

# Der neunte Jahrestag des Lusitania-Unterganges.

## Der „Lusitania“ Entsetzen und Vergehen.

Vor einigen Wochen ging die Nachricht durch die Blätter, der englische Premierminister Ramsay MacDonald habe im Unterhause erklärt, daß die Vereinigten Staaten als Entschädigung für die Torpedierung der „Lusitania“ von Deutschland einen Betrag von 25.000.000 Dollar beanspruchen. Damit wird die Erinnerung an die „Lusitania“-Katastrophe wieder wach und es darf zugleich darauf hingewiesen werden, daß am heutigen Mittwoch, am siebenten Tage des Raimonats, gerade neun Jahre dahingegangen sind, seit folgende Neuzemlung der Presse übergeben wurde: **Queenstown, 7. Mai.** Der Cunard-Dampfer „Lusitania“ wurde torpediert und ist gesunken. 1185 Menschenleben sind darunter verloren.

Ran kennt fast jeder den Namen der „Lusitania“, die Präsident Wilson für Deutschland hegte, besser als zu jener Zeit. Aber wenn man heute daran zurückdenkt, daß er diese in seiner Rede, die er kurz nach der Verkündung der „Lusitania“ an Deutschland richtete, als „freundschaflich“ bezeichnete, und wenn man ferner in Betracht zieht, daß er in der gleichen Rede erklärte, er vertrete mit seinem Protest gegen die Torpedierung der „Lusitania“ die „Sache der Gerechtigkeit und der Menschlichkeit“, wird man den Vohn empfinden, der darin lag, besonders wenn man die nachstehenden Zeilen liest, die interessante Aufschlüsse darüber geben, in welchem engem Verhältnis dieser „beste Dampfer der Cunard-Linie“ bezw. die Cunard-Gesellschaft selbst zur englischen Regierung und Marine stand. Die Angaben sind einer illustrierten Schrift entnommen, die den Titel **„In 4 1/2 Tagen über den Ozean“** trägt. Sie stammt aus dem Jahre 1907 und ihr Untertitel lautet **„Cunard-Linie New-York-Liverpool-Posten — 1840-1907.“**

Ihre Einleitung bildet eine Geschichte der Cunard-Linie, die in ihrem vterien Teil zum Bau der „Lusitania“ und der „Mauretania“ überleitet, dieser „beiden größten und schnellsten Dampfer der Welt, die Königshäuser sind, wie sie früher der Ozean noch nie getragen“. — Die schon im Jahre 1905 mit der englischen Regierung getroffenen Abmachungen — so heißt es in der Schrift wörtlich — verpflichteten die Cunard-Linie zum Bau zweier Dampfer, die während einer Fahrt über den Atlantik bei gewöhnlichem Wetter eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 24 bis 25 Knoten per Stunde haben sollten.

Die Schiffe sollen so gebaut werden, daß sie in Kriegszeiten als Hilfskreuzer dienen könnten.

Der Admiralität war sowohl für die Ausarbeitung der Pläne wie auch für den Bau der Schiffe eine gewisse Mitwirkung und Kontrolle zugesichert. Der Vertrag sichert der englischen Regierung, die außer dem Jahresausfluß von 150.000 Sterl. noch einen in 20 Jahren zu amortisierenden Bauausfluß von 2.000.000 Sterl. zu 2 1/2 % per Cent zahlt, die ständige Kontrolle der Linie, deren sämtliche Schiffe der Regierung jeder Zeit zu Charter oder Kauf unter bestimmten Preisen zur Verfügung stehen; ferner wurde vereinbart, daß die Pläne eines jeden neuen Schiffes von 17 und mehr Knoten Geschwindigkeit der Admiralität zur Prüfung vorgelegt werden.

Nach den imponierenden Zahlen der Ausmaße dieses ersten 3300-Tonnen-Schiffes folgt eine genaue Beschreibung aller technischen und Sicherheits-Einrichtungen des Dampfers, der „unter der Wasserlinie in nicht weniger als 175 wasserdichte Abteilungen geteilt ist“ und dessen „wasserdichte Torze, die die Verbindung durch die einzelnen Scheidemünde vermitteln, hydraulisch von der Kommandobrücke durch einen einfachen Hebeldruck des führenden Offiziers im Zeitpunkt einer halben Minute völlig geschlossen werden“, so daß er tatsächlich **un-sink-bar** erscheint.

Weiter folgt dann eine Beschreibung verschiedener Einrichtungen bezw. Aufzüge, Ventilation, Telephon usw. und wieder heißt es dann wörtlich: **„Die „Lusitania“ entspricht den Anforderungen der Admiralität betreffs eines bewaffneten Hilfskreuzers und kann im Kriegsfall mit 12 sechsziölligen Geschützen und 12 leichten Schnellfeuergeschützen ausgerüstet werden. Ihr Ruder liegt geschützt, auch befindet sich eine Feuererleichterung unter der Wasserlinie. Maschine und Achselräume sind durch Seltenbunter geschützt, die, wenn sie voll Kohlen und Wasser sind, gleich einem Panzergürtel Maschinen und Kessel umschließen.“**

Einem Hinweis auf den Luxus, mit welchem die Passagiere umgeben sind, schließt sich dann eine Schilderung der ersten Ausreise der „Lusitania“ an, welche am 7. September 1907 statt fand und zu der die nach Amerika reisenden Passagiere in vier Sonderzügen von London nach Liverpool geführt wurden. Dem Bericht hierüber seien folgende Stellen entnommen: **„Wie zu einem Jehu, bis in die Fahrt wurde indes durch Nebel sehr beeinträchtigt, so daß die Maschinen die volle Geschwindigkeit nicht immer einstellen konnten. Unausgeseht brannten 192 Feuer, die täglich 960 bis**

**1000 Tons Kohlen verbrauchten. 223 Heizer schürten Tag und Nacht die gewaltigen Feuer. Mit Spannung wurde das Schiff im Newporter Hafen erwartet und, trotzdem ihm der Rekord der Schnelligkeit auf der Jungferntour noch nicht beschieden war, mit Jubel empfangen. Schon die zweite Reise, die die „Lusitania“ am 8. Oktober unternahm, brachte ihr das Blaue Band des Ozeans, das England 1845 an den Pfundschiffdampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ verloren hatte, nachdem die beiden Cunard-Dampfer „Campania“ und „Anconia“, die 22 Knoten liefen, es von 1865 bis 1897 behauptet hatten. Der Rekord des Pfunddampfers betrug damals 5 Tage 17 Stunden und 43 Minuten, während die „Lusitania“ die Reise — 2700 Seemeilen — in 4 Tagen 19 Stunden 34 Minuten bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 24,92 Seemeilen pro Stunde machte. So war denn bei dieser zweiten Fahrt das „blue ribbon of the ocean“ wieder an die Cunard-Linie zurückgefallen. In der darauffolgenden Fahrt brachte die „Lusitania“ dann ihren ersten Rekord, indem sie den Ozean in 4 Tagen 18 Stunden und 40 Minuten durchquerte und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 24,85 Knoten erreichte.“**

Der Stolz Englands auf die „Lusitania“ leuchtet aus jeder Zeile dieses Berichtes über die erste Fahrt derselben hervor. Und als die Nachricht von der „Lusitania“-Katastrophe bekannt wurde, löste sie zuerst ein Gefühl der Verblüffung aus, weil man es überhaupt nicht für möglich gehalten hatte, daß eine „Lusitania“ einem Torpedo zum Opfer fallen könnte. In England feierte sich dann die Verblüffung zu einer kaum dagewesenen Erregung, die in London zu folgenden Ausdrücken allgemein gelangte:

**Ausdrücken gegen alles Deutsche**

fürhte, wie sie die britische Hauptstadt wohl kaum jemals gesehen hatte und die später mit dem Bedauern über die Opfer der Katastrophe entschuldigt wurden. Immerhin war die Erregung in England zu verstehen, denn es befand sich ja schließlich mit Deutschland im Kriegszustand. Weniger verständlich aber mußte die gleich große oder noch größere Erregung in Amerika erscheinen, das von deutscher Seite gewarnt und auf die Gefahr aufmerksam gemacht worden war, in welche sich die „Lusitania“ mit ihrer Reise begab. Herr Wilson will nicht unter den Lebenden und man soll den Toten nur Gutes nachsagen. Aber Wilson und seine Mitarbeiter waren in enghischen Marineangelegenheiten sehr gut unterrichtet, und sie werden auch verwundert haben, was die Vertreter der Cunard-Linie im Jahre 1907 ganz offen bekanntgaben: daß die „Lusitania“ nach Ausbruch eines Krieges als bewaffneter englischer Hilfskreuzer dienen sollte. War es da nicht doppelt auffällig, daß man es in Amerika an amtlicher Stelle unterließ, gleichfalls vor der Fahrt mit der „Lusitania“ zu warnen? Wilson suchte einen Kriegsgrund und fand ihn mit der Torpedierung der „Lusitania“, eben weil man drüben kein Warnungswort gegen das Reisen mit derselben aufkaufte.

Das „Entsetzen und Vergehen“ der „Lusitania“, die vor genau neun Jahren auf dem Grund des Ozeans hinabtauchte, wurde, trotzdem sie mit zu den insolentesten „Königshäusern auf dem Meere“ zählte, in heute nur noch eine Erinnerung, aber wir werden diese Erinnerung zu so wehrhaltigen Mäusen, als man noch heute unerhörte Entschädigungsumgehungen für den Untergang dieses Schiffes fordert und nicht unternimmt, um uns das furchtbare Unrecht, das uns im Kriegs- und in der Nachkriegszeit angetan wurde, vergessen zu lassen.

### Wie die „Lusitania“ unterging.

Die nachstehende Schilderung entnommen dem vierten Teil **„Der Krieg in der Nordsee“** des deutschen Admiralskapitänwertes **„Der Krieg zur See“**, das unter Leitung des Admirals Dr. u. W. v. Holtz herausgegeben wird. Das Werk erscheint im Verlage von C. S. Mittler u. Sohn, Berlin. In der Schilderung der Fahrt von „L. 20“, das zur Verkennung feindlicher Truppentransportdampfer ausgearbeitet war, heißt es:

Man war der Kurs nach Westen wieder aufgenommen, als rechts voraus 2,30 Uhr nachm. vier Schornsteine und zwei Masten eines großen Passagierdampfers ausgemacht wurden, der, von Südwest kommend, Gallengrad ansteuerte. Noch war es unficher, ob es gelingen würde, ihn bei seiner überlegenen Geschwindigkeit zu stellen. Aber was der U-Bootkommandant im stillen gehofft, trat gleich darauf ein: Der Dampfer änderte alsbald seinen Kurs nach Steuerbord, um an der irischen Küste entlang den Weg nach Liverpool fortzusetzen, und drehte dem U-Boot um 3,10 Uhr nachm. in die Schußlinie.

**Aus 700 Meter Entfernung fiel aus dem Bugrohr ein Stahltorpedo zum Ziel und traf den Dampfer am Steuerbord dicht hinter der Kommandobrücke.**

Während in den Tagen vorher mehrfach zwei Torpedos nötig gewesen waren, um viel kleinere Dampfer zum Sinken zu bringen, übertraf die Wirkung des einen Torpedos in diesem Falle alle Erwartungen. Kapitänleutnant Schwieger schildert sie im Kriegstagebuch folgendermaßen:

**Auf, die ihr noch in Schlaf verlanft!**  
Heut andt sein Blut in unser Ders  
Und schlägt den schönen Götterfunkten  
Der Freude aus dem deutschen Schwere  
**Susanna Trautwein.**

### Ein Beethoven-Jubiläum.

(Mit einem unbekanntem Beethovenbrief.)  
Von Dr. Max Unger, Leipzig.

In diesen Tagen läßt sich ein großes musikgeschichtliches Ereignis zum 100. Male: Am 7. Mai 1824 wurden die beiden größten Werke aus der letzten Lebenszeit Beethovens unter dessen eigener Mitwirkung in Wien zur Erstausführung gebracht: **„Die Neunte“** und **„Die Missa solennis“**. Die Jahre, die ein Beethoven auf diese Werke verwendete, könnten manchen schnellfertigen Tonsetzer von heute zu denken geben: Die große Messe ließ der Meister fast fünf Jahre — vom Sommer 1818 bis Anfang 1823 — ausreifen; mit der Neunte war er gar noch länger — von 1817 bis Anfang 1824 — beschäftigt, wenn auch teilweise mit großen Unterbrechungen. Die Arbeit an den beiden Werken fiel zum guten Teil in die Zeit des großen Rossini-Taumels in Wien: Der gelehrte Komponist war dort im Theater-Direktor Barbaja gerufen worden und wurde da in so maßloser Weise gefeiert, daß die Wiener darüber ihre größeren einheimischen Fondichter — Beethoven und Schubert — fast ganz vergaßen. Mein Wunder, daß sich Beethoven gekränkt fühlte, weil er in seiner Absicht, auch eine Oper für das Hoftheater zu schreiben, nicht ermutigt wurde, und daß er Anfang 1824 daran dachte, seine beiden neuen großen Werke, die Neunte und die Messe, zuerst in Wien herauszubringen. Aber der bessere Teil der musikalischen Wiener wollte sich das dann doch nicht vorwerfen lassen: Diese richteten eine „Adresse“ an den Tonmeister, worin sie ihrer Bewunderung für ihn Ausdruck verliehen und ihn baten, ihnen nicht länger die Aufführung seiner neuesten Meisterwerke zu entziehen, und ließen u. a. mit schriftlicher Aufzeichnung auf den Rossini-Kult verlanen: **„Von Ihnen erwarten der vaterländische Kunstverein und die deutsche Oper neue Blüten, verjüngtes Leben und eine neue Herrschaft des Wahren und Schönen über die Gewalt, welchen der Modestich des Tages aus die ewigen Gesetze der Kunst unterwerfen will...“**

Der Meister war durch dieses „Vertrauensvotum“ dankbar gerührt und beschloß, seine beiden neuen Werke doch noch zuerst in Wien herauszubringen. Nach Ueberwindung mancher äußeren Schwierigkeiten fand die ewig beschwundene Aufführung am 7. Mai 1824 im Hoftheater statt. Zwei Wochen vorher hatte schon der Kürst Galsini in Petersburg die eigenhändige Uraufführung der Messe allein veranstaltet, und in Wien ließ Beethoven wegen der Länge des Programms das Gloria und das Sanctus weglassen. Hier waren nicht weniger als drei Dirigenten tätig: Da Beethoven schon völlig taub war, erhielt — neben Schuppanzich, der als Konzertmeister dem Orchester Vorstand — der Kapellmeister Umlauf die Oberleitung; aber auch der Fondichter dirigierte neben ihm mit, und auf der Konzertantündung stand: **„Der Ludwig van Beethoven selbst wird an der Leitung des Ganzen Anteil nehmen.“** Einleitend wurde die Ouvertüre „Für Weibe dedaukt“ geboten. Henriette Sonntag, Karoline Unger und die Herren Rattinger und Seipelt sangen die Solopartien. Der Beifall war nach der Sinfonie enthusiastisch — aber der taube Beethoven hörte ihn weder noch sah er ihn, da er der Menge den Rücken zkehrte. Da wandte ihn die Unger dem Publikum zu; er verbeugte sich, und nun gab es einen ganz außerordentlichen Beifallsturm. Weiber hatte das Konzert sowohl an Unkosten verlohungen, daß nur 400 Gulden für Beethoven übrig blieben. Am 23. Mai wurde es wiederholt und Beethoven mußte dabei dem Geschmack der Menge „auf Wunsch“ die Konzession machen, daß aus der Messe nur das Gloria gestungen wurde und an die Stelle der anderen Sätze ein eigenes älteres italienisches Terzett und — eine Arie von Rossini traten. Und dennoch hatte die Theaterdirektion, die alle Kosten übernommen hatte, ein Defizit von 800 Gulden. Damals waren die beiden neuen Werke noch nicht erschienen. Beethoven verhandelte theilhaftig mit mehreren Verlegern. Um möglichst viel Geld dabei herauszuschlagen (was er damals besonders bedürftig), hatte er aber die Messe bereits an eine Reihe europäischer Hölle und Vereine ab-schriftlich verkauft, und auf diese Weise bezieht sich ein Brief, der, an Louis Spohr, den Kapellmeister Hofkapellmeister, gerichtet, noch ungedruckt ist und unter anderem die erste brisische Anspielung Beethovens auf Rossini enthält, und zwar eine recht hübsche und werkspezifische. Er lautet in moderner und acalatteter Schreibweise:

**Fritz Troschke**  
AKTIENGESELLSCHAFT FÜR KRAFTFAHRZEUGE  
**Berlin-Friedenau**  
HAUPTSTR. 90/93  
FERNUMPT  
BERLIN 24 261-2608



**Kraftwagen- Troschke fragen!**

### Jur Sunderjahrfeier von Beethovens Neunter.

Zum 7. Mai 1924.

So wuchs in unserm edlen Volke  
Ein einzelner ins Göttermaße,  
Bis daß er aus der dunklen Masse  
Am Kreis der Emighoben sah.  
Ihn züngelte das blaue Feuer  
Der Hitze läßt aus der Hand,  
Sein Donner rollte ungeheuer  
Und fruchtete das Frühlingsland  
Du lehnst, Deutschland, dich mit Schweigen  
Auf deinen Flug am Aderrain  
Und sahst ihn in den Himmel steigen  
Und dachtst ruhig: er ist mein.  
Dann zogen seine Welter welter,  
Die Erde trank den Nahrungstaub.  
Er lächelte dir himmlisch heller  
Aus allerhöchstem stillen Blau.  
Und, seiner Hitze schwer und trunken,  
Verloß sich seine Scholle nicht  
Und wiegte lachne Götterfunkten  
Der Ehren auf und reine Licht. —  
Doch fern sind uns der Ernte Tage,  
Heut stellen wir dem Götterlos  
Die unaussprechlich ernste Frage:  
Wie, Deutscher, wurdst du so groß?  
Du Bruder über Wolkewänden,  
Wie wuchstest du zu solcher Macht,  
Dah du, den blauen Blitz in Händen,  
Einfersahrt in der Göttermacht?  
Horch! höre seine Donner singen!  
Wie Tonars Hammer kracht der Klang.  
„Du sollst mit deinem Schicksal ringen,  
Wie ich mit meinem Schicksal rang.“  
Und siehe, was sein Blut verkanft!  
Er andt, er trifft, er leuchtet weit.  
Wer sich dem Gott zum Opfer zündet,  
Der lodert in die Götterlichkeit.“  
Drum auf, die wir ihn unser nennen,  
Auf, Deutsche, die ihr lrend schwelkt!  
Wir wollen uns dem Gott verbrennen,  
Der aus den Zeiten noch uns greift.

**Wien, am 27. Juli 1823.**

„Mein werter verehrter Spohr!“  
Vor kurzem besuchte mich ein Sänger, dessen Namen mir entfallen, vom Kürfürstl. Hoftheater, der mir eine Empfehlung von Ihnen und H. Professor Großheim brachte. Es freute mich von Ihnen zu hören, auch wie Sie sich für die Kunst zu bemühen; da ich weiß, daß Sie unter die edlen Künstler gehören, welche gern auch für andere wirken, so brachte mich dieses an den Einfall, Ihnen Nachricht zu geben von einer großen Messe, welche ich auf Subscription und Präsensbratung herangebe bloß im Manuscript. Wie Sie