Nachts auf dem Schlachtfeld.

Von Hans Kyser.

Oestlicher Kriegsschauplatz, 20. Mai.

Kurz ist heute in der Heimat das Gedächtnis für Kriegstaten und Heldentum. Es ist übersättigt mit gewaltiger Geschichte. Es ist müde wie der Schritt eines Wanderers unter der Schwüle eines nicht nachlassenden Gewitters. Täglich stürzen finstere und furchtbare Ereignisse aus ihm herab. Wie von flammenden Spruchbändern lesen wir immer neue und fremde und schreckliche Namen. Es sprechen Meere und Erdteile, Länder und Gebirge, Seen, Flüsse, Wälder, Städte und die Ruinen von Städten. Die Zeichen wechseln, immer aber ist es dieselbe glutige Sprache. Ein wahnwitziger Wettstreit scheint ausgebrochen zu sein, sich gegenseitig mit Grausen und Ruhm zu überträuben. Es sind nicht mehr die Menschen allein, die miteinander ringen, es sind die Unglücksgestirne der Völker selbst, die über unseren Tagen und Nächten ihre schicksalschattenden Kreise ziehen. Immer tauber, immer blinder wird unsere Aufmerksamkeit. Nun gut, es wird noch gedämpft wie am ersten Tage: nein, unvergleichlich furchtbarer, mitleidloser, mit wachsender Verhärtung und Erbitterung. Aber fühlt nicht jeder im Grunde: laßt die Bilder schnell vorüberziehen! Gebt dem Tage, was des Tages ist. Vergangenes sei vergangen. Es kehrt nicht wieder! Selig sind die Vergessenden!

Nicht so im Felde. Hier hat sich die erlebte Geschichte mit einem noch härteren Griffel tief in die Herzen gegraben. Hier gibt es keine Neugierde wie es keine Vergangenheit und keine Zukunft gibt. Gleich einer ungeheuren Ebene breitet sich nichts als Gegenwart vor den Blicken der Soldaten aus. Es steht ja alles auf derselben Tafel des Todes, der ihnen an der Seite schritt und ihre Geschichte schrieb. Für die Heimat ist eine Schlacht, die im März geschlagen, schon im April lange vorüber. Die Spannungen sind gelöst, unsere Erfolge gebucht, unsere Toten, unsere Verwundeten stehen in den Verlustlisten. Hier aber leben die Soldaten noch in dem Walde, den der März zerschmetterte und den der Mai nicht wieder grünen macht. Sie zählen noch heute die Toten, die die Russen vor ihren Stellungen ließen. Die Helden der Tat sind noch größere Helden der Geduld.

Freilich: die heimlichen Schmerzen, das Bangen und Sorgen, das Forschen und Fragen, die Träume und die Tränen der vom Schicksal jeder Schlacht geschlagenen Angehörigen, das geht noch lange, ängstlich vor jeder Neugier, ferne von jedem Trost, wie ein brennender Wind, wie Wolken, die nicht Ruhe finden, von der Heimat ins Feld, vom Feld auch in die Heimat.

Laß es Nacht werden. Wir wollen auf das Schlachtfeld gehen. Der trauernde Wind wird uns zu den Toten leuchten; die Wolken werden vor uns herwandeln wie der Schatten der sophokleischen Schwester.

Es ist das Schlachtfeld, das die vergeblichen Durchbruchsversuche der Russen nordwestlich Postawy, oder genauer zwischen Wileity und Mosheiki, sah. Kaum hundertachtzig Meter breit. Zwei Gürtelstreifen, in den Wald geholzt. Unsere Soldaten nennen sie die Hindenburgschneise und den Namen des nahegelegenen Dörfchens Muljarsche abkürzend, die Mulischneise. Es ist sumpfiges Land, auf dem nie etwas gesät war. Hier stand vom achtzehnten bis zweiundzwanzigsten März der Tod und senste. Eine tausendköpfige, russische Menschensaat wurde hier niedergemäht. Die Sibirier konnten den Tod auch mit Schneemänteln nicht betrügen. Sie liegen heute noch zwischen unseren und den russischen Drahtgespinsten. Ihre weißen Mäntel leuchten durch die Nacht. Sie haben nichts gewonnen. Nicht mal ein Grab.

Am ersten Osterfeiertag winkte eine weiße Fahne aus den russischen Schützengräben. Auch bei uns wurde als Antwort eine gleiche Fahne gehißt. Ein russischer Offizier trat auf die Brustwehr; ein deutscher Offizier sprang auf die Grabenböschung. Sie gingen sich entgegen. Der Russe bat um Waffenstillstand. Sie wollten die russischen Leichenhügel abtragen; sie wollten ihre toten Kameraden begraben. Einen Monat, nein, dreißig Tage, nein, seien wir genauer, siebenundzwanzig Stunden haben sie ihre Helden unbestattet liegen lassen. Unseren hatten wir schon Blumen und Bäume auf die Gräber gepflanzt. Der Waffenstillstand wurde gewährt. Unsere Leute ließen es sich nicht nehmen: sie halfen, sie drängten sich alle zum Liebeswerk am Feind. Die Sonne, die so fröhlich am blauesten Osterhimmel stand, sah Freund mit Feind an denselben Gräbern schaufeln. Sie schien herrlicher denn je herab. Als stände wie ein fernes Nordlicht hinter ihr die Friedenssonne und spendete ihr von ihrer unermeßbaren Schönheit. Mehr als tausend begruben man am ersten Tage. Eine dunkle Kette von Totenhügeln.

Da, am zweiten Osterfeiertag, stieg plötzlich bei den Russen eine rote Fahne auf. Sie winkte den Unseigen, die schon in der ersten Morgenfrühe wieder an ihr Totengräberhandwerk gegangen waren. Die Russen waren in den Schützengräben geblieben. Vielleicht hatten manche eine schlechte Nacht gehabt. Vielleicht schämten sie sich auch. Vielleicht aber brauchten sie die Toten, die kleinen braunen Menschenhügel, bei einem neuen Angriff zur Deckung. Sie winkten ab. Es schien ihnen genug der Gräber zu sein. Unsere Soldaten sahen die rote Fahne. Sie konnten es nicht glauben, nicht begreifen. Sie schaufelten ruhig fort. Jetzt schossen die Russen. Sie schossen erst in die Luft. Aber es war eine deutliche Mahnung: Nun macht, daß ihr fortkommt, ihr verfluchten deutschen Teufel! Ja, sie mußten nun wohl gehen, die deutschen Barbaren. Sie beeilten sich nicht. Jeder machte erst seine Arbeit fertig. Dann nahmen sie ihre Spaten, ruhig, und gingen. Der Waffenstillstand war zu Ende.

Bei uns hängt heute noch die weiße Fahne. Wir graben noch immer die russischen Toten ein. Mit eigener Gefahr des Lebens. Nicht mehr aus Mitleid. Nur des Windes wegen. Und schließlich ist es nicht jedermanns Sache, nachts neben den russischen Leichen, vom März her, Horchposten zu stehen. Mit dem Tode hat man schon lange Kameradschaft geschlossen. Mit den Leichen nicht. Des Windes wegen.

Laß es Nacht werden. Wir wollen zu den Toten gehen. Hoch, der Wind hebt sich schon auf. Ich höre ihn, weil der Wald stumm bleibt. Wer will die Bäume begraben? „Kiwitt, geh mit!" schwirrt es über uns weg. Durch Sumpf und Morast stolpern wir hin. Wir sind schon bei den stehenden Patrouillen.

Bis zu ihnen haben wir das Leichenfeld aufgeräumt. Wir schweifen ins freie mitternächtige Gelände. Dunkel ragt vor den russischen Drahthindernissen ein Kamin und ein wenig Mauerwerk. Das Dorf hieß Mikulischki. Die Russen haben berichtet, daß sie es mit stürmender Hand genommen hätten. Es liegt aber in ihrer Stellung und bietet heute dem russischen Horchposten Schutz. Hin und wieder heben unsere Patrouillen das Nest aus. Ah, da liegt ein riesenhafter Sibirier. Breitbeinig liegt er auf dem Rücken. So wie man im wohligsten Lebensgefühl sich auf eine Bergwiese schmeißt und denkt: Nun Wolken, wandert weiter! — Schließlich hat er auch ein Recht, sich hier so breitbeinig in seinem schmutzigweißen Schneemantel auszustrecken. Er hat seine Reise hinter sich. Die russische Erde ist größer als er sich je die Erde vorgestellt. Er hat seine Erdenreise hinter sich. Begraben oder unbegraben, hier bleibt er liegen, breitbeinig, den Kopf um die halbe Leibeslänge vom Rumpf gerissen, seinen rechten Arm, dessen Hand sich noch zur Faust ballt, neben seinem Kopfe. Ich leuchtete ihm mit einem schnellen Blitz meiner Taschenlampe, um die ich meinen Mantel schlage, ins Gesicht. Schwarz wie die Erde. „Kiwitt, geh' mit!" Vorüber.

Hier diese beiden, armen Menschenleiber, die sich so eng noch im Tode aneinanderkauern, hatten sich gewiß noch ein paar Kleinigkeiten zu sagen. Jene wunderbaren Kleinigkeiten, die ihr Leben ihnen wertmacht. Vielleicht hatten sie im Tornister einen Brief, eine Kinderlocke, ein Muttergottesbild? Der eine hält seine Hände zum anderen hin. Er wollte ihm Verbandszeug reichen, das ist alles. Er hält die Binde noch in der Hand. Muß man heute die Toten befragen, um zu wissen, daß es überall Menschen gibt, die edel sind, hilfreich und gut? Wo ist der Schatten Antigones, daß sie diese beiden Menschenbrüder endlich begrüße?

Dieser Tote da starb wie einer, der seine Pflicht getan hat. Er liegt, das Gesicht auf seinem Gewehr, den Tornister umgeschnallt, Richtung gegen den Feind, wie ein tapferer Soldat. Nicht mehr und nicht weniger. Kein Bildhauer könnte einen toten Helden schöner meißeln. Und doch bietet er den rührendsten Anblick. Auch er starb ja für sein Vaterland. Was ist das für ein Volk, das seine Helden in den Sümpfen verfaulen läßt?

Tote um Tote. Man muß achtgeben, daß man nicht über sie stolpert. Hier liegen sie wie von einem einzigen gewaltigen Sensenschlag niedergemäht. Blumen und Ehren. Ein Strich nur des flankierenden Maschinengewehrs. Es ist ein jammervoller Anblick.

Die Steinkäuze rufen. Horch, Schritte im Gelände. Kommen die Russen ihre Toten begraben? Nein, es ist die deutsche Sanitätskompagnie, die an ihre nächtliche Arbeit geht. Ob Freund, ob Feind, man soll die Toten ehren. Und wäre es nur mit einer Hand voll Erde.

Horchposten auf einsamer Landstraße.

Deutsche Eisenbahnen und der Krieg im Westen.

Von Professor Dr. **Georg Wegener.**

Es ist schon lange mein Wunsch gewesen, einmal über die bewunderungswürdigen Leistungen der deutschen Eisenbahnen im Kriege etwas Zusammenfassendes zu sagen, soweit es die Interessen der Geheimhaltung gestatten und wie es dem nicht fachmännischen Forum einer Tageszeitung entspricht. Und zwar möchte ich behandeln: erstens die Aufgaben der deutschen Eisenbahnen in der Heimat während des Krieges. Zweitens diejenigen beim ersten Eindringen in das feindliche Land und beim Arbeiten im unmittelbaren Kampfbereich. Drittens die Tätigkeit im dazwischenliegenden Okkupationsgebiet, das mehr und mehr zu geordneten Verhältnissen überzuführen ist. Beim zweiten und dritten Punkte beschränke ich mich auf den Kriegsschauplatz, den ich allein kenne, den westlichen, und deshalb steht bei allem, was ich hier zu sagen habe, das Gefühl im Hintergrund, daß die geschilderten Leistungen nur erst einen kleinen Teil des Ganzen bedeuten, auf das ich den Leser daheim eben so stolz machen könnte, wie ich es als Deutscher bin.

* * *

Der Leser versetze sich einmal in seiner Erinnerung zurück in die letzte Juliwoche 1914, kurz vor der Kriegserklärung. Noch bis in die letzten Tage dieser Woche glaubte bei uns so gut wie niemand an den Krieg. Die Seebäder, die Berge waren voller Menschen; es war inmitten der großen allsommerlichen innern Aufenthaltsverschiebung der deutschen Bevölkerung, wo die Städte verödet, die Sommerfrischen überfüllt sind. Plötzlich, an den zwei, drei letzten Tagen der Woche überfiel die Gewißheit eines Kriegsausbruches panikartig die Gemüter, und nun stürzte alles mit einemmal auf die Eisenbahnen, um so rasch wie möglich in die Heimatsorte zurückzukehren. Auch wer sonst in Angelegenheiten auswärts war, strebte heim, um sein Haus zu bestellen. Ebenso strömte über die Landesgrenzen aus dem Auslande die Flut derjenigen Deutschen herein, die in größter Eile vor dem Grenzschluß noch nach Deutschland zurückkehren konnten. Wer in den Tagen selbst auf der Eisenbahn gefahren ist, wird sich der abenteuerlichen Völkerwanderung erinnern, die überall die Abteile bis zur Unmöglichkeit überfüllte, und der Gebirge von Reisegepäck, die sich auf den Bahnhöfen emportürmten.

In diese Zeit einer bereits ärgsten Ueberlastung der Bahn fiel der Mobilmachungsbefehl vom 1. August, der nun an die deutschen Eisenbahnen mit einem Schlage ein Maß von Anforderungen stellte, wie sie in der Geschichte des Verkehrswesens noch nicht vorgekommen sind. Denn wir hatten einen Zweifrontenkrieg, nach beiden Seiten hin gigantischster Art, zu führen, und unsere Auswartschaft, in ihm obzusiegen, bestand vor allem in der Raschheit und der Massenwucht unseres Angriffs. Zu der Flut der in die Heimat zurückkehrenden Sommerreisenden gesellte sich in den ersten Tagen des Krieges die Masse derer, die als Heeresdienstpflichtige oder als Freiwillige zur Gestellung eilten, zu den Bezirkskommandos, und weiterhin zu den Regimentern und Formationen befördert wurden, eine zweite ungeheuere Völkerverschiebung. Dann die Ansammlung der Truppenteile an den Orten, von wo ihr Aufbruch ins Feld zu erfolgen hatte. Dann endlich der riesige Abtransport der Millionenheere zu den Fronten selbst, zum großen Teil quer durch Deutschland hindurch von einem Ende zum andern. Mit der Neuordnung des ganzen Verkehrs trat an das Eisenbahnpersonal eine Fülle bis dahin geheimgehaltener Verfügungen heran, mit denen es sich zurechtfinden mußte. Eine geistige Anspannung ersten Ranges war dazu nötig. Um so mehr, als die Verantwortung in dieser Zeit weit über das Gewöhnliche hinaus gesteigert war. Denn in der Tat konnte eine ernsthafte Verkehrsstockung in diesen Tagen auf einer wichtigen Strecke soviel wie eine verlorene Schlacht bedeuten. Und nun wolle man bedenken, daß all das — und ebenso alles, was ich später anzuführen habe, — geleitet werden sollte mit einem Personal, aus dem sofort große Mengen der eingearbeiteten Kräfte, und gerade die Gesundesten und körperlich Leistungsfähigsten, abgegeben werden mußten. Von dem Augenblick an, wo die Ansammlung der deutschen Heere an den Grenzen begann, mußte ferner auch ein stetig sich steigender Strom von Nahrungsmitteln dorthin gehen, dem sich von Beginn der eigentlichen Kriegsoperation an der Ersatz der Munition gesellte, deren Verbrauch in diesem Kriege bekanntlich, bei Freund wie Feind, alle Voranschläge weit übertraf.

Damit aber nicht genug. Obwohl in diesen Tagen der Mobilmachung alle andern Interessen hinter denen des Heeresaufmarsches zurücktreten mußten, gab es doch auch im Innern Verkehrsprobleme, deren Lösung nicht beliebig auf Wochen in den Hintergrund gedrängt werden konnte, sondern die gebieterisch ihre Berücksichtigung verlangten. Beispielsweise durfte der Kohlentransport innerhalb Deutschlands nicht stocken. Vor allem mußte die Flotte mit großen Mengen von Kohlen versehen werden. Ebenso aber auch die Hauptzentren der Waffenindustrie. Desgleichen die Gas- und Elektrizitätsanlagen der großen Städte, deren Betrieb man im öffentlichen Interesse nicht stillstehen lassen durfte. Auch sonst boten die großen Städte insbesondere Verkehrsprobleme dar, die sofort berücksichtigt werden mußten; denn bei dem außerordentlich gesteigerten modernen Wirtschaftsleben sind sie im Frieden nur in geringem Umfange mit Vorräten, insbesondere mit Lebensmitteln im täglichen Verkehr. So vor allem die Milch. Ihr Ausbleiben würde für Kinder und Kranke sogleich Gefahren heraufbeschwören, die verhängnisvoll wären. Die großen Aufgaben, die während der Mobilmachungstage auf die Eisenbahnverwaltung einstürmten, konnten nur dadurch in so glänzender Weise überwunden werden, wie es geschehen ist, daß unser ganzes Volk durch Anlage wie Erziehung in besonderer Weise für strenge Pflichterfüllung, Organisation und Disziplin veranlagt ist; daß ferner ein Sturm der Begeisterung uns alle trug und jeden dazu beflügelte, rücksichtslos seine beste Kraft einzusetzen; endlich aber auch dadurch, daß in der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes schon im Frieden alles für den Krieg erforderliche mit der größten Sorgfalt vorbereitet und planmäßig ausgearbeitet war.

Unter freudiger Zustimmung aller Kenner konnte Seine Majestät der Kaiser bereits am 22. August 1914, am Ende der Aufmarschwochen, allen deutschen Eisenbahnverwaltungen vom ersten Beamten bis zum letzten Arbeiter seinen kaiserlichen Dank für ihre treue Hingabe in ehrenden Worten aussprechen. Etwas gleiches geschah auch vom König von Bayern für die bayerischen Staatsbahnen. An dem Erfolg, den der glänzende erste Aufmarsch der deutschen Heere gerade hier im Westen für uns gezeitigt hat, freuen wir uns ja noch heute. Denn er vor allem ist es gewesen, der sofort den Krieg in Feindesland hinübergespielt und unsere eigene Heimat vor dem unmittelbaren Schrecken des Krieges bewahrt hat. So konnten wir hier mit der gewollten unwiderstehlichen Wucht vorbrechen, die uns zum Staunen und Erschrecken des Gegners in wenigen Wochen bis vor die Tore von Paris führte.

Nachdem die eigentliche Mobilmachungszeit vorüber war, wurden die Aufgaben der Eisenbahn etwas anders, aber kaum geringer. Im Heimatsgebiet war zwar die erste große Hochflut der Truppentransporte zu Ende. Allein die Nachschübe dauerten unablässig fort. Ebenso die Versorgung der Armeen mit allem für den Krieg Nötigen. Zu dem bisher Aufgeführten traten jetzt bald die sanitären Maßregeln, die Beschaffung und der Transport der großen Verwundetenzüge und die Anlage der dazu gehörigen Bahnhofseinrichtungen. Endlich die gewaltigen Verschiebungen durch ganz Deutschland hindurch, die sich aus dem Zwei- und Mehrfrontenkrieg bald als notwendig ergaben. Ferner aber trat jetzt die Notwendigkeit hervor, neben den Bedürfnissen des Krieges auch wiederum die friedlichen der Heimat zu berücksichtigen. Es galt, unbeschadet der Heeresanforderungen auch einen Friedensfahrplan wieder aufzubauen, der um so notwendiger wurde, je länger der Krieg dauerte und je mehr es sich zeigte, daß er auch einen wirtschaftlichen Charakter annahm. Es wurde immer deutlicher, wie wichtig es war, daß das innere Leben Deutschlands sich möglichst ungestört neben dem kriegerischen abspielte, damit dem Volk die wirtschaftliche Kraft und die ruhige Zuversicht erhalten blieb, die zum Siege nicht minder erforderlich waren als die Kampfkraft.

Diesem Bedürfnis zu entsprechen war um so schwerer, als nicht nur, wie ich schon andeutete, die Einberufenen zum Heeresdienst das eingearbeitete Personal immer von neuem verminderten, sondern auch die immer wachsende Ausdehnung des Eisenbahnbetriebes in die eroberten Länder hinein dem Dienst in der Heimat noch mehr Menschen und auch rollendes Material an Wagen und Lokomotiven entzog. Beides wurde doch nur zum Teil durch die Eroberungen selbst ersetzt. Auch waren die wirtschaftlichen Anforderungen an die Bahnen in der Heimat durch den Krieg selbst wesentlich andere geworden, als im Frieden; gewisse Klassen gewohnter Güter fielen ganz weg, andere, wie insbesondere Munition und die Mittel zu ihrer Herstellung, nahmen in ungeahntem Maße zu. Auch die Wege des Verkehrs änderten sich. Der gewaltige Handelsverkehr der Nordseehäfen hörte mit Kriegsbeginn fast ganz auf. Dagegen entwickelte sich der Verkehr nach den Ostseehäfen stark. Im Personenverkehr ergab sich, daß der Westostverkehr durch Deutschland weit größer wurde, als der Nordsüdverkehr.

Trotz alledem ist es gelungen, ohne jede Beeinträchtigung der Heeresbedürfnisse, die natürlich immer unbedingt die Hauptsache bleiben mußten, einen solchen Friedensplan aufzubauen, der allen Anforderungen des innern Lebens Deutschlands Rechnung trägt.

Soviel von der Heimat, die wir nun verlassen, um das Kriegsgebiet ins Auge zu fassen. Im Gegensatz zu dem russischen Kriegsschauplatz bot der belgisch-französische den Eisenbahnen großen Vorteil, daß hier die Spurweite dieselbe ist wie in Mitteleuropa, so daß die Linien von unserm rollenden Material ohne weiteres benutzt werden können und umgekehrt auch gegnerische Wagen diesseit der Grenze verwertbar sind. Ein zweiter außerordentlicher Vorteil gegenüber dem Osten bestand darin, daß, während in letzterm das Eisenbahnnetz überaus weitmaschig war, hier im Westen im Gegenteil ein sehr dichtes, teilweise das dichteste der Welt überhaupt, vorhanden ist. Das hatte natürlich den ungeheuern Vorteil, daß die Eisenbahn hier in ganz anderem Umfang die militärischen Operationen unterstützen kann als dort, vorausgesetzt — und hier stellt sich der Vorzug zunächst wenigstens auch wieder als Aufgabe dar —, daß genügendes Personal und Material zu beschaffen, um diese Gelegenheit auszunützen, und zweitens vorausgesetzt, daß all das in Ordnung war.

Gerade aber das letztere war naturgemäß nicht der Fall, sondern im Gegenteil, die von unsern siegreichen Truppen sich zurückziehenden Belgier und Franzosen hatten, um unser Vordringen nach Möglichkeit zu hemmen, in ausgibiger Weise ihre eigenen Bahnen zerstört. Die Franzosen noch mehr als die Belgier, weil sie in ihrem Lande mehr Zeit gehabt haben als die letztern, denen wir vielfach zu schnell gekommen sind. Daher in all den Gebieten, über die der Krieg dahingebraust war, jene eindrucksvollen, oft romantischen Bilder zerstörter großartiger Kunstbauten, von denen ich in diesen Spalten so oft erzählt habe, die in Trümmern in den Strömen liegenden Brücken, die an beiden Enden ins Leere hinausgehenden hochragenden Viadukte, denen die Mittelteile fehlen, die verschütteten Tunnel usw. Belgien sowohl wie Nordfrankreich ist ein Gebiet, wo der Eisenbahnbau durch unablässige Welligkeit des Geländes und wegen seiner zahllosen tiefen und gewundenen Taleinschnitte außerordentlich viele Kunstbauten erfordert. Gerade die Hauptverkehrsstrecken sind ungewöhnlich reich an Tunneln und fortwährenden Flußuferwechseln. All diese natürlichen Schwierigkeiten hatte die systematische Zerstörungsarbeit des Feindes wieder in ihre volle Wirksamkeit eingesetzt. Da zu kamen die unwillkürlichen Zerstörungen des Krieges, die im Kampf zerschossenen oder verbrannten Bahnhofsanlagen u. a. m. Endlich die Schädigungen, die dem Laien weniger als dem Fachmann in die Augen fallen, die Zerstörungen betriebstechnischer Vorrichtungen. Im größten Umfange waren die Stellwerke der Weichen unbrauchbar gemacht, die Signalzeichen entfernt, fast überall die Drähte der Telegraphen- und Telephonleitungen heruntergerissen usw. Soviel es irgend möglich war, hatte man das rollende Material, vor allem die Lokomotiven, in Belgien in den nicht besetzten äußersten Westwinkel des Landes, in Frankreich nach dem Süden geführt. Auch das ist in Frankreich in weiterem Umfange erreicht worden als in Belgien. Ich schilderte seinerzeit unmittelbar nach der Einnahme von Antwerpen, wie wir dort ganze lange, mit Kriegsmaterial beladene Züge erbeuteten, die nicht mehr nach Ostende hatten flüchten können.

Endlich ist noch eine andere, besonders wilde Art der Schaffung von Schwierigkeiten zu erwähnen, die in Belgien mehrfach vorgekommen ist. Man ließ hier unbemannte Lokomotiven und Wagen auf einer dem Feinde demnächst in die Hände fallenden Strecke los, so daß sie an irgendeinem Hindernis zerschellten und mit ihren Trümmermassen die Strecke blockierten. Das eindrucksvollste Beispiel davon war der aus zwei schweren D-Zug-Lokomotiven und einer Reihe mit Erdwerk gefüllter Wagen bestehende Leerzug, den die Antwerpener in rasendem Tempo auf die Strecke nach Mecheln losließen, um die Kruppschen 42er, die auf dieser Bahn herangeführt wurden, zu vernichten. Wir hatten das aber rechtzeitig vorausgesehen und selbst ein Hindernis angelegt, an dem der Zug zu einem wüsten Trümmerhaufen sich emportürmte.

Immerhin, wenn man als Nichtfachmann in den ersten Wochen und Monaten diese Zerstörungen sah, glaubte man kaum, daß es vor Jahresfrist denkbar sein würde, das Eisenbahnnetz der besetzten Länder wirklich auch nur zum größern Teil für uns wieder verwendbar zu machen. Unsere Eisenbahnbautruppen dachten anders, und gingen überall mit solch einer Raschheit und Energie an die Wiederherstellung, daß sie oft noch unter dem feindlichen Feuer damit begannen. Bei meinem Miteinzug in das am gleichen Tage eroberte Namur, wo noch die Granaten über uns hinflogen, sah ich bereits unsere Pioniere an der zertrümmerten Maasbrücke mit Sprengpatronen halsbrecherisch umher klettern, um sofort die vorbereitenden Aufräumungsarbeiten einzuleiten. Und überall, wo die vordringenden deutschen Heeresmassen unsern Machtbereich ausdehnten, erblickte man in Tag und Nacht fortgehender Arbeit sofort neben den zertrümmerten Brücken sich jene vorläufigen kecken Holzgerüste über die Ströme spannen, die den ersten eingeleisigen Bahnverkehr ermöglichten. Sie gestatteten nur langsamste Fahrt, nicht mehr als 5- bis 10 Kilometer Stundengeschwindigkeit, aber genügten doch dem ersten Bedürfnis. Unverzüglich wurde dann daneben, an allen wichtigen Punkten, der Bau einer festeren, meist zweigeleisigen Eisenbrücke begonnen. Während die erste Arbeit den rein militärischen Eisenbahnbaukompagnien zufiel, übergab man den Bau der dauernden Brücken heimatlichen, deutschen Firmen. Mit der Unterstützung der Militäreisenbahnen hat hier die deutsche Industrie auch ihrerseits wahre Wunder geleistet. Brückenbauten, zu deren Herstellung man früher Monate brauchte, sind in wenigen Wochen vollendet worden. Bei einem Ort des Okkupationsgebietes, dessen Nennung sich hier verbietet, wurde ein 200 Meter langer, 25 Meter hoher, zweigeleisiger Eisenbahnviadukt in drei bis vier Wochen fertiggestellt. Und das sind nun Anlagen, die Schnellzugsgeschwindigkeiten von 90 Kilometer vertragen würden. Aehnlich wurden die Tunnelzerstörungen wieder gut gemacht. Wo dies voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen mußte, schuf man gleichzeitig Umgehungsbahnen, gelegentlich mitten durch die Straßen einer belebten Stadt.

Zur selben Zeit wurde man aber auch jener andern, für den Laien minder ins Auge fallenden und doch nicht weniger wichtigen betriebstechnischen Schwierigkeiten, die ich erwähnte, Herr. Erstes Gesetz war, trotz aller Schwierigkeiten den Bewegungen des Heeres, so weit und unmittelbar zu folgen, wie es die Geleise sofort zuließen. Den Gefahren, die aus der Zerstörung der Signale, der Stellwerke usw. entsprangen, wußte man zunächst durch größte Vorsicht und Anspannung zu begegnen. Dann aber wurden unverzüglich auch diese Dinge wiederhergestellt. Dagegen hielt man in Belgien das Linksfahren der Bahn bei, da es leichter war, die alten dafür geschaffenen Einrichtungen wiederherzustellen als sie für das deutsche Rechtsfahren umzubauen.

Je mehr beim Vordringen unserer Armeen die zuerst besetzten Gebiete zu ruhigeren Zuständen überführt wurden, um so vollkommener wurde dieser Wiederaufbau des ganzen gegnerischen Eisenbahnsystems. Nach ein besonderes Wort der Anerkennung, ja, man darf sagen, des Ruhms über die Betätigung unserer Eisenbahnen — und unserer Eisenbahner — hart vor dem Feinde. Auch sie haben, wie unsere Pioniere, wie unsere Sanitätstruppen, wie unsere Feldtelegraphisten und andere mehr, ihren glänzenden Anteil an dem deutschen Heldentum vor dem Feind. Davon muß nachträglich gesprochen werden. Nicht nur jene vorbereitenden Ausbesserungsarbeiten wurden vielfach unter dem Feuer des Gegners vorgenommen, sondern auch der Betrieb selbst reichte, man kann sagen, überall an der Front bis weit hinein in die gegnerische Feuerzone und leistete hier unsern unmittelbar kämpfenden Truppen die wertvollsten Dienste. Ganz allgemein kann man ja überhaupt sagen, daß nächst den unmittelbaren Kampf- und Verteidigungseinrichtungen, den Schützengräben und Bereitschaftsquartieren an der Front, die Bahnhöfe, die gefährdetsten Gebiete des Kriegsschauplatzes sind. Soweit der Feind mit seiner Artillerie reichen kann, stellt er auf sie seine Geschützen ein, sie sind für die am allerweitesten reichenden bevorzugten Ziele. Und wo die Kanonen nicht mehr hinwirken, da tritt der Flieger ein, dessen Bomben ja ebenfalls in erster Linie überall den Bahnanlagen gelten. Unbekümmert um die damit verbundene stete Anspannung der Nerven soll der deutsche Eisenbahner, vom obersten bis zum letzten der dort beschäftigten Männer seine schwere Arbeit tun — und tut sie.

Heilung schwerer Augenverletzungen bei Soldaten

Es soll hier die Rede sein von den Glücklichen, deren Sehvermögen und Gesichtsfeld schon als erloschen und erledigt galt und denen unsere Kunst und andererseits ihre gute Konstitution wieder zum Sehen verhalf.

Unter den vielen vom Schlachtfeld in unser Lazarett Karlstraße 29 (Chefarzt Geh. Rat Silex) kommenden Augenverletzten gab es gar manchen, bei dem wir auf den ersten Anblick, so sehr verstümmelt sah das Antlitz aus, glaubten, nicht mehr helfen zu können. Aber siehe da, unter sorgfältiger Pflege und sauberem, die Infektion hinderndem Verband, glättete sich manche Wunde. Das Antlitz wurde sozusagen wieder menschlich, und der geschickten Hand gelang es, Defekte der Haut, besonders des Lides, durch Ersatz aus der Haut, z. B. des Oberarms, dermaßen zu gestalten, daß nur geringe Entstellungen zurückblieben. Wenn wir nun die Augen untersuchten und fanden, daß z. B. die Linse, der hinter der Regenbogenhaut liegende Teil des Auges, durch Stoß oder Eindringen eines Splitters sich getrübt hatte, und wenn auf Lichteinfall der Patient noch einigermaßen gut prozisierte, d. h. angab, woher das Licht kam, so entschlossen wir uns zur Entfernung der getrübten Linse. Mittels eines das Auge eröffnenden Schnittes wurde ein Zugang zur Linsenkapsel geschaffen, die Linsenkapsel mit einem spitzen Häkchen eröffnet und ihr Inhalt, die Linse, durch Massieren auf der Hornhaut herausbefördert. Es bleiben nur noch geringe Reste der Linse zurück, die entweder vom Auge selbst aufgesogen werden oder nach einiger Zeit mittels einer Nadel zerrissen werden müssen, die sogenannte Nachstaroperation. Es entsteht dann eine Lücke, die zum Sehen vollständig genügt, vorausgesetzt, daß die inneren Teile des Auges, also Glaskörper, Aderhaut, Netzhaut und Sehnerv keinen Schaden gelitten haben. Zum deutlichen Sehen setzen wir dem Patienten, der ja keine Linse mehr hat, ein Konvexglas, das ungefähr dieselbe Brechkraft hat wie die entfernte Linse, vors Auge. Zum Lesen erhält er ein noch stärkeres Konvexglas als für die Ferne, da nämlich mit der Linse zugleich die Akkomodation, d. h. die Fähigkeit, das Auge für die Nähe einzustellen, verloren geht. Der Patient sieht nun wieder alle Pracht der Formen und Farben. Gar mancher Soldat läuft heute fröhlich mit seiner Starbrille spazieren, der nicht mehr daran dachte, das Licht der Sonne zu erblicken.

Bei der eben beschriebenen Verwundung bestanden also nur Veränderungen der Augenlinse. Bestehen Veränderungen im Glaskörper und den tieferen Gebilden, so ist die Möglichkeit einer vollständigen Wiederherstellung schon eine geringere. Aber auch da haben wir unter der großen Zahl unserer Patienten manches für beide Teile Erfreuliches erlebt. Mit Freuden erinnern wir uns an den gut ausgegangenen Fall des Oberleutnants, dessen eines Auge wir entfernen mußten, weil es unerträgliche Schmerzen verursachte und auch dem Schrumpfprozeß verfallen war. Das zurückgebliebene Auge sah nicht eben viel, vielleicht hier und da einen Lichtschein. Der Patient begann schon mit dem Gedanken der Erblindung vertraut zu werden, er beschäftigte sich bereits mit der Blindenschrift. Trotzdem behandelten wir ihn weiter. Er mußte schwitzen und erhielt innerlich Medizin zur Auffaugung der mutmaßlich vorhandenen Blutungen und Entzündungsprodukte im Augeninnern. Und das Auge erholte sich von Woche zu Woche mehr, die Lichtempfindung nahm zu, bald wurden grobe Umrisse erkannt, bald wurde das Sehen klarer, und schließlich nach Verlauf von einigen Monaten hat das Auge fast normale Sehschärfe und liest sogar feinste Schrift. Die Blutung im Auge ist vollständig verschwunden, nur eine kleine Ablösung der Netzhaut, die nicht stört, da sie ganz peripher sitzt, ist zurückgeblieben. Eine seltene, glücklich ausgegangene Verletzung.

Sehr häufig sind die Verletzungen der Netz- und Aderhaut. Es platzen Gefäße, und Blut ergießt sich zwischen die einzelnen Schichten der Netz- und Aderhaut. Oder die Netz- oder Aderhaut reißt ein. Es bilden sich Risse und seltener lochartige Defekte. Sind diese Veränderungen an der Stelle oder in der Nähe des schärfsten Sehens, des sogenannten gelben Flecks, gelegen, so ist es ziemlich unwahrscheinlich, daß ein gutes Sehen sich wieder herstellt. Im Gesichtsfeld finden sich dann, besonders wenn man geradeaus sieht und fixieren will, fehlerhafte Stellen, Schatten, alles erscheint farblos, nur peripher, in den Außenbezirken werden Gesichtsfeldtreten bei Veränderungen der lichtempfindlichen Wahrnehmungen empfunden. Umgekehrt pfindlichen Teile in der Peripherie Gesichtsfeldtreten in den Außenbezirken auf. Diese wirken natürlich weniger störend beim Sehakt. Alle diese Verletzungen heilen mit mehr oder minder gutem Sehvermögen aus.

Daß Granatsplitter in der Umgebung des Auges ohne Gefahr für das Auge stecken bleiben können, beweist ein anderer Fall. Der Soldat hat das rechte Auge verloren, das linke hat ausgezeichnete Sehschärfe, trotzdem 4 bis 5 spitze Splitter direkt an den Augenwandung sitzen und, wie das Röntgenbild zeigte, jede Bewegung des Auges mitmachen. Die Sorge des Patienten kann man sich lebhaft vorstellen. Das Bewußtsein, daß spitze Splitter an das eine gesunde Auge stoßen und die Sehkraft vernichten können, erregt jedenfalls peinlichste Gefühle. Aber der Patient hat Glück. Einige Splitter haben sich von f.Ist an der Nase entlang entfernt, die anderen scheinen ruhig zu verharren; jedenfalls hat sich die Sehkraft des Auges unverändert erhalten und Veränderungen der Netzhaut haben sich sogar gebessert. Wir haben das feste Vertrauen, daß dem Auge keinerlei Schaden mehr erwächst.

Zu den schwersten Verletzungen, die das Sehvermögen bedrohen, zählen auch j ne des Sehzentrums. Auch hier kann es vorkommen, daß vorübergehende Blindheit eintritt, die allmählich zur Besserung übergeht, aber nicht ohne bemerkenswerte Gesichtsfeldtdefekte zu hinterlassen. Meist handelt es sich um direkte Verletzungen des Sehzentrums durch Granatsplitter, Gewehrkugeln oder um indirekte, durch Erschütterung und Blutungen. Das Sehzentrum liegt, topographisch gesprochen, unter der Hinterhauptschuppe. Die Verletzungen finden sich auch am häufigsten in dieser Gegend.

Wenn wir solche Patienten sehen, so haben schon wieder eine gute Sehschärfe erlangt, aber es sind Defekte im Gesichts