

nen Landsleute ablehnte, die amerikanischen Bürger vor Reisen ins Kriegsgebiet und zumal auf Schiffen der bezeichneten Art zu warnen.

Die amerikanische Note stellt an die deutsche Regierung eine Forderung, die von einer Drohung begleitet ist, der Drohung mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen, dem Aeußersten, was in der verfassungsmäßigen Macht des Präsidenten liegt; darüber hinausgehende Beschlüsse könnte nur die amerikanische Volksvertretung fassen. Doch schon die Drohung mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen ist ein tiefenst zu nehmendes Geschehnis, dessen Tragweite aufs Gewissenhafteste erwogen sein will. In der durch die Note geschaffenen Lage darf nur der kühle Kopf sprechen, die sorgsame Prüfung aller Folgen, die sich aus einem Konflikt mit den Vereinigten Staaten ergeben können, aller Mittel, die ihn ohne Preisgabe wesentlicher deutscher Interessen etwa noch abwenden könnten, ebenso aber auch aller Mittel, die uns zur Verfügung stehen, den neuen Gefahren wirksam zu begegnen. All das bildet zurzeit den Gegenstand von Beratungen zwischen den verantwortlichen Leitern unserer äußeren Politik und unseres Heer- und Flottenwesens, die im großen Hauptquartier versammelt sind. Das Ergebnis dieser Beratungen, die einige Tage in Anspruch nehmen dürften, wird Inhalt und Form unserer Antwort an Herrn Wilson bestimmen. Das deutsche Volk darf erwarten, daß diese Antwort sich auf der Höhe seiner Würde halten, es darf aber auch hoffen, daß das amerikanische Volk, in dessen Händen ja die letzte Entscheidung liegt, die deutsche Antwort mit jenem Gerechtigkeitsinn prüfen wird, der bisher stets einen Ruhmestitel der großen freien Nation jenseits des Ozeans gebildet hat.

Wie der „Fall“ Suffex geschaffen wurde.

Drahtmeldung.

Bern, 21. April.

Der Schweizer Journalist, Johann Niederöst, der jahrelang in England für englische und amerikanische Zeitungen geschrieben hat, gehört zu den geretteten Fahrgästen der „Suffex“. Er hat seine Erlebnisse beim Untergang des Schiffes im „Berner Bund“ vom 2. April geschildert und diese Mitteilungen jetzt durch nachfolgende Angaben ergänzt, deren Richtigkeit und Wahrheit zu beschwören er durch notariell beglaubigte Niederschrift sich bereit erklärt hat. Niederöst erzählt:

Am Tage des Unfalls hat keiner der Fahrgäste der „Suffex“ davon gesprochen, daß der Dampfer einem Torpedo zum Opfer gefallen sei; erst am folgenden Tage glaubten die verschiedensten Leute alles Mögliche, wie Torpedos und U-Boote gesehen zu haben. Die Explosion erfolgte an der Spitze des Schiffes. Ich habe mit den Schiffsingenieuren zusammen die Unfallstelle besichtigt. Der Dampfer war am Bug einen Fuß über dem Wasserspiegel etwa zehn bis zwölf Fuß schräg aufgerissen. Der Speiseraum erster Kajüte war zertrümmert. Wäre keine Panik auf dem Dampfer ausgebrochen, so wären nur etwa 14 bis 16 Passagiere erster Kajüte verunglückt. Die Schiffsleute, die mit mir das Led besichtigten, äußerten sich dahin, daß der Unfall nur von einer Mine herrühren könne und ein Torpedo kaum in Frage komme; denn wenn es sich um einen Torpedoschuß gehandelt hätte, wäre es ein schlechter Schuß gewesen, so daß das betreffende U-Boot einen zweiten Torpedo nachgeschickt haben würde.

Von der „Suffex“ wurde ich auf dem englischen Torpedoboot „Afridi“ nach Dover zurückgebracht. Dort sprach ich mich in einer Unterredung dahin aus, daß die „Suffex“ nach der Ansicht der Schiffsleute selbst nicht einem Torpedo, sondern einer Mine zum Opfer gefallen sei. Diese Äußerung muß zur Kenntnis der dortigen Behörden gekommen sein. Jedenfalls wurden mir Papiere in Folkestone, wohin ich mich von Dover begeben mußte, zurückbehalten. In Folkestone wurde ich auf dem Generalstabsbüro zuerst von einem englischen Adjutanten befragt und gab ihm eine eingehende Darstellung vom Hergang des Unfalls. Später kam ein General ins Zimmer und der französische Generalkonsul. Man befragte mich über die Ursache des Unglücks. Ich sagte, daß meiner Meinung nach eine Minenexplosion vorläge und gab dafür meine Gründe an. Der General fuhr mir scharf ins Wort und sagte: „Jeder Mann ist einig darüber, daß es ein Torpedo war, und Sie sagen, es ist eine Mine“. Später fand eine Beratung dieser Herren statt, die ungefähr eine halbe Stunde dauerte und der ich nicht beiwohnte. Dann wurde ich auf das Büro der Geheimpolizei geführt, wohin uns der früher genannte Adjutant folgte und wo ich eine Erklärung, die in roter Tinte geschrieben war, unterzeichnete, „daß nach meiner Ansicht die „Suffex“ torpediert worden sei“. Ich gab diese Erklärung am 26. März ab, nur um loszukommen; obgleich ich eigentlich diese Wahrnehmung nicht gemacht hatte. Am 27. März kam ich in Boulogne an und wurde dort von einem englischen Detektiv in Empfang genommen. Ein Major vom Intelligence Office in Boulogne verlangte, daß ich meine in Folkestone abgegebene schriftliche Erklärung vor einem französischen Notar eidlich erhärten sollte. Da die vom Notar verlangten Unterlagen nicht genügten, fand die Verhandlung erst am 28. März statt, und zwar wurde ich durch den englischen Detektiv Hill und einen englischen Major als Zeugen relognosziert. Ich mußte vor dem Notar wiederholen, daß meine in Folkestone abgegebene Erklärung richtig sei, und mußte diese Erklärung unterschreiben und beschwören. Erst nachdem dies geschehen war, erhielt ich meine Papiere zurück und durfte meine Reise nach der Schweiz fortsetzen.

Unter den Fahrgästen der „Suffex“ waren verschiedene Soldaten in Uniform, wie ich mich bestimmt erinnere, ein paar belgische Soldaten, ein belgischer Offizier, zwei bis drei englische und zwei französische Soldaten.