

Vor 20 Jahren : die "Lusitania"

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **11 (1935)**

Heft 18

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755238>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

VOR 20 JAHREN: DIE «LUSITANIA»

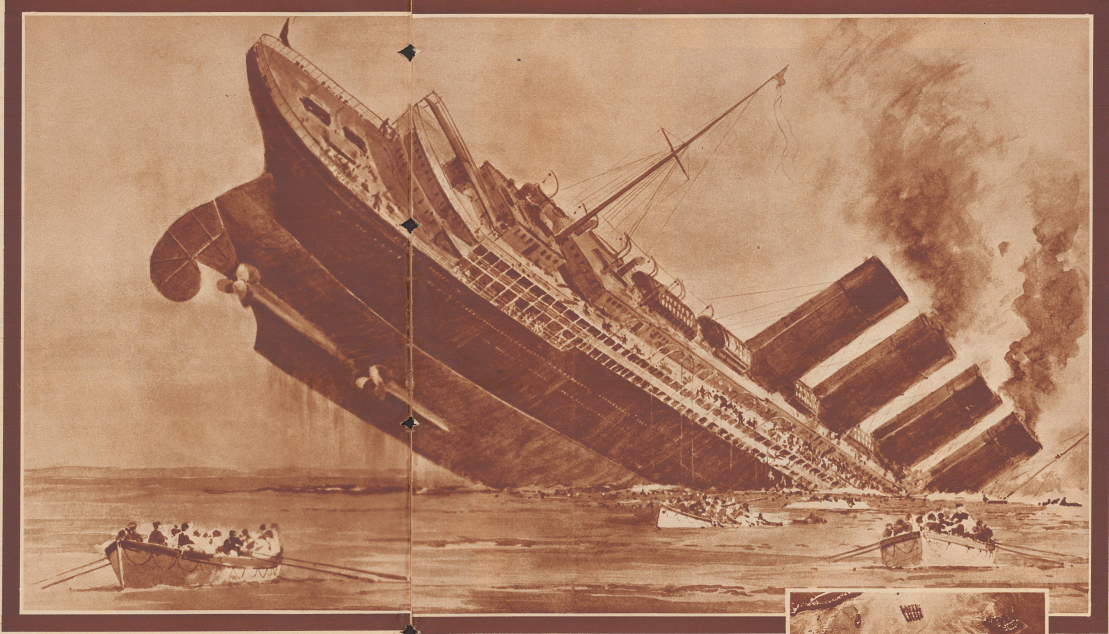
Ein folgenschwerer Torpedoschuß im Weltkrieg

Am 7. Mai sind es 20 Jahre, daß das deutsche U-Boot 20, befehligt vom Kommandanten Schwager, den Lusitania ohne Warnung torpediert hat.

Der Luxusdampfer verließ am 2. Mai den Hafen von New York. Er hatte nach einer der verschiedensten Versionen 1255 Passagiere und 651 Mann Besatzung an Bord. Kapitän war W. T. Turner, eine berühmte Figur der englischen Schifffahrt. Captain Dow, der die «Lusitania» ständig befehligte, befand sich diesmal auf Urlaub.

Unter den Passagieren befanden sich Hunderte von Angehörigen der obersten anglo-amerikanischen Gesellschaftskreise. Wir nennen hier einige: Alfred C. Vanderbilt, Milliardär und Sportmann, Mr. D. A. Thomas (später Lord Roskill), der reiche englische Kohlenmagnat, seine Tochter und sein Erbkandidat, der große amerikanische Philosoph Elbert Hubbard, der immer reiche und berühmte Theatermann Charles Frohmann, der Südpolarforscher Shackleton, der bedeutendste anglo-amerikanische Biographen Oliver P. Bernard, Diplomat, Bühnendirektor, Gentleman hohen Ranges, Männer, Frauen und Kinder, deren größere Hälfte die Fahrt nicht unternehmen hätte, ohne überzeugt zu sein, daß eine besondere Gefahr für die «Lusitania» nicht bestand.

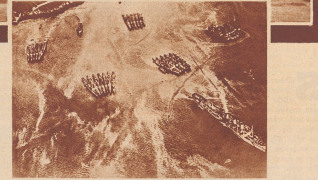
Formell bestand höchste Gefahr. Rund drei Monate vor der Abfahrt der «Lusitania» hat der Reichsmarschal, das britische Kommando der deutschen Regierung, veröffentlicht: die Gewässer um die britischen Inseln wurden als Kriegsszone erklärt. Im Sinne dieser Erklärung waren alle Schiffe, die diese Gewässer berühren sollten, mit schussiger Vernichtung bedroht. Ein Unterschied zwischen



Die Untergang der «Lusitania» am 7. Mai 1915, nachmittags 2 Uhr 45. Die «Lusitania» war ein Schweregeschütz der «Maurer»-Angriff des deutschen Tauchbootes U 20, erfolgte auf der Höhe von Kinsale Head in Südr Irland, etwa 8 Meilen von der Küste von Kenilworth. Die Wirkung des Geschusses und der nachfolgenden Kesselzerstörung war verheerend. Das Schiff sank, inverte 18 In den Feuerstrahlen des Schiffes lagen Goldbarren im Werte von 62 Millionen Pfund Sterling. Zwei Stunden vor der Tor U-Booten auf der Lauer saßen. Auf diese Warnung hin wurden die «Lusitania» vertriebt, die Fahrgeschwindigkeit von 21 auf 15 Boote in die Rettung der 708 Überlebenden zu veranlassen. Die obige Darstellung von dem Untergang der «Lusitania», je rechte in der englischen Zeitschrift «The Illustrated London News». Sie entspricht nicht der Wirklichkeit und ist als Wieder Das Sensationsbedürfnis der Zeit hat den Stoff des Zeichners mäßig beeinflusst.

Fahrgesetz kriegführender und neutraler Staaten wurde — so heißt es — nicht gemacht. — Im Sinne dieser Deklaration wurde bereits am 24. März der Dampfer «Sussex» torpediert. 80 Passagiere sind dabei umgekommen, darunter zahlreiche Amerikaner, also Neutrale. Aus diesem Anlaß entstand ein Notenwechsel zwischen Amerika und Deutschland. Amerika forderte am 20. April in ultimativer Form die Anerkennung der U-Boot-Kriegführung; Deutschland antwortete am 4. Mai, die deutsche Regierung sei bereit, nachzugeben, falls die Vereinigten Staaten ihrerseits auf England und Frankreich dahin einwirken würden, daß diese Länder die völkerrechtlich nicht unangenehme Blockade Deutschlands aufheben sollen. — Diese deutsche Antwort hatte jede Aussicht auf einen Vortrieb. Die öffentliche Meinung Amerikas stand nämlich zu jener Zeit noch durchaus nicht auf Seiten der Entente. Die Blockade, die England besonders streng und wirksam gehandhabt hat, schädigte den amerikanischen Außenhandel in großem Maße, so daß Ende 1914 der sich entfremdende Präsident Wilson sich unter dem Druck einflussreicher Kreise gezwun-

gen sah, gegen die Blockade zu protestieren. — Die deutsche Antwort vom 4. Mai war also gedanklich berechtigt und Wilson hatte es recht ungenügend, die richtige Antwort zu finden. — In diesen diplomatischen entscheidenden Tagen, zwei Tage nach dem amerikanischen Ultimatum, sollte die «Lusitania» die Heimfahrt unternehmen. — Am 2. Mai, als die «Lusitania» den Hafen von New York verließ, war die deutsche Antwort noch nicht eingetroffen. Was kann die Verzögerung bedeuten? Auf diese Frage, die sich alle Welt und natürlich vor allen anderen die Passagiere der «Lusitania» stellten, gab es nur eine Antwort: Deutschland wird nachgeben, aber verhandeln, für die Korrosionen, die es machen wird, Vorteile zu erhandeln. — In dieser Annahme, deren Richtigkeit die sehr kluge, gedruckte deutsche Antwort vom 4. Mai bezeugt hat, betraten die 1255 zivilen Passagiere die «Lusitania» am 2. Mai mit vollem Vertrauen. Zwar laus sie in den Zeitungen die Warnung,



Als die deutschen Tauchboote unangeführte Handelsmannschaft von Tinsley Salford zum versenken litten, erfaßten die Norweger zum Schutz gegen die U-Boote das sogenannte Convoysystem. Es wurde darin, daß ganz flottillen von Luxusdampfern unter dem Schutz von einigen Torpedobooten die Meere überquerten. Das System wurde von der englischen Admiralität übernommen und gewöhnliche erwiderten Schutz gegen die Angriffe der U-Booten.



Ein Beispiel dafür, daß nicht jeder Torpedo tödlich wirkt. Dieser große norwegische Tauchbooter-Behälter, mit einer Ladung Erbbis an Bord, wurde auf der Fahrt von England nach Frankreich von einem deutschen U-Booten angegriffen. Der Torpedo traf das Boot. Die Sprengwirkung war furchtbar, aber die sorgfältige Instandhaltung des Schiffes, seine doppelte Wunde und die Torpedobooten, verhinderten die Sinken. Der schwedische Dampfer konnte einen Hafen erreichen, war Totenkörper, gedoppelt und wieder flugfähig geworden.

(Fortsetzung Seite 126)

Vor 20 Jahren: Die «Lusitania»

(Fortsetzung und Schluß von Seite 525)

die der deutsche Botschafter auf Berliner Weisung veröffentlicht hatte, und in der es — datiert vom 1. Mai — hieß, die «Lusitania» werde, sobald sie in die englischen Gewässer kommen werde, torpediert werden. Sie haben jedoch dieser Warnung nicht die geringste Bedeutung beigemessen. Ein Angriff auf die «Lusitania» — so sagten sie sich — würde den Riesendampfer selbst vielleicht gar nicht vernichten, bestimmt würden aber die aussichtsreichen deutsch-amerikanischen Verhandlungen torpediert sein.

Die Passagiere waren weniger um die Warnung vom 1. Mai bekümmert, als um die Frage, ob die «Lusitania» Munition mitführe oder bewaffnet sei. Wäre dies der Fall gewesen, dann freilich bestand unmittelbare Gefahr, denn dann hätte ein deutscher Angriff auf den Dampfer eine plausible Erklärung gehabt. Darum haben die Passagiere vor der Abfahrt sich über diese Fragen im negativen Sinne überzeugt. Die «Lusitania» war nicht bewaffnet, sie war also kein Hilfskreuzer, und sie hatte keine Munition an Bord. Hingegen befanden sich unter den Passagieren etwa 500 wehrfähige, wehrpflichtige Männer, von denen jene, die die Katastrophe überlebt haben, in den Ententearmeen den Weltkrieg in der Tat durchgekämpft haben.

Ohne Angst wurde also die Heimfahrt angetreten. Die Stimmung hob sich bis zur Sorglosigkeit, als am 4. Mai die drahtlose Nachricht von der deutschen Antwortnote eintraf. «Deutschland verhandelt» — unter diesen Umständen erschien ein Angriff auf den schwimmenden Palast als ein Ding der Unmöglichkeit.

Es wurden denn auch keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen getroffen. In der Nacht vom 6. auf den 7. Mai gab es einen schwachen Nebel, worauf das Tempo des Dampfers auf 18 Knoten herabgesetzt wurde. Die Sirene kreischte vom Nachmittag des 6. bis 11 Uhr morgens des 7. Mai ununterbrochen — eine kreischende Loreley für empfindliche U-Boote...

Die englische Admiralität schrieb dem Dampfer eine Zick-Zack-Route vor und beorderte die Torpedoboote, die dem Schutze der «Lusitania» hätten dienen sollen, entlang dieser Route. Capitän Turner hielt aber diese Vorsichtsmaßnahmen für Produkte bürokratischer Stupidi-

tät, und er steuerte entlang der Küste Südirlands geradewegs und sorglos-gemächlich dem Hafen Hull zu.

Der Dampfer befand sich auf der Höhe des Old Head of Kinsale, als um 2 Uhr 35 Minuten nachmittags ein Passagier auf einer Deckpromenade, der Bühnenzeichner Oliver P. Bernard, ein auftauchendes Periskop erblickte. Bald darauf sah er einen einzigen Torpedo heranrasen. Es war ein Volltreffer von seltener Wirkung. Der Torpedo traf nämlich den Kesselraum und die Explosion des Sprengstoffes wurde in der Wirkung wesentlich verstärkt durch den Druck des Dampfes. Welcher Druck in diesem Kesselraum an jenem Nachmittag entstand, kann man sich nur vorstellen, wenn man bedenkt, daß die Kesselexplosion den Dampfer in seiner ganzen Höhe durchgeschlagen hat, so daß die Kohlenvorräte, nach oben geschleudert, wie ein schwarzer Hagel von einem erzürnten Himmel auf den Dampfer niederprasselten. Kein Mensch, der sich im verhängnisvollen Augenblick im Kesselraum befand, blieb am Leben.

Der Umstand, daß der Dampfer an seiner empfindlichsten Stelle getroffen war, hat sein Schicksal besiegelt. Er sank binnen 18 Minuten. Die nächsten Kriegsschiffe, die Hilfe hätten leisten können, waren 5 Stunden entfernt. 1198 Männer, Frauen und Kinder kamen ums Leben. Capitän Turner befand sich unter den Ueberlebenden; offiziell hieß es, er sei aus dem Meer von einem Matrosen gerettet worden, eine Angabe, die sehr zu Ungunsten des Capitäns bestritten wird.

Die englische Untersuchungskommission unter Lord Morley drückte sich über das Betragen der verantwortlichen Schiffsoffiziere sehr vorsichtig aus. Man nahm zweifellos Rücksicht auf die Erfordernisse der Propaganda, als man Capitän Turner entlastete. Er bekam das Kommando eines Truppentransportdampfers, der im Mittelmeer ohne Menschenverluste torpediert wurde, worauf er in den Ruhestand versetzt wurde.

Die Tragödie der «Lusitania» wirkte besonders stark auf die Phantasie und die Gemüter der damals noch neutralen Nationen. Eine Schiffskatastrophe hat zahlreiche Elemente in sich, die solche Wirkung vervielfacht auslösen. Darauf rechneten ja unter anderem die Passagiere

der «Lusitania», und da nun die Katastrophe eine vollendete Tatsache war, hat sich ihrer die Entente-propaganda bemächtigt und sie mit ungeheurer Energie ausgenützt. Der Fall «Lusitania» hat bei den Iren einen entscheidenden Stimmungsumschwung zugunsten der Entente herbeigeführt. Ein großer Teil der 15 Millionen Iren ging ins täglich anschwellende ententophile Lager in den U. S. A. über. Die deutsch-amerikanischen Verhandlungen, eingeleitet am 4. Mai, waren torpediert. Am 8. Mai antwortete Wilson hochmütig, frostig, radikal ablehnend. Einen Monat später mußte der letzte Vertreter der friedlichen Richtung in der Regierung Wilsons, Staatssekretär Bryan, zurücktreten. Die Lage schärfte sich logisch auf einen deutsch-amerikanischen Krieg zu. Um das Unabwendbare aufzuhalten, wurde deutscherseits der Vater des uneingeschränkten U-Boot-Krieges, Marineminister v. Tirpitz, im März 1916 geopfert. Die Richtung, die durch die Tragödie der «Lusitania» die Oberhand in der amerikanischen Politik gewann, setzte sich aber schließlich durch und führte im Frühjahr 1917 zur Kriegserklärung an Deutschland.

Nun bestand kein Grund mehr, dem U-Boot-Krieg Beschränkungen aufzuerlegen. Das Experiment konnte zu Ende geführt werden, und in der Tat sah die Lage im April 1917 für die Entente äußerst bedrohlich aus. Die U-Boote versenkten in 30 Tagen nicht weniger als 850 000 Tonnen Schiffsraum. Kurz vorher kamen aber die Norweger auf das Convoysystem, das darin bestand, daß ganze Flottillen von Lastdampfern unter dem Schutz von einigen Torpedobooten die Meere durchquerten. Dieses System hat die englische Admiralität übernommen und mit monatlich größerem Erfolg angewendet. Im November fiel die versenkte Tonnage auf 250 000, während die Zahl der vernichteten U-Boote rasch hinaufschnelle.

Mitte 1918 war der U-Boot-Krieg zu Ende; die U-Boote wurden zurückbeordert. Ihr romantischer Heroismus, die Opfer, die sie gebracht haben — das alles war umsonst; sie konnten in den Krieg entscheidend nicht eingreifen, mit Ausnahme jenes einzigen U 20, das die «Lusitania» versenkt, Amerika in den Krieg gebracht und den Krieg zumindest mittelbar gegen Deutschland entschieden hat.



FORSANOSE
macht
vollständig
und hilft bei
Unterernährung
Nervenschwäche
Rekonvaleszenz
Übermüdung
Blutarmut

Er hat Chancen

Das schönste Mädel hat sich in ihn verliebt; seine Freunde beneiden ihn sehr um Edith, keiner hätte je daran gedacht, daß gerade er dieses Mädchen gewann, wo er noch vor wenigen Monaten so schwächlich und wenig imponierend aussah. Wie er es machte, daß er heute so kräftig ist? Durch

FORSANOSE

das Kräftigungsmittel, das neue Lebensfreude gibt!

Forosanose-Pulver, das Frühstückstrank Fr. 2.50 und 4.50. Forosanose-Elixir Fr. 3.25, 5.50 und 10.—. Forosanose-Tabletten Fr. 3.75.

In allen Apotheken zu haben

HERSTELLER: FOFAG, VOLKETSCHWIL (Zürich)

SANATORIUM KILCHBERG BEI ZÜRICH

PRIVATE NERVEN-HEILANSTALT

Individuelle Behandlung aller Formen von Psychosen und Neurosen. Entziehungskuren für Alkohol, Morphin, Kokain usw. Malaria-Behandlung bei Paralyse. Führung psychopathischer, haltloser Persönlichkeiten. Angepaßte Arbeitstherapie. 3 Ärzte, 6 getrennte Häuser, geschlossene für Psychosen, offene für Erholungsbedürftige. Prachtige Lage am Zürichsee, in unmittelbarer Nähe von Zürich. Großer Park und landwirtschaftliche Kolonie. Sport- und Ausflugsgelegenheit. Physikalisches Institut (Medikamentöse Bäder und Packungen, Licht- und Dampfbäder, Elektrotherapie, Höhen- sonne, Diathermie, Massage usw.) Behandlung organischer Nerven-Erkrankungen, Stoffwechselstörungen, rheumatischer Leiden, Erschlafungsstörungen usw. Diät- und Entfettungskuren. Eigene Abteilungen mit Terrassen für Bettlägerige. Prospekte bei der Direktion. Telefon Zürich Nummer 914.171 und 914.172.

Ärzte: Dr. H. Huber und Dr. J. Furrer
Besitzer: Dr. E. Huber-Frey

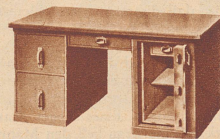
CREME MOUSON

*pflegt
die Haut*

durch
**Tiefen-
Wirkung**

General-Depot:
WILLY REICHELTE · KÜSNACHT-ZÜRICH

MEHR ALS NUR PULT



Schreibisch und
Kassenschrank
zusammen

Verlangen Sie
Prospekt Nr. 260

UNION-KASSENFABRIK A.-G. / ZÜRICH / GESSNERALLEE 36