

quie contre un danger extérieur visant son territoire, le Gouvernement de la République a l'honneur d'informer les Puissances qui ont pris part aux négociations de la Convention des Détroits qu'il est prêt à entamer des pourparlers en vue d'arriver à bref délai à la conclusion d'accords destinés à régler le régime des Détroits dans des conditions de sécurité indispensables à l'inviolabilité du Territoire turc et dans l'esprit le plus libéral pour le développement constant de la navigation commerciale entre la Méditerranée et la mer Noire.

Zum Lusitaniafall

Der amerikanische Historiker Thomas A. Bailey hat einen Artikel über die Versenkung der Lusitania veröffentlicht (American Historical Review, Oktober 1935, Bd. 41 Heft 1 S. 54ff.), dessen wesentliche Ergebnisse eine Wiedergabe in dieser Zeitschrift verdienen. Der Artikel zeichnet sich durch den Willen des Verfassers zur Sachlichkeit und Unparteilichkeit aus. Bailey hat mit größter Sorgfalt das bisher bekannt gewordene Material gesammelt, zahlreiche persönliche Erkundigungen bei Privat- und Amtspersonen eingezogen und ihm vom Reichsmarinearchiv überlassene Dokumente, wie die photographischen Kopien der Kriegstagebücher des Führers der U-Boote der Hochseeflotte, des Fregattenkapitäns Bauer und des Kommandanten des U-Boots »U 20«, des Kapitänleutnants Schwieger, verwendet.

Nach den Feststellungen Baileys war die Lusitania mit Hilfe eines niedrig verzinslichen Darlehens der britischen Regierung erbaut, auch erhielt die Cunard Company eine jährliche Unterstützung für die Bereitstellung des Schiffes zu Kriegszwecken. Die Lusitania besaß Plattformen für zwölf sechs-zöllige Schnellfeuerkanonen, das Schiff konnte bei Ausbruch des Krieges rasch in einen Hilfskreuzer verwandelt werden.

Die Lusitania wurde zu Anfang des Krieges von der britischen Admiralität übernommen, aber bald wegen des starken Kohlenverbrauchs der Schiffsgesellschaft wieder zurückgegeben. Der Kapitän war Reserveoffizier der britischen Flotte, das Schiff wurde in Flottenlisten, z. B. in dem britischen Naval Pocket Book for 1914, als »armed merchantman« unter den »Royal Naval Reserve Merchant Cruisers« geführt.

Bailey meint, daß, obwohl die Lusitania unter Leitung der britischen Admiralität verwendet worden sei, sie nicht den Seestreitkräften eingegliedert gewesen sei, sondern nur dem Transport von Passagieren, Post und Fracht gedient habe. Er hat nicht erwähnt, daß Churchill als Erster Lord der Admiralität am 10. Juni 1913 im Unterhaus ausdrücklich erklärt hat, die Lusitania sei als Hilfskreuzer erbaut, »which

on the outbreak of war would be commissioned under the White Ensign and would then be indistinguishable in status and control from men-of-war«.

Bailey hat es leider unterlassen, genauer zu untersuchen, in welcher Weise die britische Admiralität zu Anfang des Krieges die Lusitania übernommen hat. Denn nach deutscher, von einer großen Anzahl von Staaten geteilten Auffassung kann ein Hilfskreuzer während des Krieges nicht in ein Handelsschiff zurückverwandelt werden, eine Auffassung, die auch der britische Vertreter auf der zweiten Haager Friedenskonferenz, Lord Reay, vertreten hatte (Actes et Documents Bd. 3 S. 1013). Für die rechtliche Behandlung käme es dann nicht mehr auf die Bewaffnung und die Art der Verwendung des Schiffes an. Wäre also die Lusitania, deren Verwendung als Hilfskreuzer vor dem Krieg in amtlicher Weise angekündigt war, als solcher von der britischen Admiralität auch nur vorübergehend in Dienst gestellt worden, so hatte der Kriegsgegner das Recht, sie während des Krieges als Kriegsschiff zu behandeln.

Bailey behandelt dann die Frage, ob die Lusitania bewaffnet gewesen sei. Er verneint diese Frage auf Grund des Berichtes der New-Yorker Hafenbehörde, auf Grund der in der Mersey Untersuchung und in dem vor dem United States District Court gegen die Cunard-Linie angestrenzten Prozeß gemachten Zeugenaussagen, sowie insbesondere auf Grund der Aussagen des amerikanischen Zollbeamten Dudley Field Mallone, der am Morgen der Abfahrt des Schiffes dieses genau untersucht hatte. Wenn er hinzufügt, daß eine etwaige Bewaffnung nach Völkerrecht die warnungslose Zerstörung noch nicht gerechtfertigt haben würde, so berührt er damit eine der im Kriege umstrittensten Fragen.

Bailey stellt sodann fest, daß der Kapitän der Lusitania im Besitz der geheimen Instruktionen der britischen Admiralität vom 10. Februar 1915 gewesen sei, in denen den Kommandanten befohlen wird, die U-Boote anzugreifen, ehe diese die völkerrechtlich vorgeschriebene Warnung geben können. Er gibt zu, daß das deutsche Auswärtige Amt nicht ohne Grund erklärt habe, daß im Hinblick auf diese geheimen Anweisungen es Selbstmord bedeutet hätte, im U-Bootkrieg die völkerrechtlichen Vorschriften zu beobachten, und daß diese Befehle die britischen Handelsschiffe zu zu Angriffszwecken bewaffneten Schiffen gemacht haben, sowie, daß sie damit zu Kriegsschiffen wurden, die ohne Warnung versenkt werden konnten. Er meinte, der Kapitän der Lusitania würde, wenn es ihm möglich gewesen wäre, diesen Befehl ebenso ausgeführt haben, wie wenige Wochen später die Cameronia ein deutsches U-Boot gerammt habe. Der Kapitän Turner habe also seine Fahrt unter Befehlen ausgeführt, deren Ausführung das U-Boot zur rücksichtslosen

Zerstörung berechtigt hätten. Alles in allem wäre das deutsche Auswärtige Amt zu seiner Behauptung, daß die *Lusitania* kein gewöhnliches unbewaffnetes Handelsschiff sei, durchaus berechtigt gewesen.

Was die Behauptung betrifft, die *Lusitania* habe eine erhebliche Quantität Munition an Bord gehabt, so hält Bailey sie für erwiesen, aber für rechtlich unerheblich, da dieser Umstand das U-Boot nicht zur warnungslosen Versenkung berechtigt habe. Er gibt zu, daß die zweite Explosion, die nicht von einem Torpedoschuß herrührte, die Ursache für den außerordentlich raschen Untergang des Schiffes gewesen sei. Worauf diese zweite Explosion zurückzuführen sei, bleibe ungewiß; immerhin hat ihn seine Untersuchung dahin geführt, sie mit großer Wahrscheinlichkeit auf die Explosion von Munition zurückzuführen. Er hat festgestellt, daß das Handelsamt die Verschiffung von kleinkalibriger Munition auf Passagierschiffen gestattet habe, da die Sachverständigen die Möglichkeit der Explosion solcher Munition unterschätzt hätten. Auch hätte Malone im Gespräche mit ihm zugegeben, daß möglicherweise eine beträchtliche Quantität hochexplosiver Munition an Bord geschmuggelt worden sei.

Daß auf der *Lusitania* kanadische Truppen verschifft worden seien, stellt Bailey in Abrede. Die *Lusitania* könne daher nicht als ein Truppentransportschiff betrachtet werden.

Ferner untersucht der Verfasser die Behauptung, daß die *Lusitania* nicht warnungslos torpediert worden sei, da drei Monate vor ihrer Versenkung Deutschland die Versenkung aller feindlicher Schiffe in der Sperrzone um die britischen Inseln angekündigt und die Versenkung in einer Reihe von Fällen tatsächlich ausgeführt habe; schließlich sei am Tage der Ausreise der *Lusitania* in den Zeitungen eine Warnung vor der Benützung englischer Schiffe in den führenden New-Yorker Blättern veröffentlicht worden.

Bailey will in dieser Ankündigung, die ganz allgemein gehalten war und die *Lusitania* nicht erwähnte, nur eine freundschaftliche Warnung sehen; er weist die Behauptung zurück, daß diese Zeitungsnotiz ein Beweis für die vorbedachte Versenkung gerade der *Lusitania* gewesen sei.

Bailey hält in diesen Ausführungen leider die Auffassung aufrecht, daß amerikanische Bürger ein unbestreitbares Recht besessen hätten, auf unbewaffneten feindlichen Handelsschiffen zu reisen, obwohl er selbst feststellt, daß die *Lusitania* wegen der Geheimbefehle der britischen Admiralität kein gewöhnliches unbewaffnetes Handelsschiff war. Er gibt allerdings zu, daß die amerikanischen Reisenden sehr viel klüger getan hätten, eine amerikanische Schifffahrtslinie zu benutzen, zumal die »New-York« nur zwei Stunden nach der *Lusitania* aus demselben Hafen ihre Ausreise antrat.

Bailey führt weiter an, daß die deutsche Admiralität, um Mißverständnisse zu vermeiden, um Überlassung von Beschreibungen und Abbildungen der amerikanischen Passagierdampfer, die durch die Sperrzone führen, gebeten und sie erhalten habe. Das Staatsdepartement würde gut daran getan haben, diesen Beweis für den guten Willen der deutschen Regierung, das Versenken amerikanischer Schiffe zu vermeiden, bekanntzugeben.

Von Interesse sind weiter seine Feststellungen, daß die Cunard-Linie die nötigen Vorsichtsmaßregeln unterlassen habe, die das Unglück hätten vermeiden lassen. Der Kapitän der Lusitania gab zu, bei seiner Fahrt die ihm von der englischen Admiralität erteilten Anweisungen nicht beachtet zu haben. Er schlug weder die ihm angewiesene Route ein, noch fuhr er mit höchster Geschwindigkeit, noch hielt er einen Zickzack-Kurs ein. Bailey stellt weiter fest, daß das Verhalten der Besatzung der Lusitania nach der Torpedierung nicht einwandfrei gewesen sei. Auch seien alle besonderen Vorsichtsmaßnahmen vernachlässigt worden, insbesondere sei kein Geleit durch Kriegsschiffe in der Sperrzone gewährt worden. So kommt er zu dem Ergebnis: »the fact remains that the Lusitania was doing almost everything possible to make easier her destruction«.

Bailey meint darum, im Lichte dieser Tatsachen wäre es weniger schwer zu verstehen, warum die deutsche Regierung in berechtigter Selbstverteidigung zu handeln geglaubt habe, wenn sie das Leben ihrer Soldaten durch Zerstörung der für den Feind bestimmten Munition zu schützen bedacht war. Verfasser meint freilich, die Deutschen hätten selber das Gefühl gehabt, daß, wenn das Völkerrecht ihre Handlungsweise nicht gestatte, »something was wrong with international law«, und daß darum das bestehende Recht abgeändert werden müsse, ebenso wie das die Alliierten getan hätten. Aber Großbritannien, das selbst unter Berufung auf die neuen Kriegsverhältnisse außergewöhnliche Maßnahmen getroffen habe, sei nicht bereit gewesen, seine Zustimmung dazu zu geben. Er will im übrigen den rechtlichen Fragen, ob die Lusitania als Kriegsschiff behandelt werden konnte, ob die deutsche Regierung zu Repressalien berechtigt gewesen sei, nicht entscheidende Bedeutung zumessen. Diese sieht er vielmehr darin, daß die Versenkung der Lusitania den Zentralmächten die Sympathien, besonders in Amerika, entfremdet und wenn schon nicht unmittelbar den Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg veranlaßt, so doch in hohem Maße dazu beigetragen habe, die Gemüter gegen das Deutsche Reich zu erhitzen und damit schließlich den Bruch zu ermöglichen. Selbst militärische Notwendigkeit vermöchte solche Ergebnisse nicht zu rechtfertigen.

Eine wertvolle Ergänzung findet der Artikel in den Ausführungen des Admirals Spindler »The Lusitania Case« (Berliner Monatshefte, Mai 1935, S. 402ff.).

B...