

Die „Lusitania“ – wurde am 7.Mai 1915 von U 20 vor der Südküste Irlands versenkt

Der Hungerblockade der Engländer, beginnend in der Anfangsphase des Ersten Weltkrieges, die einen deutschen Handel weltweit unmöglich machte, setzte die Deutsche Regierung den U-Bootkrieg entgegen. Diesem U-Bootkrieg fiel der „Passagierdampfer – Lusitania“ am 7. Mai 1915 vor der irischen Küste zum Opfer. Der Aufschrei bei Engländern und den „neutralen“ Amerikanern war enorm. Die Schimpfkanonaden der amerikanischen und Entente-Presse überschlugen sich in Beschimpfungen und Schmähungen übelster Art, ob der unmenschlichen Handlung der Deutschen, einen Dampfer mit rund zwei Tausend Personen an Bord zu versenken, und vor allem mit amerikanischen Staatsbürgern an Bord. Soweit das, was auch heute noch als einzige geschichtliche Tatsache verkauft wird.

Dabei wird nicht berücksichtigt, daß die „Lusitania“ ein britischer Handelskreuzer war, der unter Aufsicht der englischen Admiralität geplant und gebaut worden war. Die englische Cunardlinie durfte das Schiff in Friedenszeiten betreiben, das aber in Kriegszeiten unter der Regie der britischen Regierung als militärischer Hilfskreuzer im Einsatz zwischen New York und England war. So war die „Lusitania“ und ihr Schwesterschiff, die „Mauretania“, seit Kriegsbeginn als militärisches Handelsschiff im Einsatz, zur Beförderung von Rohstoffen, Lebensmitteln und vor allem zum Transport von militärischen Gütern für die Entente in Europa. Diese Aufgabe erledigten die „neutralen“ Vereinigten Staaten für ihre englischen und französischen Freunde in Europa gerne. Und in diesem Falle war die „Lusitania“ erstens mit Kriegsmaterial beladen und zweitens bewaffnet, und die Reisenden wurden vor Reiseantritt in New York von der deutschen Botschaft gewarnt, mit der „Lusitania“ in das europäische Kriegsgebiet zu reisen, da sie in den Kriegsgewässern der Gefahr der Torpedierung durch deutsche U-Boote ausgesetzt seien.

Der Fall der „Lusitania“ zeigt wiederum deutlich, daß für einen Engländer Gesetze nur für andere gelten, für Albion sind Gesetze einfach nur Texte auf Papier und Verträge sowie das Völkerrecht Phantasiegebilde fremder Nationen. Auf diesem Hintergrund basierend kämpfte England gegen Deutschland und seine Bevölkerung. Die Briten machten aus ihren Absichten gegenüber den Deutschen kein Geheimnis, sondern wurden sogar von Premier Asquith im Parlament klar und deutlich verkündet.

Die folgenden Presseartikel geben Reaktionen auf die Versenkung der „Lusitania“, bei der auch amerikanische Staatsbürger umkamen, wieder, sowie den diplomatischen Notenwechsel zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Deutschen Regierung. Hierbei ist der vorletzte Artikel, die Antwortnote der Deutschen Regierung auf die Forderung der Amerikaner, Schiffe, auf denen Amerikaner reisen, nicht zu versenken, in ihrer Schärfe gegenüber den Amerikanern zu beachten.

★

★

★

Aus der Antwort der Kaiserlich Deutschen Regierung auf die amerikanische Note vom 10. Juni 1915, veröffentlicht am 10.07.1915 (Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr. 189 – Samstag, 10.07.1915; S.1 – ganzer Text Seite 30):

„Der Amerikanischen Regierung ist es bekannt, wie von vornherein und in steigender Rücksichtslosigkeit Deutschlands Gegner darauf ausgegangen sind, unter Lossagung von allen Regeln des Völkerrechts und unter Mißachtung aller Rechte der Neutralen durch die völlige Lahmlegung des friedlichen Verkehrs zwischen Deutschland und den neutralen Ländern nicht sowohl die Kriegführung als vielmehr das Leben der deutschen Nation vernichtend zu treffen. Am 3. November v. Js. hat England die Nordsee zum Kriegsgebiet erklärt und der neutralen Schifffahrt die Durchfahrt durch Legung schlecht verankerter Minen sowie durch Anhalten und Aufbringung der Schiffe aufs äußerste gefährdet und erschwert, so daß es tatsächlich neutrale Küsten und Häfen gegen alles Völkerrecht blockiert.

Lange vor Beginn des Unterseebootkrieges hat England auch die legitime neutrale Schifffahrt nach Deutschland so gut wie völlig unterbunden. So wurde Deutschland zu dem Handelskrieg mit Unterseebooten gezwungen. Bereits am 16. November v. Js. hat der englische Premierminister im Unterhause erklärt, daß es eine der Hauptaufgaben Englands sei, zu verhindern, daß Nahrungsmittel für die deutsche Bevölkerung über neutrale Häfen nach Deutschland gelangten. Seit dem 1. März d. Js. endlich nimmt England von den neutralen Schiffen alle nach Deutschland gehenden sowie alle von Deutschland kommenden Waren, auch wenn sie neutrales Eigentum sind, ohne weiteres weg. Wie seinerzeit die Buren, so soll jetzt das deutsche Volk vor die Wahl gestellt werden, ob es mit seinen Frauen und Kindern dem Hungertode erliegen oder seine Selbständigkeit aufgeben wolle.

Während uns so unsere Feinde laut und offen den Krieg ohne Gnade und bis zur völligen Vernichtung angesagt haben, führen wir den Krieg in der Notwehr für unsere nationale Existenz und um eines dauernd gesicherten Friedens willen.“

Der Untergang der „Lusitania“ am 7. Mai 1915

Inhalt

Seite	Datum	NAZ – Norddeutsche Allgemeine Zeitung / DVB – Deutsches Volksblatt			
4	09.05.1915 So	NAZ-128-1.- Seite 1	Die Versenkung der „Lusitania“.	Daten zur „Lusitania“	Uhrzeit, Besatzung und Reisende
5	09.05.1915 So	NAZ-128-2.- Seite 2	Der Untergang der „Lusitania“. – Die Rettungsarbeiten.		
6	12.05.1915 Mi	NAZ-131-1.- Seite 1	Die Versenkung der „Lusitania“.		dänische, englische, schwedische Presse
7	12.05.1915 Mi	NAZ-131-2.- Seite 1	Der Untergang der „Lusitania“. – Mitteilung der deutschen Regierung.	Deutschland an Amerika	Darlegung der deutschen Sichtweise
					deutscher Botschafter bei amerikanischem Staatssekretär
					Beurteilung des „Lusitania“ Falles – Finanzierung der „Lusitania“
					Diensteinstellung der Cunardlinie Die Haltung der Vereinigten Staaten
9	13.05.1915 Do	NAZ-132-1.- Seite 1	Die Versenkung der „Lusitania“.	Presse Reaktionen	Das engl. Unterhaus über die Versenkung
11	13.05.1915 Do	NAZ-132-2.- Seite 2	Die Versenkung der „Lusitania“.	Kommentare	Stellungnahmen
11	18.05.1915 Di	NAZ-137-1.- Seite 2	Die Handelskreuzer „Lusitania“ und „Mauretania“.	Stellungnahmen	Finanzierung der „Lusitania“
12	18.05.1915 Di	NAZ-137-2.- Seite 1	Die amerikanische Note über den „Lusitania“-Fall.	Amerika an Deutschland	Sichtweise Amerikas
14	19.05.1915 Mi	NAZ-138-1.- Seite 1	Zum „Lusitania“-Fall.		Niederländische Presse
14	22.05.1915 Sa	NAZ-141-1.- Seite 1	Das Kriegsmaterial an Bord der „Lusitania“. – Englischtes Eingeständnis.		„monthly navy list“ Meinung eines russischen Diplomaten
15	22.05.1915 Sa	NAZ-141-2.- Seite 2	Darstellung des Kapitäns Turner vom Untergang der „Lusitania“.		Weisungen der englischen Admiralität
16	22.05.1915 Sa	NAZ-141-2.- Seite 2	Zur „Lusitania“-Angelegenheit.		Schwedischer Kapitän nimmt Stellung
16	23.05.1915 So	NAZ-142-2.- Seite 1	Turpin, Reims und „Lusitania“. - Aus dem Stockholmer „Nya Dagligt Allehanda“ vom 16. Mai 1915		Vergleich der Reaktionen bei den drei Begebenheiten in Frankreich
18	31.05.1915 Mo	NAZ-149-1.- Seite 1	Antwortnote der Kaiserlich Deutschen Regierung in der „Lusitania“- Angelegenheit.		Deutsche Sichtweise
20	01.06.1915 Di	NAZ-150-2.- Seite 1	Eine spanische Stimme über die „Lusitania“.	Presse Kommentar	Die spanische Zeitung „ABC“
21	02.06.1915 Mi	NAZ-150-2.- Seite 2	Die amerikanische Presse zur „Lusitania“-Note des Präsidenten.	Presse Reaktionen	
21	03.06.1915 Do	NAZ-152-1.- Seite 1	Die amerikanische öffentliche Meinung beim Auslaufen der „Lusitania“.		Reisende zur Warnung vor Abfahrt in New York
22	04.06.1915 Fr	NAZ-153-2.- Seite 2	Amerikanische Stimmen zum „Lusitania“-Fall.		Amerikanische Presse-Stimmen
23	05.06.1915 Sa	NAZ-154-1.- Seite 1	Die Ladung der „Lusitania“.		Ladeliste der „Lusitania“
25	06.06.1915 So	NAZ-155-2.- Seite 1	Staatssekretär von Jagow über die „Lusitania“.	Presse Interview	Staatssekretär v. Jagow zur Presse Die auf der Lusitania versteckten Geschütze
26	10.06.1915 Do	NAZ-159-2.- Seite 1	Die amerikanische Antwortnote.		Ankündigung der amerikanischen Antwortnote
				Amerikanischer Staatssekretär	Bryan Briefwechsel mit Wilson

				Bryan gibt sein Amt auf	
27	11.06.1915 Fr	NAZ-160- 2.- Seite 2	Zur Haltung Amerikas.	Schwedische Presse	
27	12.06.1915 Sa	NAZ-161- 1.- Seite 2	Zum „Lusitania“-Fall.	Amerika klagt an	Anklage gegen deutschen Reservisten der Geschütz auf „Lusitania“ gesehen
27	13.06.1915 So	NAZ-162- 1.- Seite 1	Die amerikanische Note.	Antwort Amerikas auf die deutsche Note	Amerikanische Forderungen
29	13.06.1915 So	NAZ-162- 2.- Seite 1	Ein Aufruf Bryans.	Zur amerikanischen Note	Ehem. amerikanischer Staatssekretär kann indirekte Kriegsdrohung Amerikas nicht unterstützen
30	10.07.1915 Sa	NAZ-189- 2.- Seite 1	Die Antwort der Deutschen Regierung auf die amerikanische Note.		Deutschlands deutliche Antwort auf amerikanische Forderung
33	15.07.1915 Do	DVB-9530- Seite 14	Die Bewaffnung der „Lusitania“		Bewaffnung vor Kriegsausbruch
33	13.09.1918	VOS-469- Seite 3	Das Kriegsmaterial der „Lusitania“	Amerika	Bundesgericht Amerikas beschließt, „Lusitania“ hatte keine Munition an Bord

Artikel aus folgenden Zeitungen:

NAZ – Norddeutsche Allgemeine Zeitung

DVB – Deutsches Volksblatt

VOS – Vossische Zeitung

Die Versenkung der „Lusitania“.

London, 8. Mai. Das **Reutersche Bureau** meldet: Die Torpedierung der „Lusitania“ erfolgte gestern mittag 2 Uhr 33 Minuten, nach einer andern Meldung 2 Uhr 15 Minuten. Das Schiff blieb noch 20 Minuten flott. Passagiere und Besatzung zählten zusammen 1900 Personen, nach einem anderen Bericht 1978 und zwar 290 erster, 662 zweiter, 361 dritter Klasse und 665 Mann Besatzung. 20 Boote konnten zu Wasser gelassen werden. Nach einer Meldung der Admiralität wurden 500 bis 600 Ueberlebende in Queenstown an Land gebracht. Viele mußten ins Krankenhaus gebracht werden, mehrere starben. Auch in Kinsale ist eine Anzahl von Passagieren gelandet worden, der Hafendirektor von Queenstown sandte eine Anzahl kleiner Fahrzeuge nach der Stelle, wo der Dampfer sank.

Der Direktor der Cunardlinie teilte dem „Liverpool Evening Express“ mit, die „Lusitania“ sei acht Meilen von der drahtlosen Station Old Head versenkt worden.

London, 8.Mai. Das **Reutersche Bureau** meldet: Bisher wurden nur wenig Einzelheiten über den Untergang der „Lusitania“ bekannt. Das ist dem Umstande zuzuschreiben, daß die drahtlose Station auf einem einsamen Kap fern von der Umwelt steht und nur über eine mangelhafte telegraphische Verbindung verfügt. Unter den Passagieren befanden sich viele hervorragende Amerikaner. Auf der Höhe von Kinsale war in den letzten paar Tagen ein deutsches Unterseeboot tätig. Nach einer Meldung der Admiralität wurden nur 11 Ueberlebende der „Lusitania“ in Kinsale gelandet.

In London macht die Torpedierung der „Lusitania“ tiefen Eindruck. Auch an der New Yorker Börse herrscht große Aufregung; alle Kurse fielen. Die Nachricht schlug in Washington wie eine Bombe ein. In amtlichen Kreisen ist man eifrig bestrebt zu erfahren, ob auch Leben von Amerikanern verloren gingen.

* * *

Die „Lusitania“ lief im Juni 1906 vom Stapel und war damals der größte Dampfer, den bis dahin eine englische Schiffswerft gebaut hatte. Sie hatte eine Raumverdrängung von 31 550 t, war 232 m lang, 26,8 m breit, hatte vier Turbinen und lief 25 Knoten. Mit ihrem Schwesterschiff „Mauretania“ war sie für die Cunardlinie nach Plänen der britischen Admiralität mit einer Staatshilfe von 54 ½ Mill. Mark gebaut worden; sie war seinerzeit weniger zum Hilfskreuzer für den Kriegsfall, als zum Truppentransportschiff ausersehen. Erinnerunglich dürfte noch der Kampf um das „Blaue Band des Ozeans“ sein, den die „Lusitania“ 1907 zur Friedenszeit mit den deutschen Dampfern „Kaiser Wilhelm II.“ und „Deutschland“ ausgefochten hat.

* * *

Die in zahlreichen amerikanischen Blättern erschienene Warnung des deutschen Botschafters in Washington hatte nach englischen Blättern folgenden Wortlaut:

„Reisende, die sich zu einer Fahrt über den Ozean einschiffen wollen werden daran erinnert, daß zwischen Deutschland und seinen Verbündeten und England und seinen Verbündeten Kriegszustand besteht; daß die Kriegszone die den britischen Inseln benachbarten Gewässer umfaßt; daß gemäß der von der deutschen Regierung ergangenen amtlichen Mitteilung Schiffe, welche die englische Flagge oder die Flagge eines mit England Verbündeten führen, in diesen Gewässern der Zerstörung unterliegen; daß Reisende, die in der Kriegszone auf englischen oder verbündeten Schiffen fahren, dies auf ihre eigene Gefahr tun. Kaiserlich Deutsche Botschaft, Washington, April 22.“

Hierzu wurde der „Daily Mail“ vom 3. d. M. aus New York telegraphiert: „Das Vorgehen der Botschaft in Verbindung mit der Absendung von Telegrammen an Passagiere der „Lusitania“, welche die Torpedierung des Schiffes während der gegenwärtigen Reise ankündigen, wird überall als verächtlich betrachtet.“ „Die tausend und einige Passagiere“, schrieb am selben Tage die Londoner „Times“, „waren durch die Drohung in keiner Weise beeinflusst, während die Handelsstatistik für den Monat März die Lächerlichkeit der Behauptung erweisen wird, daß der amerikanische Handel mit Europa besonders mit England, vom Kriege leide.“ Dasselbe Blatt teilte aus Liverpoolschen Schiffahrtskreisen mit, daß man dort wegen der Ankündigung der deutschen Botschaft keinerlei Besorgnis habe. Es würde keine Einschränkung des atlantischen Verkehrs stattfinden, es sei denn auf Anordnung der Admiralität. „Die Maßregeln zum Schutze des Schiffsverkehrs auf den Handelsstraßen sind derart, daß keine Besorgnis hinsichtlich der Sicherheit der großen atlantischen Dampfer oder der anderen zahllosen im atlantischen Handel tätigen Schiffe herrscht.“

Die Vertreter der Cunardlinie in New York bemühten sich, die Warnung der Botschaft wirkungslos zu machen. „Die Beamten der Cunardlinie“, schreibt der „Daily Telegraph“ vom 3. ds., sagten, es sei niedrig von der Botschaft eines großen Reiches wie Deutschland, zu der Taktik zu greifen, eine Dampfschiffahrtsgesellschaft zu schädigen. Ihre Entrüstung wurde nicht verringert, als aus Washington bekannt

wurde, daß die Botschaft nach Weisungen aus Berlin verfahren sei.“ Der Vertreter des Blattes, der bei der Abfahrt des Schiffes zugegen war, berichtet, daß die große Mehrzahl der Reisenden über die Warnung spottete, die sie für lächerlich hielten, weil die Schnelligkeit der Cunarddampfer die Gefahr vor Unterseebooten auf den Nullpunkt bringe. Nicht ein einziger Passagier habe die Reise aufgegeben. Der Generalvertreter der Cunardlinie, Charles Summer, erklärte der „**Daily Mail**“ zufolge: „In Wahrheit ist die „Lusitania“ das sicherste Schiff auf dem Meere. Sie ist für jedes Unterseeboot zu schnell. Kein deutsches Kriegsschiff kann an sie heran.“

An zahlreiche Passagiere waren Telegramme folgenden Wortlauts gesandt worden: „Ich weiß aus sicherer Quelle, daß die „Lusitania“ torpediert wird. Sie tun gut, sofort die Reise aufzugeben.“ Am Pier wurden die Passagiere von Leuten gewarnt, die mit deutschem Akzent sprachen, jedoch blieb keiner zurück.

„Das klarste Ergebnis der deutschen Warnungen“ so schrieb „**Daily Mail**“ am 3. ds., „ist eine besonders in die Augen springende Demonstration der Nutzlosigkeit der Unterseeblockade. Sie gibt einer Anzahl amerikanischer Bürger Gelegenheit, Deutschlands Unterseebootdrohung ihre Verachtung zu bezeigen.“

So ist von englischer Seite alles geschehen, um die wohlmeinenden und wohlbegründeten deutschen Warnungen vergeblich zu machen.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.128 – Sonntag, 09.05.1915 – 2. Ausgabe – S.2

Der Untergang der „Lusitania“. – Die Rettungsarbeiten.

London, 8.Mai. Wie gemeldet wird, waren außer 20 Booten der „Lusitania“ noch in kürzester Zeit 16 andere an Ort und Stelle. Unter den Passagieren befanden sich außer Vanderbilt noch der Theaterdirektor Charles Frohmann.

London, 8.Mai. (Meldung des Reuterschen Bureaus) In Queenstown wurden noch 445 Ueberlebende der „Lusitania“ von einem Fischdampfer gelandet.

W.T.B. teilt noch mit: Die „Lusitania“ war selbstverständlich, wie neuerdings die meisten englischen Handelsdampfer, mit Geschützen armiert. Außerdem hatte sie, wie einwandfrei bekannt war, erhebliche Mengen von Munition und Kriegsgerät unter ihrer Ladung. Ihre Eigentümer waren sich daher bewußt, welcher Gefahr sie ihre Passagiere aussetzen. Sie allein tragen die volle Verantwortung für das, was geschehen mußte.

* * *

London, 8.Mai. (Meldung des Reuterschen Bureaus) Die Blätter verurteilen die Torpedierung der „Lusitania“ in den stärksten Ausdrücken. „**Daily Express**“ geht so weit, zu sagen, daß es eine hervorragende Wohltat für die Welt sein würde, wenn man den deutschen Botschafter Grafen v. Bernstorff wegen Mordes in den elektrischen Hinrichtungsstuhl setzte. Einer New Yorker Meldung der „**Times**“ zufolge wartete eine dichtgedrängte Menge in atemloser Stille auf Nachrichten. Einige Deutschamerikaner, welche die Bemerkung fallen ließen, daß man vor dem der „Lusitania“ bevorstehenden Schicksal gewarnt habe, wurden von der erregten Menge geschlagen, bis sie das Bewußtsein verloren. Die allgemeine Ansicht ist, daß Wilson jetzt handeln müsse, wie er es in seiner Note für den Fall, daß Nordamerikaner getötet würden, angekündigt habe. „**New York Herald**“ sagt: Ein Donnerkeil des Entsetzens würde durch die neutrale Welt fahren ob dieser kaltblütig geplanten Missetat. – Der amerikanische Botschafter in London hat in einer Unterredung mit einem Pressevertreter erklärt, daß nur wenige die Drohung, die „Lusitania“ zu versenken, ernst genommen hätten; man habe allgemein geglaubt, daß nur Angst erregt werden solle. – Nach in Rotterdam eingegangenen Telegrammen hat sich ein griechischer Dampfer an der Hilfeleistung beteiligt; auch ein anderes großes Dampfschiff soll erschienen sein, um zu helfen; außerdem Schleppboote und ein Motorfischerfahrzeug, um die Boote zu schleppen.

Die Versenkung der „Lusitania“.

Kopenhagen, 11.Mai. „Berlinske Tidende“ meldet aus New York: Trotz großer Erbitterung der anglo-amerikanischen Presse hat die amerikanische Regierung bisher in der Angelegenheit der „Lusitania“ nichts unternommen. Sie wartet erst eine nähere Aufklärung ab.

London, 11.Mai. „Morning Post“ schreibt: Es war klar, daß die Drohung gegen die „Lusitania“, die von der deutschen Botschaft kam, nicht als Bluff gemeint sein konnte. Eine Drohung, ohne zu handeln, wäre lächerlich gewesen. Es gab drei Mittel, dem Angriff auszuweichen: eine andere Route, große Schnelligkeit oder Schutz durch Kreuzer und Torpedoboote. **Der Angriff erfolgte an einer Stelle, wo man die Anwesenheit eines Unterseebootes annehmen konnte. Es scheint klar, daß kein britisches Kriegsschiff zur Stelle war.** Der Fall erfordert sofortige genaueste Untersuchung.

Dasselbe Blatt interviewte den walisischen Grubenbesitzer Thomas, der die Fahrt auf der „Lusitania“ mitgemacht hat. Dieser erklärte: **Man sagte uns, es bestehe keine Gefahr, man werde für uns sorgen, aber die Bemannung der „Lusitania“ sorgte für sich selbst. Es war keine Rede von Unerschrockenheit, Organisation oder Disziplin, es herrschte vollständige Panik. Die Leute drängten sich in die Boote. Es wurde zwar gerufen Frauen und Kinder zuerst! – aber es hätten ein paar Revolver da sein sollen, um die Ordnung zu erzwingen. Die Luken wurden gar nicht geschlossen, und niemand versuchte es. Die zusammenlegbaren Boote wurden meist nicht losgeschnitten oder waren, als man sie öffnete löchrig.**

*

*

*

London, 11.Mai. „Daily Mail“ meldet aus New York: Der deutsche Botschafter Graf Bernstorff erhielt einen anonymen Drohbrief, daß die deutsche Botschaft Montag nacht um 1 Uhr 32 Minuten in die Luft gesprengt werden würde. Bernstorff gab den Brief den Zeitungen mit der Bemerkung, daß er zu der angegebenen Zeit schlafen werde.

Es besteht kein Zweifel, daß Wilson fest entschlossen ist, den Krieg zu vermeiden, wenn es möglich ist. Bryan sprach die Mahnung aus, ruhig zu bleiben.

Dernburg hielt eine Rede in Cleveland, in der er sagte: England erklärte im Winter die Nordsee als Kriegsgebiet. Kein Protest erfolgte von Seiten der Vereinigten Staaten oder der anderen Neutralen. England hielt alle neutralen Schiffe mit Nichtkonterbande auf. Keine Lebensmittel erreichten seit Kriegsausbruch Deutschland. Das Völkerrecht erkennt nicht das Recht an, ein ganzes Volk auszuhungern. Als Repressalie erklärt Deutschland die Gewässer um England als Kriegsgebiet und begann den Unterseebootskrieg. Der Kapitän der „Lusitania“ hat die Ladung als Metalle und Munition beeidigt. Das Schiffsmanifest führte auf: 360 000 Pfund Messing, 60 000 Pfund Kupfer, 189 Kisten mit militärischen Artikeln, 1271 Kisten mit Munition und 1200 Kisten mit Patronen für London. Dernburg wies darauf hin, daß die deutsche Warnungsanzeige wieder erschienen sei.

*

*

*

Kopenhagen, 11.Mai. „Die deutschfeindliche Zeitung „Extrabladet“ schreibt in einem Leitartikel über die „Lusitania“-Angelegenheit:

Weshalb soll die Torpedierung schrecklicher sein, als alles andere, was im Krieg geschieht? Geschieht es doch jeden Tag, daß Frauen und Kinder getötet werden, wenn eine Stadt bombardiert wird. **Es ist doch nichts Neues, daß der Krieg nicht nach Alter und Geschlecht fragt. Es ist also nur Heuchelei, Hysterie oder Gedankenlosigkeit, wenn sich England, Frankreich, Rußland und Amerika jetzt entrüsten. Die russischen Greuelthaten gegen Frauen und Kinder, das englische Verhalten gegen Deutsche in den Kolonien und das Verhalten der Franzosen in Marokko sind doch aller Welt bekannt.** Weshalb also der Entrüstungsschrei? Der einzige Gesichtspunkt bei der Kriegführung ist, ob die Kriegführung wirkungsvoll ist. Es ist jetzt nichts außergewöhnliches, daß Engländer und Amerikaner über eine deutsche Tat heulen; der Getroffene heult immer. Aber wir Unbeteiligten können doch einen solchen Standpunkt nicht einnehmen, wenn wir uns das Recht selbständigen Denkens bewahren wollen. Der Gedanke, der sich uns zunächst aufdrängt, wenn wir die fürchterliche Katastrophe betrachten, ist die Verachtung für die englische Prahlerei. Darin liegt nichts Verächtliches, daß Englands gewaltige Flotte nichts verhindern konnte. **Aber verächtlich sind der Uebermut und die Sorglosigkeit, womit man in allen Kreisen Englands und Amerikas sie deutschen Warnungen aufgenommen hat.** Wenn man seine Sache in vollster Ordnung hat, läßt es sich hören, daß man Uebermut zeigt, selbst wenn es auch dann nicht gerade kleidsam ist. Aber England hatte ja keineswegs seine Sachen in Ordnung. Die englische Admiralität ist, obwohl ihr die stärkste Seemacht der Welt zur Verfügung steht,

vollständig machtlos gegen die deutschen Unterseeboote, die auf dem Meeresgrund herankriechen und sich im geeigneten Moment in das Schiff einbohren. O England, du der Weltmeere stolze Herrscherin, wo ist deine Herrschaft hin? Machtlos, mit den Händen im Schoße, mußt du die unsichtbaren deutschen Boote deine Gewässer beherrschen sehen..... Aber fragt man, was für Sinn liegt darin, ein großes friedliches Schiff mit 1500 friedlichen Menschen niederzuschießen, so ist zunächst zu erwidern, daß nach deutscher Behauptung die „Lusitania“ als armer Hilfskreuzer im englischen Flottenverzeichnis aufgeführt war. Also ist die Frage zurückzugeben: Was veranlaßte friedliche Menschen, Frauen und Kinder, auf einem Kriegsschiffe zu fahren? Aber außerdem ist die Zerstörung der „Lusitania“ eine sehr wirkungsvolle Kriegstat als Glied in den Bestrebungen, England zu isolieren. Selbst wenn man die Möglichkeit völliger Isolierung für ausgeschlossen hält, so geht doch der Weg solcher Isolierung nur durch Taten wie die Torpedierung der „Lusitania“. Ein anderer Weg existiert nicht. Wie soll Deutschland ferner anders die Ueberführung von Kriegsmaterial verhindern? Verblüffend ist die Sicherheit, mit der die deutschen Unterseeboote arbeiten. Man ist, selbst wenn man die Deutschen noch so wenig leiden kann, genötigt, die deutsche Technik, Energie und Initiative zu bewundern.

Die ganze **schwedische Presse** beklagt das „Lusitania“-Unglück, versucht aber zu verstehen, was die Deutschen zu dieser Tat trieb. So schreibt z. B. **„Svenska Morgenbladet“: Der amerikanische Minister und Friedensagitator Bryan hat nicht das geringste Hindernis dem unerhörten Export von Kriegsmaterial an Deutschlands Feinde in den Weg legen wollen**, und man kann verstehen, daß Deutschland vor einer so eigentümlichen Neutralität versucht, auch verzweifelte Handlungen zu entschuldigen. Die Amerikaner verdienen unerhörtes Geld an den Kriegsmateriallieferungen und deshalb schließen auch die einflußreichsten Friedensfreunde derselben die Augen. Was England betrifft, so hat es durch Aushungern einem ganzen Volk den Hungertod bereiten wollen und diese Absicht ist nicht weniger grausam als die deutsche Tat gegen die „Lusitania“. Wie bekannt, ist es nicht Englands Verdienst, daß diese Absicht mißglückte. **Englands Aushungerungsplan hat diesen schrecklichen Unterwasserkrieg hervorgerufen und im Interesse der Wahrheit darf es nicht vergessen werden, daß die Deutschen sich bereit erklärt hatten, mit dieser Kriegführung aufzuhören, soweit sie gegen die Handelsflotte gerichtet ist, sobald England die Lebensmittelzufuhr über das Meer für Deutschlands Zivilbevölkerung zuläßt.**

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.131 – Mittwoch, 12.05.1915 – 2. Ausgabe – S.1

Der Untergang der „Lusitania“. – Mitteilung der deutschen Regierung.

Berlin, 11.Mai. W.T.B. Der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und den Regierungen der neutralen Mächte in Europa ist durch die bei ihnen beglaubigten Kaiserlichen Vertreter eine Mitteilung folgenden Inhalts gemacht worden:

„Die Kaiserliche Regierung bedauert aufrichtig den Verlust von Menschenleben durch den Untergang der „Lusitania“, muß jedoch jede Verantwortung anlehnen. England hat Deutschland durch seinen Aushungerungsplan zu entsprechenden Vergeltungsmaßnahmen gezwungen und das deutsche Anerbieten, für den Fall des Aufgebens des Aushungerungsplans den Unterseebootkrieg einzustellen, mit verschärften Blockademaßnahmen beantwortet. Englische Handelsschiffe können schon deshalb nicht als gewöhnliche Kauffahrteischiffe behandelt werden, weil sie gewohnheitsmäßig armiert sind und wiederholt durch Rammen Angriffe auf unsere Schiffe unternommen haben, so daß schon aus diesem Grunde eine Durchsuchung ausgeschlossen ist. Der englische Parlamentssekretär hat noch jüngst auf Anfrage Lord Beresfords erklärt, daß nunmehr so gut wie alle englische Handelsschiffe bewaffnet und auch mit Handgranaten versehen seien.

Uebrigens gibt die englische Presse offen zu daß die „Lusitania“ mit gefährlicher Geschützstärke ausgerüstet war.

Der Kaiserlichen Regierung ist ferner bekannt, daß die „Lusitania“ auf ihren letzten Reisen wiederholt große Mengen Kriegsmaterial beförderte, wie überhaupt die Cunarddampfer „Mauretania“ und „Lusitania“ infolge ihrer Schnelligkeit als besonders geschützt gegen Unterseebootangriffe betrachtet und mit Vorliebe zum Transport von Kriegsmaterial benutzt wurden. Die „Lusitania“ hatte auf der jetzigen Reise erwiesenermaßen 5400 Kisten Munition an Bord, auch die sonstige Ladung war größtenteils Konterbande. Vor Benutzung der „Lusitania“ war, abgesehen von allgemeiner deutscher Warnung, noch durch den Botschafter Grafen Bernstorff besonders gewarnt worden. Die Warnung

fand jedoch seitens Neutralen keine Beachtung, seitens der Cunardlinie und der englischen Presse sogar frevelhafte Verhöhnung. Wenn England auf diese Warnung hin jede Gefährdung des Schiffes bestritt, das Vorhandensein ausreichender Schutzmaßnahmen vortäuschte und die Reisenden so zur Mißachtung der deutschen Warnungen und zur Benutzung eines Schiffes verführte, das nach Armierung und Ladung der Versenkung verfallen war, so trifft die Verantwortung für den von der Kaiserlichen Regierung aufs tiefste beklagten Verlust von Menschenleben ausschließlich die Königlich Großbritannische Regierung.“

Graf Bernstorff bei Bryan.

Washington, 11. Mai. (Reuters Bureau). Der deutsche Botschafter Graf Bernstorff suchte den Staatssekretär Bryan auf und sprach sein tiefes Bedauern darüber aus, daß die Kriegsergebnisse zum Verlust so vieler amerikanischer Menschenleben geführt hätten.

★

★

★

Hilfskreuzer „Lusitania“.

Von sachverständiger Seite wird dem „**Hamburgischen Korrespondenten**“ geschrieben:

„Für die Beurteilung des „Lusitania“-Falles ist der Umstand ausschlaggebend, daß man **das Schiff seit Kriegsbeginn nicht mehr als zur englischen Handelsflotte, sondern zur Kriegsflotte gehörig ansehen muß.** Die „Lusitania“ und ihr Schwesterschiff „Mauretania“ sind seinerzeit unter einem besonderen Abkommen mit der englischen Regierung erbaut worden, und zwar unter einem Abkommen, daß die Schiff als ein Geschenk der englischen Regierung der Cunard Linie darbrachte. Denn die englische Regierung gab der Cunard Linie die zum Bau dieser beiden Schiffe nötige Summe von etwa 52 Millionen Mark als Darlehen zu dem Zinsfuß der englischen Konsols, also damals 2 ¾ % und gab der Gesellschaft gleichzeitig eine Subvention von jährlich 150 000 Pfund Sterling, eine Unterstützung, die zur Verzinsung und Amortisation des Regierungsdarlehens ausreichte, zumal die Cunard-Linie auch noch eine Spezialvergütung bekommt. Dagegen verpflichtete sich die Cunard Linie, im Kriegsfall der Regierung ihre ganze Flotte zur Verfügung zu stellen und diese beiden Schnelldampfer als Hilfskreuzer nach den Vorschriften der englischen Admiralität zu konstruieren. Die Vorschriften der Admiralität sind besonders weitgehend gewesen, insbesondere wurde auch eine hohe Geschwindigkeit verlangt, zumal der Grundgedanke für diese eigenartige Transaktion der Wunsch war, den Rekord des Hamburger Schnell dampfers „Deutschland“ zu übertreffen, – ein Wunsch, dem die englische Reederei aus eigener Macht zu entsprechen sich nicht imstande fühlte. Es gibt überhaupt keine Reederei der Welt, die ein so enges Verhältnis zu ihrer Regierung und namentlich zu ihrer Admiralität eingegangen ist, wie die Cunard Linie.

Die Reederei hat die Verpflichtung, alle Pläne für Schiffe über 17 Meilen Geschwindigkeit der Admiralität zunächst zur Prüfung vorzulegen und alle Wünsche, die die Admiralität in bezug auf die Einrichtung solcher Schiffe als Hilfskreuzer hat, zu erfüllen. Sie hat ferner in ihrem Lagerschuppen in Liverpool das Material zur Ausrüstung der Schiffe als Hilfskreuzer auf Lager zu halten. Sie darf weiter alle Schiffe über 17 Meilen ohne Zustimmung der Admiralität nicht verchartern. Sie ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß alle ihre höheren Angestellten Engländer sind, und daß auf ihren Schnell dampfern alle Offiziere und mindestens die Hälfte der Mannschaft zur englischen Marinereserve gehören. Kurzum, die Gesellschaft hat ihren technischen Betrieb im engsten Einvernehmen mit der englischen Admiralität zu führen.

Mit anderen Schiffen der Cunard Linie sind also diese beiden Hilfskreuzer sogleich mit Kriegsausbruch in den Besitz der englischen Regierung übergegangen. Wenn die Regierung diese Dampfer zeitweilig im New Yorker Dienst der Cunard Linie belassen hat, so hat sie das nur getan, weil sie die Schiffe wegen ihrer großen Geschwindigkeit als Transportschiffe für eilige Transporte von Kriegsmaterial benutzt hat. Daß die Regierung und die Cunard Linie trotzdem die Dampfer für den Passagierverkehr freigegeben hat, ist ein Vorgehen, dessen Konsequenzen nach der deutschen Blockadeerklärung abzusehen waren, und für das die Verantwortung ganz allein die englische Regierung und die Cunard Linie trifft. Um so mehr, als sie zum mindesten die Pflicht gehabt hätten, den wahren Charakter dieser Schiffe als **Hilfskreuzer der englischen Marine** nicht zu verschleiern, sondern die Passagiere, die das Schiff benutzen wollen, auf die mit der Benutzung verbundene Gefahr aufmerksam zu machen. Uebrigens war dieser eigentliche Charakter der Schiffe als Hilfskreuzer so bekannt, daß man sich wundern muß, daß neutrale Passagiere die „Lusitania“ zur Ueberfahrt benutzt haben sollen, besonders, da am gleichen Tage mit der „Lusitania“ von New York ein neutraler Dampfer, nämlich die „Rotterdam“ der Holland-Amerika Linie, abgegangen ist. Unter heutigen Verhältnissen sind nicht nur die Schnell dampfer der Cunard Linie, sondern alle großen transatlantischen Passagierdampfer der englischen Flagge als Hilfskreuzer anzusehen, da die englische Regierung vor dem Krieg systematisch mit den

Vorbereitungen zur Einrichtung dieser Passagierdampfer als Hilfskreuzer vorgegangen ist und dies auch öffentlich bekanntgegeben hat. Beispielsweise haben auch die A-Dampfer der Royal Mail schon im Frieden alle Vorkehrungen erhalten, die notwendig sind, um die Schiffe im Kriegsfall zu armieren und als Hilfskreuzer zu verwenden. In den neutralen Ländern kann man dieser Tatsache nicht genug Aufmerksamkeit schenken.

*

*

*

Dienststellung der Cunard Linie.

London, 11. Mai. Aus zuverlässiger Quelle erfahren wir, daß die englische Cunard Linie bis auf weiteres ihren Dienst völlig eingestellt haben. Die Agenturen der beiden Linien haben Anweisung erhalten, keine Fahrkarten mehr auszugeben.

Die Haltung der Vereinigten Staaten.

Philadelphia, 11. Mai. (Reuters Bur.) Präsident Wilson hat hier vor 4000 naturalisierten Amerikanern gesprochen. Hierbei machte er die erste Andeutung über die wahrscheinliche Haltung der Vereinigten Staaten in der Frage der Versenkung der „Lusitania“. Er sagte, obwohl die Vereinigten Staaten den Frieden aufrecht erhalten würden, würden sie versuchen, Deutschland von dem Unrecht dieser Tragödie zu überzeugen.

London, 11. Mai. „Daily Telegraph“ berichtet aus Washington, Senator Stone, Vorsitzender der Kommission des Senats für auswärtige Angelegenheiten, habe geäußert:

„Wir dürfen nicht übersehen, daß die „Lusitania“ ein englisches Schiff war, unter englischer Flagge fuhr und verpflichtet war, jederzeit in den Dienst der englischen Regierung zu treten. Es ist auch erklärt worden, daß das Schiff, als es angegriffen wurde, Reservisten an Bord hatte, die nach England gingen, um in das englische Heer einzutreten. Die Passagiere haben sich infolge der halbamtlichen Warnung durch die deutsche Botschaft in voller Kenntnis der ihnen drohenden Gefahr befunden, als sie sich auf dieses Schiff einer kriegführenden Partei begaben, auf dem sie sich auf englischem Boden befanden; ihre Lage war dieselbe, wie innerhalb der Mauern einer befestigten englischen Stadt. Was kann die Regierung der Vereinigten Staaten tun, wenn sich Staatsangehörige in einer belagerten Stadt befinden und dort verletzt werden?“

Stone erklärte, der Fall des Dampfers „Gulflight“ sei viel schwieriger und ernsthafter, als der der „Lusitania“.

London, 11. Mai. „Daily News“ melden aus Washington: Die deutsche Botschaft wird von der Polizei besonders bewacht, um einen etwaigen Angriff zu verhindern. Es wird keinen Krieg mit Deutschland geben, das Volk fordert das auch nicht, ebensowenig die bittersten Kritiken.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.132 – Donnerstag, 13.05.1915 – 1. Ausgabe – S.1

Die Versenkung der „Lusitania“.

London, 12.Mai. „Daily Mail“ meldet aus New York vom 10. d. M.: Die ganze Nation empfindet fast Bestürzung darüber, daß die „Lusitania“ sich ohne Eskorte dem Kriegsgebiet nähern durfte. „New York Times“ überschreibt ihren Leitartikel: Die Sorglosigkeit der Admiralität und kritisiert gleich anderen Blättern, z.B. der „New York World“, die Britische Seepolitik schneidend, welche die Sicherheit der Dampfer ihrem Glücke und ihrer Schnelligkeit allein anvertraue. Andere Blätter richten bittere Angriffe gegen Churchill; sie fragen: wann wird England aufwachen? und machen darauf aufmerksam, daß die charakteristische Eitelkeit der Engländer, die eine Folge ihrer insularen Lage sei, eine wirkliche Gefahr sei.

*

*

*

Madrid, 12.Mai. Die bedeutendste hiesige klerikale Zeitung „Debate“ verteidigt die Vernichtung der „Lusitania“, die größere Bedeutung für Deutschland habe als eine gewonnene Schlacht, da Englands Prestige getroffen und der englische Handel, die Industrie und die Lebensmittelfuhr erheblich gefährdet seien. England wolle ganz Deutschland mit Frauen, Kindern und dort wohnenden Neutralen durch Hunger töten. Das sei bei Beurteilung des traurigen Loses der Passagiere der „Lusitania“ zu bedenken.

Ferner weist die hiesige „Tribuna“ auf die Gewissenlosigkeit der englischen Schiffahrtsgesellschaft hin, die auf einem bewaffneten und Konterbande führenden Schiff trotz deutscher Warnung Passagiere, und zwar auch neutrale, aufnahm. Sie klagt ferner die englische Admiralität an, weil diese erklärt habe, die Sicherheit des

transatlantischen Verkehrs gewährleisten zu können und doch keinen Finger zum Schutz des bedrohten Riesendampfers gerührt habe aus Furcht, Kriegsschiffe aufs Spiel zu setzen. Das Vorgehen Deutschlands sei gegenüber dem englischen Aushungerungsplan völlig berechtigt.

★

★

★

Rotterdam, 11.Mai. Der „Rotterdamsche Courant“ bringt einen Leitartikel über die „Lusitania“, in dem unter anderem gesagt wird: **Wenn die „Lusitania“ wirklich Konterbande führte, trifft dann nicht ein Teil der Verantwortung die amerikanische Regierung, die zuließ, daß Konterbande und Passagiere auf demselben Schiff geführt werden und diejenigen, welche die der Vernichtung unterworfenen Ladung durch Passagiere deckten?**

Das Unterhaus über die Versenkung der „Lusitania“ S.2

London, 12.Mai. Unterhaus. (Ausführlichere Meldung) Lord Charles Beresford fragte: Kann der Premierminister weitere Einzelheiten über den Verlust der „Lusitania“ angeben: Mit welcher Schnelligkeit sie fuhr, ob sie über Old Head of Kinsale fahren wollte oder nicht; ob Old Head regelmäßig beim Ein- und Auslaufen von Schiffen passiert wird, ob dort kein Patrouillendienst stattgefunden hat, und welches das nächste Patrouillenschiff war; ob der Premierminister dem Hause versichern könne, daß alle solche Punkte, an denen ein- und ausgehenden Schiff vorbeizukommen pflegen, jetzt entsprechend überwacht werden; ob die Admiralität die Warnungen, welche den nordamerikanischen Passagieren vor der Abfahrt zugegangen sind, erhalten hat.

Mc Master fragte, welche Maßregel zum Schutze der „Lusitania“ angesichts der in den Zeitungen erschienenen Warnung der deutschen Botschaft getroffen worden waren. Houston fragte Churchill, ob er vor dem 7. Mai gewußt hätte, daß deutsche Unterseeboote seit einiger Zeit an der Südküste von England, im St. Georgskanal und in der Irischen See tätig gewesen seien, ob er gewußt hätte, daß tags zuvor die beiden großen Liverpooler Dampfer „Centurion“ und „Candidate“ in diesen Gewässern versenkt worden waren, ob er gewußt hätte, daß die „Lusitania“ am 7. Mai eintreffen sollte, und daß die Admiralität früher Torpedobootszerstörer und andere Schiffe ausgesandt hätte, um Schiffe, die Pferde aus Amerika für die Regierung gebracht hätten, an der Südküste von Irland in Empfang zu nehmen und sicher zu geleiten, und welche Maßregeln die Admiralität getroffen hätte, um die „Lusitania“ zu schützen und nach Liverpool zu geleiten.

Churchill erwiderte, es würde voreilig sein, eine Antwort zu geben, bevor eine Untersuchung stattgefunden hätte, es sei auch unmöglich, die Vorkehrungen der Flotte für die Ueberwachung der Fahrwasser nach der Küste zu veröffentlichen. „Die verfügbaren Hilfsquellen“, sagte Churchill, „erlauben uns nicht, den Handels- und Passagierschiffen eine Eskorte von Zerstörern zu stellen, da täglich durchschnittlich 200 Schiffe ankommen und abfahren. Die Admiralität hatte Kenntnis von der deutschen Drohung und den Bewegungen der Unterseeboote; auf Grund davon hat die „Lusitania“ Warnung und Weisung für ihren Kurs erhalten und beide Botschaften empfangen, die zweite ganz kurz vor dem Angriff. Die Admiralität hat manchmal Eskorten für Schiffe gestellt, die Truppen, Munition und andere von der Regierung unbedingt benötigte Ladungen führten, aber Grundsatz sei, daß jedes Handelsschiff für sich selbst sorgen müsse, abgesehen von allgemeinen Vorkehrungen. Wir haben nach diesen Grundsätzen, die sich bewährt haben, gehandelt. Eine schreckliche Ausnahme, wie der Fall der „Lusitania“, darf die Aufmerksamkeit des Hauses und der Welt nicht von der Tatsache ablenken, daß der gesamte Seehandel Englands ohne merkbaren Verlust und Schaden fortgeführt wird.

Das Unterhaus hat in zweiter Lesung die Vorlage angenommen, welche die Regierung ermächtigt, die Schankwirtschaften in den Bezirken, wo Munition hergestellt oder Transporte ausgeführt werden, unter Kontrolle zu nehmen; die Bezirke werden später bestimmt werden. Die Regierung darf nach dieser Vorlage alle Wirtschaften eines solchen Bezirkes schließen oder nach eigenem Ermessen führen.

Die Versenkung der „Lusitania“.

Aus Handelskreisen wird uns geschrieben:

„Die Direktion der Cunard Linie hat amerikanische Bürger als Schutzschild für einen einigermaßen gefährlichen Konterbandetransport benützt. In der Annahme, daß für die Deutschen amerikanische Bürger „Pflänzchen Rühr‘ mich nicht an“ sein würden, hat die Direktion der Cunard Linie zu der Konterbandefracht amerikanische Bürger hinzugelassen; dies ist ausschließlich geschehen, um das Transportrisiko zu verringern, und noch dazu auf eine Weise, die Geld brachte! Smart smart! Solche „Bürgerfracht“ hat den Engländern gerade gepaßt, dazu waren ihnen die Amerikaner gerade gut genug! Die Warnung des deutschen Botschafters mußte daher auch ins Lächerliche gezogen werden, denn mit dem Augenblick, in dem sie in Amerika ernst genommen worden wäre, wäre die Amerikanerfracht verloren gegangen, und das Transportrisiko wäre gestiegen! Das aber mußte unbedingt im Interesse des englischen Geldbeutels vermieden werden!

Die Wahrung der Interessen des englischen Geldbeutels war der Cunard Linie wichtiger als die Wahrung der Interessen ihrer Passagiere, die ihr Vertrauen auf die Integrität der Gesellschaft Leben und Gut anvertraut hatten!

Amerikanerfracht gilt den Engländern nicht mehr als Sklavenfracht. So und so viel pro Kopf.“

Wien, 12. Mai. In Besprechung der Torpedierung der „Lusitania“ betont das „Fremdenblatt“, daß grenzenloser Hochmut und unbegreifliche Sorglosigkeit diese Katastrophe verschuldet haben, die den schwersten Schlag für das Prestige der großbritannischen Seeherrschaft bedeutet: „Die Engländer trifft die Blutschuld an dem Tode der armen Opfer der „Lusitania“, die, die gewissenlos genug waren, harmlose Reisende auf das mit Kriegsmaterial gefüllte Schiff aufzunehmen und unfähig waren dieses Schiff vor dem Angriff des Feindes zu schützen.“ Das Blatt schließt: „Die Antwort auf den Aushungerungskrieg Englands war der Unterseebootkrieg Deutschlands, der jetzt seinen größten Erfolg erreichte. Die Cunard Linie und die White Star Linie, die größte britischen Schiffahrtsgesellschaften, welche den Verkehr zwischen Amerika und England vermitteln, stellen ihre Fahrten ein. Die Katastrophe der „Lusitania“ bedeutet für Großbritannien mehr als den Verlust eine großen Seeschlacht.“

* * *

London, 12. Mai. Wie das **Reutersche Bureau** meldet, teilt die Cunard Linie mit, daß am 15. Mai kein Schiff abfahren wird.

Auch die auf den 29. Mai festgesetzte Ausreise der „Mauretania“ wird nicht erfolgen.

* * *

Washington, 12. Mai. Das Staatsdepartement tut alles, um den amerikanischen Touristen von Reisen nach Europa abzuraten, weil die Anwesenheit in der Kriegszone zu diplomatischen Verwicklungen führen könnte.

Die Handelskreuzer „Lusitania“ und „Mauretania“.

Stockholm, 17. Mai. „Svenska Dagbladet“ bringt einen von G. Stridsberg gezeichneten Artikel über den Untergang der „Lusitania“, in dem mit dem Motto aus dem Jahrbuch der Navy League „The sea can endure but one master and that master must be the widespread british empire whose navy must dominate every line of sea communications to any place in which she has any affaires“ (Die See kann nur einen Gebieter tragen, und dieser Gebieter muß das weitumfassende britische Reich sein, dessen Marine jeden Seewegsverkehr nach jedem Ort beherrschen muß, an dem das britische Reich Interessen hat.) daran erinnert wird, daß in dem englischen Marinebudget die beiden Cunarddampfer „Lusitania“ und „Mauretania“ eine ganz besondere Stellung einnehmen.

In die Marinevorschläge von 1911 ist eine jährliche Subvention von 2.700.000 Kronen für die militärische Bereithaltung dieser beiden Dampfer aufgenommen. Dieser Anschlag ist nicht mit anderen Subsidien der Cunardgesellschaft zu verwechseln und ist jährlich seit der Indienstellung der beiden Handelskreuzer bewilligt worden. Der Verfasser zitiert weiter die Jahrbücher der Navy League von 1907 und

1908, in denen die große Bedeutung der „enormus subsidized merchant cruisers“ (der riesigen subventionierten Handelskreuzer) „Lusitania“ und „Mauretania“ behandelt wird. Er betont, daß es darin heißt „her official trials were carried out under the direction of the technical staff of the Cunard company and the admiralty representatives“ (ihre offiziellen Probefahrten wurden unter der Leitung der technischen Beamten der Cunardlinie und Vertreter der Admiralität ausgeführt).

„Betreffs der Bestückung“, heißt es weiter in dem Jahrbuch, „werden die genannten Dampfer fast ebenso stark ausgerüstet wie die Countyklasse unserer Panzerkreuzer.“ „Jetzt“, sagt der schwedische Verfasser des Artikels, „wäre es eigentümlich, wenn diese Dampfer in ihrem transatlantischen Verkehr sich der Millionen, mit denen die das Marinebudget belasten, nicht würdig erwiesen. Dies scheint doch unwahrscheinlich, und vorsichtshalber hätte die Admiralität der „Lusitania“ wie auch der „Mauretania“ die Beförderung von Passagieren verbieten müssen.“

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.137 – Dienstag, 18.05.1915 – 2. Ausgabe – S.1

Die amerikanische Note über den „Lusitania“-Fall.

Berlin, 17. Mai. Der hiesige amerikanische Botschafter hat dem Staatssekretär der auswärtigen Angelegenheiten die folgende Mitteilung zugehen lassen:

„Ich habe die Ehre, Eurer Exzellenz folgende Abschrift eines mir von der Amerikanischen Regierung zugegangenen Telegramm zu übermitteln.

In Anbetracht der in letzter Zeit von den deutschen Behörden unter Verletzung amerikanischer Rechte auf hoher See getroffenen Maßnahmen, die in der Torpedierung und Versenkung des englischen Dampfers „Lusitania“ am 7. Mai 1915 gipfelten, wobei über hundert amerikanische Staatsangehörige das Leben verloren haben, erscheint es vernünftig und wünschenswert, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und die Kaiserliche Deutsche Regierung zu einer vollkommen klaren Verständigung über den Ernst der Lage gelangen, die sich hieraus ergeben hat.

Die Versenkung des englischen Passagierdampfers „Falaba“ durch ein deutsches Unterseeboot am 28. März, wobei der amerikanische Staatsangehörige Leon C. Thrasher ertrank, der am 28. April erfolgte Angriff eines deutschen Flugzeuges auf das amerikanische Schiff „Cushing“, die Torpedierung des amerikanischen Schiffes „Gulflight“ am 1. Mai durch ein deutsches Unterseeboot, wobei mindestens zwei amerikanische Staatsangehörige umkamen, und endlich die Torpedierung und Versenkung des Dampfers „Lusitania“ bilden eine Reihe von Vorfällen, die die Regierung der Vereinigten Staaten mit wachsender Besorgnis, Beunruhigung und Bestürzung beobachtet hat.

Die Regierung der Vereinigten Staaten kennt die menschliche und aufgeklärte Haltung, die bisher von der Kaiserlich Deutschen Regierung in Fragen des Völkerrechts und besonders im Hinblick auf die Freiheit der Meere eingenommen worden ist; sie hat sich davon überzeugt, daß auf dem Gebiete völkerrechtlicher Verpflichtungen die deutsche Anschauung und der deutsche Einfluß stets für die Sache der Gerechtigkeit und Menschlichkeit eingetreten sind; sie ist auch überzeugt davon, daß die von der Kaiserlich Deutschen Regierung ihren Marineoffizieren erteilten Anweisungen von den gleichen Gefühlen der Menschlichkeit geleitet sein dürften, wie es die Seegesetze anderer Nationen vorschreiben; deshalb konnte die Regierung der Vereinigten Staaten nicht glauben und kann sich auch jetzt nicht entschließen, zu glauben, daß diese so völlig den Regeln, Gewohnheiten und dem Geiste der modernen Kriegsführung widersprechenden Maßnahmen die Genehmigung oder Billigung dieser großen Regierung haben konnten. Infolgedessen hält es die Regierung der Vereinigten Staaten für ihre Pflicht, sich deswegen an die Kaiserlich Deutsche Regierung mit der vollkommensten Offenheit und in der aufrichtigsten Hoffnung zu wenden, daß sie sich nicht getäuscht hat, wenn sie von der Kaiserlich Deutschen Regierung eine Handlungsweise erwartet, die den durch ihre Maßnahmen hervorgerufenen bedauerlichen Eindruck verwischen, und die die bisherige Haltung der deutschen Regierung bezüglich der geheiligten Freiheit der Meere wiederherstellen wird.

Die Regierung der Vereinigten Staaten ist von der Kaiserlichen deutschen Regierung davon in Kenntnis gesetzt worden, daß sie sich durch die außergewöhnlichen Umstände des gegenwärtigen Krieges und durch die von ihren Gegnern angewandten Maßregeln, die dahin abzielten, Deutschland von jedem Handelsverkehr abzuschneiden, gezwungen sähe, die Repressivmaßregeln zu ergreifen, die die gewöhnlichen Methoden der Seekriegsführung weit überschreiten, indem sie eine Kriegszone proklamierte, außerhalb deren sich zu halten

sie die neutralen Schiffe gewarnt hat. Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte bereits Gelegenheit, die Kaiserliche Regierung davon in Kenntnis zu setzen, daß sie die Einführung derartiger Maßnahmen oder Warnungen vor deren Gefahren an amerikanische Schiffer oder amerikanische Staatsangehörige, die berechtigterweise als Passagiere auf Schiffen kriegführender Staaten reisen, nicht zulassen könne und daß sie die Kaiserlich Deutsche Regierung für jede absichtliche oder zufällige Verletzung dieser Rechte streng verantwortlich machen müsse. Die Regierung der Vereinigten Staaten kann nicht glauben, daß die Kaiserliche Regierung diese Rechte in Frage stellt; sie nimmt vielmehr an, daß die Kaiserliche Regierung als selbstverständlich anerkennt die Regel, daß das Leben von Nichtkombattanten – mögen sie neutraler Nationalität sein oder einer im Kriege befindlichen Nation angehören – rechtlicher und billiger Weise nicht durch die Kaperung oder Zerstörung eines unbewaffneten Handelsschiffes in Gefahr gebracht werden kann, und daß die Kaiserliche Regierung ebenfalls, wie dies alle anderen Nationen tun, die Verpflichtung anerkennt, die gebräuchlichen Maßnahmen der Anhaltung und Untersuchung zu ergreifen, um festzustellen, ob ein verdächtiges Handelsschiff tatsächlich einer kriegführenden Nation angehört oder wirklich Konterbande unter neutraler Flagge führt. Die Regierung der Vereinigten Staaten möchte daher die Kaiserliche Deutsche Regierung allen Ernstes darauf aufmerksam machen, daß der Einwand gegen ihr jetziges Verfahren, den Handel ihrer Feinde anzugreifen, darin liegt, daß es praktisch unmöglich ist, Unterseeboote für die Vernichtung des Handels zu verwenden, ohne dabei die Regeln der Billigkeit, der Vernunft, der Gerechtigkeit und der Menschlichkeit zu mißachten, die von der modernen Anschauung als gebietend angesehen werden.

Es ist für die Offiziere eines Unterseebootes tatsächlich unmöglich, ein Handelsschiff auf See zu durchsuchen und seine Papiere und Ladung zu prüfen; es ist für sie tatsächlich unmöglich, das Schiff als Prise zu nehmen und, wenn sie nicht an Bord des Schiffes eine Prisenbesatzung lassen können, so können sie es nicht versenken, ohne die Besatzung und alles, was sich an Bord befindet, Wind und Wellen in ihren kleinen Rettungsboten preiszugeben. Diese Tatsachen gibt bekanntlich auch die Kaiserlich Deutsche Regierung offen zu. Wir erfahren nun, daß bei den oben erwähnten Fällen man nicht einmal die erforderliche Zeit gewährte, um diese elementarste Sicherheitsmaßnahme zu ergreifen, und daß in wenigstens zwei der angeführten Fälle nicht einmal eine Warnung erfolgt ist. Es ist klar, daß die Unterseeboote, wie die Ereignisse der letzten Woche gezeigt haben, nicht gegen Handelsschiffe verwendet werden können ohne unvermeidliche Verletzungen vieler geheiligter Grundgesetze der Menschlichkeit und Gerechtigkeit.

Amerikanische Bürger handeln innerhalb der Grenzen ihrer unbestreitbaren Rechte, wenn sie auf hoher See ihre Schiffe überall dahin steuern und zur See überall dahin reisen, wohin sie ihre rechtmäßigen Geschäfte führen, und sie üben diese Rechte in dem wohl sehr berechtigten Vertrauen aus, daß ihr Leben nicht gefährdet werde durch Handlungen, die in offensichtlicher Verletzung allgemein anerkannter internationaler Verpflichtungen begangen werden, und sicher auch in dem Vertrauen, daß ihre eigene Regierung sie in der Ausübung ihrer Rechte unterstützen werde.

Es wurde, wie ich der Kaiserlich Deutschen Regierung bedauere mitteilen zu müssen, kürzlich in den Zeitungen der Vereinigten Staaten eine formelle, an die Bevölkerung der Vereinigten Staaten gerichtete Warnung veröffentlicht, die von der Deutschen Botschaft in Washington stammen soll und die tatsächlich besagte, daß jeder Bürger der Vereinigten Staaten, der sein Recht zu freien Reisen auf den Meeren ausübe, es auf eigene Gefahr tue, falls seine Reise in die Zone der Gewässer führe, in der die Kaiserliche Marine ihre Unterseeboote gegen den Handel Großbritanniens und Frankreichs verwende, trotz des achtungsvollen, aber sehr ernsthaften Protestes der Regierung der Vereinigten Staaten. Die Regierung der Vereinigten Staaten erwähnt dies nicht, um die Aufmerksamkeit der deutschen Regierung auf die überraschende Regelwidrigkeit der Tatsache zu lenken, daß eine von der Deutschen Botschaft in Washington stammende Mitteilung sich an die Bevölkerung der Vereinigten Staaten durch Vermittlung der Presse richtet, sondern nur um darauf hinzuweisen, daß eine Warnung vor einer ungesetzlichen und unbilligen Handlung in keiner Weise als eine Entschuldigung oder Milderung dieser Handlung, noch als geeignet angesehen werden kann, die Verantwortlichkeit ihrer Urheber zu verringern.

Die Regierung der Vereinigten Staaten, die seit langem den Charakter der Kaiserlich Deutschen Regierung und die hohen Grundsätze der Billigkeit kennt, von denen sie in der Vergangenheit beseelt und geleitet war, kann nicht glauben, daß die Kommandanten der Schiffe, die diese ungesetzlichen Handlungen begangen haben, dies anders als unter einem Mißverständnis der von den deutschen Marinebehörden gegebenen Befehle getan haben können. Sie setzt es als selbstverständlich voraus, daß in einem jeden solchen Falle man wenigstens im Bereiche der Grenzen der praktischen Möglichkeit erwarten könne, daß die Kommandanten selbst von Unterseebooten nichts tun würden, was das Leben von Nichtkombattanten oder die Sicherheit neutraler Schiffe gefährdet, selbst auf die Gefahr hin, daß die Kaperung oder Zerstörung des in Frage stehenden Schiffes vereitelt wird. Sie vertraut daher darauf, daß die Kaiserliche Deutsche Regierung die

Handlungen, über die die Regierung der Vereinigten Staaten Klage führt, mißbillige; daß sie, soweit möglich, Genugtuung geben wird für unermeßliche Schäden, und daß sie sofort die nötigen Schritte tun wird, um die Wiederholung von Vorfällen, die so offenkundig gegen die Grundsätze der Kriegführung, für die die Kaiserlich Deutsche Regierung in der Vergangenheit so klug und fest eingetreten ist, umzustürzen.

Die Regierung und die Bevölkerung der Vereinigten Staaten erwarten von der Kaiserlich Deutschen Regierung ein gerechtes, baldiges und aufgeklärtes Vorgehen in dieser vitalen Angelegenheit mit um so größerem Vertrauen, als die Vereinigten Staaten und Deutschland nicht nur durch besondere Bande der Freundschaft, sondern auch durch ausdrückliche Bestimmungen des Vertrages von 1828 zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich Preußen verbunden sind.

Der Ausdruck des Bedauerns und das Angebot einer Genugtuung im Falle der Zerstörung irrtümlich versenkter neutraler Schiffe können, wenn sie auch, im Falle Verluste an Menschenleben nicht zu beklagen sind, internationalen Verpflichtungen genügen mögen, doch nicht ein Verfahren rechtfertigen oder entschuldigen, dessen natürliche und notwendige Wirkung es ist, neutrale Staaten und Personen neuen und unermeßlichen Gefahren auszusetzen.

Die Kaiserlich Deutsche Regierung wird nicht erwarten, daß die Regierung der Vereinigten Staaten irgendein Wort ungesprochen oder eine Tat ungeschehen lassen wird, die notwendig sein sollten, um ihrer heiligen Pflicht zu genügen, die Rechte der Vereinigten Staaten und ihrer Bürger zu wahren und ihre freie Ausübung und Genuß zu gewährleisten.

Ich benutze diese Gelegenheit, Euere Exzellenz erneut meiner ausgezeichneten Hochschätzung zu versichern.
gez. James W. Gerard.

Seiner Exzellenz von Jagow, Kaiserlichen Staatssekretär der Auswärtigen Angelegenheiten usw., usw., usw.“

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.138 – Mittwoch, 19.05.1915 – 1. Ausgabe – S.1

Zum „Lusitania“-Fall.

Haag, 18. Mai. Die holländische Zeitung „**De Residentiebode**“ führt zum „Lusitania“-Fall aus: Sehr wichtig ist die Tatsache, daß zu Anfang des auf den englischen Aushungerungskrieg hin unternommenen Unterseebootkrieges jeder englische Dampfer die erforderliche Zeit zur Rettung seiner Besatzung erhalten habe, erst infolge des englischen Vorgehens, Unterseeboote zu überfahren, Kauffahrteischiffe zu bewaffnen, Schiffe anscheinend anhalten zu lassen und dann plötzlich auf das Unterseeboot zu schießen, sei die Untersuchung der Schiffe und die Rettung der Besatzung unmöglich gemacht worden. Die Schuld hierfür treffe England. Ferner falle die bisherige Nichtveröffentlichung der Frachtgutliste der „Lusitania“ auf. Auch die Zeitung „**Het Vaderland**“ betont: Das Stillschweigen Englands und Amerikas zu der deutschen Beschuldigung, die „Lusitania“ habe Kriegsmaterial an Bord gehabt, sei auffallend.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.141 – Samstag, 22.05.1915 – 1. Ausgabe – S.1

Das Kriegsmaterial an Bord der „Lusitania“. – Englisches Eingeständnis.

Die „**Frankf. Ztg.**“ veröffentlicht folgende amtliche Mitteilung der deutschen Gesandtschaft in Bern:

Die britische Gesandtschaft in Bern veröffentlicht eine Mitteilung des Inhalts, daß der englische Hilfskreuzer „Lusitania“ während der ganzen Kriegszeit nicht armiert gewesen sei, im übrigen allerdings auf seiner letzten Fahrt Kriegsmaterial für die englischen Truppen an Bord geführt habe. Die britische Gesandtschaft greift dabei in ihrer Enttäuschung über die schwere Einbuße am Ansehen der englischen Flotte zu den stärksten Schmähungen gegen Deutschland. In der gleichen Tonart zu erwidern, ist nicht die Absicht der Kaiserlichen Gesandtschaft, – dagegen soll doch festgestellt werden, daß nunmehr die englische Regierung amtlich eingesteht, ihre Kriegsmaterialtransporte durch die Beförderung von neutralen Zivilisten, Frauen und Kindern, auf demselben Dampfer gedeckt zu haben. Dieses Mittel ist umso verwerflicher, als englischerseits den Passagieren entgegen den deutschen Warnungen, versichert worden ist, daß ihnen keine Gefahr drohe, und keine der selbstverständlichen Schutzmaßnahmen getroffen worden sind, um diese unter englischem Flaggenschutz reisenden Zivilisten, Frauen und Kinder, gegen die den Engländern bekannte Gefahr zu schützen.

Das öffentliche Eingeständnis, daß Passagiere und Waffen auf demselben Dampfer befördert worden sind, kennzeichnet die zynische Mißachtung, mit welcher England über das Leben Neutraler verfügt. Wenn die englische Marine ihre in amtlichen Listen geführten Hilfskreuzer nicht armiert, so ist das ihre Sache. **Da der Kaiserlichen Regierung keine Mittel zur Verfügung stehen, um sich über den derzeitigen Armierungsstand feindlicher Hilfskreuzer zu vergewissern, so wird sie nach wie vor alle in der „by authority“ angegebenen „monthly navy list“ geführten Hilfskreuzer als feindliche Kriegsschiffe ansehen müssen.**

*

*

*

Meinung eines russischen Diplomaten über den Untergang der „Lusitania“.

Zum Untergang der „Lusitania“ erfährt der „**Golos Moskwy**“ aus Petersburg:

Vertreter der Diplomatie würdigen die Tatsache des Unterganges der „Lusitania“ wie folgt:

Das deutsche Unterseeboot, welches die „Lusitania“ versenkte, hat der öffentlichen Meinung der Vereinigten Staaten eine neue Herausforderung entgegengeschleudert, und es besteht kein Zweifel, daß von seiten der amerikanischen Gesellschaft darauf bestimmt reagiert wird.

Etwas komplizierter liegt die Frage, betr. die Möglichkeit, auf die Tatsache der Versenkung der „Lusitania“ auf diplomatischem Wege zu reagieren. **Es handelt sich hier darum, daß die britische Regierung den privaten Dampferkompagnien, welche gigantische Schiffe besitzen, in Friedenszeiten große Subsidien gewährt zu dem Zwecke, damit diese Schiffe, die sich in Reserve der aktiven Flotte befinden, im Bedarfsfalle auch für Zwecke des Seekrieges utlisiert werden können. Und die „Lusitania“ gehörte gerade zu diesen Reserveschiffen. Sie fuhr nicht unter der roten Handelsflagge, sondern unter der blauen Flagge, die gerade diesen Typ der englischen Dampfer symbolisiert.** Unter diesen Umständen ist es schwer, einen formalen Boden zu finden für einen rein diplomatischen Protest hinsichtlich des Fakts der Versenkung der „Lusitania“ an sich.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.141 – Samstag, 22.05.1915 – 2. Ausgabe – S.2

Darstellung des Kapitäns Turner vom Untergang der „Lusitania“.

London, 20. Mai. Kapitän Turner von der „Lusitania“ erklärte vor der Leichenschaubehörde in Kinsale (Irland), daß er nicht direkt gewarnt worden sei, daß die „Lusitania“ torpediert werden würde. Er habe nur die Anzeigen in den Blättern gelesen. Das Schiff, sagte er, sei nicht armiert gewesen. An der irischen Küste herrschte Nebel. Das Schiff lief mindesten 15 Knoten. Um der Gefahr zu entgehen, waren Boote klargemacht und die wasserdichten Schotten geschlossen worden. **Der Kapitän hatte von der Admiralität mit Rücksicht auf die durch Unterseeboote drohende Gefahr Weisungen erhalten, die er jedoch nicht mitteilen könne.** Er habe diese Instruktionen, so gut er konnte, befolgt. Nachdem er Fastnet passiert hatte, klärte sich das Wetter auf und er erhöhte die Fahrgeschwindigkeit auf achtzehn Knoten. Er stand auf der Backbordseite, als der zweite Steuermann rief: Dort ist ein Torpedo. Er lief auf die andere Seite und sah das Kielwasser eines Torpedos. Als dieses das Schiff traf, hörte er eine Explosion. Unmittelbar nach dem ersten Knalle vernahm er eine weitere Explosion, möglicherweise eine indirekte. Er gab sofort Befehl, die Boote herabzulassen und die Maschine anzuhalten. Dies war unmöglich, denn die Maschine war bereits zerstört. Es konnten auch keine Boote herabgelassen werden, da das Schiff zu schnell fuhr. Es fuhr noch als es unterging. Das Schiff war im Maschinenraum getroffen worden und sank in 18 Minuten. Die Explosion hatte die wasserdichten Schotten geöffnet. Eine Warnung war von dem Unterseeboot nicht gegeben worden.

Zur „Lusitania“-Angelegenheit.

Zur Schuldfrage in der „Lusitania“-Angelegenheit ergreift in **Schweden Kapitän Ernst Liljedahl** das Wort, ein Mitglied der liberalen Partei des schwedischen Reichstags, zugleich als Anhänger der Friedensbewegung vielfach hervorgetreten. Er geht davon aus, daß die Frist für ein Dementi wegen der 5400 an Bord geführten Kisten Munition nun abgelaufen sein dürfte, und führt dann aus:

„Amerika hat es übernommen, England u. a. dadurch zu helfen, daß es ihm Munition verschaffte. Daraus folgt, daß Deutschland seinerseits eine solche Zufuhr verhindern muß: eine der Aufgaben, welche der mächtigen Blockade gestellt sind, die die deutschen Unterseeboote als Antwort auf die englische Blockade der deutschen Nordseeküste um das britische Inselreich geschlossen haben. Jedes Fahrzeug, das Munition, Kanonenteile oder dergleichen nach England führt, muß von der deutschen Seemacht in den Grund gebohrt werden, da die Einbringung in einen deutschen Hafen nicht möglich ist. **Der Gegner kommt hierbei in Versuchung, Zivilpersonen als Geiseln mitzunehmen und das Rechtsbewußtsein der Neutralen damit zu düpieren, daß er heimlich einen Luxusdampfer mit Konterbande belädt, dessen Versenkung leicht einen Sturm von sittlicher Empörung in der unkundigen neutralen Welt erregen kann. Um die Ueberführung der Ladung sicherzustellen, ist es von Bedeutung, möglichst viele Zivilpersonen an Bord zu nehmen und vor allem möglichst aus verschiedenen neutralen Ländern.** Deutschland erkannte beizeiten den kaltblütig geplanten Munitionstransport mit der „Lusitania“ und warnte durch die amtliche Kundgebungsform, die ihm zu Gebote stand, durch den deutschen Botschafter in den Vereinigten Staaten, vor einer Fahrt mit dem Dampfer. **Deutschland hat also völlig offen und ehrlich gehandelt. Da griff indessen das amerikanische Spekulationsinteresse ein und zugleich der drohende Munitionsmangel Englands, und eine kräftige Gegenaktion wurde eingeleitet, indem man die „Lusitania“ des Schutzes der englischen Seemacht versicherte.** Nach meinem Gewissen kann ich die Schuld nur auf England und Amerika schieben. Wenn die 5400 Kisten Munition etwa jede 1000 Patronen enthalten haben, so würden das 5.400.000 Schüsse sein, und rechnet man nur 3% sichere Treffer, so würde das den Tod von 150.000 Deutschen bedeuten. Deutschland hat die Versenkung vorher angekündigt und mußte durch sie versuchen, ungezählte Menschenleben zu retten. England kannte das Risiko, und es ist unbegreiflich, daß es so ohne jedes Gefühl gegen Passagiere handeln konnte, die sicherlich sich der Gefahr nicht bewußt waren.“

Turpin, Reims und „Lusitania“. - Aus dem Stockholmer „Nya Dagligt Allehanda“ vom 16. Mai 1915

Gleich am Anfang des Krieges schilderten verschiedene französische Telegramme, wie es dem berühmten Chemiker Turpin, dem Erfinder des Sprengstoffes Turpinit, gelungen sei, eine chemische Mischung herzustellen, die ein Gas von wunderbaren Eigenschaften entwickeln könne. Wenn Bomben, die damit geladen wären, in eine feindliches Heer geschleudert würden, so würde jeder Mann wie durch einen Zauberschlag auf der Stelle getötet werden. Das Blut würde in den Adern erstarren, das Herz stillstehen und das Fleisch sich in eine steinharte Masse verwandeln. Kurz darauf wurde auch durch französische Telegramme eine drastische Schilderung über die Wirkung des neuen Zerstörungsmittels über die ganze Welt verbreitet. Darin wurde berichtet, wie der Stab einer deutschen Armee in einem nordfranzösischen Schloß zur Festmahlzeit versammelt ist, wie die deutschen Offiziere zu Tisch sitzen und einer von ihnen sich gerade erhoben hat, wohl um ein Hoch auf den Kaiser auszubringen; – da mit einem Male kommt eine Bombe zum Fenster hereingesausst mit der Gasmischung des Herrn Turpin. Die Wirkung ist märchenhaft, der Redner bleibt stehen mit offenem Munde, das Glas, das die Offiziere zu den Lippen erhoben haben, kommt nicht zum Ziele; die erstarrten Arme haben ihre Bewegungskraft eingebüßt, die Tischgäste sind tot, erstarrt zu Bildsäulen. *[Francois Eugene Turpin, 30.09.1848-24.01.1927, Chemiker; Turpinit tötete jede Person im Umkreis von rund 400 Metern des Geschoßaufpralles. Wikipedia bezeichnet Turpinit als „fictional war gas“]*

Paris und Frankreich jubelte; Turpin war der Held des Tages. Viele Zeitungen – sogar schwedische – brachten sein Bild. Denn den phantastischen Geschichten lag doch eine ernsthafte Tatsache zugrunde. Turpin war es gelungen – so hieß es – eine für Kriegszwecke brauchbare Mischung herzustellen, die, wenn sie in einem feindlichen Schützengraben explodierte, alle dort befindlichen Verteidiger oder Angreifer töten würde.

Keine Stimme in Frankreich oder in England erscholl gegen die Anwendung einer solchen Kampfweise. Es war ja Frankreichs sonnenklares Recht, jedes Mittel anzuwenden, das Land gegen den eindringenden Feind zu schützen. Von irgendwelcher Barbarei konnte also nicht die Rede sein. Indessen muß doch die Verwendung der Turpinschen Gasbomben auf irgendwelche Schwierigkeiten gestoßen sein. Erst vor einigen Monaten machten die Franzosen von ihnen beim Angriff auf deutsche Schützengräben Gebrauch.

Die Deutschen waren jedoch in aller Stille den französischen Anweisungen gefolgt. Auch sie hatten sich Gasbomben zugelegt, freilich von ganz anderer Beschaffenheit.

Die Engländer in der Gegend von Ypern bekamen das zu spüren –; sie sahen sich plötzlich von schweren, dicken Rauchwolken umgeben, die über den Boden hinglitten, sich in ihre Schützengräben senkten und sie am Zielen hinderten und die Lunge zum Husten reizten. Den Augenblick nutzten die Deutschen. Mit Binden vor dem Mund stürmten sie vor, nahmen die englischen Stellungen und zugleich eine Menge Gefangene. Und das Merkwürdige war, daß diese nach kurzem Aufenthalt in freier Luft wieder völlig frisch wurden, von einigen wenigen abgesehen, die allerdings allzulange im Rauch geblieben waren. Herr Turpin selbst erklärte, daß das Gas zwar äußerst unbehaglich sei, daß man sich aber leicht durch Ammoniak unter der Nase von seinen Wirkungen befreien könne. Es war also keineswegs lebensgefährlich.

Aber die Völker, die kein Wort gegen die Verwendung von Herrn Turpins tödlichen Giftgasen einzuwenden hatten, waren nun über die Verwendung der hustenreizenden Bomben im höchsten Grade entrüstet. Die grausigsten Geschichten von monatelangen Leiden der vergifteten Soldaten wurden in die Welt gesandt. Ganz England bebte vor Zorn über dieses neue Stück von deutscher Grausamkeit, das seinesgleichen suchte in der Vergangenheit. Turpin hatte man völlig vergessen, ebenso wie den englisch-französischen Jubel über seine Erfindung.

Einige Tage vor dem Bombardement von Reims enthielt eine englische Zeitung eine lange und lebendige Schilderung über die herrliche Aussicht vom Turm der Kathedrale, und wie man von diesem aus den besten Ueberblick über die deutschen Stellungen hätte, besser als irgendein Fesselballon oder eine Flugmaschine ihn bieten konnte. Man könne von dort aus mit größter Sicherheit das Feuer der Artillerie leiten.

Nicht die Spur eines Tadels erhob sich gegen den Mißbrauch des unschätzbaren Heiligtums für kriegerische Zwecke. Weder in Frankreich noch in England warnte man vor der Gefahr, die dadurch entstehen könnte. Alles war „all right“. Die Deutschen konnten doch nicht so barbarisch sein, ein solches Wunderwerk der Baukunst zu beschädigen, wie es die Kathedrale war. Sie mußte unverletzlich sein, und es würde einen Schrei der Einrüstung in allen Ländern der Welt wecken, wenn auch nur ein Stein an ihren Mauern beschädigt würde. Die ästhetische Heiligkeit war der Schutzschirm, hinter dem die Operationen gegen den deutschen Feind in Ruhe geleitet und seine Stellungen beobachtet werden konnten. Warum erhob sich kein Einspruch der Kunstfreunde in allen Ländern gegen diese Verwendung des unersetzlichen Bauwerks? Von solcher Verwahrung hat man nichts gehört. Was bedeutet es für die Herren Aesthetici, ob das Leben von vielen tausend Deutschen durch die spähenden Augen droben auf dem Turme aufs Spiel gesetzt wurde?

So kam es wie es kommen mußte; Reims wurde beschossen. Da, aber auch erst da – begannen die Proteste.

Es war genau so, wie jetzt mit der „Lusitania“. Jedermann in England wußte, daß der Riesendampfer der Cunardlinie nur zum Schein ein Passagierfahrzeug war, solange der Krieg dauerte. Jede Zeitung, jede **amtliche Liste über „the navy“ gab darüber Auskunft und der Name der Kapitäne stand in dem Verzeichnis über die Offiziere der Kriegsflotte, genau wie es die Haager Konvention von 1907 bezüglich der „Umwandlungen von Handelsfahrzeugen zu Kriegsfahrzeugen“ vorsieht.** Die amerikanische Presse machte auch ins einzelne gehende Angaben über die Kriegsmaterialien, die auf jeder Reise mitgenommen wurden. Es herrschte also kein Zweifel darüber, daß die „Lusitania“ – während des Krieges – ein englisches Kriegsschiff war, das fälschlich unter Handelsflagge ging und das sich sogar nicht scheute, gelegentlich die amerikanische Flagge zu gebrauchen. Ob das Schiff armiert war oder nicht, hat völkerrechtlich gar keine Bedeutung, damit befaßt sich die genannte Konvention nicht. Das feindliche Transportfahrzeug, das unbedingte Konterbande führt, ist, auch nach dem von England anerkannten Gesetzen, in gleichem Grade Kriegsfahrzeug wie ein Hilfskreuzer, auch wenn es keine Kanonen führt.

Warum warnte England nicht seine Untertanen mit einem solchen Dampfer zu reisen? Warum nicht Amerika? Der Grund ist offenkundig. Man wollte die vielen friedlichen Reisenden als Schutzschirm haben, einerseits für das Kriegsmaterial-business Amerikas, andererseits für Englands Zufuhr solchen Materials –, genau wie man sich in Reims der Kathedrale bediente.

So trat auch hier das ein, was man nicht in Rechnung hatte ziehen wollen, aber es trat nicht ohne Warnung ein, und die Warnung kam vom Feinde selbst – von Deutschland. Sie wurde mit Hohn und Verachtung empfangen. Man sah darin nur eine Aeußerung deutscher Ueberhebung.

Man sollte doch die Deutschen genügend kennen gelernt haben, um zu verstehen, daß der germanische Kriegsernst sich nicht davor scheut, die äußersten Konsequenzen zu ziehen, und daß die Deutschen niemals darauf eingehen werden, daß deutsche Menschenleben weniger wert sein sollten als englische oder amerikanische.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr.149 – Montag, 31.05.1915 – 1. Ausgabe – S.1

Antwortnote der Kaiserlich Deutschen Regierung in der „Lusitania“- Angelegenheit.

Berlin, 30. Mai. Die Antwortnote der Kaiserlich Deutschen Regierung in der „Lusitania“-Angelegenheit lautet wie folgt:

Berlin, 28. Mai 1915.

Der Unterzeichnete beehrt sich, Seiner Exzellenz dem Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika Herrn James W. Gerard auf das Schreiben vom 15. d. Mts. über die Beeinträchtigung amerikanischer Interessen durch den deutschen Unterseebootkrieg nachstehendes zu erwidern.

Die Kaiserliche Regierung hat die Mitteilungen der Regierung der Vereinigten Staaten einer eingehenden Prüfung unterzogen und hegt auch ihrerseits den lebhaften Wunsch, in offener und freundschaftlicher Weise zur Aufklärung etwaiger Mißverständnisse beizutragen, die durch die von der amerikanischen Regierung erwähnten Vorkommnisse in den Beziehungen der beiden Regierungen eingetreten sein könnten.

Was zunächst die Fälle der amerikanischen Dampfer „Cushing“ und „Gulflight“ betrifft, so ist der Amerikanischen Botschaft bereits mitgeteilt worden, daß der Deutschen Regierung jede Absicht fernliegt, im Kriegsgebiet neutrale Schiffe, die sich keiner feindlichen Handlung schuldig gemacht haben, durch Unterseeboote oder Flieger angreifen zu lassen; vielmehr sind den deutschen Streitkräften wiederholt die bestimmtesten Anweisungen gegeben worden, Angriff auf solche Schiffe zu vermeiden. Wenn in den letzten Monaten infolge Verwechslungen neutrale Schiffe durch den deutschen Unterseebootkrieg zu Schaden gekommen sind, so handelt es sich um ganz vereinzelte Ausnahmefälle, die auf den Flaggenmißbrauch der britischen Regierung in Verbindung mit einem fahrlässigen oder verdächtigen Verhalten der Schiffskapitäne zurückzuführen sind. Die Deutsche Regierung hat in allen Fällen, wo ein neutrales Schiff ohne eigenes Verschulden nach den von ihr getroffenen Feststellungen durch deutsche Unterseeboote oder Flieger zu Schaden gekommen ist, ihr Bedauern über den unglücklichen Zufall ausgesprochen und, wenn es in der Sachlage begründet war, Entschädigung zugesagt. Nach den gleichen Grundsätzen wird sie auch die Fälle der amerikanischen Dampfer „Cushing“ und „Gulflight“ behandeln; über diese Fälle ist eine Untersuchung im Gange, deren Ergebnis der Botschaft demnächst mitgeteilt werden wird, und die gegebenenfalls durch eine internationale Untersuchungskommission gemäß Titel III des Haager Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 ergänzt werden könnte.

Bei der Versenkung des englischen Dampfers „Falaba“ hatte der Kommandant des deutschen Unterseebootes die Absicht, den Passagieren und der Mannschaft volle Gelegenheit zu ihrer Rettung zu geben. Erst als der Kapitän der Aufforderung, beizudrehen, nicht nachkam, sondern flüchtete und mit Raketensignalen Hilfe herbeirief, forderte der deutsche Kommandant zunächst die Mannschaft und die Passagiere durch Signale und Sprachrohr auf, das Schiff binnen zehn Minuten zu verlassen; tatsächlich ließ er ihnen dreiundzwanzig Minuten Zeit und schoß den Torpedo erst ab, als verdächtige Fahrzeuge der „Falaba“ zu Hilfe eilten.

Was die Verluste an Menschenleben bei der Versenkung des britischen Passagierdampfers „Lusitania“ anlangt, so hat die Deutsche Regierung den beteiligten neutralen Regierungen bereits ihr lebhaftes Bedauern darüber zum Ausdruck gebracht, daß Angehörige ihrer Staaten ihr Leben bei dieser Gelegenheit verloren haben. Die Kaiserliche Regierung vermag sich im übrigen dem Eindruck nicht zu verschließen, daß gewisse wichtige Tatsachen, die im unmittelbarsten Zusammenhang mit der Versenkung der „Lusitania“ stehen, der Aufmerksamkeit der Regierung der Vereinigten Staaten entgangen sein könnten. Sie hält es deshalb im Interesse des von beiden Regierungen angestrebten Zieles einer klaren und vollen Verständigung für

notwendig, sich zunächst davon zu überzeugen, daß die den beiden Regierungen vorliegenden Nachrichten über den Sachverhalt vollständig sind und übereinstimmen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten geht davon aus, daß die „Lusitania“ als ein gewöhnliches, unbewaffnetes Handelsschiff zu betrachten ist. Die Kaiserliche Regierung gestattet sich in diesem Zusammenhange darauf hinzuweisen, daß die „Lusitania“ einer der größten und schnellsten mit Regierungsmitteln als Hilfskreuzer gebauten englischen Handelsdampfer war und in der von der englischen Admiralität herausgegebenen „Navy List“ ausdrücklich aufgeführt ist. Der Kaiserlichen Regierung ist ferner aus zuverlässigen Angaben ihrer Dienststellen und neutraler Passagiere bekannt, daß schon seit längerer Zeit so gut wie alle wertvolleren englischen Handelsschiffe mit Geschützen, Munition und anderen Waffen versehen und mit Personen bemannt sind, die in der Bedienung der Geschütze besonders geübt sind. Auch die „Lusitania“ hat nach hier vorliegenden Nachrichten bei der Abfahrt von New York Geschütze an Bord gehabt, die unter Deck versteckt aufgestellt waren.

Die Kaiserliche Regierung beehrt sich ferner die besondere Aufmerksamkeit der Amerikanischen Regierung darauf zu lenken, daß die britische Admiralität ihrer Handelsmarine in einer geheimen Anweisung vom Februar dieses Jahres empfohlen hat, nicht nur hinter neutralen Flaggen und Abzeichen Schutz zu suchen, sondern sogar unter dieser Verkleidung durch Rammen angriffsweise gegen deutsche Unterseeboote vorzugehen. Auch sind als besonderer Ansporn zur Vernichtung der Unterseeboote durch Handelsschiffe von der britischen Regierung hohe Preise ausgesetzt und auch bereits ausgezahlt worden. Angesichts dieser ihr einwandfrei bekannten Tatsachen vermag die Kaiserliche Regierung englische Kauffahrteischiffe auf dem vom Admiralstabe der Kaiserlich Deutschen Marine bezeichneten Seekriegsschauplatz nicht mehr als „unverteidigtes Gebiet“ anzusehen; auch sind die deutschen Kommandanten infolgedessen nicht mehr in der Lage, die sonst für das Seebeuterecht üblichen Regeln zu beobachten, denen sie früher stets nachgekommen sind. Endlich muß die Kaiserliche Regierung besonders darauf hinweisen, daß die „Lusitania“, wie schon früher, so auch auf ihrer letzten Reise kanadische Truppen und Kriegsmaterial, unter diesem nicht weniger als 5400 Kisten Munition, an Bord hatte, die zur Vernichtung tapferer deutscher Soldaten, die mit Opfermut und Hingebung ihre Pflicht im Dienst des Vaterlandes erfüllen, bestimmt war. Die Deutsche Regierung glaubt in gerechter Selbstverteidigung zu handeln, wenn sie mit den ihr zu Gebote stehenden Kriegsmitteln durch Vernichtung der für den Feind bestimmten Munition das Leben ihrer Soldaten zu schützen sucht. Die englische Schifffahrtsgesellschaft mußte sich der Gefahren, denen die Passagiere unter diesen Umständen an Bord der „Lusitania“ ausgesetzt waren, bewußt sein. Sie hat, wenn sie sie trotzdem an Bord nahm, in voller Ueberlegung das Leben amerikanischer Bürger als Schutz für die beförderte Munition zu benutzen versucht und sich in Widerspruch zu den klaren Bestimmungen der amerikanischen Gesetzgebung gesetzt, die die Beförderung von Passagieren auf Schiffen, die Explosivstoffe an Bord haben, ausdrücklich verbietet und mit Strafe bedroht. Sie hat dadurch in frevelhafter Weise den Tod zahlreicher Passagiere verschuldet. **Nach der ausdrücklichen Meldung der betreffenden U-Bootkommandanten, die durch alle sonstigen Nachrichten lediglich bestätigt wird, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der rasche Untergang der „Lusitania“ in erster Linie auf die durch den Torpedoschuß verursachte Explosion der Munitionsladung zurückzuführen ist.** Andernfalls wären die Passagiere der „Lusitania“ menschlicher Voraussicht noch gerettet worden.

Die Kaiserliche Regierung hält die im vorstehenden angeführten Tatsachen für wichtig genug, um sie einer aufmerksamen Prüfung der Amerikanischen Regierung zu empfehlen. Indem die Kaiserliche Regierung sich ihre endgültige Stellungnahme zu den im Zusammenhang mit der Versenkung der „Lusitania“ gestellten Forderungen bis nach Eingang einer Antwort der Amerikanischen Regierung vorbehalten darf, glaubt sie schließlich an dieser Stelle darauf hinzuweisen zu sollen, wie sie seinerzeit mit Genugtuung von den Vermittlungsvorschlägen Kenntnis genommen hat, die seitens der Amerikanischen Regierung in Berlin und London unterbreitet worden sind, um einen **modus vivendi** für die Führung des Seekrieges zwischen Deutschland und Großbritannien anzubahnen. Die Kaiserliche Regierung hat damals durch ihr bereitwilliges Eingehen auf diese Vorschläge ihren guten Willen zur Genüge dargetan. Die Verwirklichung dieser Vorschläge ist, wie bekannt, an der ablehnenden Haltung der Großbritannischen Regierung gescheitert.

Indem der Unterzeichnete Seine Exzellenz den Herrn Botschafter bittet, Vorstehendes zur Kenntnis der Amerikanischen Regierung zu bringen, benutzt er diesen Anlaß, um dem Herrn Botschafter die Versicherung seiner ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

gez. Jagow.

Seiner Exzellenz dem Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika, Herrn Gerard.

Eine spanische Stimme über die „Lusitania“.

Einem in der Madrider Zeitung „A.B.C.“ veröffentlichten Aufsatz ihres Berliner Vertreters entnehmen wir folgende Stellen:

England hat die vollständige Blockade über Deutschland verhängt und verhindert dadurch, daß nicht nur Kriegsmaterial, sondern auch Lebensmittel für die friedliche Bevölkerung nach Deutschland gelangen. Die Blockade war absolut, da kein neutraler Staat es wagte, die Pläne Englands zu durchkreuzen, und auch keiner von ihnen genügend Machtmittel hatte, um bei der englischen Regierung wegen dieser Maßregeln, die den Handel und die Industrie der Neutralen aufs Schwerste schädigten, Verwahrung einzulegen. Inzwischen sandten die Vereinigten Staaten fortgesetzt, ohne es zu verbergen, an England nicht nur Getreide und Lebensmittel, sondern auch Waffen und Munition. Und als die Deutsche Regierung wegen dieser Sendungen, die den Gesetzen der Neutralität ins Gesicht schlugen, sich bei dem Kabinett in Washington beschwerte, da antwortete die dortige Regierung mit einem Zynismus, der jener würdig ist, die sich im Namen der Macht der Philippinen und Puerto-Ricos bemächtigt hatten: „Jawohl, wir schicken in der Tat nach England Kriegsmaterial, weil unsere Industrie solches herstellt und den geeigneten Moment wahrnehmen muß, um ihre Erzeugnisse zu vertreiben. Wenn Deutschland von uns kaufen könnte wie England, so würden wir gern an Deutschland verkaufen, und wenn Deutschland die Sendungen an England verhindern könnte, so wie England es mit den Sendungen nach deutschen Häfen macht, so würde dieser Handel sofort aufhören.“

Deutschland erkannte diese Beweisführung an, indem es den Verkehr, wenn auch nicht ganz unterband, so doch möglichste behelligte. Wenn Deutschland nicht die genügende Anzahl von Schiffen hatte, um eine vollständige Blockade der englischen Häfen durchzuführen, hätte es deshalb resigniert zuschauen sollen, wie beständig mit Kanonen und Munition beladene Schiffe in Großbritannien anlangten? Konnte man wirklich verlangen, daß es mit gekreuzten Armen dabeistehe und nicht auf irgendeine Art versuchte, den Unterschied auszugleichen, der zwischen der deutschen Flotte und der englischen und französischen zusammen besteht? Deutschland setzte daher seine Kraft darein, eine wirksame Waffe zu finden, um den Handel mit Kriegsmaterial zu unterbinden. Und diese Waffe fand es mit den U-Booten, dieser Waffe, die zehnmal mehr gefürchtet ist als die Kreuzer und Panzerschiffe der Engländer.

Es war notwendig für Deutschland, daß ein Schiff von der Bedeutung und Größe der „Lusitania“ versenkt wurde, ein englisches Schiff, das von den Vereinigten Staaten mit Munition und Kriegsmaterial beladen kam. Damit wurde in Washington bewiesen, daß die deutsche U-Bootblockade genau so wirksam sei wie die der englischen Flotte. Wenn auch mit tiefstem Bedauern, sah sich der deutsche Admiralstab genötigt, viele Menschenleben zu opfern, damit die Nachricht in die ganze Welt gelange, und England nicht weiter behaupte, daß die Meere dank seiner großen Flotte frei von Gefahr seien. Der Umfang der Katastrophe mußte London verhindern, weiterhin zu behaupten, daß der Zugang zu den britischen Häfen eine leichte und einfache Sache ohne jede Gefahr sei. Und so geschah es: Die Versenkung der „Lusitania“ ließ sich nicht verheimlichen, und jetzt weiß man überall, daß England nicht die Beherrscherin der Meere ist, und dies nicht einmal in der kleinen Ecke des Ozeans, wo seine eigenen Inseln liegen. Gewiß, es ist sehr schmerzlich, daß viele Hunderte friedliche Bürger umgekommen sind, aber ihr Opfer wird in Zukunft das Leben von Tausenden von Seeleuten bewahren. Das Beispiel der „Lusitania“ wird verhindern, daß in Zukunft jeden Tag neue Opfer untergehen.

Fragen wir uns unparteiisch: Wer hat mehr Schuld an der Katastrophe: Wer hat mehr als tausend Menschen dem Tode ausgeliefert? Konnte Deutschland etwas anderes tun, wenn es wollte, daß die Welt sich von der Wirksamkeit der deutschen Blockade überzeugen und damit der Handel mit Waffen zwischen seinem Feinde und den Yankees aufhören sollte? Ist es nicht gewiß, daß, wenn die „Lusitania“ wohlbehalten in Liverpool angelangt wäre, die Engländer gespottet und gelacht hätten über die famose deutsche Unterseebootblockade? „Da sehen es ja alle, hätte es geheißt, so viele Drohungen und nachher gar nichts, folglich sei bewiesen, daß England die Beherrscherin der Meere ist und bleiben wird.“

Jetzt aber schimpft und entrüstet sich alles über Deutschlands Handlungsweise, doch Deutschland kümmert sich wenig darum und geht seinen Weg weiter, denn sein schließlicher Triumph in diesem Kriege erfordert, daß der Waffenhandel zwischen Nordamerika und seinen Feinden aufhöre.

Die amerikanische Presse zur „Lusitania“-Note des Präsidenten.

New York, 1. Juni. Die „New York Preß“ und andere amerikanische Zeitungen von Bedeutung bemerken zu der „Lusitania“ - Note des Präsidenten Wilson: Die Befolgung der Note würde Deutschland des Hauptwertes seiner gegenwärtigen Flottenmacht berauben. Die deutsche Flotte ist eingeschlossen und nutzlos. Die Angriffe mit Unterseebooten sind die einzige Form, mit der die deutsche Marine Erfolge erzielt hat. Der Anspruch Amerikas, daß die Unterseeboote aufhören sollten, für die Art des Dienstes gebraucht zu werden, den sie allein ausführen können, beraubt Deutschland, wenn es solche Bedingungen annehmen sollte, der letzten Spur von Macht und Ansehen auf See. Er bedeutet das Ansinnen an Deutschland, den Seekrieg überhaupt einzustellen. Deshalb wird Deutschland niemals unseren Wünschen in der Unterseebootfrage entgegenkommen noch würden wir in der gleichen Lage einem solchen Ansinnen entsprechen.

Die amerikanische öffentliche Meinung beim Auslaufen der „Lusitania“.

Die in diesen Tagen eingetroffenen amerikanischen Zeitungen geben, wie uns der Deutsch-Amerikanische Wirtschaftsverband schreibt, ein interessantes Bild von der Stimmung, die vor dem Auslaufen der „Lusitania“ vorherrschend war. In großen Ueberschriften melden die amerikanischen Zeitungen vom Tage der Abfahrt des Dampfers: „Lusitania“ verläßt Hafen unberührt durch deutsche Warnung.

Selbstverständlich werden nach amerikanischem Brauch diejenigen, die auf dem berühmten Cunarder New York verlassen um ihre Meinung über die deutsche Warnung befragt. Als die Aufmerksamkeit des Kapitäns W.T.Turner auf die Warnung des Grafen Bernstorff gerichtet wurde, lachte er und sagte: „Ich bin gespannt, was die Deutschen das nächste Mal erfinden werden.“ Unter Bezugnahme auf den Andrang am Kai und auf die Passagierliste fügte er hinzu: „Es scheint doch nicht, daß sich viele Leute ins Bockshorn jagen ließen.“

Ein dramatischer Schriftsteller, Charles Klein, erzählte einem Reporter der „New York Times“: „Ich werde meine Zeit an Bord dazu benutzen, um über ein neues Schauspiel nachzudenken, und ich habe keine Zeit, mich über Kleinigkeiten aufzuregen.“

Alfred Vanderbilt erwähnt lediglich, daß er drei Wochen in London zubringen werde, um seinen Rennstall zu besichtigen und sich um andere Interessen in England zu kümmern.

Neben diesen Aeußerungen, die zeigen in welcher Weise der englische Einfluß es verstanden hat, die ernsthaft gemeinte deutsche Warnung lediglich als einen deutschen Bluff hinzustellen, interessiert vor allem eine Aeußerung des befragten Vertreters der Cunard Linie Charles P. Summer aus New York. Als ihm die Frage vorgelegt wurde, welche Vorsichtsmaßregeln getroffen seien, um einem etwaigen Angriff zu entgehen, erklärte er zunächst, daß absolut keine Gefahr vorläge, da deutsche Kreuzer in dem Atlantischen Ozean nicht mehr existierten. Die Gefahrenzone beginne erst, wenn das Schiff sich dem Kanal und der irischen Küste nähere, dort aber existiere ein allgemeines System der Begleitung der Dampfer durch englische Kriegsschiffe, die britische Marine sei für alle britischen Schiffe verantwortlich, namentlich aber für die Schiffe der Cunard Linie. Was die Unterseeboote anbelangt, so habe die „Lusitania“ infolge ihrer Fahrgeschwindigkeit nicht den geringsten Anlaß zu irgendwelcher Besorgnis.

Dieses Stimmungsbild vom Tage der Abfahrt der „Lusitania“ dürfte am besten beweisen, in wie systematischer Weise man es verstanden hat, die amerikanischen Passagiere in Sicherheit zu wiegen und wen sie für den Verlust von Leben und Eigentum verantwortlich zu machen haben.

* * *

Cöln a. Rh., 1. Juni. Die „Kölnische Zeitung“ meldet aus Stockholm: Eine Enthüllung im Zusammenhang mit der „Lusitania“ – Katastrophe ist von einem Schweden gemacht worden. Dieser Schwede wollte von Amerika direkt nach Norwegen reisen. Er teilt „Svenska Dagbladet“ folgendes mit: Der Dampfer, mit dem er reisen wollte, ging drei Stunden später als die „Lusitania“ ab, bei deren Abfahrt er zugegen war. Sämtliche Fahrgäste der „Lusitania“ wurden noch rechtzeitig benachrichtigt, daß der Dampfer nicht nur Munition, sondern auch Kriegsvolk mitführte, und die Warnungen ließen an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Sie hatten auch die Wirkung, daß alle Fahrgäste, von den Gefahren der bevorstehenden Reise beunruhigt, sich entschlossen, wieder an Land zu steigen und mit einem anderen Dampfer zu fahren. Als dies

den Beamten des Dampfers mitgeteilt wurde, ließ Kapitän Turner bekanntmachen, daß er die Preise für die Ueberfahrt um zehn Dollar für die Person herabsetze und diesem lockenden Angebot folgten alle außer zwölf Personen, die sich entschlossen hatten, an ihrer Absicht festzuhalten, und an Land gingen.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr. 153 – Freitag, 04.06.1915 – 2. Ausgabe – S.2

Amerikanische Stimmen zum „Lusitania“-Fall.

Gerade jetzt, wo die deutsche Antwortnote über die Torpedierung der „Lusitania“ bekannt geworden ist, gelangt ein Bericht des New Yorker Mitarbeiters der „Welt Korresp.“ nach Berlin, aus dem hervorgeht, daß auch jenseits des Atlantischen Ozeans eine ganze Anzahl von Stimmen genau dieselben Gesichtspunkte geltend gemacht haben, die die deutsche Regierung in ihrer Note hervorgehoben hat. Der Bericht, der unter diesen Umständen von besonderem Interesse ist, lautet:

Das Indianergeheul, das die anglophile Presse der Vereinigten Staaten über die Torpedierung der „Lusitania“ erhebt, kann doch nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, daß eine ganze Anzahl ruhig denkender Personen und Blätter in den Vereinigten Staaten, ungeachtet des sehr natürlichen und achtungswerten Schmerzes, den sie über den Untergang ihrer Mitbürger empfinden, das deutsche Vorgehen entweder geradezu gerechtfertigt oder jedenfalls doch verständlich findet und sich geneigt zeigt, die Verantwortung für die Katastrophe vielmehr der britischen Schiffahrtsgesellschaft und vor allem der britischen Regierung zuzuschreiben. Ich führe zunächst das Urteil des Kongreßmitgliedes Richmond P. Hobson von Alabama an, der auf die Forderung der anglophilen Presse, daß die Vereinigten Staaten aus der „Lusitania“-Katastrophe einen Kriegsfall machen sollten, sehr deutlich Antwort gegeben hat. Mr. Hobson erinnert daran, daß die deutsche Regierung sich beträchtliche Ausgaben gemacht habe, um Reisende davor zu warnen, daß sie auf britischen Schiffen sich in das Kriegsgebiet wagten, ganz speziell aber auf Schiffen, die unter der Kontrolle der britischen Admiralität stehen und die Anweisung haben, deutsche Unterseeboote, sobald sie sie sichten, zu zerstören. Er weist ferner darauf hin, daß die Reise auf englischen Schiffen, die notorisch Kriegsmunition befördern, als ganz besonders gewagt bezeichnet werden müsse, und in schärfsten Worten wendet er sich gegen die Kriegshetze wider die deutsche Regierung, die bereit gewesen sei, den Unterseebootkrieg im Kriegsgebiete einzustellen, „wenn England seine grausame und unnatürliche Politik aufgeben und von dem Versuche abstehen wollte, Deutschlands bürgerliche Bevölkerung auszuhungern.“

Eine andere bemerkenswerte Äußerung findet sich in der hier erscheinenden „Evening Post“, die im übrigen in der „Lusitania“ Angelegenheit ebenso urteilt, wie die englandfreundliche Presse. Sie bringt eine technische Schilderung des ganzen Vorganges aus der Feder eines amerikanischen Unterseebootoffiziers, der sich nicht genannt hat. Der Offizier schildert in anschaulicher Form den Augenblick, wo sich die „Lusitania“ dem deutschen Unterseeboot nähert, und wirft die Frage auf, warum das deutsche Boot von einer Warnung des Dampfers abgesehen habe. „Natürlich nehmen seine Offiziere an, daß es bewaffnet ist. Ein Maschinengewehr kann ein Unterseeboot zum Sinken bringen, und ein Mann an Deck des Unterseebootes kann, wenn er dem Dampfer nahe genug kommt, von dort aus einfach mit einem Gewehr abgeschossen werden. Nein, von Warnung konnte nicht die Rede sein.“ Dieses Urteil eines amerikanischen Sachverständigen wiegt, wie mir scheint, schwerer, als die ganze Masse des verlogenen amerikanischen Zeitungsgeschwätzes.

Am unverblümtesten aber spricht sich – von den deutsch-amerikanischen Zeitungen abgesehen – der „Gaelic American“, das bekannt Hauptorgan der irischen Amerikaner, aus. Es ist wahr, daß dies Blatt oft in seinen Aufsätzen eine beinahe fanatisch zu nennende Abneigung gegen England und die Engländer bekundet; allein seine Aufsätze über den „Lusitania“-Fall sind durchaus nüchtern, sachlich und objektiv. Das Blatt verlangt vor allem, daß der Fall nicht allein nach den englischen Angaben entschieden werde, sondern daß auch die deutsche Darstellung abgewartet, angehört und geprüft werde. Zur Sache selbst betont der „Gaelic American“ zunächst, daß die „Lusitania“ Eigentum der englischen Regierung war. **Das Eigentumsrecht wurde allerdings in der Weise maskiert, daß die englische Regierung das Geld zur Erbauung des Schiffes vorschob; in Wirklichkeit aber blieb die Cunardlinie nur der Scheineigentümer, und die englische Regierung, die auf ihre Kosten dies Schiff sowie seine Schwesterschiffe hatte erbauen lassen, war dauernd der Eigentümer des Schiffes, das zu seiner vollständigen Verfügung stand.** Das Blatt belegt diese Behauptung mit wichtigen Tatsachen. Es weist darauf hin, daß unmittelbar vor der letzten Ausreise der „Lusitania“ von New York ihr Schwesterschiff „Cameronia“ von der englischen Regierung nach New York beordert wurde, wo sie 200-300 Reisende an die „Lusitania“ abzugeben hatte. Ein anderes Schwesterschiff, die „Caronia“, dient seit Ausbruch des Krieges der

englischen Admiralität als Patrouillenschiff vor dem New Yorker Hafen, läuft aber dann je nach Bedarf wieder als unschuldiges Kauffahrteischiff im Hafen von New York ein und wechselt so ganz nach Bedarf und ohne daß die amerikanische Regierung dagegen einschreitet, ihren Charakter als Handels- oder Kriegsschiff. Das jüngste Cunardschiff, die „Aquitania“, ferner ist von der britischen Regierung als Transportschiff in Benutzung genommen worden. All dieses beweist deutlich genug, daß auch die „Lusitania“ nicht als privates Handelsschiff, sondern als ein Schiff der englischen Regierung anzusehen und zu behandeln war.

Ist aber die englische Regierung der wirkliche Eigentümer der „Lusitania“ und die Cunardgesellschaft nur ihr Agent, so ist sie auch für das Schiff, seine Benutzung und Führung verantwortlich. Daß die „Lusitania“ seit ihrer Abfahrt von New York durchaus unter Instruktionen der britischen Admiralität stand, ist durch die beschworenen Aussagen des Kapitän Turner erwiesen. Aus den Schiffspapieren geht hervor, daß eine Hauptaufgabe der „Lusitania“ auf dieser Fahrt der Transport von Kriegsmaterial war. Die Mitnahme von Reisenden hatte den Zweck, einen Teil der Reisekosten einzubringen, außerdem aber sollten die neutralen Reisenden Schiff und Ladung decken. Denn entweder wurden die Deutschen dadurch von einem Angriffe abgeschreckt und das Schiff kam mit seinem Kriegsmaterial glücklich durch, oder aber sie griffen an – und dann hatte die englische Regierung erreicht, was sie wollte: daß sie über deutsche Unmenschlichkeit schreien und Amerika gegen Deutschland aufhetzen konnte.

Der „Gaelic American“ geht selbst noch einen Schritt weiter. Er erinnert daran, daß die „Lusitania“ auf ihrer Fahrt genau den Kurs nahm, den die britische Regierung ihr telegraphisch vorschrieb. So wurde sie durch die britische Regierung vorsätzlicherweise genötigt, das Fahrwasser aufzusuchen, wo, wie die Admiralität genau wußte, deutsche U-Boote tätig waren. Von allen Maßregeln zum Schutze der „Lusitania“ durch Kreuzer, Torpedos usw., hatte man Abstand genommen. Dem Blatte ist es nicht zweifelhaft, daß hier ein **vorsätzliches Verbrechen der englischen Regierung vorliegt.** Die Deutschen sollten dazu herausgefordert werden, das Schiff zu torpedieren, weil man hoffte, auf diese Weise den **casus belli** zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zu schaffen.

Nebenbei bleibe noch zu bemerken, daß auch in diesem Falle, wie in dem der „Titanic“, die Ordnung und Disziplin an Bord sowie das Pflichtgefühl der Besatzung der „Lusitania“ versagt hatte. **Die nackte Tatsache, daß nur 465 Reisende und volle 302 Mitglieder der Besatzung gerettet wurden, beweise, daß die Besatzung nicht etwa zuerst an die Frauen und Kinder an Bord, sondern hübsch an sich gedacht und sich vor allem in Sicherheit gebracht habe.**

W.K.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr. 154 – Samstag, 05.06.1915 – 1. Ausgabe – S.1

Die Ladung der „Lusitania“.

New York, 4. Juni. Die „New York Times“ meldet aus Pittsburgh: Der Chemiker John Braun hat erklärt, daß die „Lusitania“ 250 000 Pfund Tetrachlorid an Bord führte, das in Pittsburgh hergestellt und für die französische Regierung bestellt worden war. Die deutsche Regierung müsse das gewußt haben. Die Ueberlebenden der „Lusitania“ hätten über erstickende Gasdämpfe geklagt. Braun ist der Ansicht, daß diese Dämpfe von dem sich verflüchtigen Tetrachlorid herrührten, das eine teilweise Erstickung verursache und von den Franzosen für die Herstellung von Gasbomben benutzt werden sollte.

* * *

Die „Chicago Daily Tribune“ vom 8. Mai enthält, den „Hamburger Nachrichten“ zufolge, eine ihr aus New York zugegangenen Liste der von dem Dampfer „Lusitania“ geladenen Güter. Wie das genannte Blatt bemerkt, besteht ein wesentlicher Teil der einen Wert von 750 000 Dollar repräsentierenden Ladung aus Kriegskonterbande. Nur einige Sachen, wie kristallisierter Zucker, Bücher, Gemälde und Juwelen, gehören nicht zu dieser Gruppe. In dem Manifest des Zollhauses erscheinen 5470 Kisten mit Patronenhülsen und Munition, die annähernd einen Wert von 200 000 Dollar haben. Andere wichtige Güter, die die „Lusitania“ geladen hatte, bestanden aus Messing und Kupfer; ferner hatte sie Nahrungsmittel geladen.

Die in der folgenden Aufstellung mit einem * bezeichneten Güter gelten, wie die „Chicago Daily Tribune“ bemerkt, nicht als Konterbande:

Nach Liverpool bestimmt:				
Messing	260 000	Pfund	49 565	Dollar
Kupfer	111 762	Pfund	20 955	Dollar
Kupferdraht	58 465	Pfund	11 000	Dollar
Käse	217 157	Pfund	33 334	Dollar
Fleisch	342 165	Pfund	30 955	Dollar
Butter	40 614	Pfund	8 730	Dollar
Schweineschmalz	30 003	Pfund	4 000	Dollar
Schinken	185 040	Pfund	18 502	Dollar
Getrockneter Kuhmist zur Feuerung	10	Pakete	150	Dollar
Büchsenfleisch	485	Kisten	1 373	Dollar
Büchsen Gemüse	248	Kisten	744	Dollar
Messerschmiede	63	Pakete	10 4920	Dollar
Schuhe	10	Pakete	726	Dollar
Zungen	10	Pakete	224	Dollar
Austern	205	Fässer	1 025	Dollar
geschmeidiges Oel	25	Fässer	1 125	Dollar
Eisenwaren	31	Pakete	742	Dollar
Leder	30	Pakete	16 870	Dollar
Rauchwaren	349	Pakete	119 220	Dollar
*Kleinigkeiten	2	Pakete	974	Dollar
*Konfektion	655	Pakete	2 823	Dollar
*Silberwaren	8	Pakete	700	Dollar
*Edelsteine	32	Pakete	13 350	Dollar
*Galanteriewaren	2	Pakete	251	Dollar
*Bandagen	2	Pakete	1 243	Dollar
Automobile, Fahrräder und Teile	5	Pakete	616	Dollar
Elektrisches Material	8	Pakete	2 464	Dollar
Maschineneinrichtungen	2	Pakete	1 386	Dollar
Stahl und fertige Fabrikate	8	Pakete	354	Dollar
Kupfer	138	Pakete	21 000	Dollar
Aluminium	144	Pakete	6 000	Dollar
Messing	95	Pakete	6 306	Dollar
Eisen	33	Pakete	3 381	Dollar
Altes Gummi	6	Pakete	341	Dollar
Militärische Waren	189	Pakete	66 221	Dollar
Ellenwaren	238	Pakete	19 086	Dollar
Indische Gummiwaren	1	Pakete	131	Dollar
Draht	16	Pakete	771	Dollar
Ausgebessertes Gummi	10	Pakete	347	Dollar
Stäbe	2351	Stück	200	Dollar
Bürsten	4	Pakete	342	Dollar
Munition	1271	Kisten	47 624	Dollar
Salz	100	Pakete	125	Dollar
*Bronzepulver	50	Kisten	1 000	Dollar
Nach Bristol bestimmt:				
Zahnärztliche Sachen	7	Pakete	2 319	Dollar
Stahl und fertige Fabrikate	4	Pakete	331	Dollar
Nach Dublin bestimmt:				
Maschinen und Material	2	Pakete	140	Dollar
Nach Glasgow bestimmt:				
*Kleinigkeiten	1	Paket	479	Dollar
Nach Kobe bestimmt:				
*Flüssiger Leim	2	Pakete	124	Dollar
Nach London bestimmt:				
*Bücher	9	Pakete	845	Dollar
Arzneiwaren	8	Pakete	458	Dollar
Wollgarn	1	Pakete	105	Dollar
Schuhe	1	Kiste	274	Dollar
Bronzepulver	16	Kisten	887	Dollar
Motorräder und Teile	8	Pakete	1 650	Dollar
*Gemälde	1	Pakete	2 312	Dollar
Rauchwaren	1	Pakete	750	Dollar
*Drucksachen	14	Pakete	147	Dollar
Leder	89	Pakete	31 517	Dollar
Patronenhülsen und Munition	4 200	Kisten	152 400	Dollar
Films	1	Kiste	11	Dollar

Maschinenmuster	3	Kisten	1 500	Dollar
Maschineneinrichtungen	6	Pakete	1 149	Dollar
Elektrische Maschineneinrichtungen	1	Pakete	1 616	Dollar
Brennmaterial	2	Pakete	2 489	Dollar
Elektrisches Material	4	Kisten	3 200	Dollar
Automobile, Wagen und Teile	4	Pakete	340	Dollar
Optische Sachen	1	Teil	1 313	Dollar
Zahnärztliche Sachen	10	Teile	3 962	Dollar
Nach Manchester bestimmt:				
Nähmaschinen und Teile	20	Pakete	360	Dollar

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr. 155 – Sonntag, 06.06.1915 – 2. Ausgabe – S.1

Staatssekretär von Jagow über die „Lusitania“.

In der „Lusitania“-Angelegenheit hat ein Berliner Berichterstatte der amerikanischen Zeitungsvereinigung „United Press“ mit dem Staatssekretär von Jagow im Auswärtigen Amt eine Unterredung gehabt, über die dem „Tag“ folgendes berichtet wird:

„Amerika kann kaum von uns erwarten“, sagte Herr von Jagow, „daß wir irgendwelche uns zur Verfügung stehenden Mittel aufgeben, um unsere Feinde zu bekämpfen. Es ist unser Prinzip, uns auf jede mögliche Art zu verteidigen, und ich bin sicher, daß die Amerikaner besonnen genug sind, um einzusehen, daß unsere beiden Länder über die „Lusitania“-Angelegenheit leichter verhandeln können, wenn wir zuerst festgestellt haben, ob beide Länder in den grundlegenden Tatsachen übereinstimmen.“

So sagte Staatssekretär von Jagow. Der Berichterstatte fragte ihn, ob er nicht in unverbindlicher Weise, ohne auf die Verhandlungen zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland einzuwirken oder dies zu beeinträchtigen, die Stellung Deutschlands in der Krisis darlegen könnte, die durch den Untergang amerikanischer Bürger bei der „Lusitania“ hervorgerufen worden ist. Wenn dabei Fragen, die etwaige Verständnismöglichkeiten zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland betreffen, aufgeworfen werden sollten, so wünscht der Herr Staatssekretär nicht zur Beantwortung solcher Fragen veranlaßt zu werden, die sich auf etwaige Unterhandlungen beziehen.

„Deutschland kämpft für die Freiheit der Meere“, erklärte Seine Exzellenz. „Deutschland ist weit entfernt von der Absicht, sich in neutrale Rechte einzumischen oder Selbstherrscher der See zu werden.“

„Könnte Ew. Exzellenz“, so unterbrach ihn der Berichterstatte, „noch genauer erklären, wie Deutschland für freie Meere kämpft? Ich fürchte, daß diese Ausspruch in Amerika nicht verstanden werden würde.“

„England hat immer beansprucht, der Gebieter der freien Meer zu sein“, fuhr der Herr Staatssekretär fort, „und vor unseren Flottenbestrebungen stellte niemand seine Herrschaft in Frage. Wir kämpfen für die Freiheit der Meere, damit England seinen Anspruch aufgibt, denn solange ein Land die Meere beherrscht, sind diese nicht frei. Jede Nation in der Welt muß gleiche Rechte auf hoher See haben. Die Welt muß nicht vergessen, daß England die erste kriegführende Macht war, welche die Vorschriften des Seekriegsrechtes brach. England hat zuerst Minen in die Nordsee versenkt und diese zum Kriegsgebiet erklärt. England hat zuerst erklärt, daß es unsere Frauen und Kinder verhungern lassen würde. England muß daher zuerst zurückgehen und die Kriegführung wieder zu einer normalen machen.“ Diese Worte bekräftigte der Staatssekretär mit einem derben Schlag auf seinen Schreibtisch, der keinen Zweifel über die Festigkeit seiner Ueberzeugung ließ.

„Was ist Deutschlands Ansicht in betreff des Reisens Neutraler auf Schiffen kriegführender Mächte?“ fragte der Berichterstatte.

„Das bezieht sich auf die „Lusitania“-Note“, sagte seine Exzellenz, „und wir sind der Ansicht, daß, bevor wir diesen Fall mit den Vereinigten Staaten amtlich erörtern können, die beiden Regierungen eine klare und genaue Kenntnis der Tatsachen haben müssen. Das will Deutschland in seiner Note zum Ausdruck bringen. Wir hoffen, daß die Amerikaner überlegt genug sein werden, uns Zeit zu geben, um zunächst über alles Tatsächliche des „Lusitania“-Falles unterrichtet zu werden. Wir glauben, daß die amerikanische Regierung unseren Standpunkt noch nicht ganz richtig beurteilt. Für uns muß es Grundsatz sein, uns mit jedem uns zu Gebote stehenden Mittel zu verteidigen. Die „Lusitania“ hatte genug Munition an Bord, um 50 000 deutsche Soldaten zu töten. Tadeln Sie uns, wenn wir jedes uns zur Verfügung stehende Mittel benutzen, um diese Munition zu zerstören und das Leben unserer Leute zu retten?“ Und als der Herr Staatssekretär diese Frage

stellte, zitterte seine Stimme, als wenn die Ueberzeugung so fest in ihm gewurzelt sei, daß sie niemals zerstört werden könnte.

Als wir die in der deutschen Note erwähnten Fälle „Cushing“ und „Gulflight“ besprachen, erklärte der Herr Staatssekretär, daß Deutschlands endgültige Antwort in einigen Tagen abgesandt werden würde. Wegen des „Lusitania“-Falles hoffte Seine Exzellenz, daß die weitere Erörterung bald für die amerikanische und die deutsche Regierung eine sichere Basis über die Tatsachen schaffen würde, so daß dann über Schlußfolgerungen und Vereinbarungen gerechter und in übereinstimmender Weise verhandelt werden könnte.

*

*

*

Die auf der „Lusitania“ versteckten Geschütze.

London, 5. Juni. „Daily News“ meldet aus Washington: Der deutsche Botschafter Graf Bernstorff hat dem Staatssekretär Bryan vier eidliche Aussagen deutscher Reservisten überreicht, die die „Lusitania“ vor der Abreise besucht und die versteckten Geschütze gesehen haben.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr. 159 – Donnerstag, 10.06.1915 – 2. Ausgabe – S.1

Die amerikanische Antwortnote.

Washington, 9. Juni. (Reutersches Bureau) Nach zweistündigem Gedankenaustausch mit dem Kabinett über die Note an Deutschland gestattete er die Mitteilung, daß die Note fertig sei und wahrscheinlich morgen abgeschickt wird. Der Präsident stellte in Abrede, daß eine größere Verzögerung eintrat, als bei einer Note von solchem Gewicht natürlich ist. Die deutsche Note, die für den Angriff auf die „Gulflight“ Schadenersatz verspricht und um weitere Aufklärungen über den Vorfall mit der „Cushing“ ersucht, wird vom Präsidenten nicht als unbefriedigend angesehen, aber die beiden Fragen hätten nichts mit dem Hauptgrundsatz zu tun, für den die Vereinigten Staaten eintreten: nämlich, daß Amerikaner auf unbewaffneten Kauffahrteischiffen - welcher Neutralität immer – in Sicherheit nach ihrem Bestimmungsort gebracht werden müssen, ehe ein zur Prise gemachtes Schiff vernichtet wird.

New York, 9. Juni. (Reutersches Bureau) Ein Washingtoner Bericht des „Evening Sun“ verneint, offenbar auf Grund guter Information, daß die amerikanische Note irgendeine Andeutung enthalten wird, wonach die Vereinigten Staaten mit den Alliierten die Frage der Lebensmittelblockade besprechen würden. Man könne mit Bestimmtheit mitteilen, daß die Vereinigten Staaten nur mit Deutschland verhandeln werden.

*

*

*

Briefwechsel Bryans mit Wilson.

Washington, 9. Juni (Meldung des Reuterschen Bureaus) Bryan sagt in einem Briefe an den Präsidenten Wilson: Im Einklange mit Ihrem Pflichtgefühl und von den vornehmsten Beweggründen geleitet, bereiteten Sie zur Weitergabe nach Deutschland eine Note vor, der ich nicht zustimmen kann, ohne meine Pflicht gegen das Land zu verletzen. **Der Gegenstand ist so bedeutend, daß mein Verbleiben im Kabinett ebenso ungerecht Ihnen wie der Sache gegenüber wäre, die meinem Herzen am nächsten liegt, nämlich Verhütung eines Krieges.**

Präsident Wilson antwortete, er bedaure das Rücktrittsgesuch Bryans, das er mit einem Gefühle persönlichen Bedauerns nur deshalb annehme, weil Bryan darauf bestünde. Wilson kommt weiter auf die erfreuliche Zusammenarbeit mit Bryan während der letzte zwei Jahre zu sprechen und sagt: Selbst jetzt trennt uns nicht das Ziel, sondern nur die zu befolgende Methode.

Zur Haltung Amerikas.

Stockholm, 10. Juni. „Svenska Morgenbladet“ sagt zu dem Bruch zwischen Staatssekretär Bryan und Präsident Wilson: Eine gehässige Sprache gegen Deutschland wegen der „Lusitania“-Affäre ist für ein Land nicht angemessen, das dadurch, daß es amerikanischen Bürgern gleichsam als Schutz für die Munitionslast mitzufahren gestattet hat, selbst mitschuldig an dem Untergange ist. Dadurch verliert Amerika vom moralischen Standpunkte aus das Klagerecht. Amerika kann durch einen Krieg Deutschland nicht mehr schaden, als es dies durch seine neutralen Munitionslieferungen schon getan. Wilsons Standpunkt erhält eine kräftige Parteinahme für England und gegen Deutschland. **Wilson hat nichts getan, um Englands Aushungerungsversuch gegen Deutschland zu verhindern, obwohl er wußte, daß ein Aufhören des Aushungerungskrieges auch ein Ende des Unterseebootkrieges nach sich ziehen würde.**

Zum „Lusitania“-Fall.

New York, 11. Juni. (Meldung des Reuterschen Bureaus) Die Federal Grandjury hat nach den Zeugenaussagen es deutschen Reservisten Gustav Stahl dessen Verhaftung wegen Verdachts des Meineids angeordnet, weil er erklärt hatte, daß er auf der „Lusitania“ Kanonen aufgestellt gesehen habe.

Die amerikanische Note.

W.T.B. Berlin, 12. Juni. Die gestern von dem hiesigen Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika im Auswärtigen Amt überreichte Mitteilung vom d.M. lautet in Uebersetzung:

Euerer Exzellenz Ersuchen entsprechend habe ich nicht verfehlt, meiner Regierung unmittelbar nach Empfang Ihre in Beantwortung meiner Note vom 15. Mai an mich gerichtete Note vom 28. Mai zu übermitteln, desgleichen Ihre ergänzende Note vom 1. Juni, die die Schlußfolgerungen darlegt, zu denen die Kaiserliche Deutsche Regierung bisher in der Frage des Angriffs gegen die amerikanischen Dampfer „Cushing“ und „Gulflight“ gelangt ist. Ich bin jetzt von meiner Regierung beauftragt worden, als Erwiderung Nachstehendes mitzuteilen:

Die Regierung der Vereinigten Staaten vermerkt mit Befriedigung, daß die Kaiserliche Deutsche Regierung bei Erörterung der Fälle „Cushing“ und Gulflight“ den Grundsatz voll anerkennt, wonach alle Teile der offenen See für neutrale Schiffe frei sind, und daß die Kaiserlich Deutsche Regierung aufrichtig gewillt ist, ihre Verbindlichkeit anzuerkennen und auszuführen, wenn die Tatsache eines Angriffs auf neutrale Schiffe, „die sich keiner feindlichen Handlung schuldig gemacht haben“, durch deutsche Flieger oder Kriegsschiffe genügend nachgewiesen ist; die Regierung der Vereinigten Staaten wird der Kaiserlich Deutschen Regierung, ihrem Ersuchen entsprechend, seinerzeit das vollständige Material über den Angriff auf den Dampfer „Cushing“ unterbreiten.

Was die Versenkung des Dampfer „Falaba“ betrifft, durch die ein amerikanischer Bürger sein Leben verloren hat, so ist die Regierung der Vereinigten Staaten erstaunt, von der Kaiserlich Deutschen Regierung die Auffassung vertreten zu sehen, daß das Bestreben eines Handelsschiffes, sich der Kaperung zu entziehen und Hilfe herbeizurufen, etwas an der Verpflichtung des die Kaperung anstrebenden Offiziers in Bezug auf die Sicherheit des Lebens der an Bord befindlichen Passagiere ändern soll, auch wenn das Schiff im Augenblick der Torpedierung seinen Fluchtversuch bereits aufgegeben hatte. Dies sind keine neuen Umstände. Staatsmänner und Kenner des internationalen Rechts hatten sie während der ganzen Entwicklung des Seekriegsrechts vor Augen, und die Regierung der Vereinigten Staaten ist nicht der Ansicht, daß diese Umstände jemals so aufgefaßt worden seien, als könnten sie etwas an den Grundsätzen der Menschlichkeit ändern, auf denen die amerikanische Regierung von je bestanden hat. Lediglich tatsächlicher gewaltsamer Widerstand oder fortgesetztes Bestreben eines Handelsschiffes, zu entfliehen, nachdem der Befehl zum Anhalten zwecks

Durchsuchung ergangen ist, hat nach der bisherigen Anschauung das Leben der Passagiere und Mannschaften verwirkt. Die Regierung der Vereinigten Staaten nimmt jedoch nicht an, daß die Kaiserliche Deutsche Regierung sich in diesem Falle ihrer Verpflichtung entziehen will, sondern nur die Umstände darzulegen wünscht, die den Kommandanten des Unterseebootes veranlaßten, sich bei seinem Vorgehen ein so eiliges Verfahren zu erlauben

Eurer Exzellenz Note weist bei der Erörterung der Verluste von amerikanischen Menschenleben anlässlich der Versenkung des Dampfers „Lusitania“ mit ziemlicher Ausführlichkeit auf gewisse Nachrichten hin, die der Kaiserlich Deutschen Regierung hinsichtlich des Charakters und der Ausrüstung dieses Schiffes zugegangen sind, und Euerer Exzellenz geben der Befürchtung Ausdruck, daß diese Nachrichten nicht zur Kenntnis der Regierung der Vereinigten Staaten gelangt sein könnten. In der Note wird behauptet, daß die „Lusitania“ zweifellos bewaffnet gewesen sei, im besonderen versteckte Geschütze geführt habe, daß sie mit ausgebildeter Bedienungsmannschaft für die Geschütze und besonderer Munition versehen gewesen sei, Truppen von Kanada befördert, eine Ladung an Bord gehabt habe, die nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten für ein Schiff, das auch Passagiere befördert, nicht zulässig gewesen sei, und daß sie ihrem Wesen nach als Hilfsschiff der englischen Streitkräfte gedient habe. Glücklicherweise sind dies Angelegenheiten, bezüglich deren die Regierung der Vereinigten Staaten in der Lage ist, der Kaiserlich Deutschen Regierung amtliche Aufklärung zu geben. Falls die in Eurer Exzellenz Note angeführten Tatsachen zuträfen, wäre die Regierung der Vereinigten Staaten verpflichtet gewesen, davon amtlich Kenntnis zu nehmen in Ausübung ihrer anerkannten Pflicht als neutrale Macht und in Anwendung ihrer nationalen Gesetze. Es wäre ihre Pflicht gewesen, darauf zu achten, daß die „Lusitania“ für ein angriffsweises Vorgehen nicht bewaffnet war, daß sie keine Ladung führte, die durch die Gesetze der Vereinigten Staaten verboten war, und daß sie, wenn sie tatsächlich ein englisches Flottenschiff war, keine Klarierungspapiere als Handelsschiff erhalten durfte. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat diese Pflicht erfüllt und ihre Gesetze mit gewissenhafter Wachsamkeit durch ihre ordnungsgemäß bestellten Beamten zur Anwendung gebracht. Sie ist deshalb in der Lage, der Kaiserlich Deutschen Regierung zu versichern, daß diese falsch informiert war. Sollte die Kaiserlich Deutsche Regierung der Auffassung sein, daß sie überzeugende Beweise besitzt, wonach die Beamten der Regierung der Vereinigten Staaten ihre Pflicht nicht gründlich erfüllt haben, so gibt sich die Regierung der Vereinigten Staaten der aufrichtigen Hoffnung hin, daß die Kaiserlich Deutsche Regierung dieses Beweismaterial zur Prüfung unterbreiten wird.

Was immer auch die Behauptung der Kaiserlich Deutschen Regierung hinsichtlich der Beförderung von Kriegskonterbande an Bord der „Lusitania“ oder hinsichtlich der Explosion dieses Materials durch den Torpedobeschuß sein möge, so braucht nur gesagt zu werden, daß nach Ansicht der amerikanischen Regierung diese Behauptungen für die Frage der Gesetzmäßigkeit des von den deutschen Marinebehörden bei Versenkung des Schiffes angewandten Verfahrens unerheblich sind.

Allein die Versenkung von Passagierdampfern berührt Grundsätze der Menschlichkeit, denen gegenüber die besonderen einzelnen Umstände, die in den Versenkungsfällen mitsprechen könnten, in den Hintergrund gedrängt werden, Grundsätze, die eine solche Versenkung, wie die Kaiserlich Deutsche Regierung zweifelsohne ungesäumt erkennen und anerkennen wird, aus der Reihe der gewöhnlichen Gegenstände diplomatischer Erörterung oder internationaler Streitfragen herausheben. Was immer die sonstigen Tatsachen im Falle der „Lusitania“ sein mögen, die Hauptsache bleibt, daß ein großer Dampfer, der in erster Linie und vorzugsweise als Beförderungsmittel für Passagiere dient und über tausend Menschen beförderte, die keinerlei Anteil an der Kriegführung hatten, torpediert und versenkt wurde ohne geringsten Anruf oder Warnung, und daß Männer, Frauen und Kinder unter Umständen, für die es in der modernen Kriegführung kein Beispiel gibt, in den Tod gesandt wurden. Die Tatsache, daß mehr als hundert amerikanische Bürger unter denen waren, die zugrunde gingen, macht es der Regierung der Vereinigten Staaten zur Pflicht, von diesen Dingen zu sprechen und erneut mit feierlichem Nachdruck die Aufmerksamkeit der Kaiserlich Deutschen Regierung auf die schwere Verantwortung lenken, die sie nach Ansicht der Regierung der Vereinigten Staaten bei dieser tragischen Begebenheit auf sich geladen hat, und auf den unanfechtbaren Grundsatz, worauf diese Verantwortung beruht.

Die Regierung der Vereinigten Staaten bemüht sich um etwas Größeres als bloße Eigentumsrechte oder Handelsprivilegien. Sie bemüht sich um nichts weniger Erhabenes und Heiliges als die Rechte der Menschlichkeit, durch deren Achtung sich jede Regierung ehrt, und auf die keine Regierung im Interesse der in ihrer Obhut und Gewalt Befindlichen verzichten darf. Nur tatsächlicher Widerstand gegenüber der Kaperung oder die Weigerung, anzuhalten, wenn dies zu Durchsuchungszwecken befohlen war, hätte dem Führer des Unterseebootes eine Berechtigung geben können, das Leben der an Bord befindlichen in Gefahr zu bringen. Die Regierung der Vereinigten Staaten ist der Ansicht, daß die ausdrücklichen am 3. August 1914 durch die Kaiserlich Deutsche Admiralität an ihre Seeoffiziere erlassenen Instruktionen diesen Grundsatz anerkannt und

zur Geltung gebracht haben, wie dies auch die Prisenordnungen aller anderen Nationen tun, und jeder Reisende und Seemann hatte ein Recht, sich darauf zu verlassen. Auf diesem Grundsatz der Menschlichkeit sowohl als auf dem Gesetze, das sich darauf gründet, müssen die Vereinigten Staaten bestehen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten nimmt mit Vergnügen wahr, daß Euerer Exzellenz Note mit der Andeutung schließt, daß die Kaiserlich Deutsche Regierung jetzt wie vorher geneigt ist, die guten Dienste der Vereinigten Staaten anzunehmen, bei dem Versuch, mit der Regierung von Großbritannien zu einer Verständigung über eine Aenderung des Charakter und der Bedingungen des Seekrieges zu gelangen. Die Regierung der Vereinigten Staaten würde es als einen Vorzug betrachten, auf diese Weise ihren Freunden und der Welt einen Dienst leisten zu können. Sie ist jederzeit bereit, jeder der beiden Regierungen Andeutungen oder Anregungen zu übermitteln, die die andere zu übermitteln wünscht, und ladet die Kaiserliche Deutsche Regierung herzlich ein, von ihren Diensten in dieser Richtung nach Belieben Gebrauch zu machen. Die ganze Welt wird mitbetroffen von allem, was auch nur einen teilweisen Ausgleich der Interessen herbeizuführen oder irgendwie die Schrecken des gegenwärtigen unseligen Konflikts zu mildern geeignet ist.

Welche Vereinbarung auch immer zwischen den kriegführenden Parteien glücklich getroffen werden mag, und was immer nach Ansicht der Kaiserlich Deutschen Regierung in der Vergangenheit für die Herangehensweise ihrer Seebefehlshaber als Herausforderung oder als verhältnismäßige Rechtfertigung in Betracht kommen mag, die Regierung der Vereinigten Staaten erwartet zuversichtlich, daß die Gerechtigkeit und Menschlichkeit der Deutschen Regierung in allen Fällen, wo Amerikaner geschädigt oder ihre Rechte als Neutrale verletzt worden sind, zur Geltung gebracht werden wird.

Die Regierung der Vereinigten Staaten erneuert deshalb ernstlich und feierlichst die Vorstellungen, die sie in ihrer Note an die Kaiserlich Deutsche Regierung vom 15. Mai erhoben hat, und stützt sich bei diesen Vorstellungen auf die Grundsätze der Menschlichkeit, die allgemein anerkannten Anschauungen des internationalen Rechts und die alte Freundschaft mit dem deutschen Volk.

Die Regierung der Vereinigten Staaten kann nicht zugeben, daß die Proklamierung einer Kriegszone, vor der neutrale Schiffe gewarnt worden sind, irgendwie als eine Verkürzung von Rechten amerikanischer Schiffseigentümer oder amerikanischer Bürger ausgelegt werden kann, die sich auf erlaubten Reisen als Passagiere an Bord von Handelsschiffen einer kriegführenden Macht befinden. Sie glaubt nicht, daß die Kaiserliche Deutsche Regierung diese Rechte in Frage stellt. Sie glaubt auch, daß die Kaiserliche deutsche Regierung als außer Zweifel stehende Grundsätze annimmt, daß Leben von Nichtkämpfern gesetz- und rechtmäßig in Gefahr gebracht werden dürfen durch Kaperung oder Zerstörung eines Handelsschiffes, das keinen Widerstand leistet, und daß die Kaiserlich Deutsche Regierung die Verpflichtung anerkennt, die notwendige Vorsicht anzuwenden bei der Feststellung, ob ein verdächtiges Handelsschiff tatsächlich einer kriegführenden Nation angehört oder tatsächlich Konterbande unter neutraler Flagge führt. Die Regierung der Vereinigten Staaten darf deshalb erwarten, daß die Kaiserlich Deutsche Regierung die notwendigen Maßnahmen ergreifen wird, um diese Grundsätze hinsichtlich der Sicherung amerikanischer Leben und amerikanischer Schiffe zu verwirklichen, und bittet um die Zusicherung, daß dies geschehen wird.

Ich benutze diesen Anlaß, um Euerer Exzellenz die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.
gez. James W. Gerard.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr. 162 – Sonntag, 13.06.1915 – 2. Ausgabe – S.1

Ein Aufruf Bryans.

Washington, 12. Juni. Der schon kurz im Auszug von den Blättern gemeldete Aufruf Bryans an das amerikanische Volk, den der bisherige Staatssekretär gleichzeitig mit der Veröffentlichung der an Deutschland gerichteten Note erließ, lautet ausführlicher, wie folgt:

Sie haben den Wortlaut der Note vor sich und ich bitte Sie, über meinen Entschluß, lieber zurückzutreten als die Verantwortung für die Note zu teilen, Ihr Urteil zu fällen. Ich bin sicher, daß Sie mir ehrenhafte Beweggründe zubilligen werden. Aber das ist nicht genug. Gute Absichten allein könnten in solcher Zeit, bei einem solchen Gegenstand und unter solchen Umständen einen Irrtum nicht entschuldigen. Falls ihr Urteil gegen mich ausfällt, so verlange ich keine Gnade. Der Präsident und ich stimmen in unseren Zielen überein. Wir wünschen eine friedliche Lösung des Streites der Vereinigten Staaten mit Deutschland. Eine solche Lösung ist nicht nur unser beider sehnlicher Wunsch, sondern wir beten sogar darum. Aber über die Mittel, sie zu erreichen, gehen unsere Meinungen unvereinbar auseinander. Wenn wir nur persönliche

Meinungsverschiedenheiten hätten, so würde das von keiner Bedeutung sein. Aber es handelt sich hier in Wirklichkeit um die Wahl zwischen zwei Systemen. Unter den Einflüssen, deren sich die Regierungen bei ihren Beziehungen untereinander bedienen, nehmen zwei eine vorherrschende Stellung ein und sind einander entgegengesetzt: nämlich Gewalt und Ueberredung. Gewalt tritt bestimmt auf und handelt durch Ultimatum. Ueberredung wendet Beweisführungen an, fordert zu Untersuchungen auf und stützt sich auf Verhandlungen. Gewalt stellt das alte System dar, Ueberredung ein neues, das allgemeine Brüderlichkeit zum Ziele hat. Wenn ich die Note an Deutschland richtig auslege, so muß ich sagen, daß sie eher mit den Grundzügen des alten Systems als denen des neuen übereinstimmt.

Ich gebe gern zu, daß sie sich damit auf Präzedenzfälle im Ueberfluß stützt. Das alte System ist für alle früheren Kriege verantwortlich. Noch nie zuvor hat sich jedoch die entsetzliche Tollheit dieses unglücklichen Systems so klar enthüllt als jetzt. Die zivilisierten und erleuchteten christlichen Nationen Europas ringen miteinander, und schon hat der Wunsch nach Krieg auch die Jingoos in unserem eigenen Lande ergriffen. Als demütiger Jünger des Friedensfürsten, als überzeugter Anhänger der Prophezeiung, daß diejenigen, die zum Schwerte greifen, auch durch das Schwert umkommen sollen, bitte ich, mich zu denen zu zählen, die ernstlich darauf dringen, einen Weg einzuschlagen, der keinen Zweifel darüber läßt, daß unsere Regierung gewillt ist, die Verhandlungen mit Deutschland fortzusetzen, bis eine freundschaftliche Verständigung erreicht ist, oder wenigstens, bis der Druck des Krieges vorüber ist und wir uns unter Erinnerung an die historische Freundschaft und die zahllosen Bande an Deutschland wenden können, die Deutschland mit den Vereinigten Staaten verknüpfen. Eine Nation muß die Welt aus der dunklen Nacht des Krieges herausführen ins Licht des Tages, wo die Schwerter zu Pflugscharen umgeschmiedet werden. Warum sollen wir uns dieser ehrenvollen Aufgabe nicht eines Tages unterziehen? Und warum nicht gleich jetzt? Die Nationen werden einsehen, daß ein dauernder Friede nicht auf Furcht aufgebaut werden kann. Eines Tages werden die Nationen ihr Vertrauen in die Liebe setzen, die, obwohl sie von den Anbetern des Kriegsgottes als Schwäche verachtet wird, weiterwährt, wenn alles andere versagt.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung – Nr. 189 – Samstag, 10.07.1915 – 2. Ausgabe – S.1

Die Antwort der Deutschen Regierung auf die amerikanische Note.

Berlin, 9.Juli. W.T.B. Die Antwort der Kaiserlich Deutschen Regierung auf die amerikanische Note vom 10. Juni dieses Jahres ist gestern überreicht worden und lautet wie folgt:

Der Unterzeichnete beehrt sich, Seiner Exzellenz dem Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika Herrn James W. Gerard auf die Note vom 10. v. M. – F.D. Nr. 3814 – über die Beeinträchtigung amerikanischer Interessen durch den deutschen Unterseebootkrieg nachstehendes zu erwidern:

Die Kaiserlicher Regierung hat mit Genugtuung aus der Note entnommen, wie sehr es der Regierung der Vereinigten Staaten am Herzen liegt, die Grundsätze der Menschlichkeit auch im gegenwärtigen Kriege verwirklicht zu sehen. Dieser Appell findet in Deutschland vollen Widerhall, und die Kaiserliche Regierung ist durchaus gewillt, ihre Darlegungen und Entschließungen auch im vorliegenden Fall ebenso von den Prinzipien der Humanität bestimmen zu lassen, wie sie dies stets getan hat.

Dankbar hat es die Kaiserliche Regierung begrüßt, daß die Amerikanische Regierung in ihrer Note vom 15. Mai d. J. selbst daran erinnert hat, wie sich Deutschland in Behandlung des Seekriegsrechts stets von den Grundsätzen des Fortschritts und der Menschlichkeit hat leiten lassen. In der Tat haben seit der Zeit, wo Friedrich der Große mit John Adams, Benjamin Franklin und Thomas Jefferson den Freundschafts- und Handelsvertrag vom 10. September 1785 zwischen Preußen und der Republik des Westens vereinbarte, deutsche und amerikanische Staatsmänner in dem Kampf für die Freiheit der Meere und für den Schutz des friedlichen Handels immer zusammen gestanden. Bei den internationalen Verhandlungen, die später zur Regelung des Seekrieges gepflogen wurden, sind Deutschland und Amerika gemeinsam für fortschrittliche Grundsätze, insbesondere für die Abschaffung des Seebeuterechts sowie für die Wahrung der neutralen Interessen eingetreten. Noch bei Beginn des gegenwärtigen Krieges hat sich die Deutsche Regierung auf den Vorschlag der Amerikanischen Regierung sofort bereit erklärt, die Londoner Seekriegsrechterklärung zu ratifizieren und sich dadurch bei der Verwendung ihrer Seestreitkräfte allen dort vorgesehenen Beschränkungen zugunsten der Neutralen zu unterwerfen. Ebenso hat Deutschland stets an dem Grundsatz festgehalten, daß der Krieg mit der bewaffneten und organisierten Macht des feindlichen Staates zu führen ist, daß dagegen die feindliche Zivilbevölkerung nach Möglichkeit von den kriegerischen Maßnahmen verschont

bleiben muß. Die Kaiserliche Regierung hegt die bestimmte Hoffnung, daß es beim Eintritt des Friedens oder sogar schon früher gelingen wird, das Seekriegsrecht in einer Weise zu ordnen, die die Freiheit der Meere verbürgt und sie wird es mit Dank und Freude begrüßen, wenn sie dabei Hand in Hand mit der Amerikanischen Regierung arbeiten kann.

Wenn in dem gegenwärtigen Kriege je länger je mehr die Grundsätze durchbrochen worden sind, die das Ziel der Zukunft sein sollten, so trägt die Deutsche Regierung keine Schuld daran.

Der Amerikanischen Regierung ist es bekannt, wie von vornherein und in steigender Rücksichtslosigkeit Deutschlands Gegner darauf ausgegangen sind, unter Lossagung von allen Regeln des Völkerrechts und unter Mißachtung aller Rechte der Neutralen durch die völlige Lahmlegung des friedlichen Verkehrs zwischen Deutschland und den neutralen Ländern nicht sowohl die Kriegführung als vielmehr das Leben der deutschen Nation vernichtend zu treffen. Am 3. November v. Js. hat England die Nordsee zum Kriegsgebiet erklärt und der neutralen Schifffahrt die Durchfahrt durch Legung schlecht verankerter Minen sowie durch Anhalten und Aufbringung der Schiffe aufs äußerste gefährdet und erschwert, so daß es tatsächlich neutrale Küsten und Häfen gegen alles Völkerrecht blockiert.

Lange vor Beginn des Unterseebootkrieges hat England auch die legitime neutrale Schifffahrt nach Deutschland so gut wie völlig unterbunden. So wurde Deutschland zu dem Handelskrieg mit Unterseebooten gezwungen. Bereits am 16. November v. Js. hat der englische Premierminister im Unterhause erklärt, daß es eine der Hauptaufgaben Englands sei, zu verhindern, daß Nahrungsmittel für die deutsche Bevölkerung über neutrale Häfen nach Deutschland gelangten. Seit dem 1. März d. Js. endlich nimmt England von den neutralen Schiffen alle nach Deutschland gehenden sowie alle von Deutschland kommenden Waren, auch wenn sie neutrales Eigentum sind, ohne weiteres weg. Wie seinerzeit die Buren, so soll jetzt das deutsche Volk vor die Wahl gestellt werden, ob es mit seinen Frauen und Kindern dem Hungertode erliegen oder seine Selbständigkeit aufgeben wolle.

Während uns so unsere Feinde laut und offen den Krieg ohne Gnade und bis zur völligen Vernichtung angesagt haben, führen wir den Krieg in der Notwehr für unsere nationale Existenz und um eines dauernd gesicherten Friedens willen. Den erklärten Absichten unserer Feinde und der von ihnen angewandten völkerrechtswidrigen Kriegführung haben wir den Unterseebootkrieg anpassen müssen.

Bei allen grundsätzlichen Bemühungen, neutrales Leben und Eigentum nach Möglichkeit vor Schädigung zu bewahren, hat die Deutsche Regierung schon in der Denkschrift vom 4. Februar rückhaltlos anerkannt, daß durch den Unterseebootkrieg Interessen der Neutralen in Mitleidenschaft gezogen werden könnten. Aber ebenso wird auch die Amerikanische Regierung zu würdigen wissen, daß die Kaiserliche Regierung in dem Daseinskampf, der Deutschland von seinen Gegnern aufgezwungen und angekündigt ist, die heilige Pflicht hat, alles, was irgend in ihrer Macht steht, zu tun, um das Leben der deutschen Untertanen zu schützen und zu retten. Wollte die Kaiserliche Regierung diese ihre Pflichten versäumen, so würde sie sich vor Gott und der Geschichte der Verletzung derjenigen Prinzipien höchster Humanität schuldig machen, die die Grundlagen jedes Staatslebens sind.

Mit erschreckender Deutlichkeit zeigt der Fall der „Lusitania“, zu welcher Gefährdung von Menschenleben die Art der Kriegführung unserer Gegner führt. Durch die unter Verheißung von Prämien erfolgte Anweisung an die britischen Handelsschiffe, sich zu armieren und die Unterseeboote zu rammen, ist in schärfstem Widerspruch mit allen Grundsätzen des Völkerrechts jede Grenze zwischen den Handels- und Kriegsschiffen verwischt, und sind die Neutralen, die die Handelsschiffe als Reisende benutzen, allen Gefahren des Krieges in erhöhtem Maße ausgesetzt worden. Hätte der Kommandant des deutschen Unterseeboots, welches die „Lusitania“ vernichtete, Mannschaften und Reisende vor der Torpedierung ausbooten lassen, so hätte dies die sichere Vernichtung seines eigenen Bootes bedeutet. Nach allen bei der Versenkung viel kleinerer und wenig seetüchtiger Schiffe gemachten Erfahrungen war zu erwarten, daß ein so mächtiges Schiff, wie die „Lusitania“, auch nach der Torpedierung lange genug über Wasser bleiben würde, um die Passgiere in die Schiffsboote gehen zu lassen. Umstände ganz besonderer Art, insonderheit das Vorhandensein großer Mengen hochexplosiver Stoffe an Bord, haben diese Erwartung getäuscht. Außerdem darf noch darauf hingewiesen werden, daß bei Schonung der „Lusitania“ Tausende von Kisten Munition den Feinden Deutschlands zugeführt und dadurch Tausende deutscher Mütter und Kinder ihrer Ernährer beraubt worden wären.

In diesem Geiste der Freundschaft, von der das deutsche Volk gegenüber der Union und ihren Bewohnern seit den ersten Tagen ihres Bestehens beseelt ist, wird die Kaiserliche Regierung immer bereit sein, auch während des gegenwärtigen Krieges alles ihr Mögliche zu tun, um der Gefährdung des Lebens amerikanischer Bürger vorzubeugen.

Die Kaiserliche Regierung wiederholt daher ihre Zusicherung, daß amerikanische Schiffe in der Ausübung der legitimen Schifffahrt nicht gehindert und das Leben amerikanischer Bürger auf neutralen Schiffen nicht gefährdet werden sollen.

Um unvorherzusehende, bei der Seekriegführung der Gegner Deutschlands mögliche Gefährdung amerikanischer Passagierdampfer auszuschließen, werden die deutschen Unterseeboot angewiesen werden, solche durch besondere Abzeichen kenntlich gemachte und in angemessener Zeit vorher angesagte Passagierdampfer frei und sicher passieren zu lassen. Dabei gibt sich die Kaiserliche Regierung allerdings der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Amerikanische Regierung Gewähr dafür übernimmt, daß diese Schiffe keine Konterbande an Bord haben. Die näheren Vereinbarungen für die unbehelligte Fahrt dieser Schiffe würden von den beiderseitigen Marinebehörden zu treffen sein.

Zur Schaffung ausreichender Reisegelegenheiten für amerikanische Bürger über den Atlantischen Ozean stellt die Deutsche Regierung zur Erwägung, die Zahl der verfügbaren Dampfer dadurch zu vermehren, daß eine angemessene, der genauen Vereinbarung unterliegende Zahl neutraler Dampfer unter amerikanischer Flagge in den Passagierdienst unter den gleichen Bedingungen wie die vorgenannten amerikanischen Dampfer eingestellt wird.

Die Kaiserliche Regierung glaubt annehmen zu dürfen, daß auf diese Weise ausreichende Gelegenheiten für amerikanische Bürger zur Reise über den Atlantischen Ozean zu schaffen sind. Eine zwingende Notwendigkeit für amerikanische Bürger, in Kriegszeiten auf Schiffen unter feindlicher Flagge nach Europa zu reisen, dürfte demnach nicht vorliegen. Insbesondere vermag die Kaiserliche Regierung nicht zuzugeben, daß amerikanische Bürger ein feindliches Schiff durch die bloße Tatsache ihrer Anwesenheit an Bord zu schützen vermögen. Deutschland ist lediglich dem Beispiel Englands gefolgt, als es einen Teil der See zum Kriegsgebiet erklärte. Unfälle, die in diesem Kriegsgebiet Neutralen auf feindlichen Schiffen zustoßen sollten, könnten daher nicht wohl anders beurteilt werden, als Unfälle, denen Neutrale auf dem Kriegsschauplatz zu Lande jederzeit ausgesetzt sind, wenn sie sich trotz vorheriger Warnung in Gefahr begeben.

Sollte sich jedoch die Erwerbung neutraler Passagierdampfer für die amerikanische Regierung nicht in ausreichendem Umfange ermöglichen lassen, so ist die Kaiserliche Regierung bereit, keine Einwendungen dagegen zu erheben, daß die Amerikanische Regierung vier Passagierdampfer feindlicher Flagge für den Passagierverkehr Nordamerika – England unter amerikanische Flagge bringt. Die Zusage für die „freie und sichere“ Fahrt amerikanischer Passagierdampfer würde dann unter den gleichen Vorbedingungen auch auf diese früher feindlichen Passagierdampfer ausgedehnt werden.

Der Herr Präsident der Vereinigten Staaten hat in dankenswerter Weise sich zur Uebermittlung und Anregung von Vorschlägen an die Großbritannische Regierung insonderheit wegen Aenderung des Seekrieges bereit erklärt. Die Kaiserliche Regierung wird stets von den guten Diensten des Herrn Präsidenten gern Gebrauch machen, und gibt sich der Hoffnung hin, daß seine Bemühungen sowohl im vorliegenden Falle wie auch für das große Ziel der Freiheit der Meere zu einer Verständigung führen werden.

Indem der Unterzeichnete den Herrn Botschafter bittet, vorstehendes zur Kenntnis der Amerikanischen Regierung zu bringen, benutzt er diesen Anlaß, um Seiner Exzellenz die Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

gez. von Jagow.

An Seine Exzellenz den Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika Herrn James W. Gerard.

Die Bewaffnung der „Lusitania“

Berlin, 14. Juli. Die New Yorker Zeitung „**The Gaelic American**“ bringt in der letzten Nummer eine Zusammenstellung von Tatsachen zum Beweise, daß die „Lusitania“ bewaffnet war. Es heißt dort:

„Es ist nicht nur eine Tatsache, daß die „Lusitania“ bewaffnet war, sondern sogar eine weltbekannte Tatsache unter den Hunderten von Leuten, die an der West Street arbeiten, und unter allen Personen, die mit den Schifffahrtsverhältnissen New Yorks vertraut sind. Die Geschütze waren an Bord, als Kapitän Dow [?] die amerikanische Flagge vor Queenstown hißte, um das Schiff vor deutschen Tauchbotten zu retten und dadurch Reibereien zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland heraufzubeschwören. Die Geschütze blieben an Bord und waren an Bord, als das Schiff von einem deutschen Unterseeboot versenkt wurde. Die „Lusitania“ wurde im Jahre 1913 armiert, und eine der New Yorker Zeitungen, die jetzt in Deutschland wegen eines Angriffes auf ein „unbewaffnetes Schiff“ verdammt, machte aus der Beschreibung ihrer Armierung eine Sensation im Neugiersteile. Dieselbe Zeitung behauptet heute, die „Lusitania“ sei ungeschützt gewesen, aber ihre eigene Meldung vom 19. Juni 1913 straft diese Behauptung Lügen.“

Der Bericht, auf den sich der „Gaelic American“ bezieht, erschien in der „**New York Tribune**“. Er besagt unter anderem:

„Die Cunard-Beamten haben dem „Tribune“-Berichterstatte zugestanden, daß der Ozeanwindhund (die „Lusitania“) mit kraftvollen Seegeschützen ausgestattet wurde, in Uebereinstimmung mit Englands neuer Politik, Passagierschiffe zu armieren!...“

Das Kriegsmaterial der „Lusitania“

Meldung des Wolffschen Telegraphenbureaus. Berlin, 12. September. Nach einer kürzlich von uns gebrachten Meldung hat das amerikanische Bundesgericht dahin entschieden, daß die „Lusitania“ auf ihrer letzten Fahrt keine Munition an Bord hatte. Das Bundesgericht hatte sich damit, wie bekannt, in Widerspruch zu der erst im April d.J. vor dem New Yorker Gerichtshofe durch einwandfreie Zeugen erbrachten Feststellungen gesetzt, daß mit dem Dampfer Schrapnells verschifft worden waren. Welche Feststellung die richtige ist, dürfte nicht zweifelhaft sein; hat ein doch sicherlich auch für die Amerikaner unverdächtiger Zeuge, nämlich die britische Gesandtschaft in Bern, am 17. Mai 1915 in einer offiziellen Mitteilung an die Presse gesagt: Es wird nicht abgeleugnet, daß das Schiff Kriegsmaterial an Bord führte. Durch diese amtliche Erklärung gestand die englische Regierung ein, ihre Kriegsmaterialtransporte in verwerflicher Weise durch die Beförderung von neutralen Zivilisten, Frauen und Kindern auf demselben Dampfer gedeckt zu haben. Obendrein war den Passagieren entgegen den deutschen Warnungen, versichert worden, daß ihnen keine Gefahr drohe.