusitania war ein Luxusdampfer des besten Typs.

Wieder Beginn

Am 1<sup>ten</sup> Mai 1915 lief ~~das~~ <sup>die Lusitania</sup> ~~das~~ <sup>ihre</sup> vom Hafen von New York aus; Liverpool, ~~sein~~ <sup>ihre</sup> Hauptquartier, war wie üblich das Ziel. Obwohl

das Schiff gar nicht voll belegt war, gab es jedoch die kolossale Gesamtanzahl von 1,978 Mitreisenden, die sich folgendermassen einteilen liessen :-

1 <sup>ste</sup> Klasse	- - -	290
2 <sup>te</sup> "	- - -	662
3 <sup>te</sup> "	- - -	361
Besatzung	- - -	665

Unter den Passagieren befanden sich mehrere bekannte und sogar berühmte Leute, z.B. Herr A.G. Vanderbilt, der bekannte amerikanische Millionär und Sportliebhaber; Herr Charles Frohman, der hervorragende Schauspielerdirektor; Herr A.L. Hopkins, Präsident der Newporter Schiffswerft; und viele andere. Das Schiff hatte eine ausserordentlich grosse Anzahl Frauen und Kinder an Bord, und die Mehrzahl der Passagiere, etwa  $\frac{3}{5}$ , waren amerikanischer Staatsangehörigkeit, d.h. neutrale Nichtkämpfer.

ii) Die Fahrt nach England.

Die Überquerung des atlantischen Ozeans verlief ganz ruhig. Mit imposanter Stettheit schnitt das mächtige Schiff durch die endlosen Wellen, und bahnte in den schönen Maitagen seinen schäumenden Weg von der neuen Welt nach der alten. Die Passagiere fühlten sich munter und wohl, und suchten Erholung mit Decksport und Turnen, während die Schiffolente täglich bei ihrer gewöhnlichen Arbeit waren.

Obwohl die deutschen U-Boote von Anfang des Krieges bis <sup>zu</sup> dieser Zeit schon ~~hundert~~ Tausende ~~Tonnen~~ <sup>von</sup> ~~nach~~ <sup>auf</sup> dem Boden des Meeres befördert hatten,

sahen die Passagiere der Lusitania während der ersten 6 Tage <sup>der</sup> ~~dieser~~ Reise wenig vom Kriege. Es war am 7ten Tag, ~~das~~ <sup>dass</sup> das Schiff in der Nähe der Westküste Irlands vom Unglück getroffen wurde.

(b)  
U-Boot 20  
(1) Seine  
Tante

U 20 war das U-Boot das die Lusitania versenkte. Lasst uns jetzt einen Blick auf dieses Boot werfen, seine Tante kennenlernen und seine Arbeit vor dem Versenken der Lusitania beobachten.

Der amerikanische Schriftsteller, Lowell Thomas, gibt in seinem Buche über die deutschen U-Bootkämpfer <sup>1)</sup> manche hoch interessante Einzelheiten über das Boot U 20 und seine Mannschaft. Es ist recht bemerkwürdig dass U 20 das fähigste aller U-Boote war. Es stand unter dem Befehl Walther Schwieger, der später im Kriege gefallen ist, und einer der wenigen U-Boothauptleute war, die schon vor dem Kriege bei der U-Bootwaffe waren.

Als der Krieg ausbrach, war er zweiunddreissig Jahre alt, und wurde von den Behörden als einer der tüchtigsten Offiziere erkannt. In U-Bootangelegenheiten war er so gut erfahren, dass Grossadmiral von Tirpitz ihn öfters als Sachverständigen in U-Bootsachen hörte. Er stammte aus einer angesehenen Berliner Familie und war ausserordentlich gewandt und lebensmüdig. Er war ein grosser, breitschulteriger Mensch

1) "Raiders of the Deep", deutsche Übersetzung, "Ritter der Tiefe", von E. Freiherrn von Spiegel.

von sicherem Auftreten, scharf geschnittenen  
 Zügen, blauen Augen und blondem  
 Haar, — alles in allem ein besonders  
 gut und sympathisch aussehender Offizier.  
 Sein Temperament war fröhlich und seine  
 Sprechweise klar, gewinnend und voll  
 Geist und Witz. Von ihm erklärte  
 einer seiner Unteroffiziere nach dem  
 Kriege: „Er hatte die grosse Gabe,  
 geachtet und doch beliebt zu sein  
 und war der allerbeste Kamerad. Die  
 ganze Marine hat um ihn getrauert.“

Fröhlich wie der Kommandant,  
~~war~~, waren auch die anderen Leute  
 des Bootes. Am Heiligenabend 1914 war  
 das Boot ~~sind~~ in See gegangen,  
 und hatte Befehl einen Teil der  
 Nordsee abzusuchen, alle feindlichen  
 Kriegsschiffe anzugreifen und zu torpedieren.  
 Den nächsten Tag, den Weihnachtstag, schien  
 der Feind zu heiligen, und kein  
 britisches Schiff kam in Sicht. Als die  
 Nacht heran kam, liess Kapitänleutnant  
 Schwieger das Boot tauchen, und  
 gemächlich legte man sich auf  
 20 Meter Tiefe auf Grund. Jetzt sollte  
 Weihnachten gefeiert werden.

Die Weihnachtsfeier auf dem  
 weichen Grunde der Nordsee war von  
 ganz aussergewöhnlicher Stimmung. Wir  
 lassen Rudolph Zentner, einer der Offiziere  
 Schwigers, davon erzählen: „Wir sassen“,  
 sagt er, „in den engen überfüllten  
 Räumen und assen und schwatzten.  
 Das Festessen spülten wir mit Tee und

Rum herunter und erhoben zu manchem Toast unsere Tassen. Ohne eine Rede ist ein richtiges Festessen unvollständig. Kapitänleutnant Schwieger erhob sich und hielt eine Festrede, an die wir noch lange dachten. Dann kam ein Konzert. Wir hatten nämlich eine regelrechte Bordkapelle. Jawohl, drei Instrumente, eine Geige, eine Mandoline und das unvermeidliche Seemannsklavier, die Ziehharmonika. Mag sein, dass das philharmonische in Berlin besser ist, - aber unser Konzert war gut". Mit besonderem Lob spricht Zentner weiter vom "Künstler", der die Harmonika zog: "Er war ein seltener Bursche, - nicht viel grösser als eine Schiffscoring und so breit, wie der Durchmesser einer Fäbri. --- Hingehissen von der Macht der Töne pumpt er seine Quietschkommode auf und zu und kam sich in seiner grotesken Erscheinung vielleicht wie der Geist von Mozart vor". Wirklich eine lustige Weinachtsfeier, nicht wahr!

Eines Tages als eine niedrige See tief traf M 20 westlich von der irischen Küste einen portugiesischen Segler, dessen <sup>ganze</sup> Mannschaft aus Negern bestand. Man befahl dem erschreckten Schwarzen das Schiff zu verlassen, was sie willig taten, und darauf wurde das kleine Segelschiff mit einigen Kanonenschüssen <sup>auf</sup> dem Boden geschickt. Als die üblichen Trümmer aufschwammen, bemerkte der Harmonikakünstler,

der auf dem U-Bootdeck stand, einen kleinen Hund auf einer Kiste im Wasser. Aufgeregt schrie er aus, und zeigte dabei unanphörlich ins Wasser. Die Herzen der Seeleute schmolzen. Das U-Boot wurde <sup>an</sup> die Kiste ~~angesteuert~~ und das kleine Tier aufgenommen, gestreichelt und gefüttert. Bald war es ein Mitglied der liebevollen Familie.

Aber genug. Jetzt kennen wir Kapitänleutnant Schwiege und seine Leute: sie waren gemüthliche, freundliche und fröhliche Menschen, und keine groben und grausamen Kerle, wie die deutschen U-Bootleute während des Krieges uns geschildert wurden.

ii) Seine Arbeit

Am 30<sup>ten</sup> April 1915 ging U 20 wieder in See. Es hatte Befehl in den Gewässern südwestlich von Island zu kreuzen, und alle Schiffe ohne Unterschied zu versenken, wenn sie in dem bekannten Sperrgebiet gesichtet wurden. Also unsohnte das U-Boot hier die U-Bootblockade durchführen, die Deutschland an England erklärt hatte.

Am 5<sup>ten</sup> Mai versenkte das Boot ein englisches Segelschiff, und am nächsten Worgen einen englischen Dampfer. Gegen Mittag desselben Tages wurde ~~ein~~ grosser Passagierdampfer der White Star Linie gesichtet, aber wegen der grossen Entfernung konnte man zum Torpedoschuss nicht kommen. Später am selben Tage versenkte man noch einen englischen Handelsdampfer.



Gegen den 7ten Mai neigte der Belvorrat sich schon seinem Ende zu, und die mitgeführten Torpedos waren bis auf zwei verschossen. Am Morgen des 7ten war der Nebel ausserordentlich dick und Kapitänleutnant Schwieger steuerte das Boot in nördlichen Kurs um nach Wilhelmshafen zurückzubehren.

Bis 2 Uhr 20 Minuten am Nachmittag war man mit dem Heimathaus gefahren, als der Nebel sich lichte und ein grosser Dampfer bemerkt wurde. Dieses Schiff war die Lusitania.

Ein kleiner Teil des Tagebuches Schwiegers, worin die Versenkung der Lusitania kurz erwähnt wird, ist von Lowell Thomas in seinem Buche veröffentlicht worden. Der Kommandant von M20 beschreibt das Ereignis in folgenden Worten:—

(c) Die Torpedierung (1) Erzählung Schwiegers

„ 2, 20 pm. Genau rechts voraus Dampfer mit vier Schornsteinen und vielen Masten in Sicht, kreuzt unseren Kurs senkrecht, kommt aus Süd-Südwest und steuert Galley Head an. Dampfer ist Typ eines Passagierdampfers.

2, 25 pm. Bin nach Steuerbord abgedreht in Hoffnung, dass Dampfer an der irischen Küste entlangläuft.

2, 35 pm. Dampfer dreht und nimmt Kurs auf Queenstown, — kommt dadurch auf Schussentfernung an uns heran. Wir laufen höchste Fahrt, um auf Position zu kommen.

3,10 pm. Torpedoschuss auf ca. 700 Meter Entfernung. Torpedo auf drei Meter Tiefgang eingestellt. Trifft Hinterranke Brücke. Ungewöhnlich starke Detonation, gefolgt von ungeheurer Rauchwolke. Trümmermassen fliegen bis in Schornsteinhöhe hoch. Es muss eine zweite Explosion zu der Detonation des Torpedos hinzugekommen sein. Die Brücke und die Stelle, wo der Torpedo traf, sind weit aufgerissen. Feuer ist ausgebrochen.

Das Schiff stopft und legt sich schnell nach Steuerbord über. Gleichzeitig sinkt es über den Bug. Es sieht so aus als wollte es in kurzer Zeit kentern. Am Bord herrscht grosses Durcheinander. Boote werden klargemacht und viele zu Wasser gelassen. Mehrere vollbeladene Boote sausen mit Bug oder Heck voran von oben und kentern. Die Boote der Backbordseite können wegen der grossen Schlagseite des Schiffes nicht zu Wasser gelassen werden. Am Bug des Schiffes ist der Name 'Lusitania' zu erkennen. Die Schornsteine sind schwarz gemalt. Die Reederei-Abzeichen sind überstrichen. Eine Flagge ist nicht gesetzt. Das Schiff lief etwa 20 Seemeilen.

Das ist also die Erzählung des Kommandanten selbst, der das Kommando

zum Losmachen des Torpedos gab.

i) Allgemeine Beschreibung

Die Torpedierung fand statt etwa 6 Meilen von der irischen Küste. Sofort wurden S.O.S.-Signale ausgesendet, und in kurzer Zeit eilten Rettungsboote, und alles was seawürdig war, aus Kinsale und Queenstown an der Küste zur Hilfe. An Bord der Lusitania herrschte eine grenzenlose Panik. Verzweifelte Menschen rannten hilflos die langen Decks auf und ab. Überfüllte Rettungsboote flogen, von unsachlichen Händen bedient, sinnlos von der Höhe des Bootdecks ins Wasser herab und kenterten. Schreiende Frauen und verzweifelte Männer sprangen ins Wasser und versuchten die Kieloben treibenden Boote zu erreichen. Kapitänleutnant Schwieger erklärte später selbst einem Freunde: "Es war der schrecklichste Anblick, den ich je in meinem Leben hatte".

Die Lusitania sank mit unglaublicher Schnelligkeit: in 18 Minuten war das stolze Schiff unter den Wellen verschwunden. Als die ausgesandten Boote an die Unglückseligen kamen, fischten sie hunderten Überlebende auf, und auch hunderten von Leichen. Von den Mitreisenden der Lusitania fanden 1,152 den Tod, während bloss ca. 800 gerettet wurden. Mit dem Untergang der Titanic ist die Versenkung der Lusitania zweifellos die grösste Seetragedie die unsere Zeit gekannt hat.

III) Beschreibung (a) Ausgangspunkt u. Auffahrung (b) Unfall

Sie hatte eine Nachrede zur Folge wie kein anderes Ereignis unserer Zeit. In alliierten Kreisen machte man Deutschland die stärksten Vorwürfe und sprach vom „Lusitania-Fall“ als ~~von~~ <sup>von der</sup> grössten und abscheulichsten Grausamkeit, die je eine civilisierte Macht begeben konnte.

Am Morgen des 8ten Mai 1915 brachte die englische Presse die Nachricht dem englischen Publikum: „The Lusitania Sunk; Torpedoed off Irish Coast; No Warning“ hiess es in grossen Buchstaben in der Londoner Times, und weiter: „A Hush of Horror; New York aghast at the News; German Apologists“. Und im Bericht selbst las man dann: „This culminating crime of the German war on peaceful merchant shipping was perpetrated a few miles off the Old Head of Kinsale on the Irish Coast“.

Es ist bemerkenswert dass die englischen Zeitungen in Südafrika noch stärker in ihren Ausdrücken waren als die englische Presse. In der Cape Times vom 10 Mai 1915 wird die Versenkung „the supreme crime“ genannt, und von den deutschen U-Bootleuten wird dann gesagt: „They knew, in a word, that they were committing wilful murder on the most tremendous scale in History. There can be no excuse; no

palliation". Der Redakteur meint der Krieg sei von englischer Seite jetzt geworden "a fight against sheer barbarism".

Im selben Geiste spricht der Cape Argus; äussert sich aber mal wieder stärker als die Cape Times. Am 8ten Mai wird von "Germany's crowning crime" gesprochen, und zwei Tage später vom "fiendish plot". Der Redakteur kann geeignete Worte nicht finden um seine Empörung genügend auszudrücken: "It is hard to exaggerate the mingled horror and detestation with which this foul and sickening outrage has been received. ... It has been reserved for this nation of culture in the twentieth century (Germany) to surpass the worst records of barbarity of which history tells".

(ii) Deutschland

Wie war aber die deutsche Auffassung? In Deutschland betrachtete das Publikum die Versenkung des einzigen Liners als einen bedeutenden Kriegserfolg. Das wird von der Tatsache bestätigt dass Kapitänleutnant-Schwieger, als er in Wilhelmshafen zurückkam, von allen Seiten beglückwünscht wurde. Diese Tatsache wurde aber von der englischen Presse furchtbar ausgebeutet. Man erklärte: "In Germany the dominant feeling is one of exultation", und behauptete dass die Deutschen sich mit einem Sieg über 1200 harmlose Nichtkämpfer

besonders <sup>erhoben</sup> ~~erhoben~~ fühlten. Dass die Versenkung jedenfalls als ein ~~ein~~ Erfolg betrachtet wurde, müssen wir gestehen, — auch wenn wir voraussetzen <sup>(Münchener)</sup> dass Reutersberichte, z.B. "Berlin rejoices and showers congratulations on admiral Von Tirpitz," übertrieben waren.

Aber man muss beachten dass man es hier mit der Kriegszeit zu tun ~~schaffen~~ hat. Sie war eine abnormale Zeit, und das Denken und Vorgehen der Menschen warf abnormal wie die Zeit. Im Rahmen der Zeit kann man die <sup>auffassung des Volkes</sup> ~~populäre~~ Auffassung in Deutschland leicht verstehen.

Übrigens darf noch gesagt werden, dass es in Deutschland auch wohl heute gab, die die Versenkung der Lusitania als etwas unglückliches, als einen Fehler, betrachteten. Von S. M. dem Kaiser erhielt Schwieger einen Tadel, einen Verweis dafür, dass er den grossen Passagierdampfer versenkt hatte. Ob S. M. damit gerecht war, ist eine Frage: Schwieger tat nichts anderes, als seine Befehle auszuführen, und es ist begreiflich dass auch die anderen U-Bootoffiziere den Verweis mit Bitterkeit <sup>empfangen</sup> ~~empfanden~~.

Wir haben gesagt dass die Mehrzahl der Passagiere der Lusitania Amerikaner waren, d.h. neutrale Nichtkämpfer, weil Amerika dem Kriege noch nicht <sup>bei-</sup> ~~ge-~~ getreten war. Was war also die Auswirkung auf

Amerika

Amerika? nach der Versenkung wurde von englischer Seite erklärt: "American opinion has been profoundly shocked by the wanton destruction of the ship and the disregard for the lives and property of the neutrals, and a grave situation has been created". Es ist klar wie Quellwasser dass diese Erklärung anspielt auf die mögliche Teilnahme Amerikas am Kriege auf ~~der~~ Seiten der Alliierten.

Im Februar 1915 hatte die amerikanische Regierung eine Warnung an Deutschland geschickt "that she would be held to, strict accountability for any damage to American life or property". Hierauf rechnete die englische Presse, und hoffte auf die baldige Unterstützung der Vereinigten Staaten.

Es ist wohl bekannt wie Amerika am 6<sup>ten</sup> April 1917, also etwa zwei Jahre nach dem "Lusitania-Fall", an Deutschland den Krieg erklärte. Englische und einige amerikanische Historiker sind der Meinung dass die Versenkung des Lusitania bedeutend viel dazu beitrug um Amerika soweit zu bringen, aber es braucht keinen besonderen Verstand zu begreifen, dass die amerikanische Kriegserklärung einen viel wichtigeren und tieferen Grund hatte. Der ökonomische Faktor war unbedingt überwiegend: in Folge des Kriege, und

vorallem des deutschen U-Bootkrieges war der amerikanische Handel stillgelegt worden, und es war zum Vorteil Amerikas den Krieg möglichst schnell zum Ende zu bringen.

Wenn wir die richtige Perspektive bei der Beurteilung des Abschliessens der Lusitania behalten wollen, müssen wir die Verhältnisse <sup>unter denen dieses</sup> ~~unter~~ stattfand gründlich untersuchen.

Wir bemerken dass das Schiff in der Zeit des "uneingeschränkten" U-Bootkrieges torpediert wurde. Der Krieg der deutschen U-Boote gegen die Handelschiffahrt kann in zwei verschiedenen Phasen eingeteilt werden. Während der ersten, der Zeit des "eingeschränkten" U-Bootkrieges, konnten nur solche Schiffe aufgebracht werden, die nach dem internationalen Gesetz als Preisen galten. Die Schiffe mussten gewarnt, und sowohl Passagieren wie Mannschaften musste Gelegenheit gegeben werden, rechtzeitig in die Rettungsboote zu gehen. Die übliche Warnung war ein Granatschuss vor dem Bug des Schiffes.

Dann fingen die alliierten Mächte an ihre Handelschiffe mit schweren Geschützen zu versehen, die denen der U-Boote weit überlegen waren. Das bedeutete dass die U-Boote sich ganz und gar nicht mehr über Wasser in der Nähe eines Handelsschiffes konnten zeigen lassen; der übliche Warnungsschuss

(b) Verhältnisse  
U-Bootkrieg  
"uneingeschränkter"



war unmöglich geworden. Also war es unvermeidlich dass sich der "eingeschränkte" U-Bootkrieg gegen die Handelsschiffahrt über die Grenzen des internationalen Rechtes hinaus entwickelte.

Infolgedessen erklärte Deutschland in Februar 1915 den "uneingeschränkten" U-Bootkrieg gegen die Handelsschiffahrt. Das bedeutete das Torpedieren der Handelsschiffe vom getauchten U-Boot aus, und sofort begann das Versenken von Handelsschiffen ohne Warnung. So wurde auch die Lusitania versenkt. Und wenn die englische Presse die Tatsache benachdruckt dass keine Warnung gegeben wurde, vergisst sie dass die alliierten Mächte durch ihr Verfahren Deutschland zu diesem Vorgehen gezwungen hatten.

Einige Tage nach der Erklärung des "uneingeschränkten" U-Bootkrieges liess der deutsche Botschafter in New York, Graf Bernstorff, in allen New Yorker Zeitungen eine hoch wichtige Anzeige erscheinen die in den folgenden Tagen täglich veröffentlicht wurde :-

(ii) Warnung  
deutscher  
Botschafter

"Notice

Travellers intending to embark on the Atlantic voyage are reminded that a state of war exists between Germany and her allies and Great Britain and her allies; that the zone of war includes the waters adjacent to the British Isles; that, in accordance with the formal notice given by the

Imperial German Government, vessels flying the flag of Great Britain, or any of her allies, are liable to destruction in those waters and that travellers sailing in the war zone on ships of Great Britain or her allies do so at their own risk. Hiermit waren alle Leute, die beabsichtigten mit englischen Schiffen in das bekannte Sperrgebiet zu fahren vor der Gefahr gewarnt, und sie wussten wohl dass sie das auf eigenen Gefahr taten.

Die Londoner Times behauptete, dass diese Anzeige für Deutschland noch keine Entschuldigung gewesen sei, denn, meint die Times, wenn ein Mörder sein Opfer warnt, und es doch ermordet, ist er trotzdem ein Mörder. Diese Vergleichung ist aber nicht stichhaltig, denn man kann die Freveltät eines Mörders in Friedenszeit und das Auftreten eines Feindes in Kriegszeit doch nie im selben Lichte nebeneinander stellen.

Aus dem Tagebuch Schweigens haben wir erfahren dass die Schornsteine der Lusitania schwarz gemalt, die Ruedereizeichen überstrichen waren und keine Flagge gesetzt war, - in der Kriegszeit ein höchst eigentümliches Verfahren, von dem die englische Presse völlig schwieg. Die Cunard Linie wusste natürlich dass englische Schiffe der Gefahr feindlicher

(in) Ruederei-  
streifen und  
Flagge.

U-Bootangriffe ausgestellt waren; und dass sie beabsichtigt hatte die Identität der Lusitania zu verbergen könnte man vermuten. In Wirklichkeit hatte es auch diese Auswirkung: Kapitänleutnant Schwieger erkannte erst den Namen des Schiffes, und also seine Identität, nachdem er den Torpedo abgefeuert hatte.

(iv) Munition  
an Bord?

In Deutschland nimmt man an dass die Lusitania eine Quantität Kriegsmaterial an Bord hatte. Diese Annahme haben die Alliierten in Abrede gestellt, und erklärten: "The vessel also carried (d.h. ausser der Passagiere und Besatzung) 1200 tons of general cargo, and, it is believed, some bullion". Warum die Wörter: "it is believed, some bullion"? Enthalten die vielleicht eine Tendenz? Anscheinend ist das der Fall.

Zurzeit wurde vom Hafenmeister von New York, Dudley Field Malone, ein besonders wichtiger Bericht gemacht, in dem er angab die Lusitania hätte an Bord gehabt: 4,200 Kisten mit Springfield-Patronen, 11 Tonnens Geschützpulver und 5,500 Kisten Munition. Also sehen wir dass die Behauptung der Deutschen guten Grund hat: die Lusitania hatte wohl eine ansehnliche Quantität Kriegsmaterial an Bord. Das war in jener Zeit nichts ausserordentliches, weil englische und amerikanische Schiffe öfters Kriegsvorräte

nach England überbrachten.

(1) Das schnelle  
Sinken des  
Schiffes.

Die ganze Welt wunderte sich über die Tatsache dass die beinahe 300 Meter lange Lusitania in der aussergewöhnlichen kurzen Zeit von etwa 18 Minuten unterging. In ausserdeutschen Kreisen meinte man dass wenigstens zwei Torpedos abgeschossen wurden, und dass die zwei gewaltigen Detonationen das Schiff demassen aufgerissen hatten, dass es zum schnellen Sinken kam. Wir haben aber gesehen dass bloss ein Torpedo abgefeuert wurde: Schwieger hatte noch zwei übrig, - und zwar zwei minderwertige, sogenannte Bronzeaale, von denen er einen verschoss.

In Deutschland glaubte man dass ein Teil der Munition <sup>sei</sup> durch den Torpedo zur Detonation gebracht wurde - daher die zweite Explosion von der Schwieger erzählt - und meinte also eine Erklärung zu haben für die Schnelligkeit des Sinkens des grossen Schiffes. Sachverständige Marineleute sind allerdings der Meinung dass damit noch keine genügende Erklärung gegeben sei. Zum mindestens müsste noch etwas anderes mitgewirkt haben, und zwar ist die Ansicht vieler, dass die wasserdichten Schotten in der Nähe des Torpedoeinschlags durch die hohe Geschwindigkeit des Schiffes eingebrochen wären. Sie glauben, der Druck des Wassers habe ausgereicht, um

eine Abteilung nach der andern einzudrücken, bis das ganze Schiff vollgelaufen war.

(vi) konnte das U-Boot Hilfe leisten?

Dem Kommandanten und den Leuten von U 20 ist es verwiesen worden, dass sie den unglücklichen Offizieren der Lusitania keine Hilfe leisteten und nichts taten sie zu retten. Sonst könnte man doch nie erwarten, da das U-Boot höchstens eine Handvoll retten konnte. Ansonsten mussten Kreuzer, oder sonstige Kriegsschiffe, die in der Nähe waren, die Hilferufe des Schiffes hören, d.h. das U-Boot würde sich mit Bestimmtheit der Gefahr ausgesetzt haben gerammt oder abgeschossen zu werden.

(vii) Im Voraus geplant?

Fast allgemein hat man angenommen dass U 20 seitens der deutschen Admiralität mit dem ausdrücklichen Befehl herangesandt wurde den Passagierdampfer, Lusitania, zu versenken. Die Deutschen sollten lange Zeit vorher die Versenkung geplant haben, und wochenlang eifrig auf der Lauer ~~gestanden~~ <sup>gelegen</sup> haben um das Schiff abzufangen. Eine englische Zeitung in Südafrika kam sogar zum folgenden Schluss: "There is little doubt that she had to run the gamut of a whole flotilla of submarines, spread about and across her probable track, in such a manner that the ship, with her immense length and bulk, would almost certainly offer to one or another of the waiting craft-

a favourable target".

Es ist klar dass solche Behauptungen absolut ohne irgendwelchen Grund sind: in der Geschichte der Versenkung haben wir gesehen wie das U-Boot mit dem üblichen Befehl, den Handelskrieg im atlantischen Ozean zu führen, in See ging.

Das war also die ganze Geschichte der Versenkung der Lusitania, und das waren die Verhältnisse unter denen sie versenkt wurde. Wir sehen ein dass das Ereignis, sogar in der Kriegszeit, ein unglückliches genannt werden muss, aber wir müssen auch gestehen dass die deutschen Behörden sowie die Mannschaft von U 20 wenig taten um den Hass und den Abscheu der ganzen civilisierten Welt zu verdienen. Die Admiralität wurde von den Alliierten gezwungen das Verfahren des "eingeschränkten" U-Bootkrieges aufzugeben, und den "uneingeschränkten" U-Bootkrieg zu erklären, der das Torpedieren von Handelsschiffen vom getauchten U-Boot aus mitbrachte. Auch beachtete die Admiralität die Neutralität Amerikas, indem sie Amerikanern, die mit englischen Schiffen reisen wollten, rechtzeitig eine Warnung geben liess. Die Leute von U 20 taten nichts anderes als ihre Befehle auszuführen, - und überdies war die Identität der Lusitania verborgen als sie sie torpedierten.

Leider ist diese ergrübende

IV Schluss.

Secttragödie von den Allieirten <sup>aufs</sup> ~~zu~~  
Äussersten ausgebeutet worden, und  
infolgedessen besteht bis heute noch  
immer eine Anzahl falscher Vermutungen  
in Bezug auf diese Geschichte.

