

TADEUSZ LEBIODA

Instytut Studiów Międzynarodowych Uniwersytetu Wrocławskiego
Zakład Badań Niemcoznawczych
ORCID [0000-0003-1347-5470](https://orcid.org/0000-0003-1347-5470)

SPRAWA „LUSITANII” W ŚWIETLE DONIESIEŃ WOLFFS TELEGRAPHISCHES BUREAU I „FRANKFURTER ZEITUNG”

SINKING OF “LUSITANIA” IN LIGHT OF REPORT OF WOLFFS TELEGRAPHISCHES BUREAU AND “FRANKFURTER ZEITUNG”

ABSTRACT: The article concerns the resonance of torpedoing of British passenger steamship “Lusitania” on May 7, 1915 (during World War I) among German public opinion. Political determinants of this event, its course and influence on the ongoing war were analyzed based on reports of Wolffs Telegraphisches Bureau and “Frankfurter Zeitung”.

KEYWORDS: “Lusitania”, World War I, public opinion, Wolffs Telegraphisches Bureau, “Frankfurter Zeitung”, Germany, USA

Sprawa storpedowania 7 V 1915 r. przez niemiecki okręt podwodny brytyjskiego parowca pasażerskiego „Lusitania” była jednym z najbardziej spektakularnych wydarzeń I wojny światowej. Tragedia, która stała się udziałem pasażerów, wstrząsnęła z wielu powodów ówczesną opinią publiczną zarówno w Niemczech, jak i na świecie. Zatopienie statku było katastrofą humanitarną. Zginęło 1198 pasażerów, w tym 128 obywateli amerykańskich, co wywołało kryzys polityczny między Rzeszą a zachowującymi wówczas neutralność Stanami Zjednoczonymi. Za oceanem gwałtownie wzrosły nastroje antyniemieckie. Zwolennicy zerwania z neutralnością i wypowiedzenia wojny Niemcom zyskali bardzo silny argument. Kryzys okazał się na tyle poważny, że przyłączenie się USA do wojny po stronie państw Ententy zawisło w maju 1915 r. na włosku. Prezydent Woodrow Wilson

nie zdecydował się jednak na ten krok, choć w istocie tragedia „Lusitanii” utorowała ku temu drogę w 1917 r. Ostre napięcie polityczne było oceniane przez władze niemieckie jako bardzo niebezpieczne dla dalszego przebiegu wojny. Berlin dążył zatem wszelkimi sposobami do zażegnania zaistniałego kryzysu.

Równocześnie opinia publiczna w Rzeszy nie ukrywała dumy z odniesionego sukcesu wojennego. Akcentowano przy tym, że wszystko odbyło się zgodnie z obowiązującym prawem międzynarodowym. Pod presją międzynarodowej opinii publicznej, w obliczu widma wojny z USA, władze starały się usprawiedliwiać atak, obszernie tłumacząc jego okoliczności niemieckiej i światowej opinii publicznej, prezentując przy tym własną wersję wydarzeń. Rzesza konsekwentnie przypisywała stronie brytyjskiej moralną i polityczną winę za storpedowanie „Lusitanii” i śmierć ponad tysiąca cywilów.

W powyższym kontekście warto dokładniej przyjrzeć się niemieckiemu przekazowi medialnemu, który dotyczył tej sprawy. Kształtowanie nastrojów własnej a pośrednio międzynarodowej opinii publicznej stawało się w 1915 r. coraz bardziej ważnym instrumentem niemieckiej propagandy. W miarę zaostrzania się I wojny światowej, przekształcającej się w konflikt totalny, w którym walczące strony odwoływały się do wszystkich stojących im do dyspozycji środków i metod, również media zyskiwały na znaczeniu jako narzędzie wspomagające władze w realizacji celów militarnych i politycznych. Ich rosnąca rola dawała się szczególnie wyraźnie zauważyć w sytuacjach kryzysowych lub mogących okazać się przełomowymi dla toczącej się wojny. Storpedowanie „Lusitanii” bez wątpienia było takim wydarzeniem. Istotna może się zatem wydać analiza tego, w jaki sposób prezentowane były niemieckiej opinii publicznej uwarunkowania, przebieg i konsekwencje zatopienia parowca. Na jakie argumenty powoływały się władze niemieckie i jak kształtowana była narracja całej sprawy? Jaki przekaz transponowany był do niemieckiej a pośrednio międzynarodowej opinii publicznej oraz jak relacjonowany był i komentowany zaistniały na tym tle kryzys w relacjach z USA? Jak dalece subiektywny i jednostronny był przekaz prezentowany niemieckiej opinii publicznej, a w jakim stopniu dostrzec w nim można przejawy obiektywizmu i chłodnej rzeczowości, co w warunkach trwającej wojny i emocji jej towarzyszących jest zawsze trudne do osiągnięcia.

Analizę przekazu medialnego dotyczącego sprawy „Lusitanii” warto oprzeć na dwóch, kluczowych dla kształtowania nastrojów wojennych w Niemczech źródłach. Pierwszym z nich były sprawozdania wojenne (*Kriegsberichte*) największej

wówczas niemieckiej agencji informacyjnej – Wolffs Telegraphisches Bureau (WTB). Drugim medium będą doniesienia prasowe, jednego z najbardziej poczytnych i renomowanych dzienników, jakim była „Frankfurter Zeitung”. Aby jak najwierniej wgłębić się w atmosferę, która zaistniała w wyniku storpedowania „Lusitanii”, oraz wyodrębnić i udokumentować zaistniałe wątki, korzystne wydaje się możliwie częste cytowanie przekazów pochodzących z obu źródeł.

Już przed wybuchem I wojny światowej WTB była jedną z największych agencji informacyjnych na świecie. Założona została w 1849 r. przez niemieckiego wydawcę, żydowskiego pochodzenia, Bernharda Wolffa. Pierwotnie zajmowała się propagowaniem wyłącznie informacji komercyjnych. Z czasem rozszerzyła swoją aktywność na wiadomości polityczne¹. W 1870 r. zawarła porozumienie kartelowe z dwiema innymi wielkimi agencjami prasowymi – brytyjskim Reuters i francuską Havas, dzieląc między siebie światowy rynek medialny. WTB przypadł monopol na doniesienia z obszaru Europy Północnej i Wschodniej, co w praktyce oznaczało tereny Skandynawii, Niemiec, Rosji i Austro-Węgier. W 1871 r. rząd Rzeszy zadeklarował propagowanie najważniejszych informacji urzędowych za pośrednictwem Biura. Od wybuchu I wojny światowej oznaczało to, że WTB stało się nieformalnym organem prasowym władz zarówno cywilnych, jak i wojskowych. Dysponowało również bardzo dobrym dostępem do informacji „z pierwszej ręki”. Z perspektywy niemieckiego rządu przekaz ten pozostawał zatem zgodny z intencjami realizowanej w danym momencie polityki i propagandy wojennej. Agencja prezentowała codziennie, w zależności od potrzeb i sytuacji na frontach, od kilku do nawet kilkunastu sprawozdań, które nie tylko informowały o trwających walkach, ale także odzwierciedlały sytuację polityczną i społeczną oraz nastroje w Rzeszy. Po zakończeniu I wojny światowej Biuro straciło swoje znaczenie, a w 1934 r. zostało przejęte przez władze nazistowskie².

„Frankfurter Zeitung” była protoplastką renomowanej na współczesnym rynku medialnym Niemiec „Frankfurter Allgemeine Zeitung”. Gazeta została założona w 1856 r. jako „Frankfurter Geschäftsbericht” przez bankierów Leopolda Sonnemanna i Heinricha Bernharda Rosenthala. W latach 1866–1943 ukazywała się już pod nazwą „Frankfurter Zeitung”. Od zjednoczenia Niemiec w 1871 r.

¹ Gunda Stöber, *Pressepolitik als Notwendigkeit. Zum Verständnis von Staat und Öffentlichkeit im Wilhelminischen Deutschland 1890–1914*, Stuttgart 2000, s. 25.

² Jürgen Wilke, *Grundzüge der Medien- und Kommunikationsgeschichte*, Köln 2008, s. 246–247.

systematycznie umacniała się na rynku prasowym jako krytyczne wobec władzy forum sił liberalnych i obywatelskich zorientowanych w kierunku lewicowego liberalizmu³. Od wybuchu I wojny światowej dziennik, podobnie jak zdecydowana większość ówczesnej prasy w Rzeszy, stanął na pozycjach patriotycznych. Oznaczało to, że dominowała w nim narracja na rzecz konsolidacji i solidarności narodu niemieckiego wobec zewnętrznych wrogów. Gloryfikowano też wysiłek wojenny armii, społeczeństwa i państwa niemieckiego. W zamieszczanych artykułach przebijała rzeczowość z nutami obiektywizmu w odniesieniu do poczynañ wroga. Podkreślano obronny charakter niesprawiedliwie narzuconej Niemcom wojny, której zasadniczym celem miało być jak najszybsze osiągnięcie pokoju. Po zakończeniu I wojny światowej dziennik utrzymał się na rynku medialnym republiki weimarskiej. Mimo że pierwotnie przetrwał okres ujednolicenia mediów dokonany przez nazistów, 31 VIII 1943 r. „Frankfurter Zeitung” została ostatecznie przez nich rozwiązana⁴.

Specyfika narracji, która ukształtowana została w niemieckiej opinii publicznej w rezultacie storpedowania „Lusitani”, trudna będzie do właściwego zrozumienia, jeśli nie osadzi się jej w szerszym kontekście ugruntowanego w Rzeszy obrazu wojny. W maju 1915 r. Niemcy znajdowały się już dziesiąty miesiąc w konflikcie, który ciągle nie przynosił im oczekiwanego zwycięstwa. Media eksponowały przede wszystkim sukcesy odnoszone przez Reichswehrę zarówno na froncie zachodnim, jak i na wschodzie. Po początkowych triumfach w postaci zajęcia Belgii i marszu w kierunku Paryża, „cud nad Marną” oraz początek zmagañ pod Ypres uzmysłowiły niemieckiej opinii publicznej niepowodzenie „Planu Schlieffena”. Niekorzystny obrót spraw znalazł też wyraźne odbicie w narracji doniesień prasowych. Wbrew nadziejom na szybkie zwycięstwo, porównywalne z triumfem odniesionym nad Francją w latach 1870–1871, niemiecka opinia publiczna coraz bardziej musiała się liczyć z długotrwałym charakterem wojny. W swej istocie nie zmieniał tego również ogromny sukces odniesiony przez generała, a później feldmarszałka Paula von Hindenburga w bitwach pod Tannenbergiem i nad mazurskimi jeziorami, mocno gloryfikowany przez prasę. Zwycięstwa te podnosiły ducha walki i przywracały nadzieje na rychłe zwycięstwo, które jednak w kolejnych

³ Konstanze Wegner, *Theodor Barth und die Freisinnige Vereinigung. Studie zur Geschichte des Linksliberalismus im wilhelminischen Deutschland*, Tübingen 1968, s. 108–109.

⁴ Elisabeth Noelle-Neumann, *Die letzte Kerze. Das Verbot der Frankfurter Zeitung im August 1943*, „Frankfurter Allgemeine Zeitung”, nr 146 z 27 VI 2002, s. 8.

miesiącach ciągle nie nadchodziło. Na wiosnę 1915 r. wyraźnie dały też o sobie znać wewnętrzne trudności aprowizacyjne Niemiec. Społeczeństwo, które nie było przygotowane na taki rozwój wydarzeń, zaczęło bardzo dotkliwie odczuwać niedobory żywnościowe. W tych okolicznościach niemiecka opinia publiczna coraz trudniej wyobrażała sobie przeciągnięcie się wojny na kolejne miesiące, nie mówiąc już o latach.

Pogłębiające się problemy aprowizacyjne i wzrost nastrojów pesymistycznych co do szybkiego zakończenia konfliktu tworzyły wyraźne tło, w którego kontekście osadzić należy narrację medialną towarzyszącą zatopieniu „Lusitanii”. Najpóźniej od lutego 1915 r. niemiecka opinia publiczna była głęboko przekonana, że winę za zaistniały stan rzeczy ponoszą głównie Brytyjczycy i ich haniebną – zdaniem Niemców – sposobem prowadzenia wojny na morzu. Kluczowym instrumentem w tym względzie stała się rozpoczęta 3 XI 1914 r. blokada kontynentalna. O jej celach i sposobie prowadzenia obszernie informowana była niemiecka opinia publiczna. Kwestia ta tym bardziej skupiała na sobie uwagę Niemców, im bardziej dotkliwie społeczeństwo odczuwało narastające niedobory i ciężary wojny.

Wielka Brytania ogłosiła Morze Północne i Kanał La Manche strefą wojenną, poddając jednocześnie szczegółowej kontroli statki państw neutralnych. Niemcy od początku blokady podkreślali, że działanie takie było niezgodne z prawem międzynarodowym. Przywoływali deklarację londyńską z 26 II 1909 r., którą podpisała Wielka Brytania, choć niemieckie media obiektywnie dodawały, że nie ratyfikowała jej Izba Lordów. Równocześnie dodawano jednak, że Brytyjczycy byli sygnatariuszami wcześniejszej deklaracji paryskiej z 15 IV 1856 r., którą w czasie wojny powszechnie akceptowano. Zabraniała ona rekwirowania ładunków należących do państw neutralnych oraz zezwalała na przewożenie pod neutralną banderą towarów, które były własnością nieprzyjaciela. Niemiecka opinia publiczna utwierdzana była przez własne media w przekonaniu, że Rzesza w pełni przestrzega prawa międzynarodowego i prowadzi wojnę w sposób szlachetny, rycerski oraz honorowy. W przeciwieństwie do tego brytyjska blokada kontynentalna postrzegana była jako postępowanie sprzeczne z obowiązującymi zasadami, haniebne, podstępne i niegodne wielkiego mocarstwa morskiego. Prasa niemiecka przedstawiała Wielką Brytanię jako państwo agresywne, które przy nadarzającej się sposobności wypowiedziało Niemcom wojnę i wszelkimi sposobami dąży do wyniszczenia ludności cywilnej. Narracja, która wskazywała na niegodne prowadzenie przez Brytyjczyków działań wojennych wymierzonych przeciwko ludności

cywilnej, wyraźnie przebijają z tekstu zamieszczonego we „Frankfurter Zeitung” w lutym 1915 r.:

„Nasi wrogowie walczą z nami nie tylko przy pomocy swoich armii i flot wojennych, nie tylko przy pomocy prochu i granatów oraz pozostałych broni stosowanych przy nowoczesnych sposobach prowadzenia wojny. Ich zamiarem jest dodatkowo wygłodzenie naszej ludności, żeby zmusić nas do pokoju. Szczególnie celuje w tym, pozbawiona jakichkolwiek wyrzutów sumienia, Anglia. Ta Anglia, która wykorzystwała pretekst neutralności Belgii do ataku na Niemcy i która od początku ciężkich walk nic sobie nie robi z tego, że jej egoistyczna polityka zorientowana na kontrabandę o wiele bardziej uderza w państwa neutralne niż w Niemcy. Po sześciomiesięcznym okresie trwania wojny można już stwierdzić: Niemiec nie można zagłodzić i Niemcy nie pozwolą się zagłodzić”⁵.

Media w Rzeszy mocno eksponowały także, że blokada kontynentalna godzi w interesy handlowe państw neutralnych, co wywołuje u nich zmasowany sprzeciw. W opinii publicznej miało powstać w ten sposób wrażenie, że na arenie międzynarodowej, szczególnie w USA i krajach skandynawskich, narasta niechęć do „barbarzyńskich” metod prowadzenia przez Brytyjczyków wojny na morzu. W niemieckich komentarzach pojawiały się już pod koniec 1914 r. informacje o zamiarach wspólnego przeciwdziałania przez państwa neutralne postępowaniu Anglików, którzy zmierzali do „wygłodzenia” niemieckiej ludności cywilnej.

„Wśród państw neutralnych sprzeczne z prawem międzynarodowym, bezwzględne i egoistyczne postępowanie Anglii na morzu budzi coraz bardziej ożywiony sprzeciw. Rząd amerykański zgłosił wobec Londynu bardzo energiczne wątpliwości, a teraz zaczynają protestować przeciw angielskiej samowoli także mniejsze, neutralne państwa, szczególnie skandynawskie. [...] Mówi się o niesłychanym pogwałceniu prawa międzynarodowego. [...] «Stokholms Dagblat» zaproponował zastosowanie innego środka przeciw angielskiej samowoli. Gazeta twierdzi, że z dużą uwagą spotka się inicjatywa, w której większość zainteresowanych państw, jak Stany Zjednoczone, Włochy, Hiszpania, Holandia, Dania, Norwegia i Szwecja, wspólnie lub każde w swoim imieniu wydadzą oświadczenia, w których jako część swojej neutralności zażądają respektowania postanowień deklaracji londyńskiej z 26 II 1909 r. w sprawie warunków prowadzenia wojny na morzu. [...] Wobec tej propozycji «Deutsche Tageszeitung» zauważyła, że Anglia

⁵ *Brot und Getreide*, „Frankfurter Zeitung”, nr 33 z 2 II 1915, *Erstes Morgenblatt*, s. 2.

nigdy nie troszczyła się w czasie wojen na morzach o państwa neutralne i nigdy nie wyraziła nawet zamiaru, że będzie to robić w przyszłości. [...] Przed kilkoma dniami, wobec narastającej samowoli Wielkiej Brytanii, Niemcy zasygnalizowały, że jeśli będzie tak dalej, to Rzesza Niemiecka nie będzie, jak dotąd, czuła się związana postanowieniami deklaracji londyńskiej”⁶.

Negatywne skutki blokady kontynentalnej społeczeństwo niemieckie odczuło już późną jesienią 1914 r. Zaopatrzenie w żywność drastycznie się pogorszyło, a sytuacja stała się krytyczna na wiosnę 1915 r., czyli – jak się miało okazać – w przededniu zatopienia „Lusitanii”. Handel zagraniczny Niemiec, który do momentu wybuchu wojny istotnie przyczynił się do dobrobytu społeczeństwa, kompletnie się załamał. Brytyjczycy, oprócz konfiskaty towarów przeznaczonych dla Rzeszy, przewożonych przez statki neutralne, rekwirowali także niemieckie statki handlowe, zamorskie mienie niemieckie, a nawet patenty. W ten sposób niemal całkowicie zablokowane zostało dostarczanie do Niemiec żywności oraz surowców. Dla ludności cywilnej Rzeszy najbardziej dotkliwe od początku roku stały się niedobory mąki i chleba, nie mówiąc już o pozostałych produktach żywnościowych. W niektórych miastach dochodziło nawet na tym tle do tumultów i zamieszek. Jak dramatycznie pogorszyła się aprowizacja w lutym 1915 r., relacjonowała „Frankfurter Zeitung”:

„Niemcy duży procent swoich zapasów pszenicy importowały z zagranicy, z państw, które obecnie walczą przeciwko nam lub z państw, którym Anglia odcięła do nas drogę. Potrafimy sobie jednak poradzić z mniejszą ilością pszenicy. Chleb upieczony z większym dodatkiem żyta i ziemniaków nie jest wcale mniej odżywczy i smaczny, a naród niemiecki, który nie ugnie się militarnie, nie pozwoli się także pokonać gospodarczo. Musimy jednak nałożyć sobie ograniczenia w naszych osobistych potrzebach oraz nawykach dnia codziennego. Nie ma już co do tego wątpliwości. Jeśli ktoś jeszcze nie zrozumiał powagi sytuacji, miejmy nadzieję, że pomogą mu w tym nowe rozporządzenia. W dniu 1 lutego w Niemczech zarekwirowana zostanie cała dostępna mąka na rzecz gmin i wszystkie zapasy chleba na potrzeby zapasów wojennych. W ten sposób zapewniona zostanie sprawiedliwa i wykluczająca nadużycia ich dystrybucja. Musieliśmy się odwołać do takich działań, aby uniknąć trwającego już zbyt długo beztroskiego

⁶ *Die Sperrung der Nordsee*, „Kriegsberichte des Wolffschen Telegraphischen Bureaus” (dalej: KBdWTB), 9 XI 1914.

gospodarowania naszymi zasobami żywnościowymi, co szkodziło narodowi jako całości”⁷.

Ostre niedobory, które uderzały w społeczeństwo, rzeczywiście wynikały z blokady kontynentalnej, ale po części były skutkiem absolutnego pierwszeństwa w zaopatrzeniu żywnościowym, którym cieszyła się armia. Prasa niemiecka eksponowała jednak przede wszystkim jako przyczynę pogłębiających się trudności aprowizacyjnych cywilów niegodziwość brytyjskiej blokady. Narracja taka wyraźnie eskalowała w społeczeństwie niemieckim wrogość wobec Wielkiej Brytanii. Zatopienie „Lusitani” zbiegło się zatem w czasie i nałożyło na w ten sposób ukształtowaną w opinii publicznej atmosferę.

Brytyjska blokada kontynentalna i jej bolesne dla Rzeszy skutki wywołały tam również ożywioną dyskusję o znaczeniu łodzi podwodnych jako nowego instrumentu nacisku politycznego i militarnego. Już we wrześniu 1914 r. niemiecki U-9 zatopił w ciągu zaledwie jednego dnia trzy brytyjskie krążowniki, co odbiło się głośnym echem w niemieckich mediach. Szeroko i z dumą opisywały one błyskotliwy sukces wojenny odniesiony w walce przeciwko coraz bardziej zniechęconej angielskiej potędze morskiej. Media barwnie kreowały też wizerunek bohatera wojennego w osobie kapitana U-Boota:

„Rankiem 22 IX 1914 r. okręt podwodny zatopił angielskie krążowniki «Hogue», «Aboukir» i «Cressy» 20 mil morskich od Hoek van Holland. Taki wyczyn dokonany przez jeden okręt podwodny przez nikogo wcześniej nie był uważany za możliwy. Nikt nie wierzył, że okręty te mogą zagrozić wrogowi w jego najbardziej chronionych miejscach, a przy tym samemu umknąć przed zatopieniem przez szybkie krążowniki i łodzie torpedowe. [...] Naród niemiecki cieszył się z sukcesu bohaterskiego okrętu. Nawet wroga nam zagranica nie mogła odmówić mu swojego podziwu. Jako wyraz najwyższego uznania, cała 25-osobowa załoga otrzymała Krzyż Żelazny drugiej klasy a jej dowódca odznaczony został Krzyżem Żelaznym pierwszej i drugiej klasy. Miesiąc później otrzymał Order *Pour le Mérite* za zatopienie krążownika «Hawke». Zaledwie sześć lat służył, ciągle jeszcze młody, kapitan Otto Weddigen w marynarce podwodnej. Urodzony w 1882 r. w Herford, wstąpił do marynarki w 1901 r., gdzie jako młody oficer służył najpierw na kanonierce rzecznej, dopiero potem przez sześć lat w marynarce podwodnej. Tuż przed wybuchem wojny kapitan objął dowództwo U-9, a w czasie działań

⁷ *Brot und Getreide*, s. 2.

wojennych błyskotliwie potwierdził swoje umiejętności dowódcze. Gdy później rozgorzała na dobre wojna okrętów podwodnych, Weddigen ponownie, dzięki swojemu chłodnemu i zakończonemu sukcesami działaniu, zwrócił na siebie uwagę. Tym razem, w minionym miesiącu dowodzony przez niego U-29 wyrządził ogromne szkody angielskim statkom handlowym. W jednym tylko dniu 13 marca zatopił pięć angielskich parowców, a kilka innych statków także padło ofiarą jego okrętu podwodnego. Wrogowie bali się go i podziwiali jednocześnie, szanowali jego rycerskość, którą okazywał wobec nich⁸.

Do kwietnia 1915 r. niemiecka prasa pełna była informacji o kolejnych sukcesach okrętów podwodnych. Na kilka tygodni przed storpedowaniem „Lusitanii” U-Booty postrzegane były jako cudowna broń, zbyt słabo wykorzystywana w toku wojny. Na jej początku, o czym nie wiedziało jednak społeczeństwo niemieckie, Rzesza wyposażona była w nie bardzo słabo. W 1915 r. dysponowała zaledwie 28 okrętami podwodnymi. Ze względu na konieczność przeprowadzania długotrwałych przeglądów, zaledwie jedna trzecia z nich była zdolna w jednym czasie do działań na morzu. Po licznych doniesieniach, gloryfikujących i wyolbrzymiających sukcesy odnoszone przez łodzie podwodne, na początku kwietnia 1915 r. – czyli zaledwie miesiąc przed zatopieniem „Lusitanii” – niemiecka opinia publiczna musiała przelknąć gorzką pigułkę. Stała się nią informacja o zatopieniu bohaterskiego U-29 dowodzonego przez kapitana Otto Weddigena. Bez wątpienia wydarzenie to wzmagало w społeczeństwie niemieckim żądę odwetu i skumulowało nienawiść w stosunku do Brytyjczyków, o czym patetycznie pisała „Frankfurter Zeitung”:

„Gdy admiralicja podała jeszcze niepotwierdzoną wiadomość o zatopieniu U-29, «Times» poświęcił mu pełen uznania artykuł, w którym podkreślił, że Anglia ma powód do przyjęcia z zadowoleniem informacji o zniszczeniu U-29, ale jednocześnie ubolewa nad końcem tak odważnego, sprytnego i rycerskiego wroga, który w czasie prowadzonej przez siebie walki nie tracił z oczu wartości człowieczeństwa. Wiadomość o zatopieniu jednego z naszych najlepszych okrętów podwodnych przepełniła naród niemiecki bólem i smutkiem. Uczucia te wzmocnione są jeszcze przez fakt, że wraz z dzielną załogą zginął jeden z najlepszych niemieckich oficerów marynarki, kapitan Otto Weddigen, którego sława obiegała przed kilkoma miesiącami cały świat. [...] Od tego czasu niemiecka marynarka

⁸ „U 29”, „Frankfurter Zeitung”, nr 97 z 8 IV 1915, Erstes Morgenblatt, s. 1.

udowodniła, że dzięki tego rodzaju broni dysponuje przewagą nad wszystkimi innymi państwami morskimi”⁹.

Czynnikiem, który dodatkowo wzmacniał wrogość wobec Anglików i ich niegodziwego, podstępnego prowadzenia blokady kontynentalnej oraz wskazywał na łamanie przez nich reguł wojny na morzu, okazał się tajny rozkaz admiralicji o kamuflowaniu przez angielskie statki handlowe swojej tożsamości w celu zmylenia przeciwnika. O praktykach tych szeroko informowana była niemiecka opinia publiczna:

„Z pewnych źródeł upubliczniony został następujący rozkaz angielskiej admiralicji. Ze względu na działania niemieckich okrętów podwodnych na Kanale Angielskim i Kanale Irlandzkim wszystkie angielskie statki handlowe powinny natychmiast wywieszać neutralne bandery i zakrywać wszelkie oznaczenia, jak oznakowania armatora, nazwę itd. Rozkaz ten należy utrzymać w tajemnicy”¹⁰.

Postępowanie takie oceniane było w Niemczech jako świadome podszywanie się przez Brytyjczyków pod statki państw neutralnych i ewidentny przejaw łamania obowiązujących od dziesiątków lat tzw. zasad przyzwoych. Zgodnie z nimi załódze statku handlowego, który miał zostać zatopiony pozwalano przed jego storpedowaniem zająć miejsca w szalupach ratunkowych opuszczonych na wodę. Ze względu na stosunkowo długi czas, który był potrzebny do przeprowadzenia tej operacji przed storpedowaniem statku i możliwość wezwania przez załogę pomocy wojskowej, Niemcy uznały, że kamuflowanie swej tożsamości przez statki brytyjskie dodatkowo mogło narazić niemieckie U-Booty na niebezpieczeństwo. W przeciwieństwie do tego niemieckie media podkreślały, że ich okręty podwodne walczą zgodnie z obowiązującymi regułami.

„Z Belfastu Biuro Reutersa melduje. W niedzielę po południu o godzinie 5.00 niemiecki U-Boot zatrzymał na Morzu Irlandzkim angielski statek przewożący węgiel. Nastąpiło ostrzeżenie, aby w ciągu 5 minut załoga udała się do szalup, po czym statek został zatopiony”¹¹.

Wobec narastających trudności wewnętrznych wynikających z blokady kontynentalnej oraz krytycznej oceny „niemoralnego” prowadzenia przez Brytyjczyków wojny na morzu, w atmosferze narastającego oburzenia niemieckiej opinii

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Unter falscher Flagge*, „KBdWTB”, 3 II 1915.

¹¹ *Der Unterseekrieg. Versenkte Handelsschiffe*, „Frankfurter Zeitung”, nr 53 z 21 II 1915, Abendblatt, s. 1.

publicznej kreowanego przez media, 4 II 1915 r. Rzesza ogłosiła wody Wielkiej Brytanii i Irlandii za obszar działań wojennych. Oznaczało to, że Niemcy nie będą brały odpowiedzialności za bezpieczeństwo operujących tam statków handlowych, w tym jednostek państw neutralnych. W praktyce było to wypowiedzenie przez Niemcy nieograniczonej wojny podwodnej w tym rejonie. Ogłoszenie akwenów wokół Wysp Brytyjskich i Irlandii strefą działań wojennych bez wątpienia utoroowało drogę do tragedii, jaka spotkała trzy miesiące później „Lusitanię”. Społeczeństwo niemieckie zostało szczegółowo poinformowane o rozkazie szefa niemieckiej admiralicji za pośrednictwem mediów. Tytuły doniesień szumnie głosiły rozpoczęcie „blokady Anglii”:

„Obwieszczenie. 1. Wody wokół Wielkiej Brytanii i Irlandii włącznie z całym Kanałem Angielskim zostają niniejszym ogłoszone obszarem działań wojennych. Od 18 II 1915 r. każdy napotkany na tym obszarze wojennym statek handlowy wroga zostanie zniszczony bez względu na nieuchronność wynikających w takiej sytuacji niebezpieczeństw dla załogi i pasażerów. 2. Również statki neutralne narażają się na tym terenie działań wojennych zarówno na niebezpieczeństwo zatopienia, ze względu na zarządzone przez rząd brytyjski 31 stycznia nadużywanie flag neutralnych, jak i nie dających się uniknąć w czasie wojny na morzu przypadkowych sytuacji, w których obliczone na wroga statki ataki trafić mogą również statki neutralne. 3. Żegluga morska na północ od Wysp Szetlandzkich na wschodniej części Morza Północnego w pasie szerokości przynajmniej 30 mil morskich wzdłuż wybrzeża holenderskiego nie jest zagrożona”¹².

Decyzja niemieckiej admiralicji prezentowana była w Niemczech jako działanie odwetowe, do którego Rzesza została zmuszona wcześniejszym postępowaniem Wielkiej Brytanii. Przedstawiana była również jako odpowiedź na blokadę kontynentalną. W rzeczywistości opinia publiczna nie zdawała sobie sprawy z bardzo ograniczonych możliwości „blokowania Anglii” przez Niemcy na morzach oraz o ogromnej dysproporcji w tym względzie w stosunku do brytyjskiej blokady kontynentalnej. Niemcy nie byli również informowani o tym, że zwolennikami „blokady”, która musiała pociągnąć za sobą zaostrenie konfliktu na morzach, byli przede wszystkim niemieccy wojskowi, zyskując dla tego pomysłu entuzjastyczną akceptację cesarza Wilhelma II. Kanclerz Rzeszy Theobald Bethmann-Hollweg był natomiast do tego pomysłu od początku nastawiony sceptycznie. Uważał, że

¹² *Die Blockierung Englands*, „BdWTB”, 3 II 1915.

„blokada Anglii” stanowić może poważną przeszkodę w sondowaniu separatystycznego pokoju z Rosją i Japonią, o czym także nie wiedziało społeczeństwo niemieckie. Ryzyko, które wiązało się z „blokadą”, skłonić mogło też USA do przystąpienia do wojny, gdyby jej ofiarami stali się obywatele amerykańscy. W wymiarze propagandowym trudno nie zauważyć, że w niemieckiej opinii publicznej miało zostać wytworzone wrażenie o równoważności obu „blokad”. Nieproporcjonalnie małe w stosunku do brytyjskich militarne możliwości floty niemieckiej nie były rzecz jasna eksponowane przez niemieckie media. Dla uzasadnienia rozpoczęcia „blokady Anglii” Niemcy ponownie powoływały się na niezgodną z prawem międzynarodowym wojnę handlową prowadzoną przez Brytyjczyków, czego przejawem była konfiskata „na niespotykaną do tej pory skalę” wysyłanych do Rzeszy towarów.

„Od początku tej wojny Wielka Brytania prowadzi przeciwko Niemcom wojnę handlową w sposób, który urąga wszelkim zasadom prawa międzynarodowego. [...] Brytyjski rząd wpisał na listę kontrabandy cały szereg towarów, które nie mają w ogóle lub mają bardzo pośrednie znaczenie do zastosowania dla celów wojennych [...] i nie mogą być dlatego z perspektywy powszechnie uznanych zasad prawa międzynarodowego uznane za kontrabandę. [...] Wszystkie, wysyłane do Niemiec towary, bez względu na port, w którym będą rozładowane, i na to, czy zostaną wykorzystane do wrogich czy pokojowych celów, zostały zakwalifikowane jako relatywna kontrabanda i poddane konfiskacie. Brytyjczycy nie mają także skrupułów w łamaniu prawa międzynarodowego, dokonując przy pomocy swoich okrętów wojennych zaboru mienia stanowiącego własność niemiecką, znajdującą się na statkach państw neutralnych. [...] W ten sposób całe Morze Północne ogłoszone zostało teatrem działań wojennych, a neutralna żegluga morska pomiędzy Szkocją a Norwegią, jeśli nie została całkowicie uniemożliwiona, to utrudniona i zagrożona do granic możliwości. W praktyce oznacza to blokadę wybrzeży neutralnych państw i portów, co sprzeczne jest z prawem międzynarodowym. Wszystkie te działania służą ewidentnie celowi: uderzenia za pomocą sprzecznego z prawem sparaliżowania handlu i w ten sposób utrudnienia nie tylko w prowadzeniu działań wojennych, ale uderzeniu w niemiecką gospodarkę i w końcu zniszczeniu całego narodu niemieckiego poprzez jego zagłodzenie. [...] Tak samo jak Anglia proklamowała tereny między Szkocją a Norwegią obszarem działań wojennych, tak samo Niemcy proklamowały akweny morskie wokół Wielkiej Brytanii i Irlandii, włącznie z całym angielskim Kanałem La Manche jako obszar

działań wojennych i będą za pomocą wszystkich dostępnych im środków wojennych występować przeciwko wrogiej żegludze morskiej”¹³.

Po ogłoszeniu przez Niemcy „blokady” Wysp Brytyjskich niemiecka opinia publiczna oczekiwała wymiernych efektów tej decyzji, a niemieckiej admiralicji zależało na jak najszybszym ich osiągnięciu. Najlepiej, żeby były to spektakularne sukcesy. W mediach, już w dniu ogłoszenia blokady pojawiły się doniesienia o rzekomo dużym wrażeniu, jakie ona wywołała w Anglii:

„Towarzystwo Kolejowe North-Western wstrzymało wszystkie połączenia morskie pomiędzy Holyhead a portami w Irlandii, a także pomiędzy Dublinem a Greenore. Parowce nie kursują zatem wcale. [...] Wstrzymanie szeregu regularnych połączeń parowców pomiędzy Anglią a Irlandią pociągnęło za sobą duże niedogodności dla pasażerów oraz poczty. Towarzystwa handlowe wzdragają się przyjmować do transportu morskiego bydło i inne towary”¹⁴.

Szybko też pojawiły się informacje o zatopieniach brytyjskich statków handlowych i łodzi rybackich przez niemieckie okręty podwodne, co potwierdzać miało zasadność podjętych działań odwetowych w odpowiedzi na brytyjską blokadę kontynentalną. Skala tych sukcesów była jednak umiarkowana.

„Niemieckie okręty podwodne zatopiły pewną liczbę angielskich statków handlowych, część z nich uszkodziły. Przed kilkoma dniami angielski statek został zatopiony na Morzu Północnym pomiędzy Anglią a Holandią. Teraz ten sam los spotkał inny angielski statek na Morzu Irlandzkim w pobliżu Liverpoolu, a także w Kanale około 20 km na północ od Hawru. [...] Niemieckie okręty podwodne rozpoczęły wyrządzanie angielskiemu handlowi tego, co zamierzała zrobić Anglia Niemcom. Metoda jest nowa i w swoich środkach drastyczna, ale stanowi właściwą i skuteczną odpowiedź na brutalnie sprzeczną z prawem międzynarodowym politykę blokowania, którą Anglia stosuje przeciwko nam i w wyniku której prawie całkowicie zniszczyła handel z państwami neutralnymi. [...] Wprawdzie na początku wykorzystywaliśmy nasze okręty podwodne tylko przeciwko okrętom wojennym, to jednak poprzez zatapianie statków handlowych należących do rządu, który upatruje większe nadzieje w systematycznym głodzeniu Niemiec niż

¹³ *Die Begründung der Blockierung*, „KBdWTB”, 4 II 1915.

¹⁴ *Die ersten Wirkungen der Blockierung*, „KBdWTB”, 4 II 1915.

w orężu swoich sojuszników, będzie to – być może – bardziej bolesna i odczuwalna metoda, niż niszczenie ich krążowników”¹⁵.

Ogłoszenie przez Rzeszę „blokady Anglii” i intensyfikacja działań niemieckich U-Bootów ewidentnie przyczyniły się do eskalacji wojny na morzu. W dniu 1 maja, czyli bezpośrednio przed zatopieniem „Lusitanii”, ofiarami tego stały się amerykańskie statki handlowe „Cushing” i „Gulflight”. Ten drugi zatopiony został przez niemiecki okręt podwodny. Śmierć poniosło trzech Amerykanów, co odbiło się silnym echem w USA.

W atmosferze narastającego napięcia, 7 V 1915 r. okręt podwodny U-20 storpedował angielski, luksusowy parowiec pasażerski „Lusitania”, który płynął z Nowego Jorku do Liverpoolu. Wydarzenie to rozpętało niekończącą się dyskusję, czy była to zbrodnia wojenna dokonana przez Niemcy, czy uzasadniony prawem i sytuacją wojenną atak na jednostkę wroga.

„Lusitania” poszła na dno bardzo szybko, bo zaledwie w ciągu 18 minut, co wydatnie przyczyniło się do dużej liczby ofiar i ogromnego, nawet jak na brutalny charakter trwającej wojny, rozmiaru tragedii. Dla porównania „Titanic”, po zderzeniu z górą lodową 14 IV 1912 r., tonął około 2,5 h. Na „Lusitanii” znajdowało się 1962 pasażerów, w tym trzech bez biletów. Przeżyło katastrofę zaledwie 761 osób. Wśród 1198 ofiar, w tym kobiet i dzieci, było 128 obywateli amerykańskich, spośród 159, którzy płynęli¹⁶. Ogromna liczba ofiar była zatem porównywalna z około 1,5 tys. osób, które zginęły na „Titanicu”. Pamięć o tragedii z 1912 r., nawet mimo koszmaru trwającej wojny, pozostawała ciągle żywa w świadomości opinii publicznej. Szok wywołany storpedowaniem „Lusitanii” był zatem kolosalny.

Statek zatopiony został przez niemieckiego U-Boota dowodzonego przez kapitana Waltera Schwiegera, który po opłynięciu Wysp Brytyjskich zajął pozycję na Morzu Irlandzkim w pobliżu Liverpoolu. Zasadniczym celem jego misji było niszczenie angielskich transportów wojska i materiałów wojennych wysyłanych w kierunku Dardaneli, a nie atakowanie statków pasażerskich. W tych okolicznościach „Lusitania”, której docelowym portem był właśnie Liverpool, „nadziała się” w odległości zaledwie 18 km od południowo-wschodniego wybrzeża Irlandii w okolicach rybackiego portu Queenstown, niedaleko miejscowości Cork, na niemiecki okręt

¹⁵ *Die neue Gefahr für England. Die Aktion unserer Unterseeboote*, „Frankfurter Zeitung”, nr 32 z 1 II 1915. Abendblatt, s. 1.

¹⁶ Martin Gilbert, *Pierwsza wojna światowa*, Poznań 2003, s. 175; Piotr Radzikowski, *Trzy lata bez rozstrzygnięć (XI 1914 – XII 1917)*, [w:] *Wielka historia świata*, red. Marian Szulc, t. 17, Kraków 2004, s. 173.

podwodny. O godzinie 15.10 została trafiona torpedą wypełnioną 140 kg ładunku wybuchowego. Uderzyła ona w prawą burtę pod mostkiem kapitańskim pomiędzy pierwszym a drugim kominem na głębokości około 3 m, tworząc wyrwę o powierzchni prawie 20 m². Dodatkowo, siła eksplozji zniszczyła nitowanie poszycia statku na powierzchni 350 m². Kilka sekund po pierwszej detonacji nastąpiła druga. W maju temperatura wody u wybrzeży Irlandii wynosiła około 10 stopni, czyli morze było lodowate. Dlatego wielu pasażerów, którzy znaleźli się w wodzie, nie tyle w niej utonęło, ile zmarło wskutek wychłodzenia organizmu¹⁷.

Duma brytyjskiej linii pasażerskiej Cunard, jaką była „Lusitania”, posiadała aż siedem pokładów dla blisko 2 tys. pasażerów. Skomplikowany system korytarzy i schodów wewnętrznych, wraz z chaosem powstałym wśród podróżnych w wyniku detonacji i gwałtownego przechylenia się statku stał się dodatkową, śmiertelną pułapką dla wielu z nich. Mimo że tuż po uderzeniu torpedy „Lusitania” zdołała wysłać sygnał SOS, a odległość 18 km od brzegu nie wydawała się duża dla udzielenia szybkiej pomocy z lądu, przyszła ona jednak stosunkowo późno. Pierwsze statki i łodzie rybackie pojawiły się przy rozbitkach najwcześniej dopiero po około dwóch godzinach. Bardzo silna była bowiem świadomość, że w okolicy w dalszym ciągu czaić się mógł niemiecki U-Boot. Gdy pomoc w końcu nadeszła, ocalić można było zaledwie tych, którzy znajdowali się w szalupach ratowniczych. Ze względu na nagłe przechylenie się jednostki tylko nieliczne z nich zostały jednak opuszczone na wodę. Spośród 44, którymi dysponował statek, na morzu znalazło się zaledwie sześć.

Do ogromnych rozmiarów tragedii przyczynił się nieszczęśliwy zbieg okoliczności, który łączyć należy z nietrafnymi rozkazami kapitana Williama Turnera. Z powodu mgły i złej widoczności u wybrzeży Irlandii, po lekkim rozwidnieniu się, chciał on jak najszybciej dotrzeć do portu docelowego w Liverpoolu. Od ogłoszenia „blokady Anglii” miał pełną świadomość o możliwym operowaniu na tych wodach niemieckich okrętów podwodnych. Dodatkowo ostrzegał go przed tym radiotelegram wysłany przez brytyjską admiralicję. Kapitan zdawał sobie równocześnie doskonale sprawę z przewagi prędkości nad nimi. „Lusitania” mogła rozwinąć do 25 węzłów, a U-Booty osiągały maksymalnie zaledwie dziewięć. Spowolnienie tempa w oczekiwaniu na ochronę brytyjskich okrętów narażało

¹⁷ Willi Jasper, *Lusitania. Kulturgeschichte einer Katastrophe*, Berlin 2015, s. 69–71; Erik Larson, *Der Untergang der Lusitania. Die größte Schiffstragödie des Ersten Weltkriegs*, Hamburg 2015, s. 176–178.

– jego zdaniem – statek na dodatkowe niebezpieczeństwo. Zdecydował się zatem na płynięcie z prędkością 22 węzłów prostą linią na wschód w kierunku portu. W ten sposób „Lusitania” sama siebie „naprowadziła” na czyhający nieruchomo w odległości około 700 m U-Boot. Gdyby kapitan wydał komendę płynięcia zyg-zakiem, okręt podwodny nie miałby dużych szans na zatopienie statku. Torpedy nie były wówczas sterowane i nie można było po odpaleniu ani ingerować w ich tor, ani w żaden inny sposób naprowadzać na cel. O powodzeniu ataku decydowało zatem zsynchronizowanie odpalenia torpedy z tempem płynięcia statku i odległością od U-Boota. Jeśli U-20 wystrzeliłby torpedę kilka sekund wcześniej lub później, nie tylko nie trafiłby w „Lusitanię”, ale nie miałby możliwości powtórzenia ataku. Statek znalazłby się bowiem już poza zasięgiem kolejnej torpedy. Kapitan Walter Schwieger w optymalnym momencie wydał jednak rozkaz jej odpalenia. Oprócz tego U-20 przebywał szósty dzień na patrolu morskim i ze względu na kończące się paliwo powinien wracać do macierzystego portu. Kapitan wynurzył nawet w tym celu jednostkę na powierzchnię i wtedy zauważył duży statek pasażerski z czterema kominami. Zanurzył się zatem ponownie w celu wystrzelenia torpedy. „Lusitania” miała pierwotnie wypłynąć z Nowego Jorku o godzinie 10.00, ale cała procedura przeciągnęła się do godziny 12.28. Gdyby statek odcumował punktualnie (względnie z jeszcze większym opóźnieniem), być może uniknąłby ataku niemieckiego okrętu podwodnego u wybrzeży Irlandii¹⁸. Tak szczegółowe okoliczności ataku na „Lusitanię” poznane zostały dopiero wiele lat po zakończeniu wojny i siłą rzeczy niemiecka opinia publiczna nie zdawała sobie z nich sprawy w momencie zaistnienia tragedii.

Zatopienie statku wywołało w światowej opinii publicznej, a szczególnie w USA i Wielkiej Brytanii szok i falę oburzenia. „Lusitania” była statkiem wyjątkowym, budzącym podziw wszędzie tam, gdzie się pojawiła. W dniu 1 maja, kiedy odbijała od brzegu w Nowym Jorku, w porcie zebrały się tłumy ciekawskich i osoby żegnające odpływających pasażerów. W atmosferze festynu grała orkiestra, powiewały flagi, jednostka fetowana była jak gwiazda kina. Całemu wydarzeniu towarzyszyło również ogromne zainteresowanie prasy, która następnie śledziła i komentowała całą podróż. W takich okolicznościach, po informacji o ataku, mediom brytyjskim stosunkowo łatwo przyszło wzmacniać negatywne wobec Niemców emocje. Anglicy od początku upierali się przy tezie, że storpedowanie

¹⁸ Gilbert, *Pierwsza wojna*, s. 175.

bez ostrzeżenia nieuzbrojonego pasażerskiego parowca stanowiło niemiecki akt barbarzyństwa w wojnie na morzach. Gazety amerykańskie na pierwszych stronach pełne były doniesień, które niosły przesłanie o „masowej zbrodni na morzu”, „upadku moralnym”, „najbardziej podłej spośród wielu podłych zbrodni, którymi splamiły się niemieckie armie” i „niewyobrażalnej zbrodni w historii”¹⁹. Narracja brytyjska, w dużej mierze podzielana za oceanem, mówiła o świadomym postępowaniu Niemców na rzecz zamordowania z premedytacją niewinnych cywili²⁰.

Również w Rzeszy zatopienie „Lusitanii” odbiło się szerokim echem. W doniesieniach medialnych bezpośrednio po ataku dało się jednak zauważyć przede wszystkim poczucie dumy ze spektakularnego triumfu po zniszczeniu najszybszego i największego angielskiego parowca. Niemiecki U-Boot storpedował nie pierwszy lepszy kuter rybacki czy byle jaki transportowiec. „Lusitania” symbolizowała brytyjskie panowanie na morzach, a ta trafiona niemiecką torpedą błyskawicznie poszła na dno. Informacje, które docierały do niemieckiej opinii publicznej, wskazywały na spektakularny sukces wojenny nad zniechędzonym wrogiem, potęgą morską, która „głodziła Niemcy” za pomocą blokady kontynentalnej. Kiedy U-20 powrócił do macierzystego portu, załoga z kapitanem na czele witana była jak bohaterowie. Prasa podkreślała wprawdzie, że zatopienie brytyjskiego parowca było bardziej sukcesem symbolicznym i moralnym niż materialnym, ale z dumą i radością eksponowała spektakularny wyczyn własnej floty wojennej²¹. Doniesienia utrzymane w takim duchu zestawiane były z tezą o „śmierci głodowej”, na którą chcieli skazać naród niemiecki Brytyjczycy. Sarkastyczne komentarze mówiły, że w odpowiedzi na to Niemcy postępują „bardziej humanitarnie”, bo topią angielskie statki z pasażerami, którzy na własne ryzyko znaleźli się na obszarze działań wojennych²². Z czasem, dla upamiętnienia odniesionego sukcesu, ukazały się w Rzeszy specjalnie wybite medale, na których przedstawiano uzbrojoną, tonącą „Lusitanię”.

Rząd niemiecki od samego początku zdecydowanie stał na stanowisku, że atak był zgodny z prawem międzynarodowym i uzasadniony zarówno ze względu na wojskowy charakter jednostki, jak i na fakt, że przewoziła ona pod pokładem

¹⁹ *Lusitania sunk by a submarine*, „The New York Times”, vol. 44, no 20,923 z 8 V 1915, s. 1.

²⁰ Gilbert, *Pierwsza wojna*, s. 175–176; Krzysztof Michałek, *Stany Zjednoczone a polityka światowa 1898–1917*, [w:] *Historia Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej*, red. Walter Nugent, Halina Parafianowicz, t. 3, Warszawa 1995, s. 338–339; Radzikowski, *Trzy lata*, s. 173.

²¹ Gilbert, *Pierwsza wojna*, s. 175.

²² *Die Blockierung Englands*, „KBdWTB”, 3 II 1915.

broń i amunicję. Niemcy przytaczały cały szereg argumentów na potwierdzenie tych tez. Stanowisko to jednostronnie propagowane też było w niemieckiej opinii publicznej. Pierwsza informacja o tragedii dotarła do niej następnego dnia po wydarzeniu, kiedy, powołując się na doniesienia agencji Reutersa, prasa podała:

„Parowiec linii Cunard «Lusitania» został wczoraj storpedowany przez niemiecki okręt podwodny i zatonął. «Lusitania» była, co rozumie się samo przez się, podobnie jak ostatnio większość angielskich parowców handlowych, uzbrojona w działa. Oprócz tego, jak bez wątpienia jest wiadomym, posiadała duże ilości amunicji i broni pod swoim pokładem. Jej właściciele byli wobec tego świadomi, na jakie niebezpieczeństwo narażali pasażerów statku. Wyłącznie oni ponosić muszą zatem pełną odpowiedzialność za to, co się wydarzyło. Strona niemiecka nie zaniechała niczego, aby wielokrotnie i usilnie ostrzegać przed niebezpieczeństwem. Cesarska ambasada w Waszyngtonie jeszcze 1 V 1915 r. w publicznych ogłoszeniach zwróciła uwagę na te zagrożenia. Angielska prasa wyśmiała wówczas te ostrzeżenia, podkreślając znaczenie ochrony, którą brytyjska flota zapewnia komunikacji transatlantyckiej. Pomoc została wysłana. «Lusitania» była najlepszym parowcem linii Cunard z zarejestrowanymi 31 500 tonami wyporności”²³.

W powyższym przekazie wyraźnie widać chęć uzasadnienia dokonanego ataku i przypisania winy za zaistniałe ofiary stronie brytyjskiej. Berlin bronił się przed zarzutami storpedowania cywilnego statku, twierdząc, że „Lusitania” była brytyjskim okrętem pomocniczym, na którego pokładzie przewożona była broń i amunicja, co w pełni miało usprawiedliwiać wystrzelenie torpedy. Media w Niemczech szybko, obszernie i szczegółowo przypomniały, że w 1903 r. brytyjska admiralicja zawarła tajne porozumienie z Towarzystwem Żeglugi Morskiej Cunard Steamship Company na budowę dwóch statków pasażerskich (drugim była „Maurretania”) na potrzeby wojenne. Admiralicja przejęła całe koszty, w zamian za co w przypadku wojny linie Cunarda zobowiązały się do oddania swojej floty na potrzeby Royal Navy. Rok po zbudowaniu „Lusitani”, która nazwana została tak samo, jak starożytna prowincja rzymska położona na ziemiach dzisiejszej Portugalii i Hiszpanii, rząd brytyjski zastrzegł, że w przypadku wojny statek służyć będzie jako jednostka pomocnicza. W lutym 1903 r. dokonano na nim istotnych przeróbek, przystosowując jego część dla potrzeb wojskowych. Powstały stanowiska dla 12 szybkostrzelnych dział średniego kalibru, które jednak nigdy

²³ Die „Lusitania” torpediert, „KBdWTB”, 8 V 1915.

nie zostały zamontowane. W rejestrze floty brytyjskiej „Lusitania” na długo przed wybuchem wojny zarejestrowana była jako uzbrojony pancernik pomocniczy, o czym wielokrotnie po 7 V 1915 r. Niemcy informowały opinię publiczną²⁴.

Przypominano też, że 7 IX 1907 r. „Lusitania” odbyła dziewiczy rejs na linii Liverpool – Nowy Jork, osiągając prędkość 25 węzłów. Statek o długości 239 m był jednocześnie najszybszą jednostką tego typu na świecie. W cztery i pół dnia pokonał on wyznaczoną trasę, odbierając Niemcom „Błękitną Wstęgę Atlantyku” za osiągnięcie największej prędkości przepłynięcia tego oceanu. Bez wątpienia była to zatem duma floty brytyjskiej, z czego doskonale zdawała sobie sprawę niemiecka opinia publiczna. W tym kontekście trudno się dziwić, że w pierwszych reakcjach na jej storpedowanie radość i duma z odniesionego sukcesu były ogromne.

Tuż po wybuchu wojny, w warunkach nowoczesnego sposobu prowadzenia walki na morzach Brytyjczycy zdali sobie szybko sprawę, że przystosowane do zadań pancerników pomocniczych parowce pasażerskie nie będą w stanie zastąpić prawdziwych okrętów wojennych. Było tak choćby dlatego, że nieopancerzone parowce stałyby się łatwym łupem nawet dla małych jednostek wojennych wroga. Nie zmieniał tego również fakt, że „Lusitania” była statkiem bardzo szybkim i teoretycznie nieosiągalnym dla wolnych okrętów podwodnych. Wiedzę o tym posiadali Niemcy. W swoich przekazach medialnych zdecydowanie eksponowali jednak militarne walory zatopionej jednostki. W dniu 9 V 1915 r. o zasadniczych faktach dotyczących wojskowego charakteru statku przypominała niemiecka prasa. Dla uwiarygodnienia obiektywizmu przekazu powołała się przy tym na artykuł zamieszczony w brytyjskim „Daily Telegraph” na długo przed wybuchem wojny. Odzwierciedlał on ówczesne intencje rządu brytyjskiego co do militarnych walorów „Mauretani” i „Lusitanii”, gdyby miały być wykorzystane w czasie konfliktu zbrojnego. Z przekazu tego miało jasno wynikać, że niemiecka oraz światowa opinia publiczna nie powinny mieć żadnych wątpiwości co do tego, że „Lusitania” od momentu jej zbudowania była przygotowywana przez Brytyjczyków do zadań wojennych:

„W brytyjskiej marynarce handlowej istniały tylko dwa statki, które ze względu na swoją szybkość i posiadane działa mogły się same bronić. Jednym była «Mauretania», a drugim «Lusitania». Były to jedyne statki, które przez brytyjską admiralicję przeznaczone zostały do służby jako rezerwowe krążowniki handlowe,

²⁴ *Der Untergang der „Lusitania”*, „Frankfurter Zeitung”, nr 128 z 9 V 1915, Zweites Morgenblatt, s. 1.

ale nie brały udziału w działaniach wojennych. Wolno im było jednak kontynuować pokojowe zadania. Statki te zostały zbudowane z inicjatywy rządu brytyjskiego na podstawie przyjętej w 1903 r. decyzji parlamentu, która przeznaczała na ten cel środki finansowe. Rządowi chodziło o posiadanie statków cechujących się dużą szybkością. W oparciu o porozumienie z rządem, przekazano liniom Cunard, przy bardzo korzystnym oprocentowaniu – 2,75%, kwotę 2,6 mln funtów na budowę «Mauretanii» i «Lusitanii». [...] Na statku zamontowano potężne uzbrojenie z działami szybkostrzelnymi włącznie. To jednak nie wszystko. Podjęto bowiem niezbędne kroki, aby na statku znalazła się specjalnie przeszkolona załoga złożona z marynarzy rezerwy, którzy w razie potrzeby będą potrafili obsłużyć znajdującą się na statku broń. Zamyśl był taki, że «Lusitania» sama nie powinna brać udziału w operacjach marynarki wojennej, ale w przypadku gdyby napotkała w czasie wojny wrogi krążownik, była w stanie oderwać się na pełnej parze od wroga i jego armat nawet w sytuacji, kiedy statek nie byłby w stanie uszkodzić przeciwnika²⁵.

Oprócz eksponowania wojskowego charakteru jednostki, Niemcy – wbrew stanowisku brytyjskiemu – konsekwentnie twierdzili też, że statek przewoził pod swoim pokładem broń i amunicję. Również z tego powodu atak miał być w pełni uzasadniony i usprawiedliwiony. Niemieckie media przypominały równocześnie, że zgodnie z brytyjskimi rozkazami kapitanowie statków pasażerskich mieli obowiązek, pod sankcją sądu wojennego, w sytuacji zagrożenia ze strony okrętów podwodnych, próbować je staranować lub ostrzelać z działek w przypadku ich posiadania. W dniu 9 maja niemieckie gazety pisały:

„Jak dowiadujemy się z wiarygodnych źródeł, na pokładzie «Lusitanii» znajdowało się 5400 skrzyń z amunicją. Większą część ładunku stanowiła kontrabanda wojenna²⁶».

Rzeczywiście, w ładowniach statku znajdowało się w czasie feralnego rejsu 4,2 mln naboju karabinowych firmy Remington, 1250 skrzyń z 5 tys. szrapneli kalibru 8,4 cm o łącznej wadze 52 t oraz 18 skrzyń z 3240 zapalnikami do granatów. Niemcy stanowczo podkreślali we wszystkich doniesieniach prasowych, że było to niezgodne z prawem międzynarodowym a fakt, że „Lusitania” była krążownikiem pomocniczym, miał dodatkowo usprawiedliwiać atak²⁷.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ Robert D. Ballard, Spencer Dunmore, *Das Geheimnis der Lusitania*, München 2000, s. 46; Jasper, *Lusitania*, s. 84; Radzikowski, *Trzy lata*, s. 173.

Po tygodniu od wydarzenia niemiecka opinia publiczna poznała szczegółową relację kapitana Waltera Schwiegera. Nie tylko potwierdziła ona prezentowane przez władze stanowisko, ale jeszcze je wzmacniała. Koronnym argumentem w tym względzie stała się informacja o drugiej eksplozji, która nastąpiła po wybuchu torpedy. Na wyobraźnię odbiorcy musiało też wpływać eksponowanie tezy mówiącej, że druga detonacja była znacznie silniejsza od pierwszej. Niemieckie media nie miały żadnych wątpliwości co do tego, że spowodowała ją znajdująca się pod pokładem amunicja. W ten sposób opinia publiczna w Rzeszy otrzymała kolejne potwierdzenie tego, że statek przewoził kontrabandę wojenną.

„Z relacji kapitana okrętu podwodnego, który zatopił «Lusitanię» wynika następujący stan rzeczy. Okręt podwodny zobaczył parowiec, który nie miał zawieszonej bandery w dniu 7 maja o 2.20 po południu czasu środkowoeuropejskiego, przy południowym wybrzeżu Irlandii w czasie ładnej, klarownej pogody. O godzinie 3.10 wystrzelona została w kierunku «Lusitanii» torpeda, która trafiła w burtę na wysokości mostka kapitańskiego. Bezpośrednio po detonacji torpedy nastąpiła kolejna eksplozja o ogromnie dużej sile. Statek szybko przechylił się na burtę i zaczął tonąć. Drugą eksplozję należy tłumaczyć zapłonem znajdującej się na statku dużej ilości amunicji”²⁸.

Jak już wspomniano, kluczową kwestią, która rzutowała na negatywny wizerunek Rzeszy po storpedowaniu „Lusitanii”, była duża liczba cywilnych ofiar. Niemieckie media starały się relatywizować to odium, wskazując na anonse, które ukazały się w prasie amerykańskiej przed wypłynięciem statku z portu w Nowym Jorku. W dniu 22 kwietnia ambasada niemiecka zamieściła w 50 największych gazetach amerykańskich ostrzeżenia o potencjalnym niebezpieczeństwie, które może grozić pasażerom na wodach wokół Wielkiej Brytanii, przypominając, że Niemcy ogłosiły je strefą wojenną²⁹. Niemiecka opinia publiczna dowiedziała się o nich 8 maja, a więc równoległe z pierwszym doniesieniem o zatopieniu „Lusitanii”. Mowa jest tam o dacie 1 maja, czyli dniu wypłynięcia z Nowego Jorku. Rzeczywiście, wówczas ogłoszenie niemieckiej ambasady o następującej treści ukazało się w amerykańskiej prasie po raz kolejny:

²⁸ *Der amtliche Bericht über den Untergang der „Lusitania”*, „Frankfurter Zeitung”, nr 133 z 14 V 1915, Erstes Morgenblatt, s. 1.

²⁹ Gilbert, *Pierwsza wojna*, s. 174; Jerzy Z. Kędzierski, *Dzieje Anglii*, t. 2, Wrocław 1986, s. 436.

„Pasażerom, którzy zamierzają udać się w podróż przez Atlantyk, przypomina się, że pomiędzy Niemcami i ich sojusznikami a Wielką Brytanią i jej sojusznikami istnieje stan wojny. Strefą walk objęte jest morze wokół Wysp Brytyjskich. Zgodnie z oficjalną deklaracją rządu cesarskiego Niemiec statki pływające w tym rejonie pod banderą Wielkiej Brytanii lub jej sojuszników mogą zostać zniszczone. Pasażerowie, którzy podróżują w strefie działań wojennych na statkach Wielkiej Brytanii lub jej sojuszników, czynią to na własne ryzyko”³⁰.

Po zatopieniu „Lusitanii” Rzesza nie tylko starała się zneutralizować fatalny dla niej wydzźwięk barbarzyńskiego sposobu przeprowadzenia przez nią ataku, ale stanęła przed jeszcze trudniejszym zadaniem. Było nim uniknięcie przyłączeniu się USA do konfliktu po stronie jej wrogów. Głęboki kryzys w stosunkach dyplomatycznych z Waszyngtonem, który zaistniał po storpedowaniu statku, był w Berlinie postrzegany jako poważny powód do zerwania przez USA z dotychczasową neutralnością. Napięcie w relacjach z USA, które nastąpiło po 7 maja, zbiegło się dodatkowo w czasie z bardzo niekorzystnym dla Niemiec rozwojem sytuacji militarnej oraz politycznej w toczącej się wojnie. Po niepowodzeniu „Planu Schlieffena” na froncie zachodnim i dramatycznej sytuacji aprowizacyjnej Rzeszy coraz powszechniejsze było przekonanie, że Niemcy nie wytrzymają długo przeciągającego się konfliktu. W wymiarze militarnym podejmowano coraz bardziej dramatyczne kroki, aby jak najszybciej odnieść decydujące zwycięstwo, które utoruje drogę do pokoju. Odzwierciedleniem tego stało się zastosowanie 22 IV 1915 r. pod Ypres po raz pierwszy w wojnie gazów bojowych³¹. Miało to miejsce na 15 dni przed storpedowaniem „Lusitanii” i także nie przyniosło oczekiwanego przełomu. W międzynarodowej opinii użycie gazów bojowych odbiło się szerokim echem jako barbarzyński sposób prowadzenia wojny przez Niemcy. Zatopienie „Lusitanii” wzmocniło w krótkim czasie to wrażenie. W kwietniu rozstrzygała się też sprawa przystąpienia Włoch do wojny, o czym szeroko informowano niemiecką opinię publiczną. Doniesienia były coraz bardziej jednoznaczne i wskazywały, że należy się liczyć z opowiedzeniem

³⁰ *Notice! Imperial German Embassy*, „The New York Times”, vol. 44, no 20,916 z 1 V 1915, s. 19 [W dniu 22 IV 1915, wystosowano notę ambasady, natomiast opublikowano ją 1 maja].

³¹ *Geschosse mit erstickender Gasentwicklung*, „BdWTB”, 22 IV 1915; *Mit ungeschwächter Kraft*, „Frankfurter Zeitung”, nr 113 z 24 IV 1915, *Erstes Morgenblatt*, s. 1; *Wachsender Erfolg vor Ypern*, „Frankfurter Zeitung”, nr 114 z 25 IV 1915, *Erstes Morgenblatt*, s. 1.

się Italii po stronie wrogów Rzeszy³². W takiej sytuacji wypowiedzenie Niemcom wojny przez USA mogło prowadzić do całkowitej katastrofy.

Dyplomacja niemiecka robiła zatem wszystko co w jej mocy, aby zażegnać kryzys. Ceną za to stała się rezygnacja z rozpoczętej w lutym 1915 r. „blokady Anglii”, czyli nieograniczonej wojny podwodnej prowadzonej wokół jej wybrzeży. Na fali atmosfery towarzyszącej tragedii „Lusitanii” kanclerzowi Theobaldowi Bethmannowi-Hollwegowi udało się odwieść cesarza Wilhelma II od decyzji o zatapianiu dużych parowców pasażerskich niezależnie od tego, czy pływały one pod wrogą czy neutralną banderą. Z dużym trudem uniknięto też – w przekonaniu Berlina – zerwania stosunków dyplomatycznych ze Stanami Zjednoczonymi.

O tym, jak władze cywilne Rzeszy poważnie potraktowały zaistniały kryzys w relacjach z USA, szeroko informowana była opinia publiczna. Dzięki publikowaniu przez niemieckie media treści not dyplomatycznych wymienianych między rządami obu państw społeczeństwo niemieckie miało prawo w maju 1915 r. obawiać się bliskiej wojny ze Stanami Zjednoczonymi. O ile w opinii amerykańskiej przed 7 maja występowały jeszcze jakieś sympatie dla Niemiec, o tyle po storpedowaniu „Lusitanii” nastąpił zdecydowany zwrot. Akt ten potraktowano jako największe barbarzyństwo, którego w trwającej wojnie dopuścili się Niemcy, i uszeregowano na równi z niedawnym użyciem gazów bojowych pod Ypres oraz zatruciem studni, mordowaniem ludności cywilnej i brutalną okupacją Belgii. Za Atlantykiem tragedia ta mogła prowadzić do politycznego trzęsienia ziemi, czego mocno obawiano się w Rzeszy. Wiadomość o zatopieniu „Lusitanii” wywołała w wielu miastach amerykańskich szereg spontanicznych demonstracji antyniemieckich. „New York Times” pisał: „Od 7 maja miliony w tym kraju żałują, że we Flandrii nie walczą przeciwko Hunom i Wandalom żadni Amerykanie”³³. Były prezydent USA, Theodore Roosevelt, który do tej pory prezentował względnie przychylny stanowisko wobec Rzeszy, domagał się wypowiedzenia jej wojny³⁴. Woodrow Wilson demonstracyjnie zaprotestował w bardzo ostrej formie. Atak na „Lusitanie” nazwał najgorszym aktem piractwa morskiego w historii ludzkości. Zażądał w tonie ultimatywnym uznania przez rząd niemiecki storpedowania statku za złamanie prawa międzynarodowego i wypłacenie odszkodowań rodzinom ofiar. Powołał się

³² *Deutschlandfeindliche Tumulte in Italien*, „Frankfurter Zeitung”, nr 99 z 10 IV 1915, Abendblatt, s. 2.

³³ *Lusitania sunk by a submarine*, „The New York Times”, vol. 44, no 20,923 z 8 V 1915, s. 1.

³⁴ Gilbert, *Pierwsza wojna*, s. 176.

przy tym na przywilej obywateli państw neutralnych do bezpiecznego korzystania ze statków pasażerskich stron znajdujących się w stanie wojny. Ambasador Stanów Zjednoczonych w Londynie depešzował natychmiast po tragedii do Waszyngtonu, wnioskując wypowiedzenie wojny Niemcom. Twierdził, że w przeciwnym razie Ameryka straci szacunek Europejczyków. Wiele wskazywało zatem na to, że bezpośrednio po ataku na „Lusitanię” neutralność USA zawisła na włosku³⁵.

Zaledwie dwa dni po tragedii gazety niemieckie, przeczuwając kryzys, donosiły z Nowego Jorku za Associated Press:

„Stany Zjednoczone zobowiązały swojego ambasadora w Berlinie do wymagania od Niemiec urzędowego sprawozdania dotyczącego sprawy «Lusitanii». Sprawozdanie to stanowić miałyby podstawę do ewentualnych dalszych kroków. Mimo że prezydent Wilson wzywa do zachowania zimnej krwi, w oficjalnych kręgach postrzega się całą sytuację za bardzo poważną”³⁶.

Stany Zjednoczone oczekiwały, że Rzesza weźmie pełną odpowiedzialność za storpedowanie „Lusitanii”. Opinia publiczna w Niemczech dowiedziała się o tym 17 maja, kiedy opublikowana została treść noty amerykańskiej przekazanej rządowi Rzeszy dwa dni wcześniej:

„WTB upubliczniła tekst noty, którą rząd amerykański przekazał Auswärtiges Amt dotyczącej storpedowania «Lusitanii», w której życie straciło ponad stu obywateli amerykańskich. Czytamy w niej, że Ameryka nie akceptuje działań odwetowych będących następstwem prowadzenia przez Anglię wojny na morzu w postaci proklamowania przez Niemcy nieograniczonej wojny na morzu i ostrzeżeń kierowanych do państw neutralnych. Rząd Stanów Zjednoczonych musi uznać Niemcy za szczególnie odpowiedzialne za złamanie amerykańskich praw. Jest również oczywiste, że okręty podwodne nie mogą być używane do ataków na statki handlowe, bo narusza to prawo międzynarodowe. Ogłoszone w amerykańskiej prasie ostrzeżenie nie może służyć za usprawiedliwienie działania sprzecznego z prawem. Ameryka oczekuje, że Niemcy potępią działanie dowódcy okrętu podwodnego i najdalej, jak to będzie możliwe, zadośćuczynią ogromnym szkodom, które wyrządziły, oraz zaniechają powtórzenia się takich przypadków”³⁷.

³⁵ *Ibidem*, s. 175; Michałek, *Stany Zjednoczone*, s. 338; Kędziński, *Dzieje Anglii*, s. 436; Radzikowski, *Trzy lata*, s. 173.

³⁶ *Der Untergang der „Lusitania”*, „Frankfurter Zeitung”, nr 128 z 9 V 1915, Zweites Morgenblatt, s. 1.

³⁷ *Die amerikanische Note über die Torpedierung der „Lusitania”*, „BdWTB”, 17 V 1915.

W nocy kanclerza Rzeszy z 28 V 1915 r. stanowiącej odpowiedź na sformułowane w ostrym tonie stanowisko USA przekazane przez ambasadora Jamesa W. Gerarda 15 maja, opinia publiczna w Niemczech wyraźnie mogła dostrzec dążenie swojego rządu do załagodzenia napięcia. Niemcy wyrazili ubolewanie wobec cywilnych ofiar państw neutralnych. Było ono adresowane przede wszystkim do Stanów Zjednoczonych i dotyczyło amerykańskich ofiar „Lusitanii”. Ponieważ 1 V 1915 r. Niemcy zatopili parowce „Cushing” i „Gulfligh”, w wyniku czego zginęło trzech obywateli USA, Niemcy przeprosiły również i za to. Późniejsza tragedia „Lusitanii” przyćmiła rzecz jasna swoim rozmiarem oba wcześniejsze przypadki. Waszyngton traktował w zaistniałym kryzysie kwestię naruszenia praw wszystkich swoich obywateli pryncypialnie, co zrozumiane zostało w Niemczech. Jednocześnie jednak Rzesza w dalszym ciągu usprawiedliwiała działanie swojego okrętu podwodnego, konsekwentnie przypisując winę za zatopienie „Lusitanii” Brytyjczykom. Dla zachowania twarzy na arenie międzynarodowej Berlin musiał walczyć o utrzymanie swoich racji, które uzasadniać miały storpedowanie „Lusitanii”. „Daily News” donosił z Waszyngtonu: „Ambasador Niemiec Graf Bernsdorff wręczył sekretarzowi Bryanowi cztery zaprzysiężone zeznania niemieckich rezerwistów, którzy byli na «Lusitanii» przed jej wypłynięciem i widzieli ukryte na niej działa”³⁸.

W dniu 30 V 1915 r. Niemcy zadeklarowały jednak gotowość do wypłacenia odszkodowań rodzinom ofiar, będącymi obywatelami Stanów Zjednoczonych oraz państw neutralnych. Zapowiedziały również ograniczenie wojny podwodnej. Podtrzymały jednocześnie w całej rozciągłości prezentowaną przez siebie linię argumentacji, która uzasadniać miała i usprawiedliwiać ich prawo do ataku na „Lusitanię”:

„Jak już zakomunikowano amerykańskiej ambasadzie, rządowi Niemiec obcy jest zamiar wydawania rozkazów czy to okrętom podwodnym, czy lotnictwu podejmowania ataków na neutralne statki znajdujące się na terenach wojennych, które nie podjęły wrogich działań. Co więcej, niemieckim siłom zbrojnym ponownie wydane zostały w tym względzie stosowne zalecenia, aby unikać ataków na takie statki. Jeśli w ostatnich miesiącach, w wyniku pomyłek, ze strony niemieckich okrętów podwodnych, szkód doznały neutralne statki, to mowa jest o całkiem wyjątkowych, pojedynczych przypadkach. Rząd Niemiec wyraził swoje

³⁸ *Die Geschütze der „Lusitania”, „KBdWTB”, 5 VI 1915.*

ubolewanie wobec wszystkich nieszczęśliwych zbiegów okoliczności, w wyniku których neutralny statek, bez własnej winy został zaatakowany przez niemieckie okręty podwodne lub samoloty. W uzasadnionych przypadkach zapowiedziane zostało również odszkodowanie. Zgodnie z powyższymi zasadami potraktowane zostaną przypadki amerykańskich parowców «Cushing» i «Gulfligh». [...] Jeśli chodzi o straty w ludziach zaistniałe przy zatopieniu brytyjskiego parowca pasażerskiego «Lusitania», rząd Niemiec wyraził rządowi państw neutralnych, których obywatele zginęli, głębokie ubolewanie. Rząd cesarski nie może jednak nie dostrzegać, że wraz z zatopieniem «Lusitanii» zaistniały ważne fakty, na które zwrócić pragnie uwagę rządowi Stanów Zjednoczonych. [...] Rząd Stanów Zjednoczonych wychodzi z założenia, że «Lusitanię» postrzegać należy jako zwykły, nieuzbrojony statek handlowy. Rząd cesarski pozwala sobie w tym kontekście wskazać na fakt, że «Lusitania» była jednym z największych i najszybszych, zbudowanych ze środków rządowych, brytyjskim krążownikiem pomocniczym i jako taki zapisana w wydanej przez angielską admiralicję *Navy List*. Rządowi cesarskiemu jest również wiadome z wiarygodnych, oficjalnych źródeł, a także z informacji neutralnych pasażerów, że od dłuższego czasu właściwie wszystkie najważniejsze angielskie statki handlowe wyposażone są w działa, amunicję i innego rodzaju broń, a także załogi, które potrafią się tą bronią posługiwać. Również «Lusitania», zgodnie z tymi doniesieniami, przy wypływaniu z Nowego Jorku, posiadała broń, która ukryta została pod pokładem. Rząd cesarski pozwala sobie dalej zwrócić uwagę rządowi amerykańskiemu, że admiralicja brytyjska już w lutym tego roku wydała tajne zalecenie swojej marynarce handlowej, aby nie tylko szukała schronienia pod neutralnymi flagami, ale aby unikała ataków niemieckich okrętów podwodnych poprzez podszywanie się pod statki neutralne. [...] Rząd cesarski musi w końcu wskazać na to, że «Lusitania», podobnie jak to było wcześniej, także w czasie swojej ostatniej podróży, posiadała na pokładzie oddziały kanadyjskie i materiał wojenny, nie mniej niż 5400 skrzyń z amunicją, która miała być wykorzystana przeciwko dzielnym niemieckim żołnierzom, ofiarnie i odważnie pełniącym służbę w obronie swojej ojczyzny. Rząd Niemiec uważa za konieczne podejmowanie działań w zakresie sprawiedliwej samoobrony, która przy pomocy stojących mu do dyspozycji środków wojennych ma na celu zniszczenie przeznaczonej dla wroga amunicji, co chronić ma życie naszych żołnierzy»³⁹.

³⁹ *Antwortnote der deutschen Regierung an Amerika*, „KBdWTB”, 30 V 1915.

Gdy emocje nieco opadły, w USA nasiliły się głosy nawołujące do zachowania neutralności. Jednym z najsilniejszych była postawa ówczesnego sekretarza stanu Williama Jeningsa Bryana, który podał się do dymisji po nocy dyplomatycznej prezydenta Wilsona, która – jak już wspomniano – miała charakter ultimatywny. Bryan, w obawie przed uwikłaniem USA w wojnę, twierdził, że Niemcy miały prawo przeciwdziałać dostarczaniu materiałów wojennych do ich wroga. Zabieranie na pokład pasażerów państw neutralnych jako swego rodzaju tarczy chroniącej statek przed atakiem U-Bootów uznał za nieuprawnioną metodę obrony przed zatopieniem. W ten sposób amerykański sekretarz stanu *de facto* zaakceptował i podzielał stanowisko niemieckie usilnie propagowane w opinii publicznej przez Rzeszę⁴⁰.

Na początku czerwca 1915 r. kryzys dyplomatyczny wydawał się zażegnany. W dniu 5 czerwca cesarz Wilhelm II zabronił w tajnym rozkazie torpedowania pasażerskich parowców pływających zarówno pod neutralną flagą, jak i pod banderą państw wrogich. O rozkazie tym nie informowały rzecz jasna niemieckie media. Potwierdzenie opadającego napięcia w relacjach z USA przyniosła niemieckiej opinii publicznej odpowiedź ambasadora Stanów Zjednoczonych w Berlinie z 10 VI 1915 r., opublikowana dzień później:

„Przekazane wczoraj do Auswärtiges Amt przez tutejszego ambasadora Stanów Zjednoczonych stanowisko z 10 czerwca w odniesieniu do sprawy «Lusitanii» mówi, że niemieckie stanowisko o uzbrojeniu «Lusitanii» i jej charakterze jako angielskim okręcie wojennym oparte jest na błędnych informacjach. Kwestia uprawiania kontrabandy przez ten statek jest mało znacząca. Uwarunkowania poboczne muszą ustępować miejsca podstawowym zasadom człowieczeństwa, przy których obstaje Ameryka. Dopiero ich naruszenie, bądź odmowa ich przestrzegania, usprawiedliwiać może storpedowanie statku. Rząd amerykański deklaruje z zadowoleniem swoją gotowość do pośredniczenia i porozumienia pomiędzy Niemcami a Anglią w kwestii zmiany charakteru toczzonej wojny na morzu. Ponownie jednak z całą mocą i powagą rząd amerykański podkreśla i oczekuje zgodnie ze swoim stanowiskiem zajęтым 15 maja, że Niemcy przestrzegać będą prawa i zasad człowieczeństwa we wszystkich przypadkach, w których uszczerbku mogliby zaznać Amerykanie i amerykańskie prawa”⁴¹.

⁴⁰ Michałek, *Stany Zjednoczone*, s. 338; Kędziński, *Dzieje Anglii*, s. 436.

⁴¹ *Die Antwortnote Amerikas über den „Lusitania”*, Fall, „KBdWTB”, 12 VI 1915.

Po tym, jak na początku czerwca kryzys w relacjach z USA wydawał się zażegnany, 19 VIII 1915 r. doszło do kolejnego, poważnego incydentu na morzu. Odbywający rejs do Ameryki Północnej brytyjski parowiec „Arabic” został bez ostrzeżenia storpedowany przez niemieckiego U-Boot. Wśród 44 ofiar znalazło się trzech obywateli amerykańskich⁴². Kanclerz Bethmann-Hollweg ponownie zaapelował do wojskowych, aby „nie tańczyć na wulkanie”. W obliczu odnowienia się kryzysu z Waszyngtonem przeforsował wobec niemieckiej admiralicji nieformalne rozwiązanie mówiące o tym, że w przyszłości przed zatopieniem statku pasażerskiego powinien on zostać ostrzeżony, tak aby jego pasażerowie i załoga byli w stanie się uratować. Oznaczało to powrót Rzeszy do przestrzegania zasad przyzwoych. W przypadku „Arabica” Niemcy szybko przyznali się do pomyłki dowódcy łodzi podwodnej i wyrazili ubolewanie z powodu ofiar, szczególnie wobec władz amerykańskich. Dość pokrętnie starali się w nocy przekazanej ambasadorowi USA w Berlinie, która została upubliczniona, wytłumaczyć swoją pomyłkę rzekomym zamiarem zaatakowania przez „Arabica” niemieckiego U-Boot. W następujący sposób przedstawiała to niemiecka prasa:

„Zgodnie ze swoimi instrukcjami dowódca U-Boot mógł zaatakować «Arabica» bez ostrzeżenia i bez ratowania życia ludzkiego tylko wtedy, gdy statek podejmował próbę ucieczki lub stawiał opór. W zaistniałych uwarunkowaniach musiał on dojść do wniosku, że «Arabic» planował podjąć zbrojny atak na łódź podwodną. Ponieważ w wyniku tego działania zginęli ludzie, rząd niemiecki wyraża najwyższe ubolewanie rządowi Stanów Zjednoczonych z powodu śmierci obywateli amerykańskich. Ze względu na to, że dowódca łodzi podwodnej został wprowadzony w błąd co do zamiaru ataku ze strony «Arabica», wyrażone ubolewanie nie może zostać uznane za wiążące zobowiązanie do zadośćuczynienia szkód. Rząd Niemiec wyraża jednak gotowość, aby przedstawić swoje stanowisko przed sądem rozjemczym w Hadze. Warunkiem tego jest jednak założenie, że wyrok sądu nie będzie stanowił generalnego rozstrzygnięcia co do międzynarodowej prawomocności lub nieprawomocności niemieckiej wojny podwodnej”⁴³.

W wyniku zatopienia „Arabica” nastąpiła zmiana na stanowiskach dowódczych w niemieckiej marynarce. Szef Admiralicji Henning von Holtzendorff został zdymisjonowany. Działania niemieckich łodzi podwodnych przeciwko statkom

⁴² *Der große White-Star-Dampfer „Arabic” torpediert*, „KBdWTB”, 19 VIII 1915.

⁴³ *Die deutsche „Arabic”-Note*, „Frankfurter Zeitung”, nr 252 z 11 IX 1915, Erstes Morgenblatt, s. 1.

cywilnym zostały poważnie ograniczone. Na wodach wokół Wielkiej Brytanii i na Kanale La Manche zaprzestano w ogóle takich ataków. Skutkiem tego stało się odprężenie w stosunkach niemiecko-amerykańskich, które do kwietnia 1917 r. pozwoliło Rzeszy uniknąć wojny ze Stanami Zjednoczonymi.

Zatopienie „Lusitanii”, które wywołało ostry kryzys w relacjach bilateralnych, miało jednak w dłuższej perspektywie istotny wpływ na decyzję Waszyngtonu o przystąpieniu do wojny. Tragedia statku z wielu powodów może być uznana za jeden z punktów zwrotnych w czasie I wojny światowej. Po raz pierwszy w wojnie na tak dużą skalę zginęli amerykańscy obywatele, czego ani władze, ani opinia publiczna za oceanem nie mogła traktować jako incydent. Opinia polityczna w USA zaczęła też odtąd coraz poważniej oswajać się z myślą, że utrzymanie neutralności może okazać się na dłuższą metę trudne. Odzwierciedlenie tego znaleźć można w treści orędzia prezydenta Wilsona o stanie państwa, wygłoszonego 7 XII 1915 r. Zapowiedział on wtedy rozpoczęcie szerokiego programu na rzecz poprawy obronności państwa. Wezwał do zbudowania w ciągu pięciu lat 176 okrętów dla marynarki wojennej, w tym aż 100 łodzi podwodnych. Mówił również o zwiększeniu o 40% liczebności stałej armii oraz o wprowadzeniu szkoleń wojskowych młodzieży w okresie wakacji⁴⁴. Bez wątpienia istotny wpływ na treść ego przemówienia i zaplanowane działania wywarł kryzys zaistniały po storpedowaniu „Lusitanii”.

Z perspektywy postrzegania całej sprawy przez niemiecką opinię publiczną warto podkreślić dużą transparentność prezentowania zdarzenia przez Wolffs Telegraphisches Bureau, a w ślad za nim przez „Frankfurter Zeitung”. W obliczu kryzysu niemieckie media w jednorodnym tonie i stosunkowo otwarcie przedstawiały uwarunkowania storpedowania „Lusitanii”, przebieg dramatu oraz jego polityczne konsekwencje. Przekazywane na podstawie sprawozdań WTB relacje zamieszczane w niechętnie przecież wobec władz nastawionej przed wybuchem wojny „Frankfurter Zeitung” stanowiły potwierdzenie „patriotycznej postawy” niemieckich mediów i iluzji poczucia jedności oraz konsolidacji narodowej w krytycznym – jak się wówczas wydawało – momencie wojny, który dotknął Niemcy po zatopieniu brytyjskiego statku.

Narracja towarzysząca całej sprawie, która kształtowała nastroje niemieckiej opinii publicznej, miała bez wątpienia charakter stronnicy i subiektywnie

⁴⁴ Michałek, *Stany Zjednoczone*, s. 339.

kształtowała ogląd całego wydarzenia. W takiej postaci wpisywała się w dominującą od wiosny 1915 r. atmosferę narastającej nienawiści niemieckiej opinii publicznej do blokujących Rzeszę wbrew regułom prawa międzynarodowego Brytyjczyków, którzy w powszechnym przekonaniu Niemców haniebnie prowadzili wojnę na morzach. Odpowiednio do tego społeczeństwo niemieckie oczekiwało stosownego odwetu. Storpedowanie „Lusitani” musiało być w tych okolicznościach postrzegane przez nie z akceptacją, żeby nie powiedzieć z dumą preradzającą się w entuzjazm. W relacjach medialnych dotyczących tego wydarzenia dostrzec można jednak także nuty zrozumienia, a nawet współczucia dla tragedii ponad tysiąca pasażerów. Mimo to wydaje się, że z głębokim wewnętrznym przekonaniem niemiecka opinia publiczna w powszechnym odczuciu przypisała winę za to Anglikom. Pogląd taki rozgrzeszać miał jednocześnie Niemcy z „nieczystego sumienia”, co podskórnie przebijało w relacjach i komentarzach docierających do opinii publicznej. Wraz z nastaniem kryzysu w relacjach z USA w niemieckiej opinii publicznej pojawiła się refleksja co do konsekwencji zatopienia brytyjskiego parowca dla losów całej wojny. Towarzyszyła jej obawa o możliwy zwrot w polityce amerykańskiej, który odwieść mógł Stany Zjednoczone od neutralności i skłonić do przystąpienia do wojny przeciwko Rzeszy.

Sposób prezentowania sprawy „Lusitani” przez niemieckie media odzwierciedlał też „spontaniczną” politykę informacyjną władz. W momencie storpedowania statku była ona bowiem w Niemczech dalece niezorganizowana i nieskoordynowana. Wprawdzie już w październiku 1914 r. powstał tam Centralny Urząd Cenzury, ale jego wpływ na konwencję doniesień medialnych dotyczących sprawy „Lusitani” był niewielki. Wydaje się jednak, że to właśnie w wyniku jego interwencji nie ujrzał na przykład światła dziennego fragment sprawozdania kapitana Waltera Schwiegera, który w swoim dzienniku zanotował między innymi: „Nie potrafię odpalić drugiej torpedy w kierunku ludzi, którzy rozpaczliwie próbują ratować swoje życie. Następnie okręt podwodny odpłynął”⁴⁵. Fragment ten wskazywać mógł bowiem na zamierzone i świadome nieudzielenie pomocy przez niemieckiego U-Bootu walczącym o życie cywilom. W pewnej mierze jednak zakres i sposób relacjonowania niemieckiej opinii publicznej sprawy „Lusitani” przyczynił się do powołania do życia w październiku 1915 r. Centralnego Urzędu Prasy. Jego zadaniem miało być koordynowanie przekazów medialnych na rzecz

⁴⁵ Za: Jasper, *Lusitania*, s. 87.

bardziej sterowalnego kształtowania nastrojów opinii publicznej w Rzeszy. Wydaje się, że w przypadku sprawy „Lusitanii” i bez tego urzędu niemiecka opinia publiczna otrzymała potwierdzenie słuszności podstawowej tezy propagandowej obowiązującej od początku konfliktu. Mówiła ona, że Rzesza została zmuszona do udziału w wojnie, ponieważ napadły na nią wrogie mocarstwa, spośród których Wielka Brytania prowadziła bezwzględna batalię na morzu, pozbawioną wszelkich zasad, sprzeczną z prawem międzynarodowym, nastawioną na zniszczenie nie tylko armii, ale wycieńczenie niemieckiej ludności cywilnej. W takich okolicznościach Niemcy zmuszone były do prowadzenia wojny obronnej, w której to Brytyjczycy narażali na niebezpieczeństwo pasażerów statków. Wobec tego, to oni w przypadku „Lusitanii” stali się odpowiedzialni za śmierć 1198 niewinnych cywilów.

SUMMARY

The case of torpedoing the British passenger steamship “Lusitania” by a German submarine on May 7, 1915 was one of the most spectacular events of World War I. Sinking of the aforementioned ship was a shock to the international public opinion of the time; it was also widely commented and analyzed in Germany; it caused a serious political crisis between the German Empire and then-neutral USA as well. German public opinion did not conceal being proud of this war success. The authorities of the German Empire attempted to justify the attack, extensively explaining its circumstances and simultaneously presenting their own version of the course of events. The British were consequently blamed, both in political and moral sense, for the sinking of “Lusitania” and death of nearly 1200 civilians. The main argument was the necessity to defend Germany against the British continental blockade, along with accusations against the British of unscrupulous, heinous way of carrying out the war at sea. To understand the essence of the public feelings about this event in Germany, an analysis was performed based on two sources – Wolffs Tele/graphisches Bureau and “Frankfurter Zeitung”. As the World War I gradually exacerbated in 1915, the warring sides employed all means and methods on their disposal. The media gained importance for the authorities as tools of pursuing political and military goals. Increasing role of the media was clearly visible in crisis situations; torpedoing “Lusitania” surely was such situation. Authors of this article attempted to elucidate the ways the determinants, course and consequences of sinking the steamship were presented to German public opinion, and to distinguish the influence of this event on the deepening of the crisis in German–American relations. Bias and subjectivity of German message was highlighted, but together with weak signs of objectivity and cool terseness of media reports – the latter is always difficult to attain in the conditions of war and emotions accompanying it.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

- „Kriegsberichte des Wolffschen Telegraphischen Bureaus” 1914–1915.
„Frankfurter Zeitung” 1915.
„The New York Times” 1915.
Ballard Robert D., Dunmore Spencer, *Das Geheimnis der Lusitania*, München 2000.
Gilbert Martin, *Pierwsza wojna światowa*, Poznań 2003.
Jasper Willi, *Lusitania. Kulturgeschichte einer Katastrophe*, Berlin 2015.
Michałek Krzysztof, *Stany Zjednoczone a polityka światowa 1898–1917*, [w:] *Historia Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej*, red. Walter Nugent, Halina Parafianowicz, t. 3: 1848–1917, Warszawa 1995.
Larson Erik, *Der Untergang der Lusitania. Die größte Schiffstragödie des Ersten Weltkriegs*, Hamburg 2015.
Kędzierski Jerzy Z., *Dzieje Anglii*, Wrocław 1986.
Noelle-Neumann Elisabeth, *Die letzte Kerz. Das Verbot der Frankfurter Zeitung im August 1943*, „Frankfurter Allgemeine Zeitung”, 27 VII 2002.
Radzikowski Piotr, *Trzy lata bez rozstrzygnięć (XI 1914 – XII 1917)*, [w:] *Wielka historia świata*, red. Marian Sulc, t. 17, Kraków 2004.
Stöber Gunda, *Pressepolitik als Notwendigkeit. Zum Verständnis von Staat und Öffentlichkeit im Wilhelminischen Deutschland 1890–1914*, Stuttgart 2000.
Wegner Konstanze, *Theodor Barth und die Freisinnige Vereinigung. Studie zur Geschichte des Linksliberalismus im wilhelminischen Deutschland*, Tübingen 1968.
Wilke Jürgen, *Grundzüge der Medien- und Kommunikationsgeschichte*, Köln 2008.

O AUTORZE

dr hab. Tadeusz Lebioda prof. UW. – kierownik Zakładu Badań Niemcoznawczych w Instytucie Studiów Międzynarodowych, historyk, politolog, niemcoznawca. Zainteresowania badawcze: historia i polityka zagraniczna Niemiec, II Rzesza, Niemcy w I wojnie światowej, narodowy socjalizm, relacje niemiecko-rosyjskie, Niemcy rosyjscy, historia stosunków międzynarodowych, historia dyplomacji. Adres e-mail: tadeusz.lebioda@uwr.edu.pl