

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

sowie dem Cunarddampfer „Lusitania“ nach. Ihre Geschwindigkeit war jedoch viel größer als die der später gebauten englischen Schiffe, und sie dürfte im Verein mit ihrem Schwesterschiff „Mauretania“ zu den schnellsten Riesendampfern der Welt gezählt haben.

Nun hatte ein deutsches Unterseeboot einen solchen Leviathan des Meeres vernichtet!

Es sieht fest, daß mehr als die Hälfte der Passagiere der „Lusitania“ gerettet werden konnte. Die Cunardlinie lehnte es jedoch lange Zeit ab, auf die dringenden Fragen nach der Schiffszahl der Passagiere Antwort zu geben, weil die englische Regierung das lebhafteste Interesse bekundete, die Zahl der Geretteten zu verschweigen, um die Stimmung der Neutralen gegen Deutschland aufzufacheln.

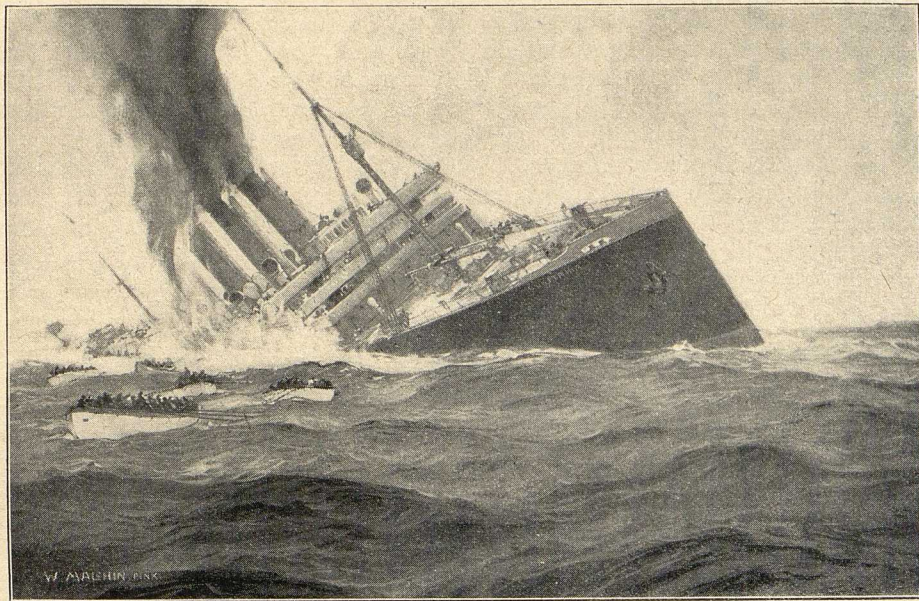
Die „Lusitania“ wurde, wie ihr Schwesterschiff „Mauretania“, seinerzeit mit Hilfe eines niedrig verzinsten Darlehens der englischen Admiralität als Handelskreuzer erbaut. Die beiden Schiffe sollten dank ihrer großen Schnelligkeit den Lebensmittel-, Waffen- und Munitionstransport zwischen England und Amerika im Kriegsfall sichern. Die Admiralität leistete außerdem jährlich einen Betriebszuschuß in der Höhe von etwa sechs Millionen Kronen für diese beiden Schiffe, die in die Flottenliste eingetragen und auch im Frieden von Marinereferanten bemannt waren. Seit 1908 sind sie im „Naval Annual“, einem halbamtlichen Buch, in der Liste der Kriegsschiffe als „Handelskreuzer“ geführt. Ihre Bewaffnung wird in dieser Liste mit je zwölf 15 Zentimeter-Schnellfeuergeschützen angegeben. Die „Lusitania“ hatte außerdem geschulte Matrosen der Kriegsmarine an Bord, um diese Geschütze zu bedienen, und sollte bei einem Zusammentreffen mit einem feindlichen Kreuzer gegen diesen angreifend vorgehen.

Von Rechts wegen hätte die Admiralität der „Lusitania“ und der „Mauretania“ die Beförderung von Passagieren verbieten müssen. Dies war jedoch nicht der Fall, trotzdem sie mit Kriegsausbruch automatisch in den Dienst der britischen Kriegsmarine getreten und dadurch englische Kriegsschiffe geworden waren. Das alles ist offiziell schon vor Kriegsausbruch bekannt gewesen. Der deutsche Unterseebootsangriff richtete sich also gegen ein englisches Kriegsschiff, das zum Schutze seiner Bannware leider unschuldige Passagiere führte und exponierte. Eine dem Angriff unmittelbar vorhergehende Warnung war daher nicht am Platze, auch nicht auf offener See, was für die Beurteilung der Rechtslage zu beachten ist. Wenn sich neutrale und sonstige Passagiere auf der „Lusitania“ einschifften, so mußten sie wissen, daß sie sich an Bord eines Kriegsfahrzeuges allen einem solchen drohenden Gefahren aussetzten. Vielleicht wurden sie von der englischen Admiralität und der Schiffsahrtsgesellschaft der Cunardlinie über den Charakter des

Geschichte des Weltkrieges. II.

Schiffes getäuscht, allein die in den amerikanischen Blättern veröffentlichten deutschen Warnungen mußten doch die Augen öffnen. Auch wenn wie fälschlich behauptet wird, eine Desarmierung erfolgt war, so ändert das nichts an der Sachlage. Diese angebliche Entwaffnung war der deutschen Regierung nicht bekannt und übrigens ist es wohl zweifellos, daß auch ein ohne Waffen fahrendes feindliches Kriegsschiff ohne Warnung torpediert werden darf. Deutschland traf daher weder Schuld noch Verantwortung, zumal durch die systematische Bewaffnung der Handelsschiffe und deren Beauftragung, deutsche Unterseeboote zu überrennen oder in den Grund zu schießen, die englische Admiralität selbst jede Möglichkeit einer genauen Distinction von Handelsschiffen auf See vereitelt und ihren Handelsfahrzeugen von Haus aus den Charakter von Kriegsschiffen, oder besser Frankreichs zur See, aufgedrückt hatte.

Innerhalb des Kriegsgebietes fahrende bewaffnete



Torpedierung der „Lusitania“.

Handelsschiffe englischer Nationalität mußten und durften daher von deutschen Unterseebooten als Kampfwerkzeuge angesehen und danach behandelt werden, auch wenn sie keine Kriegsschiffe sind, was aber „Lusitania“ eben war.

Diesmal konnte man in England nicht behaupten, daß die Torpedierung „ohne vorhergehende Warnung“ erfolgt sei, denn bekannte amerikanische Persönlichkeiten, die sich an Bord der „Lusitania“ begaben, waren zuvor telegraphisch gewarnt worden, die Reise mit diesem Schiff anzutreten. So erhielt Alfred Vanderbilt ein Telegramm, das ankündigte, daß die „Lusitania“ torpediert werden würde. Die Versenkung der „Lusitania“ war jedoch wie allmählich eingesehen wurde, eine berechtigte Kriegstat, wie die Beschießung einer Festung, oder einer im Kampfgebiete gelegenen nicht besetzten Stadt, die auch ohne Rücksicht auf die darin weilenden friedlichen Bewohner, mit allen Kriegsmitteln zerstört wird, wenn es der Kriegszweck erheischt. Daß man selbst in England mit der Möglichkeit der Versenkung der „Lusitania“ seit langem gerechnet hatte, bewies die auf grobe Täuschung berechnete Führung der amerikanischen Flagge durch dieses Schiff auf seiner vorletzten Fahrt. Die Versenkung der „Lu-