

wurden mir sympathisch, als sie abfuhr."

Ähnlich empfanden die Kanadier, als Sicherheitsminister Dajan unlängst einen Tag in Montreal verbrachte. Ein 24stündiger Sicherheitskordon kostete über 40 000 Dollar.

Dauergäste aus dem Judenstaat wollen viele Hoteliers nicht mehr beherbergen. In Rom kündigte das Hotel „Leonardo da Vinci“ ein Abkommen mit „El Al“ und bat die Crews der israelischen Fluggesellschaft, auszuziehen, da die ständigen Polizeipatrouillen andere Gäste verschreckten. In New York bewachten bewaffnete Privatdetektive die El-Al-Piloten und bringen sie bis an ihre Maschinen. In Amsterdam wurde die Diamanten-Börse besonderes Schutzobjekt, weil dort viele Juden und Israelis arbeiten: In den Anrainerstraßen darf nicht mehr geparkt werden.

„LUSITANIA“-AFFÄRE

Schmutziges Geschäft

Ein Täuschungsmanöver brachte Amerika in den Ersten Weltkrieg: Der Untergang des britischen Passagierschiffes „Lusitania“ war von Winston Churchill vorgeplant, behaupten britische Autoren.

Amerikas Weltkrieg-I-Präsident Woodrow Wilson war schockiert. Vor ihm lag ein Geheimpapier, das völlig ramponierte, woran Wilson einmal geglaubt hatte. Verbittert steckte er das Papier in einen Briefumschlag und versiegelte ihn. Auf das Couvert schrieb er: „Nur vom Präsidenten der Vereinigten Staaten zu öffnen.“

Dann gab er die Order, den Brief im Geheimarchiv des US-Schatzamt un-

führt und Munition nach England bringen sollen. „Lusitania“-Kapitän William Turner widersprach heftig: „Der Dampfer war absolut unbewaffnet. Er trug keine Kriegsmunition.“

Ein britisches Gericht folgerte: „Diese Tat stellt ein furchtbares Verbrechen dar, das dem Menschenrecht zuwiderläuft und alle Vereinbarungen zivilisierter Völker verletzt.“ Ähnlich dachten Amerikas Präsident und seine Öffentlichkeit; zwischen Washington und Berlin entbrannte ein diplomatischer Notenzustreit, an dessen Ende der Kriegseintritt der USA stand.

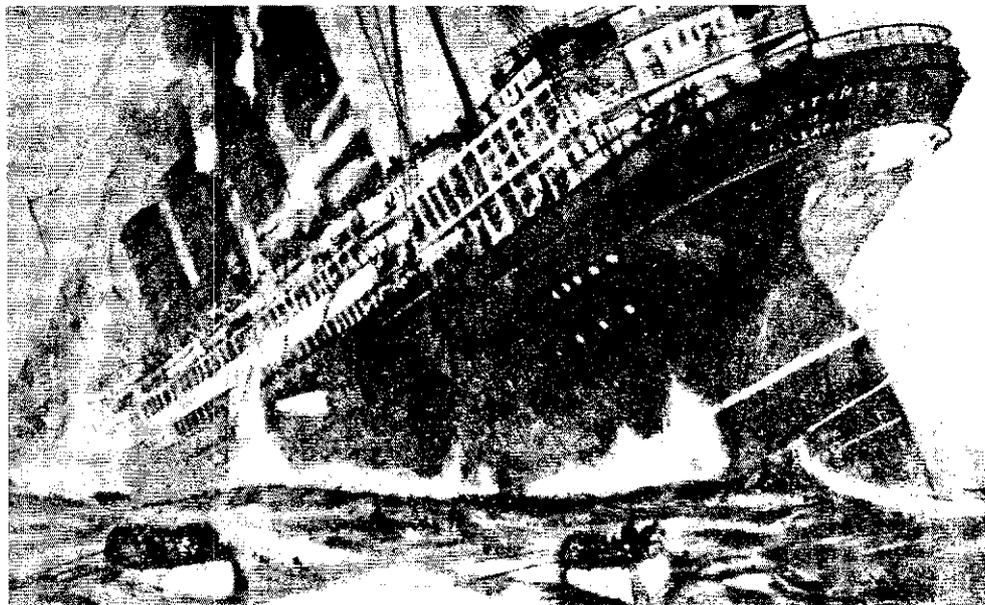
Das Geheimpapier aber, das Wilson inzwischen zugegangen war, enthüllte ihm, daß die Deutschen zutreffend argumentiert hatten. Denn es enthielt die Ladeliste der „Lusitania“, der zu entnehmen war, daß der Ozeanriese große Mengen Kriegsgut an Bord geführt

OCEAN TRAVEL

NOTICE!

TRAVELLERS intending to embark on the Atlantic voyage are reminded that a state of war exists between Germany and her allies and Great Britain and her allies; that the zone of war includes the waters adjacent to the British Isles; that, in accordance with formal notice given by the Imperial German Government, vessels flying the flag of Great Britain, or of any of her allies, are liable to destruction in those waters and that travellers sailing in the war zone on ships of Great Britain or her allies do so at their own risk.

IMPERIAL GERMAN EMBASSY,
WASHINGTON, D. C., APRIL 22, 1915.



Deutsche Warnung, „Lusitania“-Untergang*: Unter den Passagierdecks 8000 Kisten Munition

Nicht jeder Israeli allerdings kann im Ausland so scharf bewacht werden wie Diplomaten und andere Offizielle. Halbamtliche Stellen, wie Büros der Sammelaktionen, der Jewish Agency, Reisebüros, Filialen von Banken oder kommerziellen Gesellschaften sind auf Selbstschutz und damit meist auf kostspielige Privatdetekteien angewiesen. Langfristig sollen deshalb solche Büros möglichst gemeinsam untergebracht werden.

Aus Jerusalem erhält zudem jeder außer Landes residierende Israeli eine vielseitige Informationsschrift, die ihm präzise sagt, wie er sich zu Hause und in der Öffentlichkeit zu verhalten hat.

Viele Israelis, seit langem an Terror gewöhnt, sind auch ohne Befehl vorsichtig: Joel Herzog, Sohn des israelischen Ex-Abwehrchefs und Ex-Generals Chaim Herzog, lud zu seiner Trauung in Genf auch Maschinenpistoleros der Schweizer Polizei.

ter Verschluß zu nehmen. Kein Außenstehender sollte erfahren, daß ein Dokument existierte, das den Streit um eine der spektakulärsten Schiffskatastrophen hätte beenden können.

Der Streit erregte Amerika, seit ein deutsches U-Boot am 7. Mai 1915 das von New York kommende britische Passagierschiff „Lusitania“ nahe der Südwestküste Irlands versenkt hatte. Wie kein anderes Ereignis im Ersten Weltkrieg brachte der Untergang der „Lusitania“ die damals noch neutralen USA gegen Deutschland auf: Unter den 1198 Menschen, die dabei umgekommen waren, befanden sich 124 Amerikaner.

Der deutsche Admiralstab rechtfertigte die Tat mit der Behauptung, die „Lusitania“ sei kein ziviles Handelsschiff, sondern ein Kriegsschiff gewesen; sie habe Geschütze an Bord ge-

hatte: 1248 Kästen mit 7,5-Zentimeter-Granaten, 4927 Kisten mit Gewehrpatronen, 2000 Kisten mit weiterer Munition für Handfeuerwaffen.

Wilson war entschlossen, die Wahrheit zu vertuschen. Die Ladeliste verschwand in einem Archiv, die Protokolle der Aussagen der überlebenden Seeleute und Passagiere wurden beseitigt.

Die Legende von der unprovokierten Versenkung eines harmlosen Passagierdampfers nistete sich in angelsächsischen Geschichtsbüchern ein. So behauptete etwa die „Encyclopedia Americana“, die „Lusitania“ habe „keine Geschütze, Explosivstoffe oder Granaten“ besessen.

Seit Mitte dieses Monats müssen die Legendenschreiber die „Lusitania“-Mär korrigieren: Zwei Illustrierte, Amerikas „Life“ und Frankreichs „Paris Match“, druckten Passagen eines demnächst erscheinenden Buches ab, in

* Links: Von der deutschen Botschaft in den USA aufgebundene Zeitungsanzeige, in der vor Reisen auf britische Schiffe gewarnt wird. Rechts: Zeitgenössische Zeichnung (Londoner „Times“).

dem der britische Publizist Colin Simpson nachweist, daß die Versenkung der „Lusitania“ ein konventioneller Akt der Seekriegsführung war.

Geschichtsdetektiv Simpson durchstöberte jahrelang die inzwischen der Öffentlichkeit zugänglichen Archive britischer und amerikanischer Behörden. Er las Kriegstagebücher und Schiffsfahrtslisten, er befragte noch lebende Zeugen der Katastrophe. Ergebnis seiner Recherchen: Die „Lusitania“ hatte als Hilfskreuzer der Navy den Auftrag gehabt, Munition zu transportieren.

Das britische Fernsehen BBC assistierte Simpson wenige Tage später: In einer 90-Minuten-Sendung vertrat der Journalist Nicholas Tomalin die These, das Schiff sei von der britischen Admiralität vor die Torpedorohre deutscher U-Boote gelenkt worden, um den Gegner zu einer Tat zu provozieren, die Amerika in den Krieg verwickeln mußte.

Simpson und Tomalin belegen, daß schon der Bau der „Lusitania“ ein militärischer Akt gewesen war. 1903 schloß die britische Admiralität mit der Schiffsfahrts-gesellschaft „Cunard Steamship Company“ ein Geheimabkommen, das die Firma verpflichtete, zwei Passagierschiffe für Kriegszwecke zu bauen; die Admiralität übernahm sämtliche Kosten, Cunard versprach, ihre ganze Dampferflotte bei Kriegsausbruch der Royal Navy zu unterstellen.

Cunard-Chefkonstrukteur Leonard Peskett entwarf nach Weisungen der Admiralität das größte und schnellste Schiff der damaligen Zeit: 239 Meter



U 20-Kommandant Schwieger
Funkspruch des Gegners wies den Weg

Trophäe für die schnellste Europa-Amerika-Fahrt.

Im Februar 1913 aber brachte sich die Admiralität wieder in Erinnerung. Marineminister Winston Churchill ließ die Cunard-Herren wissen, die Stunde der Bewährung nahe heran; der Krieg gegen Deutschland sei sicher, spätestens im September 1914 werde er ausbrechen.

Die „Lusitania“ kam daraufhin in ein Trockendock von Liverpool, um vollends für den Krieg gerüstet zu wer-

tät, sein Schiff habe die Aufgabe, in einem Schnelldienst zwischen New York und Liverpool Kriegsmaterial aus den USA nach England zu bringen; den jeweiligen Kurs werde die Admiralität festlegen, ein Sonderstab in New York schaffe die Munition heran.

Um den deutschen Gegner — so besagten die Befehle ferner — zu täuschen, werde das Schiff weiterhin Passagiere befördern und unter amerikanischer Flagge fahren. Versuche aber ein deutsches U-Boot die „Lusitania“ zu stoppen und zu durchsuchen, so habe der Kapitän unverzüglich das Feuer auf den Gegner zu eröffnen; wer sein Schiff dem Feind überlasse, müsse mit un-nachsichtiger Bestrafung rechnen.

Die „Lusitania“ dampfte gen Westen ins große Kriegsabenteuer. In New York erwies sich freilich bald, daß die Verladung der Munition nicht ohne Schwierigkeiten war: Die neutralen USA hatten die Ausfuhr von Kriegsmaterial auf Passagierschiffen verboten. Zudem ließ die New Yorker Hafenbehörde Schiffe nur dann auslaufen, wenn sie zuvor auf einer detaillierten Ladeliste den Inhalt ihrer Fracht angeben hatten.

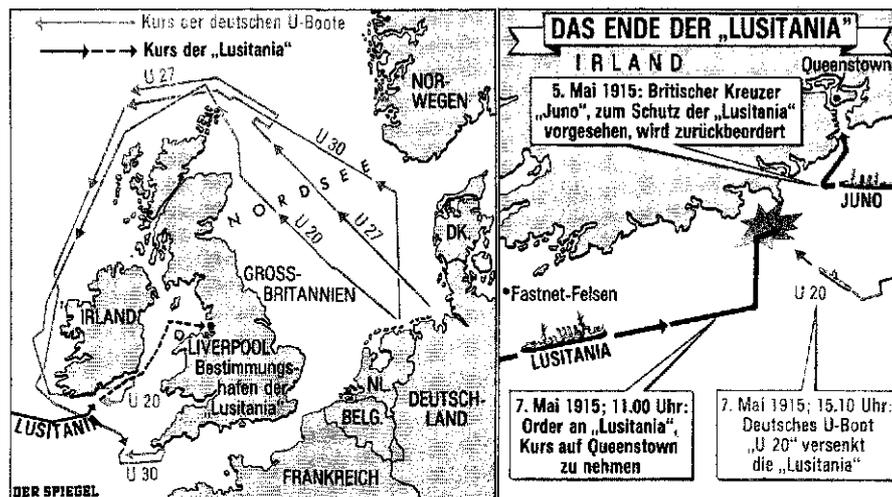
Doch die Briten unterliefen den US-Zoll mit einer Kriegsliste. Sie entdeckten, daß manche Munition passieren durfte, wenn sie als „Jagdgewehrpatronen“ deklariert war. Prompt lud die „Lusitania“ nur noch Jägermunition. Auch dem Zwang, vor dem Auslaufen eine Ladeliste vorzulegen, entzogen sich die Engländer: Sie präsentierten zunächst eine angeblich vorläufige, in Wahrheit gefälschte Liste und reichten später, wenn das Schiff längst den Hafen verlassen hatte, die authentische Liste nach.

Mit solchen Tricks konnte die „Lusitania“ manche Munitionsladung sicher nach England transportieren. Von Monat zu Monat wurde das Schiff zu einem immer wichtigeren Faktor des britischen Militärnachschubs.

Da trat ein, was die Briten schon lange befürchtet hatten: Der deutsche Admiralstab ging zum U-Boot-Krieg gegen England über. Im Februar 1915 erklärte die deutsche Regierung alle Gewässer um Großbritannien zum Kriegsgebiet, in dem jedes feindliche Schiff ohne Warnung vernichtet werde.

In einer Note an Washington warnte die Berliner Wilhelmstraße dunkel, „angesichts des Mißbrauchs neutraler Flaggen“ durch England seien „Fehler nicht immer zu vermeiden“; mithin täten die neutralen Staaten gut daran, ihre Bürger und Waren von feindlichen Schiffen fernzuhalten. Washington reagierte ärgerlich: Falls ein deutsches U-Boot, so konsterte das State Department, ein US-Schiff oder das Leben amerikanischer Bürger gefährde, würden die USA die deutsche Regierung „streng zur Rechenschaft ziehen“.

Die „Lusitania“ geriet jäh in einen Taifun politischer Spekulationen. Man-



lang, 26,8 Meter breit, 11 Meter tief. 25 Knoten schnell, 30 400 Bruttoregistertonnen. Das Schiff wurde auf den römischen Namen Portugals getauft: „Lusitania“.

Ab 1907 als Passagierschiff auf der Linie Liverpool — New York eingesetzt, erwarb es sich rasch den Ruf des schnellsten Atlantik-Überquerers. Die „Lusitania“ schaffte die Überfahrt in viereinhalb Tagen und entriß damit den Deutschen das „Blaue Band“, die

den. Schutz- und Oberdecks erhielten Panzerplatten, Pulvermagazine und Halterungen für Granaten wurden eingebaut, zum Schluß montierte man zwölf 15-Zentimeter-Schnellfeuergeschütze an Bord, die nach außen sorgfältig verdeckt waren. Ab 17. September 1914 — der Krieg tobte bereits — gehörte die „Lusitania“ als Hilfskreuzer zur britischen Kriegsflotte.

Eine Woche später erfuhr der „Lusitania“-Kapitän von der Admirali-

cher deutsche U-Boot-Kommandant träumte davon, die „Lusitania“ vor seine Torpedorohre zu bekommen, um zweifelnden Vorgesetzten die Wirksamkeit des U-Boot-Krieges zu beweisen, während nicht wenige Offiziere der Royal Navy glaubten, die Versenkung der „Lusitania“ mit US-Bürgern an Bord werde bald Amerika an die Seite Englands führen.

Der britische Außenminister wollte von Wilsons Chefberater Oberst House wissen: „Was wird Amerika tun, wenn die Deutschen ein Passagierschiff mit amerikanischen Touristen versenken?“ House zögerte keinen Augenblick: „Das würde uns in den Krieg bringen.“ In dieser Lage, so vermutet Fernseh-Rechercheur Tomalin, habe Churchill die Idee fasziniert, die „Lusitania“ in die Schußlinie deutscher U-Boote zu bugsieren.

Die britische Admiralität sah zumindest keinen Anlaß, die Fahrten der „Lusitania“ zu stoppen. Mitte April 1915 dirigierte sie den getarnten Hilfskreuzer erneut nach New York. Am Pier 54 lud die „Lusitania“ mehr Kriegsmaterial und begrüßte mehr Passagiere als auf den Reisen zuvor.

Am 30. April war „Lusitania“-Kapitän Turner auslaufbereit. Er meldete sich bei dem New Yorker Sonderstab der Admiralität und nahm die Weisungen entgegen: Er sollte Kurs auf die Südwestecke Irlands halten und sich dort westlich des Fastnet-Felsens mit dem Kreuzer „Juno“ vereinigen, der Auftrag hatte, dann die restliche Fahrt der „Lusitania“ nach Liverpool zu sichern.

Noch ehe aber das Schiff am 1. Mai New York verließ, erschien in 50 Zeitungen Amerikas eine Anzeige, die Deutschlands Botschaft in den Vereinigten Staaten aufgegeben hatte:

Achtung!

Reisende, die sich auf Atlantikfahrt einschiffen wollen, werden darauf hingewiesen, daß sich Deutschland und seine Verbündeten mit Großbritannien und seinen Verbündeten im Kriegszustand befinden. Das Kriegsgebiet schließt die Gewässer um die britischen Inseln ein. Nach einer offiziellen Mitteilung der Kaiserlich-Deutschen Regierung laufen Schiffe, die unter der Flagge Großbritanniens oder eines seiner Verbündeten fahren, in diesen Gewässern Gefahr, zerstört zu werden. Wer das Kriegsgebiet auf Schiffen Großbritanniens oder seiner Verbündeten bereist, tut dies auf eigene Gefahr.

Die Anzeige alarmierte den britischen Marine-Geheimdienst; er befürchtete einen Zusammenhang zwischen Anzeige und „Lusitania“-Abreise und wies alle Marinestellen an, nach deutschen U-Booten im Westen und Süden Englands Ausschau zu halten. Eben diese Weisung aber löste erst aus, was sie verhindern sollte: Der deutsche Marine-Geheimdienst entzifferte die Briten-Wei-

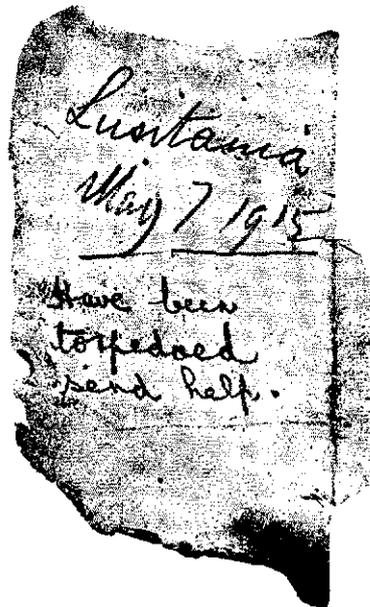


„Lusitania“-Kapitän Turner
Zeugnisse der Überlebenden ...

sung, der deutsche Admiralstab setzte drei U-Boote in Marsch — Kurs Irland.

Bald wußte auch der britische Gegenspieler, wo die U-Boote lauerten. Am 5. Mai erläuterte Admiral Oliver, Chef der Seekriegsleitung, dem Marineminister Churchill an der Lagekarte, daß U 20 nordwestlich von Fastnet operiere — unweit der Stelle, an der sich „Lusitania“ und „Juno“ treffen sollten.

Oliver bedeutete Churchill, die „Juno“ sei jedem U-Boot-Angriff hilflos ausgeliefert, man könne sie solchen Gefahren nicht aussetzen. Was dann geschah, bleibt ungeklärt — an dieser Stelle bricht das von Simpson eingesehene Kriegstagebuch der Admiralität ab.



„Lusitania“-Hilferuf
... vom US-Präsidenten beseitigt

„Kein Überlebender“, so Simpson, „kann heute noch sagen, wer für die folgende Entscheidung verantwortlich war. Tatsache aber ist, daß die Admiralität am Nachmittag des 5. Mai der „Juno“ befahl, ihre Fahrt abzubrechen und nach Queenstown zurückzukehren.“

Der Befehl hatte fatale Konsequenzen: Ohne über die Änderung informiert zu sein, steuerte die „Lusitania“ schutzlos dem U 20 des Kapitänleutnants Walther Schwieger entgegen. Erst als zwei britische Schiffe Schwiegers Torpedos zum Opfer fielen, versuchte die Marinestelle Queenstown die „Lusitania“ zu warnen: „U-Boote aktiv an der Südküste Irlands.“

Doch Kapitän Turner hielt sich stur an die Weisung, die ihm verbot, seinen Kurs ohne Genehmigung der Admiralität zu ändern. Die Admiralität reagierte kaum: Sie funkte Turner „irreführende Positionsangaben des U 20“ (so Tomalin) und verschwie ihm, daß drei Tage zuvor die Liverpool-Route um die Nordküste Irlands freigegeben worden war. Als dem Kapitän aber schließlich doch noch am Mittag des 7. Mai der Befehl der Admiralität erreichte, neuen Kurs auf Queenstown zu nehmen, führte er die „Lusitania“ geradewegs in die Schußlinie des U 20.

Um 14.20 Uhr hatte Schwieger zum erstenmal das Riesenschiff im ausgefahrenen Periskop erblickt, doch er bezweifelte, ob er das schnelle, aus Süd-südwest kommende Schiff stellen könne. Da drehte plötzlich die „Lusitania“ nach Steuerbord, um Kurs auf die irische Küste zu nehmen. Um 15.10 Uhr war der Dampfer vollends in Schwiegers Schußlinie, ein Stahlgeschöß schwirrte davon.

„Da ist ein Torpedo!“ schrie ein Offizier auf der „Lusitania“, doch die Warnung kam zu spät. Der Torpedo traf das Schiff an Steuerbord dicht hinter der Kommandobrücke, kurz darauf flogen die Munitionsmagazine in die Luft. Hunderte von Menschen stürzten durcheinander, die Rettungsboote rissen ab — in 18 Minuten versank die „Lusitania“.

Die Verantwortlichen aber beeilten sich, die Schuld auf andere Schultern zu verteilen. Die Deutschen wurden eines Verbrechens der Unmenschlichkeit angeklagt und Kapitän Turner beschuldigt, durch seine Kursänderung die Katastrophe verursacht zu haben. Ein Schreiben der Admiralität wies den Richter Lord Mersey, der die Affäre untersuchte, sogar an, Turner als den Hauptschuldigen herauszukehren.

Doch der Lord sprach Turner von jeder Schuld frei. Er war von der Haltung der Admiralität so angewidert, daß er sich schwor, nie wieder das Richteramt auszuüben. Mersey: „Ein verdammt schmutziges Geschäft.“