Auch die Weltkriegsopfer waren nicht vergeblich

Deutschland wieder am Heldenfriedhof von Langemarck

Aus dem Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht: „Ueber dem Mahnmal der deutschen Jugend bei Langemarck, dem Schauplatz ihres heldenmütigen Kampfes 1914, weht die Reichskriegsflagge!"

Nun ragen wieder die stolzen Erinnerungen an eine der heldenhaftesten Schlachten des Weltkrieges auf. Damals, in den ersten Wochen und Monaten des Krieges, wurden die freiwilligen Regimenter aus dem Boden gestampft. Studenten, Lehrer, Schüler, Kaufleute, Bauern, Städter, Handwerker standen auf den Kasernenhöfen, marschierten auf die Uebungsplätze, zielten in den Schießständen, lernten Gehorsam, Kameradschaftstragen und Schießen, und als am 9. Oktober 1914 die Fahnen den Sieg von Antwerpen kündeten, da waren sie zum Kampf bereit, da traten sie den Opfergang für Deutschland an.

In beispiellosem Siegeszug waren die Scharen unserer Feldgrauen bis vor Paris marschiert, da schlug an der Marne die Schicksalsstunde unseres Volkes. Erbitterte Frontalkämpfe folgten, und um das strategische Ziel der Umfassung zu erreichen, begann der Wettlauf zum Meere. Immer länger und damit immer dünner wurde die Linie der Korps, die zu Kriegsbeginn hinausgezogen waren. Da kam kurz und klar der Befehl des Kriegsministeriums: Es werden sechs neue Reservekorps aufgestellt. Da kamen die Züge der Freiwilligen. Sie waren 16 Jahre alt oder 20 oder 30 oder 40 oder 50 — sie kamen tatbeseelt.

Vier der neuen Korps, das XXII., XXIII., XXVI. und XXVII. Reservekorps, Brandenburger, Hannoveräner, Hessen, Mecklenburger, Pommern, Thüringer, Württemberger und Sachsen, fuhren nach Flandern. Sie sollten den großen Offensivstoß gegen die linke Feindflanke führen. Am 17. Oktober 1914 waren die Ausladungen beendet und schon der nächste Tag forderte die ersten Opfer. Die Engländer planten einen Angriff, als sie aber von dem Eintreffen neuer deutscher Kräfte hörten, warteten sie ab und verschanzten sich. Die Linie Beckelaere—Poelcapelle—Houthulsterwald—Dixmuiden und weiter nach Norden am Yserkanal bis zum Meere wurde feldmäßig befestigt und zur nachhaltigen Verteidigung eingerichtet. Nun sollten sie kommen, diese Deutschen — und sie kamen.

Auf dem linken Flügel marschierte das XXVII. Reservekorps. Es war ein feuchtes kaltes Herbstwetter an jenem 20. Oktober 1914. Die 245er hatten die Spitze und nahmen die Richtung auf Beckelaere. Der Nachmittag war eben angebrochen, da schlugen ihnen die ersten Geschosse entgegen und bald war ein erbittertes Ringen im Gange, das die beiden Regimenter 245 und 246 aufsaugte. Unter entsetzlichem Morden wurde das Dorf Beckelaere genommen und unsere Truppen stürmten weiter feindwärts. Hinter ihnen loderten die brennenden Häuser wie Fackeln zum Himmel. Die Regimenter 248 und 247 kamen zum Einsatz, die Engländer machten Gegenangriffe, ein rasendes Feuer ging von Front zu Front. Die Engländer hielten unglaublich zäh aus; die Deutschen stürmten drei-, vier- und fünfmal, aber es gelang nicht, die gegnerischen Linien zu durchbrechen. Tagelang wogte die Schlacht hin und her, auf beiden Seiten gab es ungeheure Verluste, und die Ueberlebenden reichten kaum aus, um die tapferen Toten zu bestatten.

Das 26. und 23. Reservekorps griffen die Linie Bonnebeke—Birschote an. Bald war der Kampf um Paschendaele im Gang. Die 51. Reservedivision hatte Langemarck als Angriffsziel. Die deutschen Schützen traten aus Poelcapelle heraus und drangen vor. Da brach ein gegnerischer Feuerhagel los und wie hingemäht sanken die Linien der Angreifer zu Boden. Man gelangte dicht an Langemarck heran. Eine Welle folgte der anderen, das Dorf schien Feuer zu speien, die letzten Offiziere fielen, die zerfetzten Linien gingen auf Poelcapelle zurück.

In den nächsten Tagen führten die Regimenter des 23. Reservekorps einen Angriff südwestlich des Houthulsterwaldes, um Langemarck zu umfassen und so zu Fall zu bringen. Auch diesen Tapferen war der Erfolg versagt. Unter ungeheuren Verlusten mußten sie zurück, der Trümmerhaufen Langemarck blieb unbezwungen. Weiter nördlich kämpften sich die deutschen Regimenter durch den dunklen Houthulsterwald gegen Birschote vor; sie nahmen den Ort und mußten ihn dann wieder räumen. Das 22. Reservekorps stieß gegen Dixmuiden vor. Einzelne Regimenter kamen bis an die ersten Häuser der Stadt heran, dann wurden sie zusammengeschlagen. Gegen den Südrand stürmte ein neues Regiment an, es erlitt das gleiche Schicksal. Tagelang wurde mit unendlicher Tapferkeit gefochten, aber alle Angriffe auf Dixmuiden wurden abgeschlagen. Die Stadt blieb in Feindeshand.

Diese heldenmütige Offensive wurde im Blut erstickt. Noch bis Ende Oktober tobten die Kämpfe, dann gingen sie allmählich in einen Stellungskampf über. Worte sind zu arm, um zu schildern, was in diesen Tagen von den tapferen Soldaten der vier Reservekorps geleistet wurde. Die Heeresberichte meldeten damals, daß die jungen Regimenter unter dem Singen des Deutschlandliedes ihren Angriff vorgetragen haben. Wer es angestimmt hat, weiß kein Mensch, wird auch nie einer ergründen. Eins nur ist gewiß: Beseelt von dem Gedanken dieses Liedes waren sie alle, die damals freudig für ihr Vaterland ihr Leben gaben.

Die Schlacht starb am 17. November 1914 an der Erschöpfung aller Soldaten. Der Tod von Ypern war müde geworden. Das Opfer der Jugend war nicht umsonst gebracht. Wie viele waren es? Wie hießen sie? Fragt nicht! Bei Roulers meißelten sie Kameraden in den Stein eines Massengrabes: „Gelitten, gestritten für Deutschlands Ehr', es kennt ihre Namen nur Gott der Herr!"

Heute weht die Reichskriegsflagge über den Feldern von Langemarck, die so viel Blut getrunken haben. Die Toten des Weltkrieges waren die Saat des neuen Deutschland, das strahlend und stark in unseren Tagen über Flanderns Ebenen den Weg zum großen Siege geht.

„Flieger müssen ganze Kerle sein . . . . ."

Ein Gespräch mit Generalarzt Professor Koschel, dem „Vater der deutschen Luftfahrtmedizin"

In Berlin konnte dieser Tage Professor Dr. Ernst Koschel, der sich um die deutsche Fliegerei als Arzt, Forscher und Pilot unvergängliche Verdienste erworben hat, sein 65. Geburtstagsfest feiern. Unser Mitarbeiter hatte Gelegenheit zu einem Gespräch mit dem erfolgreichen Luftfahrtpionier.

Wenn man die frische, kraftvolle Stimme des Jubilars vernimmt, glaubt man es ihm schon am Telefon, daß er sich noch lange nicht „zum alten Eisen" zählt. Neben der Fliegerei hat ihn wohl die bayrische Bergluft, die er in seiner Freizeit in seinem schönen Heim am Tegernsee genießt, so jung und beweglich erhalten. „Ich gehöre", erzählt der Jubilar, „der deutschen Luftfahrt bereits seit der Begründung des Luftschifferbataillons im Jahre 1901 an und habe seitdem an ihrer Entwicklung rastlos mitgearbeitet. Als man diesen Begriff in der Medizin überhaupt noch nicht kannte, dachte ich schon an die Erforschung der Luftkrankheit, die manchem Flieger so schwer zu schaffen macht. Diese trat in der Anfangszeit der Fliegerei vorzugsweise in den Fesselballons auf, die ja jedem Windstoß schutzlos ausgesetzt sind. Um die hierbei vorkommenden Krankheitserscheinungen zu studieren, mußte ich natürlich selbst mit Fesselballons aufsteigen. Da aber diese damals nur für einen Mann Besatzung eingerichtet waren, hätte ich mich der Gefahr des Absturzes ausgesetzt, wenn ich nicht den Ballonführerschein erworben hätte, um allein starten zu können. Auf diese Weise bin ich als Arzt zum Fliegen gekommen . . ."

Bis zum Jahre 1907/1908, in dem die ersten Motorflugzeuge aufkamen, ist Professor Koschel hauptsächlich mit Freiballons geflogen. Am 21. April 1912 hat er gar mit einem derartigen Luftfahrzeug, das nur mit einem ganz primitiven Sauerstoffgerät ausgerüstet war, die stattliche Höhe von 9000 Metern erreicht. Im Jahre 1913 beteiligte er sich dann an einem großen Ballonwettbewerb, bei dem es sich darum handelte, ein selbstgewähltes Ziel möglichst genau anzusteuern. Die Entfernung, die Professor Koschel zurückzulegen hatte, betrug 297 Kilometer, was auf der dem Wettbewerb zugrunde gelegten Generalstabskarte immerhin etwa drei Meter ausmachte. Trotz der dunklen Neumondnacht, in der der Start erfolgte, verfehlte der kühne Ballonführer sein Ziel, den Westausgang eines kleinen westpreußischen Dorfes, nur um etwa 400 Meter. Auf die Verhältnisse der Generalstabskarte umgerechnet, bedeutete das ganze — vier Millimeter. Professor Koschel wurde für diese fast unglaubliche Leistung unter 25 Teilnehmern an dem Ballonwettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Natürlich hat der begeisterte Luftfahrtpionier sich auch als Fallschirmspringer und später dann als Motorflieger eifrig betätigt. Im Weltkrieg wirkte er als Artilleriebeobachter, Bombenoffizier und Lichtbildner aus der Luft an vielen Fronten. „Es war mir eben darum zu tun", bemerkte der Gelehrte in diesem Zusammenhang, „alle Krankheitserscheinungen und ihre Folgen, die sich an einem Flieger bemerkbar machen können, aus eigener Erfahrung kennenzulernen. Ich habe darum auch wiederholt wissenschaftliche Hochfahrten zu medizinischen Forschungszwecken unternommen. Neben meiner praktischen Tätigkeit als Frontflieger wirkte ich im Weltkrieg als Leiter des Luftsanitätswesens im Großen Hauptquartier. Schon im Jahre 1913 hatte ich die Bestimmungen über Fliegertauglichkeit ausgearbeitet, die in ihren Grundzügen heute noch in Geltung sind. Ich ging dabei stets von der Erfahrung aus, daß Flieger durchaus keine besonders feste und widerstandsfähige Gesundheit zu haben brauchen, wenn sie nur ganze Kerle sind. Es kommt eben in der Luft viel mehr auf den Charakter und die Persönlichkeit, als auf etwaige kleine organische Körperfehler an."

Professor Koschel ist bei seinen Untersuchungen im Gegensatz zu den Amerikanern und anderen Ländern fast immer ohne Apparate ausgekommen. Nur die pneumatische Kammer hat er schon im Jahre 1918 benutzt, um die Höhenfestigkeit bei stark verdünnter Luft zu erproben. Ueber die geistigen Leistungen der Flieger in großen Höhen hat Professor Koschel sogar eine Dissertation geschrieben, die ihm seinen zweiten Doktortitel einbrachte. Nach dem Weltkrieg wirkte der vielseitige Gelehrte jahrelang als der einzige Arzt der deutschen Zivilfliegerei. Er wurde von der wiedererstandenen Militärluftfahrt übernommen. Gerade an seinem 60. Geburtstag wurde ihm die Freude zuteil, als Oberstarzt in die Luftwaffe eingereiht zu werden. Am 30. Januar 1939 wurde Professor Koschel dann vom Führer zum Professor ernannt und zu seinem 65. Geburtstag jetzt zum Generalarzt befördert.

Zwischen jenem Tage des Jahres 1901 aber, in dem der Jubilar dem neubegründeten Luftschifferbataillon beitrat, bis zur Gegenwart liegt ein arbeitsreiches, erfolgreiches Leben, das angefüllt war mit mutigstem persönlichen Einsatz, ernster Forschung und vielen nationalen und internationalen Ehrungen. Nicht umsonst hat man Professor Koschel schon auf dem Internisten-Kongreß von 1935 in Wiesbaden als den „Vater der deutschen Luftfahrtmedizin" bezeichnet, der bereits vor annähernd vierzig Jahren diese neue, heute in vollster Blüte stehende Wissenschaft aus der Taufe hob.

Italiens Kriegsflotte

Italien hat heute 6 hochwertige und gefechtsstarke

Schlachtschiffe

im Dienst, 2 weitere im Bau. Die Schlachtflotte besteht aus den vier je 23 622 Tonnen großen Schlachtschiffen „Andrea Doria", „Caio Duilio", „Giulio Cesare", „Conte di Cavour" und den beiden vor kurzem in Dienst gestellten 35 000-Tonnen-Schlachtschiffen „Littorio" und „Vittorio Veneto". Die vier erstgenannten Schiffe liefen 1911 bzw. 1913 vom Stapel, wurden aber in den letzten Jahren völlig umgebaut und modernisiert. Sie haben neben einer starken Mittel- und Flakartillerie eine Hauptbewaffnung von je zehn 32-Zentimeter-Geschützen und erreichen eine Geschwindigkeit von 27 sm. In ihrer heutigen Gestalt und Ausrüstung stellen sie sehr kampfkräftige Einheiten dar und sind beispielsweise den drei gleichaltrigen Schlachtschiffen des französischen Mittelmeergeschwaders, deren Eintreffen in Alexandria kürzlich gemeldet wurde, an Kampfkraft bedeutend überlegen. Die französischen Schiffe — „Provence", „Bretagne" und „Lorraine" — laufen nur 21 bis 22 sm in der Stunde und wurden auch nur oberflächlich modernisiert. Dagegen stellen die ebenfalls ins Mittelmeer gezogenen französischen Schlachtschiffe „Dunkerque" und „Strasbourg" moderne Einheiten dar; sie sind um 3 sm schneller als die modernisierten italienischen Schlachtschiffe. Ebenso schnell, aber bedeutend größer und stärker armiert, sind dagegen die beiden neuen italienischen 35 000-Tonnen-Schlachtschiffe „Littorio" und „Vittorio Veneto". Diese stellen überhaupt die zur Zeit wohl stärksten und modernsten Schlachtschiffe der Welt dar; sie führen als Hauptartillerie neun 38,1-Zentimeter-Geschütze und besitzen außerdem neben einer starken Marineartillerie eine außerordentlich starke Flakbewaffnung. Sie sind allen im Mittelmeer zusammengezogenen Schiffen Englands und Frankreichs an Kampfkraft überlegen.

Diese aus 6 großen Schlachtschiffen — zu denen sich später noch die beiden in der Ausrüstung befindlichen 35 000-Tonnen-Schlachtschiffe „Impero" und „Roma" gesellen werden — brauchen keinen französisch-englischen Schlachtschiffverband im Mittelmeer zu fürchten. Die 6 im Dienst befindlichen italienischen Schlachtschiffe verfügen an schwerer Artillerie über insgesamt achtzehn 38,1-Zentimeter- und vierzig 32-Zentimeter-Geschütze. Sie sind den Schiffen des englisch-französischen Schlachtschiffverbandes im Mittelmeer in jeder Beziehung zumindest ebenbürtig bzw. sogar überlegen.

Kreuzer

Italien besitzt 7 Schwere, 14 Leichte und 12 Torpedokreuzer. Es kann sich rühmen, überhaupt die schnellsten Kreuzer der Welt zu besitzen. Einige erreichen eine Geschwindigkeit von 40—42 sm. Es sind fast alle moderne gefechtskräftige Schiffe mit hervorragend ausgebildeten Besatzungen. Die Schweren Kreuzer verdrängen je 10 000 Tonnen und führen eine Hauptbewaffnung von je acht 20,3-Zentimeter-Geschützen. Die Leichten Kreuzer sind meistens 5000, 7000 und mehr Tonnen groß und tragen als Hauptbewaffnung acht bis zehn 15,2-Zentimeter-Geschütze. Die Torpedokreuzer sind neuesten Datums, haben eine Wasserverdrängung von je 8362 Tonnen, erreichen eine Geschwindigkeit von 41 sm und führen neben der artilleristischen Hauptbewaffnung von je acht 13,5-Zentimeter-Geschützen, 8 Torpedorohre in Vierlingsaufstellung. Alle Schiffe tragen eine sehr starke Flakbewaffnung.

Die italienischen Kreuzer sind den englischen und französischen Kreuzerverbänden an Schnelligkeit überlegen, an artilleristischer Gefechtskraft ebenbürtig. Die neuen Torpedokreuzer sind größer als die französischen Schiffe dieser Art.

Zerstörer und Torpedoboote

Mit weit über 100 Zerstörern und Torpedobooten hat Italien eine Flotte von Torpedoträgern, die als sehr groß und gefechtsstark bezeichnet werden muß. Diese Schiffe sind zum allergrößten Teil moderne Einheiten, gut bewaffnet und sehr schnell. Sie sind für das Mittelmeer ausgezeichnet geeignet.

U-Boote

Mit 129 fertigen und zum größten Teil modernsten U-Booten stellt Italien eine U-Bootsmacht von gewaltiger Stärke dar, die für jede Seemacht im Kriegsfall einen äußerst gefährlichen Gegner bilden würde. Diese U-Bootsflotte ist auch den englisch-französischen U-Bootsflotten im Mittelmeer glatt überlegen.

Weitere Einheiten

An Minensuchern und Minenlegern sowie weiteren kleinen Kriegsschiffen, besonders aber an Torpedomotorbooten besitzt Italien eine große Anzahl. Alle diese Schiffe sind gut ausgerüstet und stellen in ihrer Art gefechtskräftige Fahrzeuge dar.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die italienische Kriegsflotte eine äußerst starke Flottenmacht ist, die keinen Gegner zu fürchten braucht und die den im Mittelmeer versammelten englisch-französischen Einheiten überlegen ist.

Bei den Engländern in Dünkirchen

Zwei Dresdener aus der Gefangenschaft entkommen

Von Kriegsberichter von Imhoff

. . . . . 3. Juni. (P. K.) „Wie in einem brennenden Kino sieht's dort drinnen aus. Alle Engländer flüchten zum Hafen, seilen sich an den Schiffen selbst hoch und ziehen ihre Päckchen Habe mit nach. Jeder will zuerst auf dem Schiff sein. Dazwischen tönen die Sirenen der nervösen Kapitäne und das Geheul der Hupen. Dann wieder krepieren in diesem Lärm die deutschen Granaten und die Bomben der deutschen Stukas, ein wilder, verstörter Haufen, der nur darauf bedacht ist, sein Leben auf die beste Art noch in Sicherheit zu bringen. Dabei traten natürlich wir in englische Gefangenschaft geratenen deutschen Soldaten automatisch in den Hintergrund. Wir hatten so die Möglichkeit, uns dünn-zu-machen."

So berichtet uns ein junger, aus Dresden gebürtiger Pionier, der mit einem Kameraden zusammen das Mißgeschick hatte, bei Lillers in Gefangenschaft zu geraten. Sehr feierlich ist er von den Engländern selbstverständlich nicht aufgenommen worden. Zuerst hat man die beiden einem scharfen Kreuzverhör unterzogen. Als das nicht fruchtete, hat man sie mit Handschellen zusammengekettet, wobei je eine Hand frei blieb, und nun hat man sie kreuz und quer in Dünkirchen herumgefahren, anscheinend, um sie über die wirkliche Lage irrezuführen. Auf dieser Fahrt erkennen sie, daß von Dünkirchen nicht mehr viel übrig ist. Es brennt und qualmt und raucht an allen Ecken. Ueber den Straßenzügen liegen die Trümmer ungezählter geborstener und zerschossener Häuser. Kaum, daß noch ein paar Straßen überhaupt für den Verkehr verwendet werden können. Jede Granate verursacht neue Panikstimmung. Das deutsche Artilleriefeuer aber zeigt unseren Dresdenern den ungefähren Verlauf der Front an und gibt ihnen weitestgehende Orientierungsmöglichkeit. Je näher das Feuer herankommt, desto mehr wächst die Panik. Franzosen und Engländer verlassen in überstürzter Flucht an den vorgeschobenen Stadtrandstellungen die Kolonnen, schmeißen rasch noch ein Streichholz in die Tanks und sprengen die Wagen in die Luft oder fahren sie in die Straßengräben. Sie selbst schwingen sich auf ein umgesatteltes Pferd und reiten in wilder Eile zum Hafen.

Die beiden Dresdener wollte man eigentlich auch mit nach England einschiffen. „Jeder von uns bekam zwei Mann Bewachung mit. Als wir aber dann im Hafen ankamen, war die Schreckstimmung derart, daß die Wachtposten nicht mehr so recht auf uns achteten, und wir hatten ja nun wirklich kein Interesse, als Schaustück nach England zu gehen oder uns gar darum zu reißen."

In dem wilden Gedränge konnten sich beide langsam von ihrer Bewachung entfernen. Irgendwo griffen sie sich ein paar englische Regenmäntel, um nicht als Deutsche erkannt zu werden. Und dann — ja dann — Richtung deutsches Artilleriefeuer. Ganz nahe an den Hafenanlagen steht ein englischer Panzerspähwagen vollkommen fahrbereit. Nur der Schlüssel fehlt, aber ein Nagel ersetzt ihn. Und dann geht es in rasender Fahrt durch die lichterloh brennende Stadt über die Trümmerhaufen nach dem Ausgang. „Wir mußten ordentlich wuchten, denn die Karre war schwer zu schalten, und schließlich haben wir ja selbst noch nie einen Panzerspähwagen gefahren. Aber es ging." Mit voller Fahrgeschwindigkeit am ersten französischen Posten vorbei. Ihm werfen sie einige Brocken in Englisch zu, die sie während ihrer dreitägigen Gefangenschaft aufgeschnappt hatten und die die Franzosen natürlich nicht verstanden. Aber es erschien glaubwürdig. Mützen hatten sie ja keine mehr auf. Der Franzose nahm sie vollauf für Engländer. Auch der zweite französische Posten ließ sie anstandslos passieren.

Jetzt allerdings kam das größte Pech. Ein Ruck, und der ganze Karren liegt im Straßengraben und dazu noch bei Nacht. Nun kann sie nur noch ihre eigene Frechheit retten. In rasender Geschwindigkeit kommt ein französischer LKW. Sie stoppen ihn, schwingen sich hinten auf und schmeißen den Franzosen ein paar englische Brocken hin. Die Franzosen schweigen etwas mürrisch, gegenseitige Verständigung nicht möglich. Nun biegt auch der Wagen wieder nach links ab und entfernt sich von der für sie richtigen Entfernung. Also springen sie ab, gehen in aller Seelenruhe ein paar hundert Meter im Schritt, um nicht aufzufallen, und machen sich dann in die Büsche. Sie haben sich ein gutes, nicht einzusehendes Gelände hinter ein paar dichten Hecken ausgesucht. Die ganze Nacht hindurch können sie jetzt das Mündungsfeuer der deutschen Artillerie beobachten. Am nächsten Tage weiter. Quer durch kleine Kanäle, über die sie wegschwimmen oder springen müssen. Manchmal treten sie zu kurz und stehen plötzlich bis an den Hals im Wasser. In der nächsten Nacht trafen sie nach einem einstündigen Marsch auf die deutschen Vorposten und wurden bei unseren Truppen mit Hallo begrüßt.

SLUB
Wir führen Wissen.