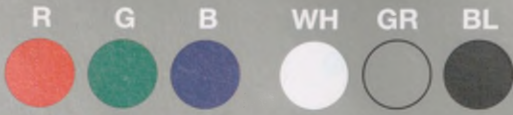


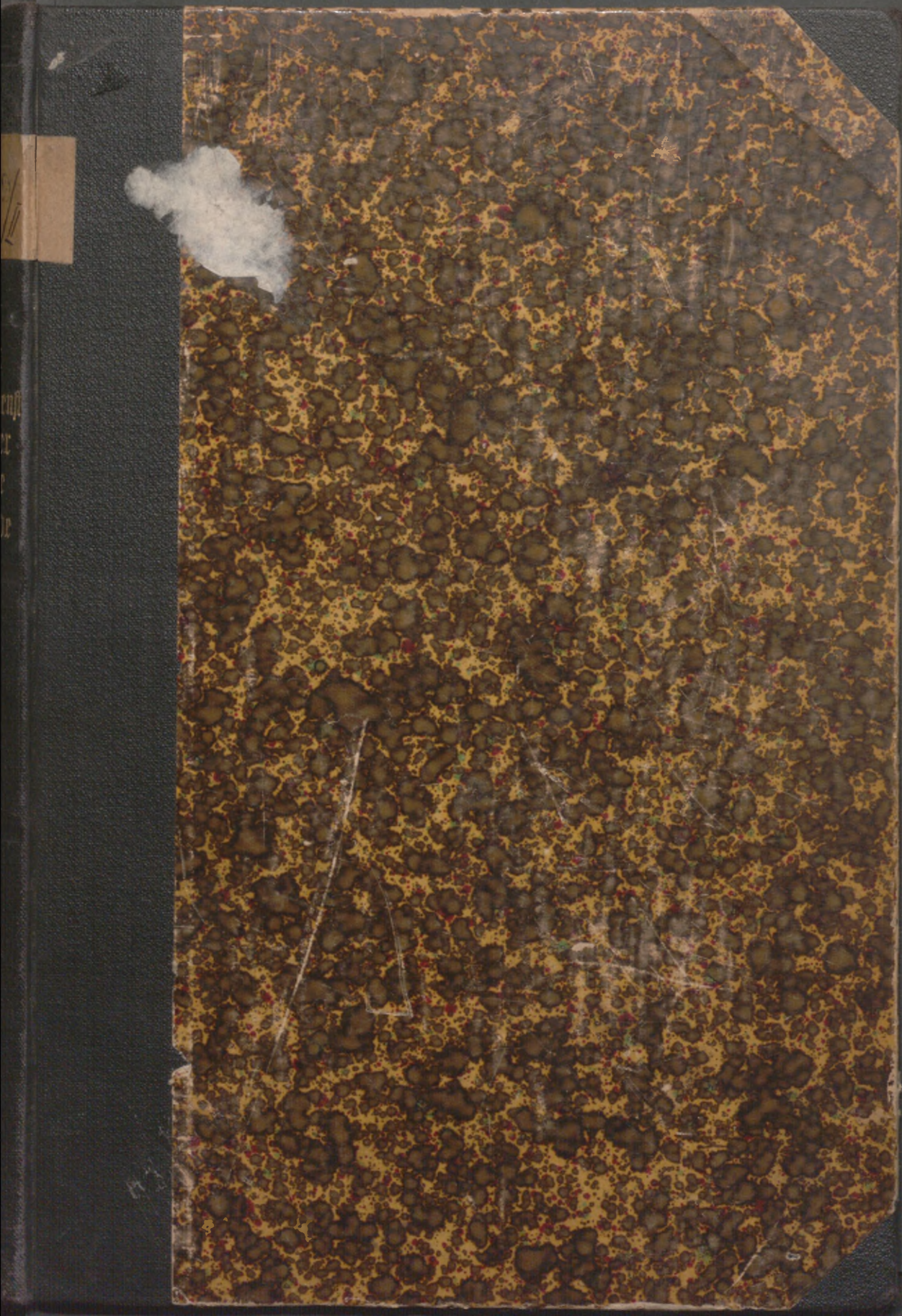
Part Code  
SV1316



Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Colour Chart #13

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

Inches 1 2 3 4 5 6 7 8  
Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19



11

11



6813

Subst.  
Bst

# TRAINDIENST

BEI DER

# ARMEE IM FELDE.

VON

3 1 2

RICHARD FLECK VON FALKHAUSEN,  
HAUPTMANN IM GENERALSTABSKORPS

MIT 43 ABBILDUNGEN IM TEXTE UND 28 BEILAGEN.

G  
3  
6813



WIEN.

VERLAG VON L. W. SEIDEL & SOHN, K. U. K. HOFBUCHHÄNDLER

1905.

355.9 (323.32)

7682

TRABDIENST  
ARMEE IM FELD

BIBLIOTEKA  
HIST-WOJSK.

~~4839/11~~



47439/2

Der Traindienst bei der Armee im Felde umfaßt den **operativen Teil**: das Disponieren der Trains und der Reserveanstalten durch die höheren Kommanden

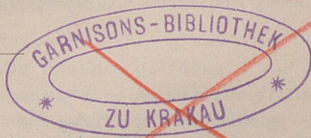
und den **technischen Teil**: die eigentliche **Trainführung** durch die Trainkommandanten und die Trainorgane.

Beide Teile stehen in engem Zusammenhange. Dispositionsfehler werden infolge der geringeren Beweglichkeit der Trainkolonnen und -gruppen besonders fühlbar; mangelhafte Technik stört die sachgemäßeste Konzeption.

Vorliegende in engen Grenzen gehaltene Arbeit befaßt sich mit beiden Teilen. Sie streift das Gebiet des operativen Generalstabsdienstes und sie dringt anderseits bis in das Detail der Trainführung ein. Dem Zusammenhange beider Teile sind speziell die Abschnitte über Sicherung und Befehlgebung gewidmet.

Die Arbeit folgt streng dem Dienstreglement II. Teil und der Trainvorschrift: ihren alleinigen Grundlagen. Sie zitiert dieselben in wenigen Ausnahmefällen; sie ist aber nichts weniger als eine Sammlung reglementärer Bestimmungen.

Die zahlreichen Beispiele haben über manche Frage der Trainführung ein Urteil verlangt. Im Interesse konkreter Darstellung habe ich, allgemeine Betrachtungen vermeidend, stets eine ganz bestimmte Ansicht — zur Diskussion gestellt.



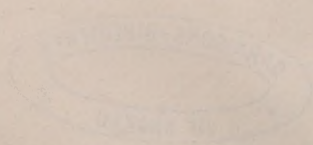
Das Verbot der ...  
die ...  
...

...

...

...

...





# INHALT.

	Seite
<b>I. Abschnitt.</b>	
§ 1. Einleitung . . . . .	1
Der Train im Rahmen des Ganzen. — Operative Begriffe. — (Textskizzen 1, 2.)	
§ 2. Organisation des Trains . . . . .	4
Truppentrain, Armeetrain, Details beim Train der Haupt- und Stabsquartiere. (Beilagen 1, 2, 3, 4.)	
§ 3. Divisionstrain und Korpstrain . . . . .	8
Begriff. — Vor- und Nachteile beider Systeme. — Korpstrainstaffel, deren Charakteristik.	
<b>II. Abschnitt. Kriegsmärsche.</b>	
§ 4. Marschordnung des Divisionstrains . . . . .	12
Ableitung des Platzes, welchen jeder Trainteil in der Marschordnung einzunehmen hat. — Einteilung der Korpsverpflegskolonne und der Korpsbäckerei. — Zusammenhang der fahrbaren Bäckereien und der Nachschubstaffel. — Sammeln geleerter Wagenpartien. — Zurücklassen des Gefechtstrains. — Verteilung des Divisionstrains auf mehrere Marschlinien. — Gruppieren der Trains der Kavallerietruppendivisionen. — (Textskizzen 3, 4, 5, Beilagen 5, 6.)	
§ 5. Marschordnung des Korpstrains . . . . .	20
Bilden des I. Korpstrainstaffels aus Teilen der Divisionstrains. — Vereinigter Gefechtstrain und vereinigter Bagagetrain des Korps. — Korpstrainstaffel auf gleicher Höhe. — (Textskizze 6.)	
§ 6. Einteilung verschiedener Trains innerhalb der Armeekolonnen . . . . .	22
Turnus der Verpflegsstaffel innerhalb einer Armeekolonne. — Einteilung des Schlachtviehs, Disponieren der Schlachtviehdepots. — Transport geschlagenen Fleisches. — (Textskizzen 7, 8, 9.)	
§ 7. Einfluß der Lage auf die Gliederung des Korpstrains . . . . .	29
Anzahl und Zusammensetzung der Korpstrainstaffel. — Allmähliche Verringerung der Divisionstrains. — Trainsbewegung nach gefallener Entscheidung. — Verpflegsübersicht. — (Beilagen 7, 25, 26, 27.)	
§ 8. Marschform . . . . .	32
Gedrängte Marschform. — Vorrückung des Korpstrains in gedrängter Marschform; Kombinieren dieser mit Kolonnenteilung. — Marsch in Staffeln. — (Textskizzen 10, 11.)	

	Seite
§ 9. Marschleistung . . . . .	38
Erschwerende Umstände. — Tagesleistungen.	
§ 10. Rasten . . . . .	40
Kurze Rast anlässlich der Kolonnenbildung. — Sukzessives Rasten langer Kolonnen. — Kurze Rast eines Divisionstrains. — Lange Rast. — Gruppieren der Trainteile. — Unfreiwillige Aufenthalte. — Requisitionen. — (Textskizzen 12, 13, 14, 15.)	

### III. Abschnitt. Unterkünfte.

§ 11. Unterkunftartern . . . . .	47
Unterkunft der mit den Truppen gemeinsam nächtigenden Trains, des Divisionstrains, des Korpstrains. — (Textskizze 16.)	
§ 12. Beziehen der Unterkünfte der mit den Truppen gemeinsam nächtigenden Trains . . . . .	49
Befehl für das Beziehen, detaillierte Darlegung des Vorganges beim Verteilen der Verpflegsstaffel und beim Einrücken der Truppentrains in die Kantonierung. — Anzahl der Parkplätze. — Lagerform. — (Textskizzen 17, 18, Beilagen [6], 8.)	
§ 13. Nächtigen selbständiger Trains . . . . .	55
Vorbereiten der Unterkunft. — Details über die Wahl der Parkplätze. — Befehl des Stationskommandanten für das Beziehen der Nächtigung. — (Textskizze 19, Beilage 9.)	
§ 14. Aufbruch aus der Kantonierung . . . . .	61
Anordnungen. — Aufbruch der Trains einer Infanterietruppendivision am Rückmarsche und beim Abmarsche nach einer Flanke. — Sammeln der mitmarschierenden und der zurückbleibenden Trains. — (Textskizzen 20, 21, Beilage 10.)	

### IV. Abschnitt. Sicherungsdienst.

§ 15. Allgemeine Sicherung durch die benachbarten Truppen . . . . .	69
Die Trains im Rahmen des Ganzen. — Zweck und Mittel des Sicherungsdienstes. — Sicherung eines Truppentrains am Marsche. — Sicherung der Truppentrains und des Divisionstrains während der Kantonierung. — (Beilagen 11 mit einer Oleate, 12.)	
§ 16. Trainsicherung und Trainbedeckung am Marsche . . . . .	72
Übersicht der Trainwachen. — Detail bei einem Detachementstrain. — Dienst der Trainbedeckung. — (Textskizze 22.)	
§ 17. Sicherung des Divisionstrains am Marsche . . . . .	76
Zur Sicherung verfügbare Kraft. — Versuch eines organisierten Widerstandes durch das beim Train eingeteilte Personal. — Verhalten des Trains im Falle eines Angriffes in Front, Flanke oder im Rücken. — Abwehr eines feindlichen Angriffs auf einen Train im Gefechte bei Neu-Rognitz am 28. Juni 1866. (Textskizzen 23, 24, Beilage 13.)	
§ 18. Sicherung während der Rast . . . . .	85
Sicherung kurzer Rasten. — Sicherung einer langen Rast, zum Teile durch eine Trainbedeckung. — Beziehen der Raststellung. — (Textskizze 25, Beilage 28.)	

	Seite
§ 19. Verhalten während des Gefechtes . . . . .	89
Aufstellungsplätze der Trainteile. — Selbsttätigkeit des Trainkommandanten. — Gruppierung eines Divisionstrains. — Persönliches Verhalten und Disposition des Divisionstrainkommandanten. — Requisition von Fuhrwerken. — Verhalten der Trainingsgruppen. — Bedarf an Sicherung. — Details beim vereinigten Gefechts-train einer Infanterietruppendivision. — (Textskizzen 26, 27.)	
§ 20. Sicherung der mit Truppen gemeinsam nächtigenden Trains . . .	97
Tabelle der reglementmäßig beizustellenden Wachen. — Ineinandergreifen des Wachdienstes und des Sicherungsdienstes. — Lokale Details des Sicherungs-dienstes in konkreten Fällen. — (Textskizze 28, Beilage 12.)	
§ 21. Sicherung der Nächtigung durch eine Trainbedeckung . . . . .	102
Wahl des Ortes. — Wert der Hindernislinien. — Bewachung und Sicherung. — (Textskizze 29.)	
§ 22. Sicherung selbständig nächtigender Trains . . . . .	104
Einfluß des geringen Mannschaftsstandes auf den Sicherungsdienst. — Möglichste Vereinfachung des Dienstes. — Berechnung des Wachquantums bei einem Korps-trainstaffel. — Bewachung des vereinigten Bagagetrains eines Korps. — Park-wache und Stationswache. — Bereitschaft. — Vorsichtsmaßregeln für eine Alar-mierung. — Abwehr feindlicher Angriffe. — Kontinuität der Sicherung. — (Textskizzen 30, 31, 32, 33, 34, Beilage 14.)	

## V. Abschnitt. Befehlgebung.

§ 23. Befehlsbereich . . . . .	113
Befehlsgruppen am Marsche, in der Ruhe und im Gefecht. — Für Trains gel-tende Befehlsbereiche. — Grundsatz für die Befehlgebung. — (Textskizze 35, Beilage 15.)	
§ 24. Abfertigung . . . . .	116
Begriff. — Stunde der Abfertigung. — Schriftliche Dispositionen der höheren Kommanden. — Auszug aus der Disposition für den Korpstrainkomman-danten. — Abfertigung beim Truppendivisionskommando und in den Kanto-nierungsgruppen. — Details der Stelligmachung. — (Beilagen 12, 16.)	
§ 25. Verbindungsmittel . . . . .	120
Briefordnanzkurse. — Feldtelegraph. — Korpstelephonabteilungen. — Ver-wendung der Korpstelephonabteilung im Vormarsche und im Rückmarsche. — (Beilagen 16, 17.)	

### Traindisponierung beim 12. Korps vom 26. bis 29. August (1870).

§ 26. Disponieren der Divisionstrains am 26. August . . . . .	125
Situation am 25. August 1870. — Vormarsch der Maas-Armee am 26. — Zeit-berechnung für den Aufbruch der Trainkolonnen. — Dispositionsauszug an die Truppendivisionen. — Traindisponierung innerhalb der Truppendivisionen: In-marschsetzung der Truppentrains und des Divisionstrains. — Bilden des Kolonnen-trains. — Beziehen der Kantonierung. (Textskizzen 36, 37, 38, Beilage 18, 19.)	

	Seite
§ 27. Disponieren des Korpstrains am 26. August . . . . .	137
Marschviso und Auszug aus der Disposition des Korpshauptquartiers an den Korpstrainkommandanten. — Tätigkeit und Disposition des Korpstrainkommandanten. — Verhalten des Kommandanten eines Korpstrainstaffels. — Übergabe von Trains in einen andern Befehlsbereich. — (Beilagen 18, 19.)	
§ 28. Traindisponierung beim Seitenmarsche des 12. Korps am 27. August (1870) . . . . .	142
Vormarsch der Maas-Armee am 27. August. — Befehlsbereiche für die Trains innerhalb des 12. Korps. — Auszug aus der Disposition des 23. Infanterietruppendivisions-Kommandos. — Abfertigung beim Divisionstrainkommandanten. — Bilden einer speziellen Traingruppe aus den Divisionstrains. — (Beilagen 20, 21.)	
§ 29. Gewaltmarsch des Korpstrains des 12. Korps am 28./29. August (1870) . . . . .	148
Geschichtliche Ereignisse am 28. und 29. August. — Situation des Korpstrains bei Clermont. — Nachtmarsch. — Disposition des Korpshauptquartiers für den 29. August. — Lange Rast des Korpstrains. — Disposition des Korpstrainkommandanten für das Beziehen der Kantonierung. — Verhalten des 1. Korpstrainstaffels. — Instradierung des Schlachtviehs vom 26. bis zum 29. August. — (Textskizze 39, Beilage 22.)	

## VI. Abschnitt. Etappeneinrichtungen.

§ 30. Etappenbehörden . . . . .	157
(Textskizzen 40, 41, 42.)	
§ 31. Erste Einrichtung der Etappenlinien . . . . .	161
Feldmäßige Eisenbahn. — Feldbahn. — Etappentrainzüge. — Motortrains. — Telegraph. — Reserveanstalten. — Etappenbehörden. — Etappentruppen. — (Beilage 23.)	
§ 32. Wirksamkeit der Etappeneinrichtungen nach einem entscheidenden Gefechte . . . . .	166
Krankenabschub. — Standesergänzung. — Verschieben der Etappeneinrichtungen. — Verpflegsnachschub. — (Beilage 24.)	

# I. Abschnitt.

## § 1. Einleitung.

Wenn die an der Reichsgrenze versammelte »Armee im Felde« den Aufmarschraum verläßt und, die Operationen beginnend, in das Gebiet des Gegners eindringt, ergeben sich folgende Querzonen im Operationsbereiche der Armee (Textskizze 1):

1. Die Zone der auf Tagemärsche vorausgesendeten aufklärenden Kavallerietruppendivisionen.

2. Das Truppenechiquier, das ist die Gesamtheit der nebeneinander vorrückenden »Armeekolonnen«. Jedes Korps bildet womöglich mehrere Kolonnen; es wird getrachtet, jeder Infanterietruppendivision eine eigene Marschlinie zuzuweisen.

Im Truppenechiquier befindet sich der die Operationen leitende Teil des Armeekommandos: das Armeehauptquartier.

3. Das Trainechiquier, die Summe der den Armeekolonnen folgenden Trains und Reserveanstalten, welche den Ersatz für verbrauchtes Kriegsmaterial nachführen.

4. Der bei günstig vorschreitenden Operationen immer tiefer werdende Raum zwischen dem Trainechiquier und dem Aufmarschraume, das ist der Etappenraum.

Hier erhält der zweite Teil des Armeekommandos, das Armeegeneral-kommando, die beständige Verbindung der Armee im Felde mit der Basis aufrecht, aus welcher alle Kriegsmittel: Geld, Verpflegung, Munition, Belagerungs-material etc., sowie auch Ergänzung an Mann und Pferd nachgeschoben werden.

Die Basis liegt auf eigenem Gebiete, meist in dem von der Armee verlassenen Aufmarschraume. Das Zusammenziehen aller für den Nachschub bestimmten Transporte im Aufmarschraume ist heute infolge der Entwicklung des Eisenbahnnetzes nicht mehr nötig; es würde im Gegenteile das volle Ausnützen der Transportlinien beeinträchtigen. Schreitet die Operation sehr weit fort, so wird ein womöglich durch das Terrain geschützter Landstrich als Zwischenbasis eingerichtet.

So war (Textskizze 2) Napoleons Basis im Feldzuge 1807 zunächst der Rhein. Infolge der Vorrückung über die Weichsel gegen Königsberg wurde die

### Nachrichtenpatrouillen



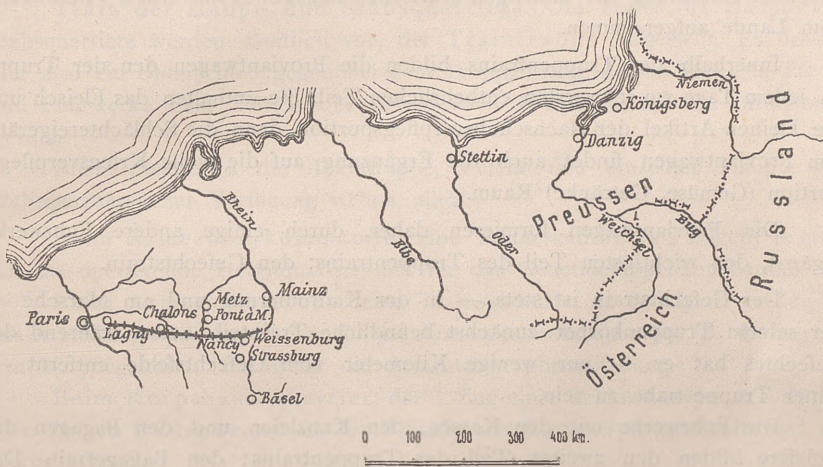
Der Begriff »Echiquier« bleibt auch im Zustande der Ruhe aufrecht. Die nebeneinander befindlichen Kantionierungsgruppen der Armeekörper nehmen dann die Stelle der Marschkolonnen ein.

Textskizze 1.

Basis sukzessive an die Elbe, Oder, Weichsel verlegt. Dagegen machte im Feldzuge 1870/71 der Besitz einer einzigen durchlaufenden Bahnlinie von Weißenburg über Nancy—Chalons bis Lagny das Errichten einer Zwischen-

basis für die 400 km vom Rhein entfernten vor Paris stehenden Heere entbehrlich. Die Mosel-Strecke Nancy—Pont à Mousson könnte allenfalls als Zwischenbasis aufgefaßt werden. Das Herstellen zweier weiterer großer Nachschubsbahnen gelang erst im Januar 1871.

Die Hilfsmittel des Nachschubes sind Eisenbahnen und Schiffsverbindungen, in Verlängerung dieser beiden: flüchtige Feldbahnen und Automobiltrains. Zwischen den Eisenbahndstationen (Feldbahndpunkten) und den Truppen verkehrt nun der eigentliche, aus Fuhrwerken und deren Bespannungskörpern gebildete »Train«. Er fährt durch das Trainechiquier hindurch und bis zum Bedarfsorte vor. Häufig — wie z. B. bei Verpflegstrains — schließt die Rückfahrt mit leerem Fuhrwerk den Turnus.



Grenzen: jene vor dem Tilsiter Frieden.

Textskizze 2.

Es schiebt also das Armeegeneralkommando mit Hilfe der ihm unterstehenden Etappenbehörden den ganzen Bedarf der Armee im Felde möglichst weit auf Schienen oder auf Schiffen vor. Im Anschlusse an diese Instradierung bewirkt der Train den Transport mit Fuhrwerken innerhalb des Train- und des Truppenechiquiers der Armee.

Die rechtzeitige Sicherstellung des gesamten Bedarfes der Armee bildet die selbstverständliche Voraussetzung jedes Operationsplanes. Daher erhält das Armeegeneralkommando bezüglich der Gruppierung des vorgebrachten Kriegsmaterials im großen Weisungen des Armeehauptquartiers. Die Sorge für die Dirigierung der Kriegsmittel in der erforderlichen Menge und an die gewünschte Stelle obliegt dem Armeegeneralkommando.

## § 2. Organisation des Trains.

Die Trainvorschrift unterscheidet den Truppentrain und den Train der Haupt- und Stabsquartiere als jene Traintteile, welche mit den Truppen und Stäben täglich in direkte Berührung treten, und den Armeetrain, welcher nur nach Maßgabe des Bedarfes zu den Truppen vorgezogen wird, um das verbrauchte Kriegsmaterial zu ersetzen.

**Truppentrain.** Der Truppentrain wird aus leichten Fuhrwerken gebildet; er vermag daher den Truppen auch auf schlechten Wegen zu folgen. Wegen des täglichen Zusammentreffens mit seinem Truppenkörper ist er als ein Teil dieses selbst, also rein militärisch organisiert; aus militärischem Personal, Dienstpferden und ärarischen Fuhrwerken zusammengesetzt. Lediglich zu vorübergehender Entlastung der altartigen ärarischen Bagagewagen werden »Beiwagen« vom Lande aufgenommen.

Innerhalb des Truppentrains bilden die Proviantwagen den der Truppe an jedem Tage am schwersten entbehrlichen Teil. Sie enthalten das Fleisch und die kleinen Artikel der Nachschubsverpflegsportion, dann die Schlächtereigeräte. Am Proviantwagen findet auch die Ergänzung auf die volle Kriegsverpflegsportion (Gemüse, Getränke) Raum.

Die Proviantwagen formieren daher, durch einige andere Fuhrwerke ergänzt, den wichtigsten Teil des Truppentrains: den Gefechtstrain.

Der Gefechtstrain ist stets — in der Kantonierung und am Marsche — der seinem Truppenkörper zunächst befindliche Traintteil. Selbst während des Gefechtes hat er — nur wenige Kilometer vom Gefechtsfelde entfernt — seiner Truppe nahe zu sein.

Die Fuhrwerke mit den Kassen, den Kanzleien und den Bagagen der Offiziere bilden den zweiten Teil des Truppentrains: den Bagagetrain. Der Offizier hat das Allerdringendste bei seinem Offiziersdiener und dieser gehört bei den Fußtruppen zur Truppenkolonne, bei der Kavallerie und Artillerie zum Gefechtstrain. Die Mannschaft besitzt ihre Effekten im Tornister und Brotsack (Packtornister etc.). Der Bagagetrain ist demnach nicht gerade unentbehrlich. In Feindesnähe, wenn es darauf ankommt, die Truppen mobil zu machen und sie nicht mit Trains zu beschweren, wird daher der Bagagetrain oft zurückgehalten und gelangt dann am Abende nicht zu den Truppen.

Die Teilung des Truppentrains in zwei Staffeln ist in den Armeen der Großstaaten allgemein. Nur in Italien ist der Truppentrain so klein, daß er ungeteilt bleibt. Den größten Truppentrain hat Rußland; auch jener Deutschlands ist größer als der österreichisch-ungarische. Dieser ist beiläufig so groß wie der französische.

In Deutschland und Rußland ist die Bestimmung des Gefechtstrains (»kleine Bagage«, beziehungsweise »erster Staffel«), den Truppen unmittelbar und selbst ins Gefecht zu folgen, besonders hervorgehoben. Charakteristisch ist das Fehlen der Proviantwagen im 1. Staffeln des russischen Truppentrains.

Der Proviantwagen ist eine alte Einrichtung der österreichischen Armee, in welcher er schon in der Zeit vom 7jährigen Kriege bis zum Jahre 1854 zum Verpflegsdienste bei den Truppen verwendet wurde.

Im Feldzuge 1859 hingegen erfolgte die Zufuhr der Verpflegung direkt aus den (den Korps unterstehenden) Reserveanstalten zu den Truppen. Nach diesem Feldzuge wurden die Proviantwagen wieder eingeführt.

Die in der Truppenkolonne eingeteilten Kompagnie- und Batteriemunitionswagen zählen infolge ihrer Unentbehrlichkeit während des Gefechtes nicht zum Train. Gleiches gilt von jenen Zugsrequisitenwagen der technischen Truppen, welche (D. R. II, Beilage 1) unmittelbar hinter den Kompagnien zu marschieren haben.

Die genauen Stände der Truppentrains sind in der Beilage 1 enthalten.

Train der Haupt- und Stabsquartiere. Die Trains der Haupt- und Stabsquartiere werden sämtlich von der Traintruppe aufgestellt. Es besteht hier also ein Unterschied gegenüber dem Truppentrain, dessen Personal, Pferde und Fuhrwerke dem Stande des betreffenden Truppenkörpers entnommen werden.

Die Formationen der Traintruppe, welche den einzelnen Haupt- und Stabsquartieren zur Verfügung stehen, sind:

Beim Armeeoberkommando: eine Traineskadron zu 2 Zügen; je einer für das operierende Hauptquartier und für das Generaletappenkommando.

Beim Armeekommando: eine Trainseskadron zu 5 Zügen: 1. Zug für das Armeehauptquartier, 2. Zug für das Armeegeneralkommando. (3., 4. Zug für den Verpflegstrain, 5. Zug für die Armeetelegraphenabteilung.)

Beim Korpshauptquartier: der 1. Zug einer Traineskadron zu 7 Zügen. (Die übrigen 6 Züge bespannen die 5 Staffel der Korpsverpflegskolonnen und die Korpsbäckerei.)

Beim Stabsquartier einer Infanterietruppendivision: der 1. Zug der bei der betreffenden Infanterietruppendivision eingeteilten Traineskadron. (Diese Eskadron hat 7 Züge: die Züge 2—6 bespannen die 5 Staffel der Infanterieverpflegskolonnen, der 7. die Divisionsbäckerei.)

Beim Stabsquartier einer Kavallerietruppendivision: der 1. Zug der bei der betreffenden Kavallerietruppendivision eingeteilten Traineskadron. (Diese Eskadron hat 6 Züge. Die Züge 2—6 bespannen die Kavallerieverpflegskolonnen.)

Zum Transporte ihrer Kanzleien, der Proviant-, Post- und Gepäckswagen erhalten die höheren Stäbe somit je einen Zug der in verschiedener Weise organisierten Traineskadronen.

Der Train der Haupt- und Stabsquartiere ist ungeteilt, weil alle Fuhrwerke täglich benötigt werden; eine Scheidung in Unentbehrliches und Minderwichtiges daher nicht stattfinden kann.

Die Gliederung des Trains der Stabsquartiere und des Korpshauptquartiers ist in nachfolgenden Tabellen ersichtlich gemacht.

Reservereitere der Offiziere mit Dienern	v a r i a b e l					Hiezu tritt meist das Train- eskadronskommando:
	1 Trainsoldat 1 Diener	4 Pferde	2 Zweispänner	1 Karabiner		
Eigene Wagen des Divisionärs						
Personenwagen für Geistliche, Audioren, Beamte	3 Zivilkutscher	6 Pferde	3 Landesfuhrer	—		
4 Deckelwagen für die Kanzlei, mit Feldweibel, Schreiber, Pressenbe- diener, Rechnungshilfsarbeiter (Dolmetsch), unbertene Feld- gendarmen, Schriftführer	4 Trainsoldaten	8 Pferde	4 Zweispänner	4 Karabiner (zirka) 12 Ge- wehre		1 Rittmeister, 1 Tierarzt, 10 Mann (5 Karabiner), 5 Reitpferde, 4 Zugpferde, 1 Vierspänner und 2 Landesfuhrer für den Vor- stand der Infanteriekolonne.
Feldpost mit 4 Angestellten	1 berittener Korporal 4 Trainsoldaten	7 Pferde	1 Zweispänner 1 Vierspänner	4 Karabiner		
Marktentendervagen	2 Marktentender 4 Trainsoldaten	2 Pferde 8 Pferde	1 Landesfuhr 2 Vierspänner	— 4 Karabiner		
Proviantwagen	4 Trainsoldaten	8 Pferde	2 Vierspänner	4 Karabiner		
Kommando des 1. Zuges der Traineskadron	1 Offizier 20 Trainemann- schaften	7 Pferde	1 Landesfuhr 2 Vierspänner	4 Karabiner		
Deckelwagen für Stabstruppen	2 Trainsoldaten	4 Zugpferde, zirka 8 Reitpferde	1 Vierspänner	15 Karabiner		Ein Infanterie- oder Kavallerie- brigadekommando hat einen Train von 1 zweispännigen Kanzlei- und 2 zweispännigen Generalswagen
Truppenrechnungsführer	1 Offizier, 1 Offi- ziersdiener	4 Pferde	1 Vierspänner	2 Karabiner		(1 Schreiber, 2 Trainsoldaten mit Karabinern, 4 Zugpferde, Diener und Reservereitpferde).
Stabskompanie	2 Offiziere 120 Mann	1 Pferd	—	—		
	9 Gagsisten, 4 Post- bedienstete	2 Reitpferde	—	zirka 116 Ge- wehre		
		24 u. die Reserve- reitpferde	16	158		
Zusammen . . . 174	36 Trainschft. 120 Infanteristen 12 Schreiber etc. 6 Zivilisten					

Der Train eines Kavalleriedivisions-Stabsquartiers weist nur unwesentliche Unterschiede auf. Die wichtigsten Daten über denselben sind in der Tabelle zum § 17 enthalten.

Oben berechneter Train ist in der Regel der vorderste Trainteil im vereinigten Gefechtstrain der Division. Er wird vom Stabswagenmeister des 1. Zuges geführt, wenn dem Trainzugskommandanten das Kommando über den ganzen vereinigten Gefechtstrain zufällt.

Der Train eines Korpshauptquartiers steht unter dem Kommando des Kommandanten des 1. Zuges der beim Korpshauptquartier eingeteilten Traineskadron. Dieser Train besteht aus folgenden Hauptteilen:

(eventuell) Train des Korpsrainkommandanten (Kommandant der beim Korps eingeteilten Traindivision)		1 Zweispänner																
(eventuell) Traineskadronskommando (wie jenes beim Divisionsstabsquartier)		1 Vierspänner																
Deckelwagen des Kommandanten des 1. Zuges der Traineskadron		1 Vierspänner																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Feuergewehre:</td> </tr> <tr> <td>Traineskadronskommando . . . . .</td> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="3" style="vertical-align: middle;">53</td> </tr> <tr> <td>Trainzugskommando . . . . .</td> </tr> <tr> <td>Train des Korpshauptquartiers . . . . .</td> </tr> <tr> <td>Stabskompagnie . . . . .</td> <td></td> <td style="vertical-align: middle;">116</td> </tr> <tr> <td>Schreiber, Feldgendarmen, Kanzleipersonal . . . . .</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">zirka 15</td> </tr> <tr> <td>Zusammen . . . . .</td> <td style="vertical-align: middle;">zirka 184</td> </tr> </table>		Feuergewehre:		Traineskadronskommando . . . . .	}	53	Trainzugskommando . . . . .	Train des Korpshauptquartiers . . . . .	Stabskompagnie . . . . .		116	Schreiber, Feldgendarmen, Kanzleipersonal . . . . .	}	zirka 15	Zusammen . . . . .	zirka 184	Generalswagen	{ 1 Vierspänner 4 Zweispänner
		Feuergewehre:																
		Traineskadronskommando . . . . .	}	53														
		Trainzugskommando . . . . .																
		Train des Korpshauptquartiers . . . . .																
		Stabskompagnie . . . . .		116														
		Schreiber, Feldgendarmen, Kanzleipersonal . . . . .	}	zirka 15														
		Zusammen . . . . .			zirka 184													
				Pionierbataillonskommandant	2 Zweispänner													
				Personenwagen	4 Zweispänner													
		Kanzleiwagen	5 Zweispänner															
		Proviantwagen	3 Vierspänner															
		Feldpostleitung	{ 1 Vierspänner 1 Zweispänner															
		Stabstruppen	1 Vierspänner															
		Operationskassa	3 Vierspänner															
		Marketender	1 Zweispänner															
Zusammen . . .		11 Viersp., 18 Zweisp. = 29 Fuhrwerke																

Armeetrain. Unter »Armeetrain« versteht man die Reserveanstalten, welche den Divisionen, Korps, dem Armeekommando oder dem Armeegeneralkommando direkt unterstehen. Sie bilden selbständige Teile der Armeekörper. Jede Reserveanstalt führt nur eine Art Kriegsmaterial. Man unterscheidet demgemäß Munitions-, Sanitäts-, Verpflegs- und technische Trains, dann Trainreserveanstalten.

Um die Disponierung zu vereinfachen und um nur die nötigste Anzahl von Trainfuhrwerken jeweilig zu den Truppen vorzuschieben, dann auch im Interesse geordneten inneren Dienstes sind die Armeetrains in gleichartige Teile (Sektionen, Staffel, Züge etc.) unterteilt.

Auch beim Armeetrain wäre es erwünscht, straffe Disziplin und Ordnung durch die Verwendung rein militärischen Personals zu sichern und die Reserveanstalten mit ärarischen Fuhrwerken und Dienstpferden zu dotieren. Die Anschaffungskosten für eine so große Zahl von Fuhrwerken und die Erhaltung der Pferde würden aber unerschwinglich sein. Hiezu träte noch während der Mobilisierung die übermäßige Belastung der in den Aufmarschraum führenden Bahnen.

Deshalb werden jene Güter, welche eine spezielle Fuhrwerkskonstruktion nicht verlangen, also Verpflegungsmittel (Ausnahme bei den Etappentrainzügen) auf landesüblichen Bauernwagen verladen, welche naturgemäß ihre Landesbespannungen beibehalten. Der überwiegende Teil des Armeetrains, die Verpflegskolonnen der Divisionen und der Korps, wird dadurch in der einfachsten Weise gebildet. Die tatsächliche Beistellung der Landesfuhrer im Kriegsfall sichert ein besonderes Gesetz. Die Verpflegung ist zugleich ein Gut, welches, ohne umgeladen zu werden, vom Fassungs Magazin bis auf die Sammelplätze der Bataillone etc. in den Kantonierungsstationen transportiert wird. Hiezu bedarf es leichter Fuhrwerke, die auch auf den schlechten Wegen fortkommen, welche seitwärts abliegende Truppenkantonierungen und Lager mit der Straße verbinden. Dieser Forderung wird am besten durch die Benützung der auf dem betreffenden Kriegsschauplatze landesüblichen Fuhrwerke entsprochen. Zur Gewährleistung militärischer Ordnung und zur Verwaltung der Vorräte erhalten diese Verpflegstrains ein — allerdings schwaches — Begleitpersonal der Traintruppe und eine Verpflegsabteilung.\*)

Die übrigen bei den Truppendivisionen und den Korps eingeteilten Reserveanstalten (Munitions-, Sanitätstrains, Korpstrainpark) und alle technischen Trains\*\*) sind mit ärarischen Fuhrwerken und Dienstpferden versehen. Feldspitäler und Armeemunitionsparks bespannen ihre ärarischen Fuhrwerke mit vom Lande abgestellten Pferden.

Allen schweren Fuhrwerkstypen können zur Entlastung im Bedarfsfall Landesfuhrer zugewiesen werden.

Der Stand und die Organisation der wichtigsten Armeetrains sind aus den Beilagen 2, 3 und 4 zu entnehmen.

### § 3. Divisionstrain und Korpstrain.

Da der Truppentrain nur dem nötigsten und unmittelbaren täglichen Bedarfe genügt, muß an rasche Ergänzung der verbrauchten Munition und Verpflegung sowie an Zuschub von Sanitätsmaterial gedacht werden, mit welchem letzterem die Truppe in nur geringem Maße ausgerüstet ist.

\*) Mit Ausnahme der Korpsverpflegskolonnen.

\*\*) Mit Ausnahme der Korpstelephonabteilungen.

Diese Ergänzungen leisten die den Divisionen zugewiesenen selbständigen Reserveanstalten. Die Truppendivision ist vermöge ihrer Zusammensetzung aus allen drei Waffen bestimmt, auch außerhalb des Armee-Echiquiers selbständig aufzutreten; sie erhält daher auch den fürs Gefecht und zur Subsistenz erforderlichen und ihre Selbständigkeit fundierenden eigenen Train, den »Divisionstrain«.

Die normalen Teile desselben sind in der Beilage 2 enthalten.

Unter den Teilen des Divisionstrains verlangen der vereinigte Gefechts-train und der vereinigte Bagagetrain einige Erwähnung. Sie bezwecken beide das Herausziehen aller Trains aus der Kolonne, damit die ununterbrochene Aufeinanderfolge der Truppen in derselben nicht gestört werde. Der vereinigte Bagagetrain bildet dann manchmal auch in der Kantonierung eine geschlossene, den Truppen fernbleibende Traingruppe, welche dem Divisionstrainkommandanten untersteht. Die Fälle hingegen, in welchen selbst der Gefechts-train vereint und den Truppen während der Nächtigung entzogen bleibt, sind eine Ausnahme. Sie treten nur als Folge noch vermehrter, erhöhter Kampfbereitschaft am Tage vor der Schlacht oder unmittelbar nach dieser ein.

Durch die Beigabe eines organisationsgemäßen Divisionstrains vermag die Division ihren Bedarf an Kriegsmaterial durch mehrere Gefechts- oder Verpflegstage hindurch selbständig zu ersetzen.

Sie verteilt ihre Reserveanstalten nach eigenem Ermessen in ihrem Kantonierungsbereiche und hat, wofern sie nur weiteren Bedarf beim nächsthöheren Kommando (Korps-, Kolonnen-, Armeegeneral-) rechtzeitig anspricht, die stete Sicherheit des Ersatzes.

Aus ihrem Bereiche tretende Detachements oder Brigaden vermag sie mit Teilen ihrer Reserveanstalten zu dotieren. Die zu detachierenden Truppen und die diesen zugeteilten Trains lösen sich somit gemeinsam aus dem Echiquier. Man muß die Reserveanstalten nicht aus fremden und weiter zurückliegenden Befehlsbereichen vorholen.

Andererseits enthebt die Institution des Divisionstrains das Korpskommando von der Notwendigkeit, den Armeekolonnen (Divisionen) täglich die Trains zuzudisponieren, welche gerade nötig werden. Das Korps(Kolonnen)kommando disponiert dadurch mit ganzen Divisionen und sorgt bloß für den Ersatz an Verbrauchtem.

Das Bestehen eines organisationsgemäßen Divisionstrains bietet somit viele Vorteile. Nachteilig wirkt die durch das Einschieben einer so bedeutenden Traingruppe hervorgerufene starke Vergrößerung der Kolonnenlänge.

Beim Marsche mehrerer Divisionen auf einer Marschlinie hintereinander werden nun die nicht an der Tete marschierenden Divisionen durch lange Trainkolonnen der vorangehenden vom Marschziele ferngehalten.

Nähert man sich dem Gegner und verengt sich dadurch die Vormarschbreite der Armee, findet man also innerhalb dieser geringer gewordenen Breite naturgemäß auch eine geringere Anzahl von Marschlinien, muß man also lange

Marschkolonnen bilden, so dürfen lange Divisionstrains nicht die Aufeinanderfolge der Truppen unterbrechen.

Daraus folgt, daß die Divisionen dann auf die Mitnahme der langen Verpflegskolonnen verzichten müssen, nur Truppentrains, Munitionspark und Sanitätsanstalt sowie die Verpflegung für einen Tag mitnehmen dürfen. Der Divisionstrain verringert sich also in dem Maße, als der Zusammenstoß mit dem Gegner wahrscheinlich wird. Er enthält andererseits selbst in vorgeschrittenen Operationsphasen auch noch andere — nicht organisationsgemäße — Trainteile: Kriegsbrücken, Feldspitäler, Schanzeugkolonnen etc. Er wird also nach Bedarf gebildet, verändert, ergänzt, verringert. Er soll keinen Mangel aufkommen lassen, aber nie größer sein als unbedingt erforderlich.

Die Divisionen sind eben die Truppe, der nicht mehr Trains anhängen dürfen, als sie wirklich braucht. Alles andere, was nicht unbedingt Verwendung findet, gehört zusammengefaßt, gestaffelt und entsprechend zurückgehalten hinter den kombattanten Teil der Kolonne und bildet den Korps(Kolonnen)train. »Korpstrain« nicht im Gegensatz zu »Divisionstrain«, sondern im Gegensatz zu dem kombattanten Teile des Korps: »den Divisionen«. Dieser kombattante Teil besteht in sich aus Truppen und den diesen gerade unentbehrlichen Trains, während der Korpstrain ein Gebiet für sich bildet: eine reine Trainingsgruppe.

Im russischen Heere wurde 1904 eine Reform des Trainwesens eingeleitet, welche — wie bei uns — Truppen-, Divisions- und Korpstrain schafft (mit Ausnahme des Divisionstrains der Kavalleriedivisionen). In Deutschland gibt es dagegen überhaupt gar keinen Divisionstrain, sondern das Korpskommando regelt allen Nachschub direkt zu den Teilen (Kolonnen, Kantonierungsgruppen) des Korps.

Die Teile des Korpstrains sind in der Beilage 3 verzeichnet. Seine außerordentliche Größe und die Vielzahl der ihn bildenden selbständigen Reserveanstalten macht es unmöglich, von einer Stelle aus (Korpstrainkommandant) mit allen einzeln zu disponieren; eine Unterteilung muß Gruppen, Dispositionsgruppen, schaffen. Sie besteht in der Einteilung in Korpstrainstaffel.

Die Zahl derselben ist nicht fix; aber die Mehrzahl der Fälle verlangt doch 3 Korpstrainstaffel. Der 1. Korpstrainstaffel nimmt alles auf, was die Divisionen demnächst benötigen, das sind erstens die ihnen zeitweilig abgetrennten Teile ihres eigenen Divisionstrains und zweitens verschiedene Reserveanstalten, wie Kriegsbrückenequipagen, Feldverpflegsmagazins-Staffel, Feldspitäler, die zu den Divisionen vordisponiert wurden.

Die beiden andern Korpstrainstaffel, der 2. und der 3., bilden das Reservoir, aus dem aller Ersatz geschöpft wird. Welcher Ersatz ist der stets laufende, täglich zu erneuernde? Die Verpflegung. — Daher rangiert auch in der Regel das Feldverpflegsmagazin als 2. Korpstrainstaffel. Seine Marschlänge von zirka 20 km und demgemäß auch seine große Ausdehnung in der Kantonierung sowie die gleichartige Organisation dieses großen Körpers haben

zur Folge, daß das Feldverpflegsmagazin einen eigenen Korpstrainstaffel für sich bildet.

Es scheidet schon räumlich in deutlicher Weise den für die nächsten Operationstage vordenkend zusammengesetzten 1. Korpstrainstaffel von dem Troß, der im 3. Korpstrainstaffel, von den Vorgängen bei den Divisionen vorläufig noch unberührt, nachzieht. Wenn es die erhöhte Gefechtsbereitschaft erfordert, wird die Verringerung des Divisionstrains — wie schon erwähnt — dringend notwendig. Es wird dann das Zusammenfassen der Truppentrains, wie dies schon bei der Division erfolgte, auf das Korps übertragen. Zunächst formiert man den »vereinigten Bagagetrain des Korps«. Dies kann sowohl beim Marsche des letzteren in einer Kolonne geschehen als auch bei der Gruppierung der Divisionen nebeneinander.

Die Beilage 14 zeigt die Situation eines Korps, das über Zaloźce vorgegangen ist, um den Gegner aufzusuchen. Für die Dauer dieser Operation — ein Marsch vorwärts, dann am 2. oder 3. Tage entscheidendes Gefecht — hat es sich alles nur halbwegs entbehrlichen Trains entledigt. Die Divisionen sind mit Gefechtstrain und einem Nachschubstaffel vom Sereth aufgebrochen. Der ganze Rest der Divisionstrains füllt den 1. Korpstrainstaffel, der auch den vereinigten Bagagetrain des Korps enthält. Der Korpstrain befindet sich hier sehr nahe den Truppen; eine Folge seiner vorzüglichen Sicherung durch die stark versumpften Linien des Sereth, der Graberka und der Wiatyna. Wird nun am 28. Februar das Gefecht erwartet, so läßt jede Division ihren »vereinigten Gefechtstrain« zurück. Es kann dann die Vereinigung der Gefechtstrains zweier Divisionen, z. B. jener der 30. und 43. Division südlich Ołejów erfolgen, während der Train der 11. Division in Folge seiner Entfernung eine besondere Gruppe bildet.

In der Situation nach Beilage 23 hatte jedes Korps im großen nur eine Marschlinie zugewiesen. Es wurde also sowohl der Bagagetrain als auch der Gefechtstrain korpsweise vereinigt und in den 1. Korpstrainstaffel eingeteilt. In solchen Fällen verschwinden die Divisionstrains; der Korpstrain kann dann auch 4 Staffeln formieren, deren ersten die Gros der Divisionen vorübergehend entzogenen Trains bilden. — So ist der 1. Korpstrainstaffel ein seine Zusammensetzung täglich änderndes, elastisch zu behandelndes Zwischenglied zwischen den Divisionen und dem großen Train.

## II. Abschnitt. Kriegsmärsche.

### § 4. Marschordnung des Divisionstrains.

Mit Ausnahme der hinter den Armeekolonnen selbst auf Tagemärsche zurückgehaltenen großen Trains bewegen sich die Trainkolonnen zumeist auf denselben Marschlinien wie die Truppen, oder sie rücken in deren Bereich auf parallelen Kommunikationen vor, bei Rückmärschen bilden sie die Teten der Kolonnen, in welchen die Truppen nachfolgen.

Vielfach haben Truppen und Trains Lager oder Kantonierung gemein und immer übt der Zusammenstoß mit dem Feinde und der Ausgang des Kampfes seinen Einfluß auf den Train aus. Die Truppen- und Divisionstrains fühlen daher unmittelbar — ja sogar verstärkt — alle Einflüsse mit, welche die eigene innere Situation und das Verhältnis zum Gegner mit sich bringen.

Letzteres bedingt vor allem die Einordnung des Trains in die Kolonne. Gefechtsmärsche bringen andere und in der Regel weniger zahlreiche Trains der Truppe nahe als Reisemärsche, bei welchen es ausführbar ist, die langen Truppenkolonnen zu teilen und zwischen deren Gliedern die zugehörigen Trains folgen zu lassen.

Beilage 5. Die Beilage 5 enthält diesbezüglich die notwendigen Angaben.

Marschordnung des Divisionstrains einer Infanterietruppendivision. Der Divisionsmunitionspark und die Divisions-sanitätsanstalt (dann die Korpsartillerie-Munitionskolonnen sowie die Munitionskolonnen der Feldhaubitzen-division) gelten zwar auch als Teile des Divisionstrains. Tatsächlich werden sie aber bei Gefechtsmärschen von Haus aus dem Kommandanten der Haupttruppe unterstellt, weil sie mit Beginn des Gefechtes vom Kolonnenkommandanten (Divisionär) auf bestimmte Plätze disponiert werden müssen. Diese »Gefechtsanstalten« unterstehen daher zumeist nur bei Reisemärschen dem Divisions-trainkommandanten.

Das erste Glied des Divisionstrains bildet bei Gefechtsmärschen der vereinigte Gefechtstrain der Division, welcher schon im § 3 kurz erwähnt wurde. Das Zusammenfassen der Truppentrains bewirkt die Entfernung derselben um die ganze Länge der Truppenkolonnen vom Gefechtsfelde und verhindert Verluste beim Train. Hauptsächlich aber wird vermieden, daß die Trains die

Marschstraße verstellen oder gar durch Umkehren und Zurückfahren den Vormarsch von Truppen auf das Gefechtsfeld erschweren.

Anders bei Reisemärschen: hier ist es im Interesse der Truppe, die Gefechtsstrains brigadeweise vereint folgen zu lassen. Der Gefechtstrain der Tetebrigade marschiert also vor den Truppen der Queuebrigade. Die Regimenter haben ihren Gefechtstrain nahe hinter sich in der Kolonne und erhalten ihn daher auch bald nach dem Beziehen der Unterkunft.

Wiesehr die Vereinigung der Truppen mit ihren Gefechtstrains durch die ausgedehnte Kolonnenlänge einer ganzen Truppendivision verzögert wird, zeigt die einfache Berechnung der Marschtiefe; Beilage 6. Bezieht die 15. Infanterietruppendivision mit dem Teterement um 11<sup>h</sup> vormittags die Kantonierung im Raume bei und westlich Tassow, so kann die Tete des Divisionstrains bei fließendem Weitermarsch um 1<sup>h</sup> nachmittags am Ostrande des Kantonierungsraumes eintreffen. Das in Zerowin nächtigende Teterement erhalte also seinen Gefechtstrain um 2<sup>h</sup> nachmittags. Außer dem Bereiten der Menage (zirka 4 Stunden) obliegt der Mannschaft noch die Übernahme der für den nächsten Tag bestimmten und daher während des morgigen Marsches vom Manne zu tragende Nachschubverpflegung aus dem »Tagesstaffel« der (Infanterie- etc.) Verpflegskolonne. Es ist natürlich im Interesse des Mannes, diese Fassung möglichst bald zu bewirken, damit dann Ruhe einkehrt. Aber auch zur Marschbereitschaft gehört es, den Ersatz der verbrauchten Verpflegung zu beschleunigen.

Beilage 6.

Nun ist es gewiß ein Ausnahmefall, wenn eine Division noch vormittags in die Kantonierung kommt und wenn der Train der Truppenkolonne auf dem Fuße folgt. Entlegenheit des Marschzieles oder später Aufbruch infolge vorausmarschierender Armeekorper läßt die Kantonierung — von Gefechten ganz abgesehen — meist erst in den Nachmittagsstunden erreichen. Dann ist die Differenz von 3—4 Stunden bis zum Erhalt der im Gefechtstrain folgenden Verpflegung, insbesondere des Fleisches, sehr fühlbar und die Fassung der Verpflegung aus dem Verpflegsstaffel sollte womöglich während jener Zeit stattfinden, welche bis zum Fertigwerden der Menage verstreicht.

Der vereinigte Gefechtstrain und unmittelbar hinter ihm der »Tagesstaffel« bilden daher nicht nur die Tete des Divisionstrains, sondern es besteht auch die Verfügung, den Gefechtstrain ohne weiteren Befehl zur Division vorzusenden, sobald nur der Kantonierungsraum der Truppen bekannt wird.

Es wird wohl fast immer zweckmäßig sein, den Tagesstaffel ohne Verzug und mit dem Gefechtstrain vereint zu den Truppen vorzuschieben.

Innerhalb des vereinigten Gefechtstrains wird dieselbe Marschordnung eingehalten wie bei den Truppen in der Division. Auch im Tagesstaffel folgen die Wagenpartien der Truppenkörper in derselben Reihenfolge wie die Truppen selbst in der Armeekolonne. Die Trains der Stabsquartiere sind an der Tete des Gefechtstrains der betreffenden Befehlsbereiche eingeteilt; analog marschieren die Wagenpartien der Stäbe im Tagesstaffel.

Zu der eben besprochenen ersten Gruppe des Divisionstrains tritt nun noch ein neues Glied: die fahrbare Divisionsbäckerei. Ihr enger Zusammenhang mit dem Tagesstaffel soll gleich des näheren erörtert werden. Vorher seien noch einzelne Trainteile erwähnt, welche jenen Truppen gehören, die den Divisionen fallweise zugeteilt werden.

Diese Trainteile sind:

Der Train des Korpshauptquartiers (eventuell auch jener des Armeehauptquartiers), die Truppentrains der Korpsartillerie (Feldhaubitdivision), des Pionierbataillons, der Tagesstaffel der Korpsverpflegskolonnen.

Die Korpsbäckereien.

Der Train des Korpshauptquartiers bildet die Tete des vereinigten Gefechtstrains jener Division, bei welcher das Korpshauptquartier marschiert.

Die Gefechts-, beziehungsweise Bagagetrains der Korpsartillerie und des Pionierbataillons sind — der Marschordnung entsprechend — in den vereinigten Truppentrains der betreffenden Armeekolonnen eingeteilt.

Der Tagesstaffel der Korpsverpflegskolonnen hat nicht die Bestimmung, als geschlossener Trainkörper zu marschieren. Seine Wagenpartien werden vielmehr getrennt. Die Wagenpartie des Korpshauptquartiers tritt zu dem Tagesstaffel jener Division, mit welcher der Korpsstab reitet. Die Wagenpartien der Korpsartillerie, der Feldhaubitdivision etc. schließen aber an den Tagesstaffel einer anderen Division, wenn diese Truppen nicht in derselben Kolonne vorrücken wie das Hauptquartier.

Man kann also in den Staffeln der Korpsverpflegskolonnen nur eine Ergänzung der Staffel der Infanterieverpflegskolonnen erblicken. In demselben Maße, in welchem sich die Kolonne einer Division durch Zuteilung der dem Korpshauptquartier direkt unterstehenden Truppen oder Anstalten vergrößert, vermehrt sich auch der zur Ausgabe bestimmte Staffel der Verpflegskolonnen durch die Wagenpartien dieser Zugeteilten.

Die Ausgabe der Vorräte erfolgt durch das bei der Infanterieverpflegskolonnen eingeteilte Personal der Verpflegsbranche. Es reicht aus, um auch die Vorräte der zugeteilten Wagenpartien der Korpsverpflegskolonnen zu verwalten. Letztere hat aus diesem Grunde keine Verpflegsabteilung.

In ganz analoger Weise werden die 5 Ofenpartien der fahrbaren Korpsbäckerei je nach Einteilung der korpsunmittelbaren Truppen und Anstalten an die einzelnen Divisionsbäckereien angeschlossen.

#### Zusammenhang der fahrbaren Bäckereien und der Nachschubstaffel.

(Stände und Gliederung siehe Beilagen 2 und 3.)

Bei der Verwendung der fahrbaren Bäckereien während der Operationen läßt sich als Grundsatz hinstellen, daß jeder zur Ausgabe gelangende Nachschubstaffel mit den sonstigen Artikeln auch jenes fertige Brot der Truppe übergibt, welches er von der Divisionsbäckerei erhalten hat. Das erforderliche Mehl hat

die Bäckerei, indem jede ihrer »Ofenpartien« aus 1 Ofenwagen, 2 Geräte-, 1 Verpflegs- und 3 Mehlwagen besteht.

Soll also z. B. der Nachschubstaffel Nr. 4 seine Vorräte am 2. Dezember abends an die Truppen ausgeben und soll er hiebei auch fertiges Brot liefern, so ist folgendes notwendig:

Am 2. Dezember abends: Fassung der Truppen aus dem Staffel 4 der Verpflegskolonne(n).

Am 2. Dezember tagsüber: Marsch dieses Staffels als »Tagesstaffel« hinter dem vereinigten Gefechtstrain.

Am 2. Dezember früh: Übernahme des Brotes aus der Divisionsbäckerei.

Am 1. Dezember abends: örtliche Vereinigung, d. h. Nächtigung nebeneinander des Staffels 4 und der Bäckerei zu dem Zwecke, um

a) am 2. Dezember früh vor dem Abmarsche die Übergabe des Brotes rasch zu bewirken und

b) damit der Staffel den Mehlvorrat, welchen er selbst führt\*), der Bäckerei als Ersatz für das verbrauchte Mehl übergeben könne.

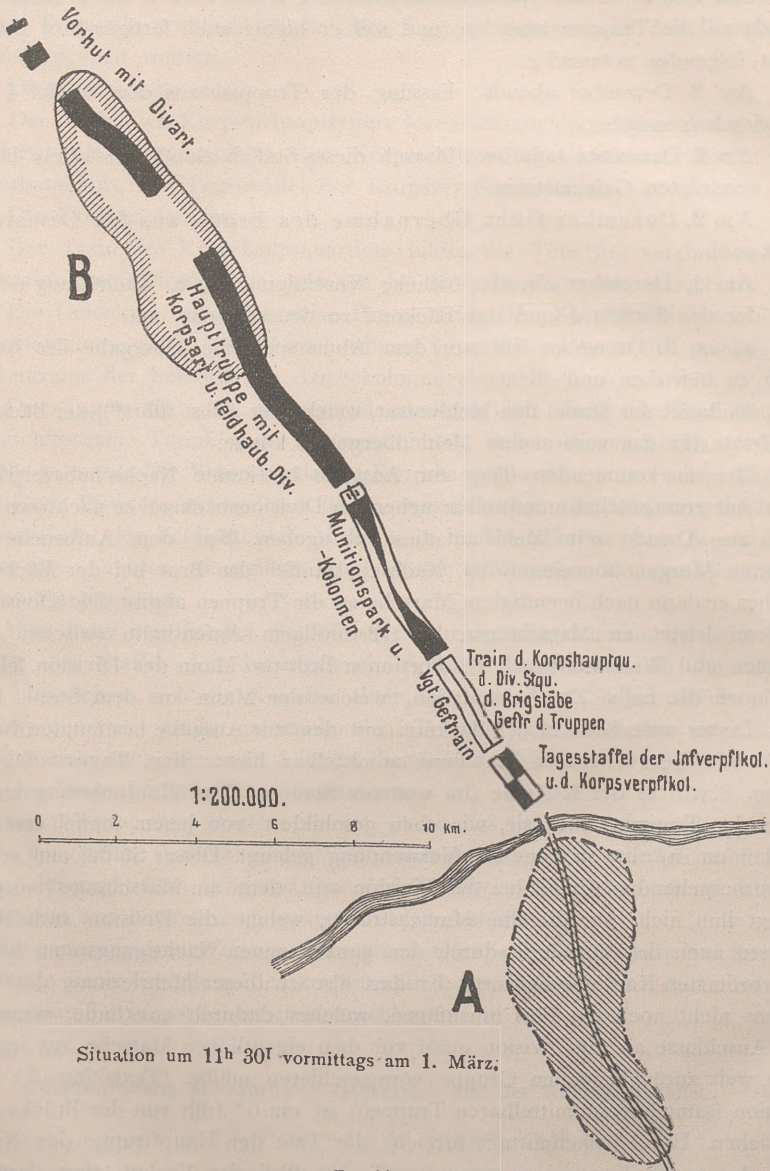
Der am kommenden Tage zur Ausgabe bestimmte Nachschubverpflegsstaffel hat grundsätzlich unmittelbar neben der Divisionsbäckerei zu nächtigen und noch am Abende sein Mehl an diese abzugeben. Vor dem Aufbruche am nächsten Morgen übernimmt der Nachschubstaffel das Brot bei der Bäckerei, welches er dann nach beendigem Marsche an die Truppen abgibt. Die Divisionsbäckerei leistet an Marschtagen bei 12stündigem Aufenthalte zwischen Ankommen und Wiederaufbruch  $\frac{3}{4}$  Portionen Brot pro Mann der Division. Hiezu tritt noch die halbe Zwiebackportion, welche der Mann aus dem Staffel faßt.

Dieser nahe Konnex der Bäckerei mit dem zur Ausgabe bestimmten Nachschubstaffel bestimmt ihre Einteilung unmittelbar hinter dem Tagesstaffel. An diesem Platze in der Kolonne (im weiteren Sinne in ihrer Kantonierung knapp hinter den Truppen) wird sie, wie eben geschildert, von jenem Staffel erreicht, welcher am nächsten Tage zur Verwendung gelangt. Dieser Staffel muß schon am vorhergehenden Abend bei der Division sein, denn am Marschtag (morgen) obliegt ihm nicht nur dieselbe Marschstrecke, welche die Division zurücklegt, sondern auch das Vorfahren durch den ganzen neuen Nächtigungsraum bis in die vordersten Kantonierungsorte. Er darf also zu dieser Mehrleistung des Vorfahrens nicht noch ein Plus hinzufügen, welches dadurch entstände, wenn er zum Anschlusse an die Division quasi vor dem eigentlichen Marsche aus irgend einer weit zurückliegenden Gruppe vormarschieren müßte. (Textskizze 3.) Die Division (samt korpsunmittelbaren Truppen) ist um 6<sup>h</sup> früh von der Brücke aufgebrochen. Um 1<sup>h</sup> nachmittags erreicht die Tete der Haupttruppe den Nordrand des neuen Kantonierungsraumes B. Ein Teil der Vorhut ging darüber hinaus und bezieht Vorposten. Der Tagesstaffel der Infanterieverpflegskolonne

\*) Die Nachschubstaffel führen nur das halbe Quantum Zwieback und dafür Mehl im Gewichtsausmaße der zweiten Hälfte des Zwiebacks.

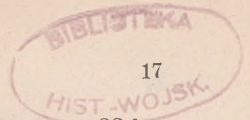


und, an ihn angeschlossen, jener der Korpsverpflegskolonne ist um zirka 8<sup>b</sup> früh aus dem südlichsten Teile des Kantonierungsraumes *A* aufgebrochen. Jene



Textskizze 3.

Wagenpartien, welche zu den im Nordteile von *B* nächtigenden Truppen (oder gar zu den Vorposten) gehören, haben somit 8 km bis zur Brücke und 24 km



bis in den Nordteil von *B* zurückzulegen — eine Maximalleistung von 32 *km*. Im Mittel marschirt der Staffel (85 + 34 Fuhrwerke) 28 *km*. Mehr kann man — Ausnahmefälle abgesehen — nicht verlangen. Der Staffel muß also schon am 29. Februar im Bereiche *A* genächtigt haben.

Über die zeitweise Entbehrlichkeit des Bagagetrains wurde im § 2 gesprochen. Der »vereinigte Bagagetrain der Division« rangiert im Divisionstrain nach jenen eben beurteilten Trainteilten, die zur Erhaltung der Subsistenz unentbehrlich sind. Diese Einteilung bedeutet denn auch oft die von den Truppen abgetrennte Nächtigung der Bagagetrains im Divisionstrain. Während der Gefechts-train nur in dringenden Ausnahmefällen, bei sehr nahem Kontakte mit dem Gegner am Abende nicht zu den Truppen gelangt, tritt das Zurückhalten des vereinigten Bagagetrains in den der Entscheidung zureifenden Tagen ziemlich regelmäßig ein. Immerhin hat er nur 84 Fuhrwerke, die, auf die Kantonierungsgruppen einer ganzen Division verteilt, eigentlich keine große Belastung darstellen. Die Wagenpartien des zur Ausgabe gelangten — also leeren — Verpflegsstaffels werden hingegen in den meisten Fällen bei den Truppen nächtigen, welchen sie die Verpflegungszugabe zugeführt haben. Hiefür spricht die Bestimmung der Verpflegungsvorschrift, nach welcher das Personal des Tagesstaffels bei jenen Truppen (Anstalten) zu menagieren habe, zu welchen die betreffenden Wagenpartien gehören. Hält man an dieser wohldurchdachten Maßnahme fest, so sichert man dem mangelhaft verpflegten Personal der Staffel wenigstens ab und zu eine ordentliche Mahlzeit.

Das meist späte Eintreffen des Tagesstaffels bei den Truppen wird es selten möglich machen, ihn nach dem Abessen des Personales noch am Abende in den Divisionstrain abzuschieben.

In Feindesnähe wird man sich des geleerten Staffels indes gern entledigen und ihn, wenn es die Tageszeit noch gestattet und wenn der Staffel nicht zum Verwundetentransporte für den nächsten Tag bestimmt ist, im Bereiche des Divisionstrains gesammelt nächtigen lassen. Die Vereinigung des Bagagetrains führt leicht zu mehrtägiger Trennung von den Truppen.

Das Dienstreglement sorgt nun dafür, daß jenes Personal, welches bei den Bagagetrains der Truppen eingeteilt ist:

die Truppenrechnungsführer, Waffenmeister und Rechnungshilfsarbeiter, daß insbesondere aber die zur Standesergänzung verfügbaren 13 Unberittenen pro Eskadron den Kontakt mit ihren Truppenkörpern nicht verlieren.

Dieses Personal erhält daher, wenn der Bagagetrain divisionsweise vereinigt wird, seine Einteilung stets bei jenem Trainteilte, welcher am Abende zuverlässig zur Truppe gelangt, d. h. beim Gefechts-train jedes einzelnen Truppenkörpers.

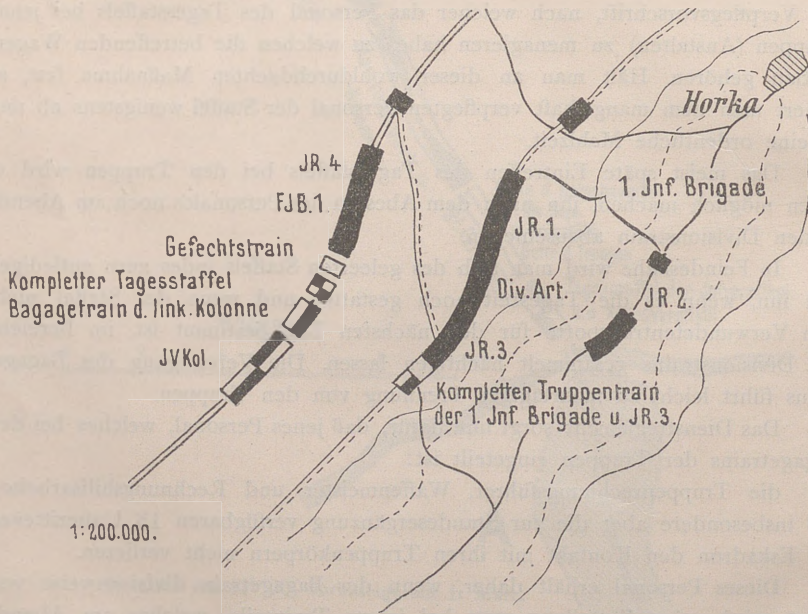
Endlich ist das Mitnehmen von Trains, und zwar selbst der Gefechts-trains manchmal ganz ausgeschlossen, so z. B. bei Angriffsmärschen oder bei Flankenmärschen im nahen Bereiche des Gegners. Dann nimmt der Mann das Fleisch der Nachschubportion in dem Kochgeschirr mit und wird dadurch vom

Proviantwagen unabhängig. Lediglich die Reservereitpferde, die Kanzleiwagen der höheren Kommanden und die Generalswagen schließen an die Queue der Kolonne und dieser Traingruppe wird das früher erwähnte Personal Unberittener etc. beigegeben. (Beilage C—7, D. R. I.)

Die letzte Gruppe des Divisionstrains ist der »Rest der Infanterieverpflegs-kolonne«. Sind die korpsunmittelbaren Truppen in der Kolonne eingeteilt, so schließt der »Rest der Korpsverpflegs-kolonne« an die Infanterieverpflegs-kolonne an.

Fallweise zugeteilte Trains wie Feldspitalssektionen, Divisionsbrückentrains etc. werden nach Bedarf weiter vorne oder an der Queue eingeteilt. Brückentrains marschieren andererseits oft sogar bei der Vorhut der Division.

Ist man mit Kommunikationen so versorgt, daß das Bilden mehrerer Kolonnen erfolgen kann, so ist es nur günstig, auch den Divisionstrain zu teilen. Jeder Kolonne folgt dann womöglich ihr gesamter Gefechtstrain und eventuell auch der Bagagetrain. Der Rest des Divisionstrains marschiert dann — gewissermaßen als 2. Staffel — auf der besten und gesichertsten Linie nach. (Textskizze 4.)

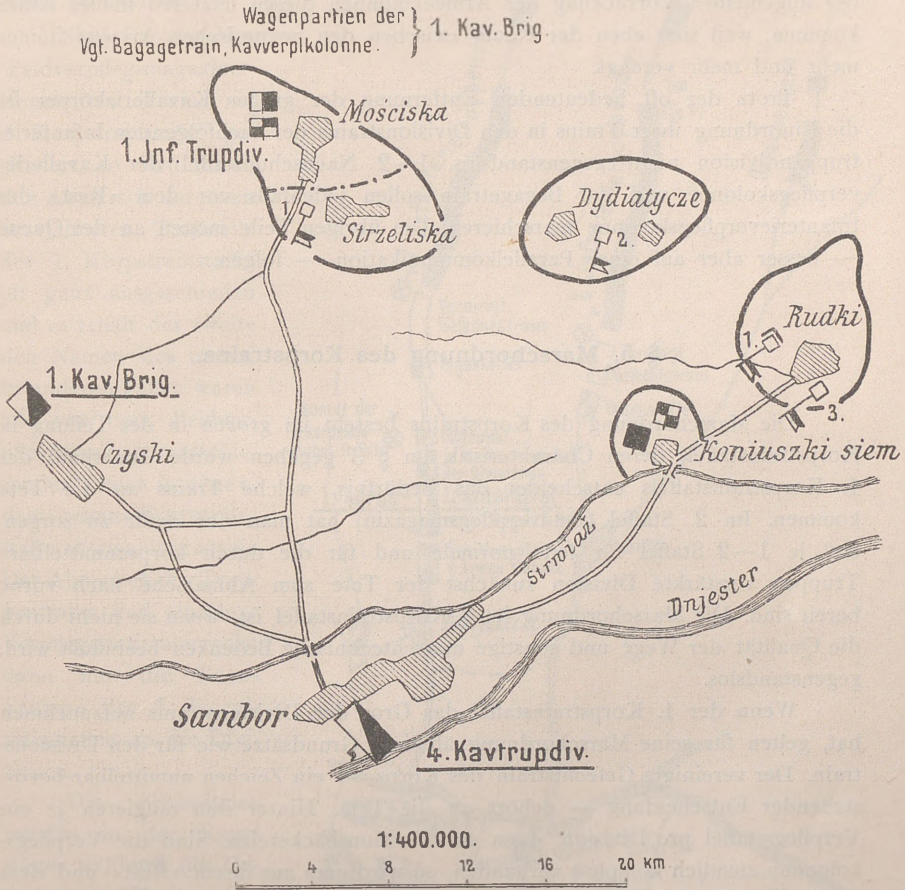


Gegner in der Richtung über Horka.

Mittelkolonne mit Gefechtstrain der 1. Infanteriebrigade und Infanterieregiment 3 und ausnahmsweise auch mit deren Bagagetrain. (Querverbindungen gegen Westen vorhanden.)  
Rest des Trains auf der Straße bei der zirka 5 Bataillone starken linken Kolonne. Gefechtsanstalten bei der Mittelkolonne.

Es können auch Fälle eintreten, in welchen jeder Kolonne der zugehörige Teil des Tagesstaffels folgt.

Bei Kavallerietruppendivisionen wird naturgemäß auch bei Reismärschen der Gefechtstrain vereinigt.



In Koniuszki siemanowski ein Detachement der 3. Infanterietruppendivision und Trains der 4. Kavallerietruppendivision.

Textskizze 5.

Der Divisionstrain bleibt meist weit zurück und ist in seiner exponierten Lage Überfällen vielfach ausgesetzt. Er muß möglichst klein sein, um der Kavallerie nicht beschwerlich zu werden. Außer dem vereinigten Gefechtstrain enthält er 1—2 Verpflegsstaffel, gewissermaßen als Reservenvorrat für den Fall, als die Division nicht vom Lande leben könnte. Der Bagagetrain und jedenfalls das Gros der Kavallerieverpflegskolonne werden im Divisionstrain der nächstbefindlichen Infanterietruppendivision zurückgelassen. Von dort können

Marschordnung des Divisionstrains einer Kavallerietruppendivision.

Textskizze 5.

jene Teile vordisponiert werden, welche die Kavallerie verlangt. Zweifellos ist diese Maßnahme dann mit großen Marschleistungen für die vorzuschiebenden Teile verbunden. Vielleicht erscheint diese Schwierigkeit nicht so bedeutend, wenn man bedenkt, daß die großen vorgeschobenen Kavalleriekörper im Laufe der allgemeinen Vorrückung der Armeekolonnen diesen letzteren immer näher kommen, weil sich eben der Raum zwischen den gegnerischen Armeen immer mehr und mehr verengt.

Trotz der oft bedeutenden Entfernung der großen Kavalleriekörper ist die Einordnung ihrer Trains in den Divisionstrains der nachfolgenden Infanterietruppendivision nicht gegenstandslos. 1—2 Nachschubstaffel der Kavallerieverpflegskolonne und der Bagagetrain sollen jedenfalls vor dem »Rest« der Infanterieverpflegskolonne marschieren. Die übrigen Teile mögen an der Queue — besser aber auf einer Parallelkommunikation — folgen.

### § 5. Marschordnung des Korpstrains.

Die Marschordnung des Korpstrains besteht im großen in der Teilung in Korpstrainstaffel, deren Charakteristik im § 3 gegeben wurde. Innerhalb des 1. Korpstrainstaffels entscheidet das Bedürfnis, welche Trains an die Tete kommen. Im 2. Staffeln (Feldverpflegsmagazin) hat man nur dafür zu sorgen, daß je 1—2 Staffeln für jede normale und für die durch korpsunmittelbare Truppen verstärkte Division zunächst der Tete zum Abmarsche nach vorne bereit sind. Die Marschordnung im 3. Korpstrainstaffel ist, wenn sie nicht durch die Qualität der Wege und sonstige marschtechnische Bedenken beeinflusst wird, gegenstandslos.

Wenn der 1. Korpstrainstaffel das Gros der Divisionstrains aufzunehmen hat, gelten für seine Marschordnung ähnliche Grundsätze wie für den Divisionstrain. Der vereinigte Gefechtstrain des Korps — ein Zeichen unmittelbar bevorstehender Entscheidung — gehört an die Tete. Hinter ihm rangieren je ein Verpflegsstaffel pro Division, dann die Divisionsbäckereien. Sind die Verpflegskolonnen ziemlich komplett vorhanden, so wird man aus ihrem »Rest« und dem vereinigten Bagagetrain des Korps einen 2. Korpstrainstaffel bilden und dies umsomehr, wenn noch Feldspitäler oder Brückenequipagen im 1. Korpstrainstaffel eingeteilt sind.

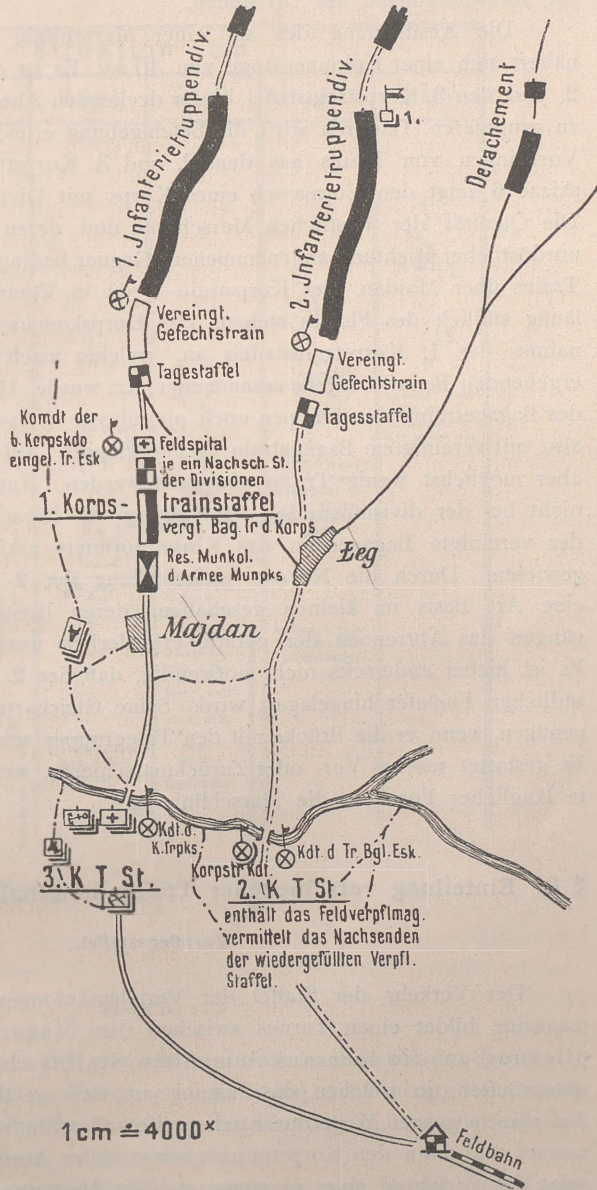
Im allgemeinen gilt die nicht zu überschreitende Kolonnenlänge von 20 km als Maßstab dafür, ob man aus den bisher genannten Trains einen oder mehr Korpstrainstaffel formiert. Einen konkreten Anhaltspunkt gibt wohl auch die bevorstehende Verwendung. Befinden sich die Divisionen nahe am Feinde und ist die Situation so vorgeschritten, daß sogar die Gefechtstrains im Korpstrain stehen, so weiß der Korpstrainkommandant, daß nach gefallener Entscheidung jedenfalls eine große Trainbewegung stattfindet. Sei es nach vorne, sei es nach rückwärts. Die Gefechtstrains und 1—2 mit Brot versehene Nach-

schubstaffel, wahrscheinlich auch die Bagagetrains werden nun verlangt. Da ist es doch natürlich, den 1. Staffel aus diesen voraussichtlich notwendigen Trains zusammenzustellen und durch vorbereitende Befehle die sofortige Inmarschsetzung auf das erste Aviso zu sichern.

Sind die vor dem Feldverpflegsmagazine eingeteilten Trains in 2 Korpstrainstaffel gegliedert, so wird durch den Abmarsch der eben bezeichneten Trainteile der 1. Korpstrainstaffel oft ganz ausgeschieden und es erhält der zweite den Namen des ersten. In anderen Fällen waren alle vor dem Feldverpflegsmagazine marschierenden Trains in einen, den »ersten« Korpstrainstaffel zusammengezogen. Der Abmarsch der Trupentrains und einzelner Verpflegsstaffel überweist dann nur die Tete-gruppe des 1. Korpstrainstaffels an die Divisionen.

Die Feldspitäler werden in der Regel schon während des Gefechts vorgezogen und womöglich am Schlachtfelde selbst etabliert. Am Marsche ist ihr Platz somit meist im 1. Korpstrainstaffel.

Die Marschordnung im 1. Korpstrainstaffel läßt sich somit nur mit Voraussicht des aller Wahrscheinlichkeit



Textskizze 6.

nach eintretenden Bedarfes feststellen. Ein Beispiel hiefür bietet die Beilage 7, deren Legende die einzelnen Traingruppen ausweist. Speziell der 1. Korpstrainstaffel erscheint hier schon in 2 Gruppen geteilt. Die erste derselben, *B*, ist aus dem Verbands des Korpstrains bereits ausgeschieden und erreicht eben die Kantonierungen der Divisionen.

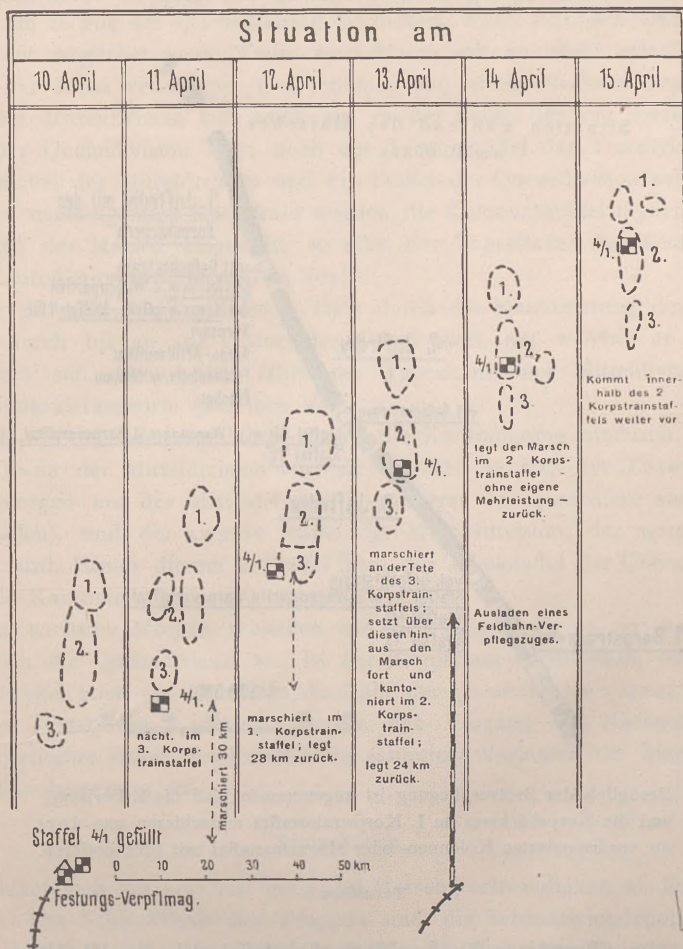
Die Ausdehnung des auf einer Marschlinie vorrückenden Korpstrains nähert sich einer Kolonnenlänge von 40 *km*. Es ist daher sehr vorteilhaft, den 2. und den 3. Korpstrainstaffel hinter deckenden Abschnitten auf gleicher Höhe zu gruppieren. Dadurch wird die Befehlgebung erleichtert und das zeitgerechte Vorbringen von Trains aus dem 2. und 3. Korpstrainstaffel gefördert. Textskizze 6 zeigt den Vormarsch eines Korps mit Divisionen auf gleicher Höhe. Die Qualität der westlichen Marschlinie und deren Entfernung von dem (in nordöstlicher Richtung angenommenen) Gegner bedingen den Marsch des großen Trains über Majdan. Der Korpstrain bleibt in Voraussicht eines Gefechts vorläufig südlich des Flusses stehen. Das Korpskommando ordnet aber die Mitnahme des 1. Korpstrainstaffels an, welcher nach dem sich voraussichtlich ergebenden Bedarfe eigens zusammengesetzt wurde. Hiebei wurde die Mitnahme des Bagagetrains der Truppen noch als zulässig befunden. Die Divisionen hätten also mit vereinigttem Bagagetrain zu marschieren. Auf der Linie über *Łęg* sollen aber möglichst wenig Trains eingeteilt werden. Aus diesem Grunde blieb es nicht bei der divisionsweisen Vereinigung des Bagagetrains, sondern es wurde der vereinigte Bagagetrain des Korps formiert und auf die westliche Linie gewiesen. Durch die Nebeneinanderstellung der 2 Korpstrainstaffel hat man eine Art Basis im kleinen geschaffen, deren Breite zwischen den 2 Übergängen das Abtrennen der gerade erforderlich werdenden Trains erleichtert. Es ist hiebei andererseits nicht notwendig, daß der 2. Korpstrainstaffel breit am südlichen Flußufer hingelagert wird. Seine Gleichartigkeit läßt es vollkommen genügen, wenn er die Brücke mit den Tetegruppen seiner Kantonierung erreicht. Es gestattet rasches Vor- oder Zurückmarschieren, wenn sich die Kantonierung in länglicher Form an die Marschlinie hält.

## § 6. Einteilung verschiedener Trains innerhalb der Armeekolonnen.

### Verpflegsstaffel.

Der Verkehr der Staffel der Verpflegskolonnen und der Feldverpflegsmagazine bildet einen Turnus zwischen dem Magazine, welches die Verpflegung an die leer ankommenden Staffel abgibt, und den Truppenunterkünften, in welchen die Fassung aus dem gefüllten Staffel bewirkt wird. Auf diesem ganzen Wege durchziehen die vollen Staffel einen Teil des Etappenraumes und dann den Korpstrain in seiner vollen Ausdehnung. Die Textskizze 7 zeigt das Verfahren eines in einem stabilen Magazine gefüllten Verpflegsstaffels einer Infanterieverpflegskolonne, der in drei ziemlich starken Märschen den

2. Korpstrainstaffel erreicht. Er erhält am 12. seine Einteilung innerhalb des 3. Korpstrainstaffels, doch während des Marsches am 13. schon an der Tete desselben. Am Abende dieses Tages bildet er einen Teil des 2. Korpstrainstaffels, in welchem zwischen den Magazinstaffeln und den gleich großen

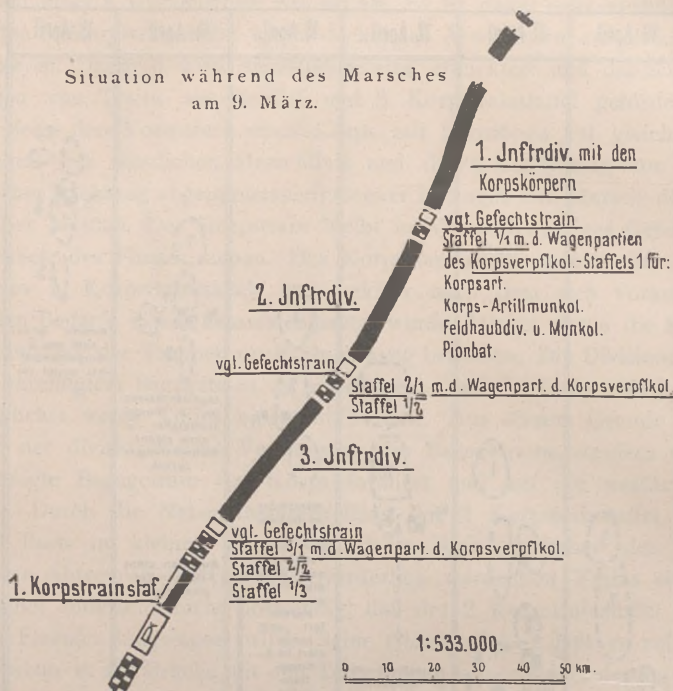


Textskizze 7.

Kolonnenstaffeln kein Unterschied gemacht wird. Das Nachrücken des Staffels 4/1 wird nun also in gemäßigerem Tempo erfolgen, denn das Feldverpflogmagazin kann mit seinen eigenen Staffeln aushelfen. Der Übertritt in den Divisionstrain seiner Truppendivision würde am 16. erfolgen.

Geradeso wie die Verpflogstaffel etappenweise das Gebiet des Korpstrains durchziehen, müssen sie auch innerhalb der aus mehreren Truppen-

divisionen bestehenden Armeekolonnen sukzessive bis zur Tete- oder bis zur Mitteldivision vordisponiert werden. Schon bei der Besprechung der Marschordnung des Divisionstrains wurde hervorgehoben, daß die Kolonnenlänge einer Infanterietruppendivision das Maximum der Entfernung jener Trains darstellt, welche nach der Beendigung des Marsches zu den Truppen vorrücken sollen.



Bezüglich der Brotverpflegung ist angenommen, daß die 3. Divisions- und die Korpsbäckerei im 1. Korptrainstaffel marschieren und dort die vordisponierten Kolonnen- oder Magazinsstaffel mit Brot dotieren. ✓

Textskizze 8.

Soll also (Textskizze 8) der Nachschubstaffel 2/1 am 10. März an die Truppen der Tetedivision ausgegeben werden, so muß dieser Staffel am 10. März hinter dem Gefechtstrain der Tetedivision marschieren; am 9. März im Bereich der Tetedivision nächtigen; am 9. März früh somit von einem Punkte aufbrechen, der nicht weiter als einen Tagemarsch von der Nächtigung der Tetedivision (am 9.) entfernt ist, denn er soll ja am 9. schon mit der Tetedivision nächtigen. Wo die Tetedivision am 9. nächtigen soll, ist freilich meist unbekannt; fix bleibt aber der Divisionstrain der Mitteldivision auf rund 15 km hinter jenem der Tetedivision in

der ganzen Kolonne. Dieser Divisionstrain der Mitteldivision ist somit der Platz für den Staffel 2/1 während des Marsches am 9. und daher auch während der Nächtigung vom 8. zum 9.

Analog müßte der Nachschubstaffel 3/1, dessen Vorräte am 11. ausgegeben werden sollen, am 11. mit der Tetedivision, am 10. mit der Mitteldivision, am 9. mit der Queuedivision vorrücken. Wenn demnach eine Armeekolonnie mit möglichst wenig Trains marschieren soll, so erhält jede Truppen-division nur ihren vereinigten Gefechtstrain und einen Nachschubstaffel mit. Hinter der Mitteldivision tritt noch ein zweiter Staffel für die Tetedivision hinzu. Der Queuedivision folgt noch ein dritter Staffel der Tetedivision, ein zweiter Staffel der Mitteldivision und ein Staffel der Queuedivision selbst. Aus dem dann nachfolgenden Korpstrain werden die Kolonnenstaffel täglich ersetzt.

Wird der Marsch eingestellt, so fährt der Tagesstaffel der Tetedivision in die Kantonierungsorte derselben vor;

der 2. Staffel der Tetedivision fährt durch die Kantonierung der Mitteldivision durch bis an die Queue der Tetedivision, mit welcher er morgen marschieren soll. Hinter ihm fährt der Tagesstaffel der Mitteldivision bis in die Kantonierungsorte derselben vor.

Bei der Queuedivision fahren durch die Kantonierung hindurch und bis an die Queue der Mitteldivision vor: der dritte Staffel der Tetedivision, weil er morgen mit der Mitteldivision marschieren soll (um diese am Abend zu überholen), und der zweite Staffel der Mitteldivision, der morgen ausgegeben wird. Hinter diesem 2. Staffel fährt der Tagesstaffel der Queuedivision bis in die Kantonierung dieser letzteren.

Am nächsten Morgen schließen aus dem Korpstrain je ein Staffel pro Division an die Queuedivision an. Ist der Korpstrain abgeblieben, so müssen diese 3 Staffeln noch am Abende in die Nähe der Queuedivision vormarschieren.

Die Textskizzen 7 und 8 erläutern den Vorgang des Nachschubes in rein theoretischer Weise; die Praxis weist zahlreiche Varianten der hier geschilderten Trainbewegung auf.

#### Schlachtvieh.

Schlachtvieh hat eine viel geringere Marschgeschwindigkeit als Fuhrwerk- kolonnen. Das Schlachtvieh der Truppen und die Schlachtviehdepots (deren Sektionen) können daher nur an der Queue von Trainkolonnen eingeteilt werden. Dadurch werden sie um die ganze Länge der oft sehr ausgedehnten Kolonnen zurückbleiben. Es ist daher besser, die Schlachttiere abseits auf Nebenwegen zu treiben. Wenn auch keine lückenlos durchlaufenden Seitenwege bestehen, wird das Ausnützen von Wegstücken, die in der Marschrichtung führen, und das Verbinden dieser Wege durch Felldraine, Waldränder etc. immer noch das Zweckmäßigste sein. Das zweite Moment ist die Marschtechnik. Sie besteht in mäßigen, aber ununterbrochenen Märschen und an jedem Tage selbst in frühem Aufbruch und langsamem Marschfortschritt. Ein ruckweises Vorwärts-

kommen ähnlich den Verpflegsstaffeln durch manchmal forcierte Märsche ist hier ausgeschlossen, weil die Fähigkeit zu letzteren total fehlt.

Man sucht eine Linie im Terrain, welche die Krümmungen und Ecken der eigenen Marschstraße womöglich abschneidet und die in möglichst großer Länge aus Wegstücken besteht. Auf der ermittelten Linie soll sich nun der Trieb langsam, aber ununterbrochen abwickeln. Dabei soll man nicht ängstlich die Zugehörigkeit der Sektionen zum Train einhalten, sondern womöglich bis in die Höhe der Truppen — seitwärts derselben — vorkommen. Stockungen, unerwartete Stillstände der Straßenkolonne brauchen den Schlachtviehtrieb nicht zu berühren — man bringt ihn vorwärts, soweit der Raum durch die Nähe von Truppen gesichert ist und soweit die Marschfähigkeit ausreicht. Jeder Aufenthalt der Kolonne muß zum Vorsprung werden für den Trieb.

Es ist auch nicht nötig, daß die Marschlinie des Schlachtviehs knapp neben der Marschstraße führt. Oft läßt sich ein 3tägiger Marsch der Truppen auf einer im Bogen ziehenden Straße durch das Benützen der Sehne des Bogens in 2 Tagen erledigen — wenn hiebei auch der Trieb mehrere Kilometer von den Truppen- und Traingruppen entfernt nächtigt.

Textskizze 9.

Die 1. Infanterietruppendivision erreicht in der Vorrückung gegen Lublin am 17. Juni den Raum bei Zamość.

Die Division soll am 18. bei Tarnagóra (22 km),  
am 19. bei Olszanka (22 km),  
am 20. bei Piaski (17 km),  
am 21. bei Lublin nächtigen (24 km).

Die vorausgesendete aufklärende Kavallerie meldet, daß an der Marschlinie der Division bis Lublin auf genügende Requisition (oder selbst Kauf) von Schlachttieren zur Deckung des Fleischbedarfes nicht zu rechnen ist.

Das Fleisch für den 18. Juni liegt ausgeschrotet auf den Proviantwagen; jenes für den 22. kann jedenfalls in Lublin beschafft werden.

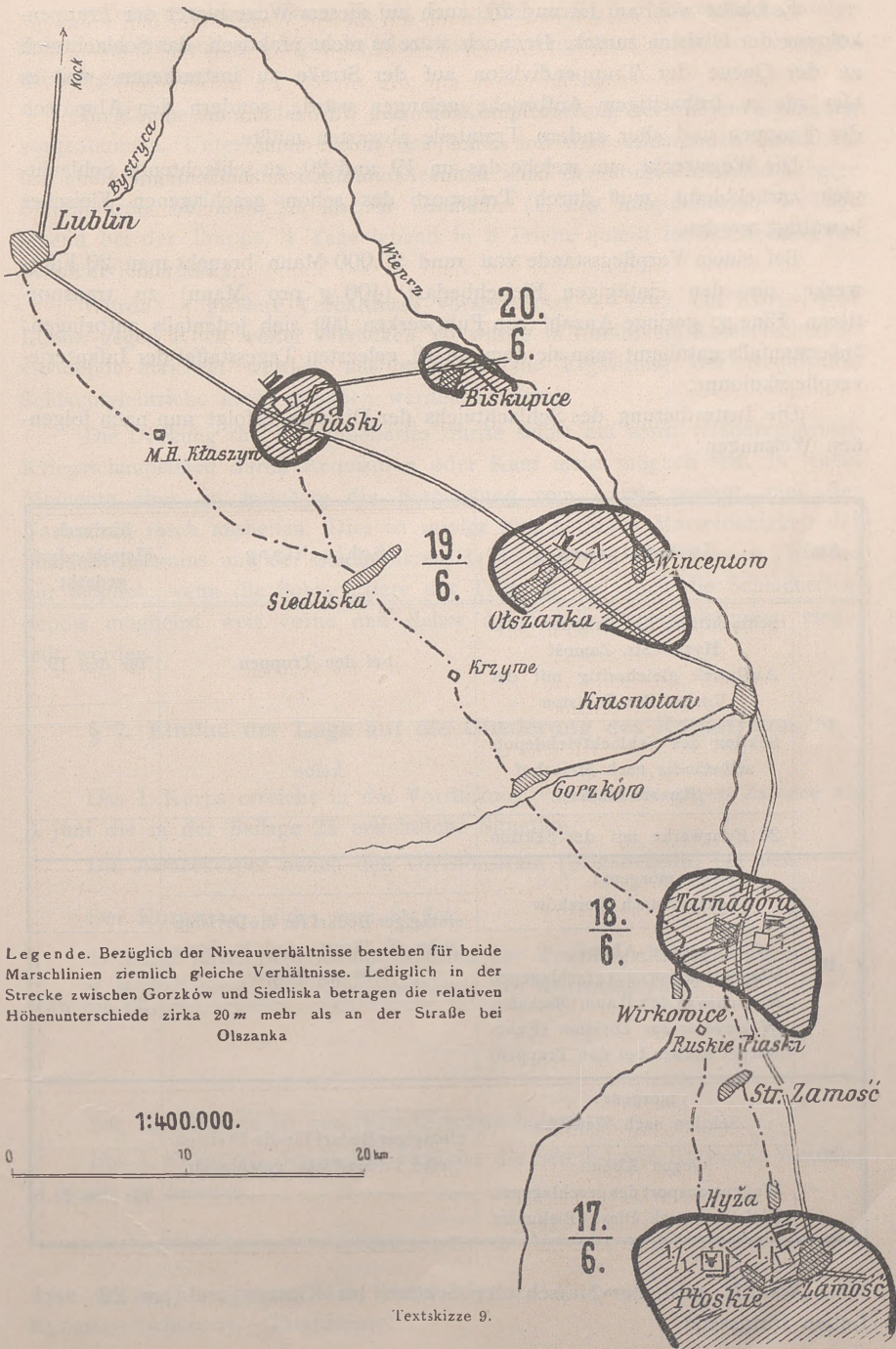
Es handelt sich also darum, die bei der Truppendivision verfügbaren Schlachttiere für die Fleischverpflegung für den 19., 20. und 21. nutzbar zu machen.

Der Bestand an Schlachttieren besteht aus dem Bedarf für den 19. — lebend im Gefechtstrain der Truppen und aus dem 4tägigen Vorrat der der Truppendivision zugeteilten Sektion des Schlachtviehdepots.

Der Menge nach wäre also der Fleischbedarf gedeckt; man kann aber nicht darauf rechnen, die Schlachttiere einfach hinter der Division nachzutreiben. Dazu sind die Märsche in ihrer durch keinen Rasttag unterbrochenen Aufeinanderfolge schon zu groß — sie würden den Nährzustand der Tiere stark herabmindern.

Hingegen läßt sich die den Straßenbug von Krasnostaw abschneidende Weglinie über Wirkowice—Krzywe für den Trieb des Schlachtviehs ausnützen.

Dieses könnte am 18. Meierhof Ruskie Piaski (16 km),  
am 19. Gorzków (18 km),  
am 20. Siedliska (17 km) erreichen.



Legende. Bezüglich der Niveauverhältnisse bestehen für beide Marschlinien ziemlich gleiche Verhältnisse. Lediglich in der Strecke zwischen Gorzków und Siedliska betragen die relativen Höhenunterschiede zirka 20 m mehr als an der Straße bei Olszanka

Textskizze 9.

Es bleibt wohl am 19. und 20. auch auf diesem Wege hinter der Truppenkolonne der Division zurück. Dennoch wäre es nicht praktisch, das Schlachtvieh an der Queue der Truppendivision auf der Straße zu instradieren, weil es hier nie zu frühzeitigem Aufbruche gelangen würde, sondern den Abmarsch der Truppen und aller andern Trainteile abwarten müßte.

Die Wegstrecke, um welche das am 19. und 20. zu schlachtende Schlachtvieh zurückbleibt, muß durch Transport des schon geschlagenen Fleisches bewältigt werden.

Bei einem Verpflegsstande von rund 20.000 Mann braucht man 20 Fuhrwerke, um den eintägigen Fleischbedarf (400 g pro Mann) zu transportieren. Eine so geringe Anzahl von Fuhrwerken läßt sich jedenfalls aufbringen; äußerstenfalls entnimmt man sie dem am 18. geleerten Tagesstaffel der Infanterieverpflegskolonne.

Die Instradierung des Schlachtviehs der Division erfolgt nun nach folgenden Weisungen:

Am	Instradierung	Schlachtung	hiedurch Fleischbedarf gedeckt
18.	Schlachtvieh der Truppen über Hyża—Str. Zamość Aufbruch gleichzeitig mit der Vorhut der Division	bei den Truppen	für den 19.
	Sektion des Schlachtviehdepots selbständig nach Meierhof Ruskie Piaski	keine	
	20 Fuhrwerke mit der Sektion		
19.	morgens: Sektion nach Gorzków	eintägiger Bedarf für die Division (zirka 45 Tiere) wird in Gorz- ków geschlagen	für den 20.
	gegen Abend: Wagentransport des geschlagenen Fleisches in den Raum Olszanka- Wincentów zur Division (Fuhr- werke bleiben bei den Truppen)		
20.	morgens: Sektion nach Siedliska	eintägiger Bedarf für die Division wird in Siedliska geschlagen	für den 21.
	gegen Abend: Wagentransport des geschlagenen Fleisches nach Piaski-Biskupicz		

Am 21. wird der Marsch der Sektion bis Klaszyn und am 22. nach Lublin fortgesetzt.

Da die Truppendivision am 22. in Lublin rastet, hat die Sektion infolge ihrer ununterbrochenen Märsche den Kantonierungsraum ihres Armeekorpers wieder gewonnen.

Im Raume um Lublin wird nun die Komplettierung der Fleischverpflegung vorgenommen. Unter Intervention des schon mit der aufklärenden Kavallerie in Lublin eingetroffenen Intendantursbeamten wird der vorgeschriebene 9tägige Fleischvorrat bis zum 22. abends beschafft. (1 Tag ausgeschrotet, 4 Tage lebend bei der Truppe, 4 Tage lebend in 3 Triebe geteilt in der Sektion des Schlachtviehdepots.)

Würde — größere Verhältnisse vorausgesetzt — etwa ein Korps über Lublin gegen Kock weiter vorrücken, so würde in Lublin ein Reserveschlachtviehdepot errichtet werden, aus welchem zur Ergänzung der Requisition Schlachtviehtriebe nachgeschoben werden könnten.

Die Deckung des Fleischbedarfes dürfte selbst auf sonst ressourcenarmen Kriegsschauplätzen durch Requisition oder Kauf meist möglich sein. In jenem Momente aber, in welchem die Beschaffung vom Lande versagt, muß der Nachschub rasch aushelfen. Dies ist infolge der geringen Marschfähigkeit der Schlachtviehtrains und der beschränkten Haltbarkeit des geschlagenen Fleisches nur möglich, wenn die Schlachttiere der Truppen und auch die Schlachtviehdepots möglichst weit vorne und daher auf Parallelkommunikationen eingeteilt werden.

### § 7. Einfluß der Lage auf die Gliederung des Korpstrains.

Das 1. Korps erreicht in der Vorrückung von Zasław gegen Założce am 3. Juni die in der Beilage 25 ersichtliche Situation.

Die Armeekorper haben den Divisionstrain (Brigadetrain) bei sich.

Der Korpstrain bildet zwei Staffel:

1. Staffel unter dem Kommandanten der Trainbegleitungeskadron;
2. Staffel unter dem Kommandanten des Korpstrainparks.

---

Die Sereth-Linie ist vom Feinde schwach besetzt.

Das 1. Korps hat den Befehl, zunächst die Sereth-Linie Ratyszczce-Wertelka in Besitz zu nehmen.

---

Am 4. Juni gelangt das Korps mit den Kolonnen teten in die Linie Rydoml—Swiniuchy—Gniezdiczno.

Die 4. Kavallerietruppendivision überschreitet die Grenze und geht bis auf das Westufer des Sereth vor. Sie läßt ihren vereinigten Bagagetrain und die Kavallerieverpflegskolonne zurück. Diese Trains übernimmt — vorläufig — die 1. Infanterietruppendivision.

Im übrigen tritt in der Gruppierung der Trains keine Veränderung ein.

Am 5. Juni erreichen die Kolonnen tete Ratyszczce — Założce — Wertelka.

Die Situation gestattet es, und die minderen Wege fordern es, daß die Divisionen ihre Trains behalten, um die Vormarschlinie des Korpstrains nicht über ihre Leistungsfähigkeit zu belasten.

Im Divisionstrain der 1. Infanterietruppendivision befinden sich auch ein Nachschubstaffel und ein Drittel des Reservestaffels der 4. Kavallerietruppendivision.

Diese  $1\frac{1}{3}$  Staffeln gehen über den Kantonierungsraum der 1. Division bis Ołejów vor.

Mit Rücksicht auf den bevorstehenden Zusammenstoß mit dem Gegner blieb der Rest des Divisionstrains der 4. Kavallerietruppendivision hinter der 1. Infanterietruppendivision zurück und wurde in den 1. Korpstrainstaffel eingeteilt.

Die 5. Infanteriebrigade nahm nur einen Nachschubstaffel ihrer Brigadeverpflegskolonne auf dem Marsche nach Wertelka mit. Der »Rest« kam gleichfalls in den 1. Korpstrainstaffel, dessen Befehl der Divisionstrainkommandant der 4. Kavallerietruppendivision übernimmt.

Die Situation am Abende des 5. Juni zeigt die Beilage 26.

Die Disposition des Korpskommandos für den 6. Juni konstatiert die Anwesenheit des Gegners bei Brzeżany. Demnach kommt es möglicherweise am 6., voraussichtlich am 7. zum Gefecht; es werden nur die notwendigsten Trains mitgenommen. Das Korps marschiert am 6. in 2 Kolonnen in die Linie Pluhów—Kudobińce vor. (Beilage 27.) Der 2. Infanterietruppendivision folgt ihr vereinigter Gefechtstrain und ein Nachschubstaffel; der südlichen Kolonne (1. Infanterietruppendivision und 5. Infanteriebrigade) folgen die vereinigten Gefechtstrains dieser Armeekörper, ferner ein Nachschubstaffel der Infanterieverpflegskolonne Nr. 1 und der Brigadeverpflegskolonne Nr. 5. Die Korpsverpflegskolonne schließt einen Nachschubstaffel, dem Staffeln der Infanterieverpflegskolonne Nr. 1 an. Nur diese Trains überschreiten den Sereth.

Die Kavallerietruppendivision geht am 6. über Zborów—Augustówka (Beilage 25) gegen Brzeżany vor, ihr Gefechtstrain bleibt bis auf weitere Anordnung östlich Zborów. Der am 5. geleerte Nachschubstaffel der Kavallerieverpflegskolonne fährt südlich der Ołejówer Straße nach Założce zurück.

2 Feldspitäler wurden auf telephonischen Befehl des Korpskommandos am 5. früh vom 3. Korpstrainstaffel abgefertigt und nach Założce dirigiert, wo sie am 6. nachmittags eintreffen.

Demgemäß ist die Trainsituation am 6. abends abermals verändert. (Beilage 27.)

Der 3. Korpstrainstaffel kantoniert bei Wiszniewiec. Die leeren Staffel 1 der Verpflegskolonnen führen gesammelt zur Wiederfüllung von Podliski nach Wiszniewiec zurück. Die Kavallerietruppendivision nächtigt mit Gefechtstrain bei Augustówka.

Am 7. Juni vollführt das Korps einen »Angriffsmarsch« gegen den über Brzeżany gegen Pomorzany vorgerückten Gegner. Die Vorrückung erfolgt in 2 Kolonnen: Pluhów—Pomorzany und Zborów—Hodów. Die geleerten Nachschubstaffel (2/IVK. 1, 2, Korps, Brigade 5) werden zum Verwundeten-transport mitgenommen (folgen hinter den Munitionsparks).

Der vereinigte Gefechtstrain der südlichen Kolonne bleibt an der Straßenabzweigung unweit Zborów zurück; jener der 2. Division fährt in die Gegend von Urlów, wo er hinter der Mała Strypa gesichert und seiner Division erreichbar steht. Der Gefechtstrain der Kavallerietruppendivision ging auf Kuklińce zurück.

Die Feldspitäler werden am 7. früh vom Korpskommando vordisponiert und infolge des sich auf den Höhen südlich Hodów entspannenden Kampfes in der Kavalleriekaserne zu Kuklińce und im MH. Zarudzie etabliert. Ihnen wird je ein voller Staffel der Verpflegskolonnen angeschlossen. Diese Staffel warten den Ausgang des Kampfes bei Kudobińce ab. Das Kommando dieser Trainingsgruppe führt der Divisionstrainkommandant der Kavallerietruppendivision. Die Kolonne besteht aus den Staffeln 3 der Korps- und der 2 Infanterieverpflegskolonnen und aus den Staffeln 2 und 3 (letztere für die 5. Brigade) der Kavallerieverpflegskolonne.

Nach gefallener — angenommen günstiger — Entscheidung werden sogleich die Gefechtstrains zu den Truppen gebracht, welche aus der am 6. abends gefaßten Verpflegung (Nachschubstaffel 2) die Kost bereiten. Bei der 4. Kavallerietruppendivision wird eine Reserveportion verbraucht.

Der Korpstrain erhält Befehl, noch am 7. mit dem 1. Staffel bis Beremowce—Mszana vorzurücken. Die vorgezogenen Nachschubstaffel nächtigen in Zarudzie.

Da die Truppen am 8. rasten, können sie an diesem Tage von ihren Bagagetrains und weiteren Verpflegsstaffeln erreicht werden.

Zur Übersichtlichkeit der besprochenen Trainbewegungen dürfte eine Zusammenstellung der Verpflegung für die Zeit vom 3. bis zum 8. Juni beitragen, weshalb nachfolgende Tabelle beigefügt wird:

Es gelangen zum Verbräuche:

Juni	bei den 2 Infanterietruppendivisionen und den dort eingeteilten Korpskörpern	bei der 5. Infanteriebrigade	bei der 4. Kavallerietruppendivision	Anmerkung
3.	in den Aufmarschraum mitgebrachte Mehrvorräte		in den Aufmarschraum mitgebrachte Mehrvorräte	
4.	in den Aufmarschraum mitgebrachte Mehrvorräte		in den Aufmarschraum mitgebrachte Mehrvorräte	
5.	zugeschobene Vorräte des in Kremieniec etablierten Kantonierungsmagazins		Die mehrere Tage an der Grenze verbliebene Kavallerietruppendivision vermochte durch Kauf und teilweisen Zuschub aus Kremieniec eine volle Kriegsverpflegsportion zu beschaffen, nimmt daher keine Verpf.-Staffel mit.	
6.	Nachschubstaffel 1 der Verpflegskolonnen			
7.	Nachschubstaffel 2 der Verpflegskolonnen		eine Reserveverpflegsportion, ergänzt durch Requisitionsergebnisse	
8.	Nachschubstaffel 3 der Verpflegskolonnen	Staffel 3 der Kavallerieverpflegskolonne	Nachschubstaffel 2 der Kavallerieverpflegskolonne	

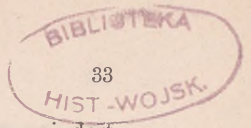
Am 8. Juni muß der Korpstrain nach Kräften nachrücken, um das Zurückbleiben einzubringen, das infolge der ungeklärten Lage am 6. nötig war. Die Legende zur Beilage 7 enthält alle Gruppen, in welche der Korpstrain während seines Marsches am 8. gegliedert wurde. Nachdem die Gefechts-trains schon am 7. zu ihren Truppen abmarschiert sind, ist das Nachsenden der für den 8. erforderlichen Verpflegung (Staffel 3) das allerdringendste. Es zeigt sich, wie zweckmäßig es war, diese Staffel noch am 7. bis Zarudzie vorzubringen, von wo sie am 8. früh leicht bis in die Divisionskantonierungsräume vorfahren können.

Das hier bearbeitete Beispiel möge erkennen lassen, daß der 1. Korpstrainstaffel auf jede Änderung der Lage sofort reagieren muß, um rechtzeitig jedem Bedarf zu genügen.

### § 8. Marschform.

Gedrängte  
Marschform.

Beilage 7 läßt erkennen, daß sich der große Train, welcher den Armeekolonnen folgt, über die Länge mehrerer Tagemärsche erstreckt, wenn nur eine Marschlinie verfügbar ist. Die Schwierigkeit, weiter zurückliegende Trains vor-



zubringen, das Ganze zu leiten und in den Flanken zu sichern, vermindert sich mit der Verkürzung der Trainkolonnen. Sind Parallelkommunikationen nicht vorhanden oder nicht brauchbar, so kann nur eine breitere Marschform kürzere Kolonnen schaffen.

Die Grundbedingung für die Anwendung der gedrängten Marschform — 2 Fuhrwerkreihen nebeneinander — ist die Gewißheit, daß die betreffende Marschlinie durchgehends die erforderliche Breite aufweist. Abfallen in eine Wagenreihe vor Brücken oder sonstigen Defilés macht den ganzen Gewinn illusorisch.

Die Basis der nachfolgenden Besprechung ist die Situation des Korps-trains in der Beilage 27.

Von den in der Legende bezeichneten Trainteilen des 1. Korpstrain-staffels fehlen: 1. Korpstrainstaffel.

die 2 Feldspitäler und 5 Nachschubstaffel, welche Trainteile\*) schon zu den Truppen vorgeschoben wurden.

Angenommen, die Situation nach Beilage 27 ohne die eben erwähnten 7 (schon vorgeschobenen) Trainteile bestünde am Abende des 7. Juni und es habe der Korpstrain am 8. Juni mit der Tete bis Zborów vorzurücken.

Die Kolonnenlänge des 1. Korpstrainstaffels beträgt nach Abzug der vorgeschobenen 7 Trainteile 19 km. Wenn die Tete um 5<sup>h</sup> früh von Założce aufbricht, vermag die Queue erst um 10<sup>h</sup> vormittags die Sereth-Brücke zu passieren.

Der Marsch bis in den Raum Zborów—Kudobińce beträgt 26 km. Mit Rücksicht auf den vorausgegangenen Rasttag darf man günstige Marschleistungen erwarten. Dennoch dauert der Marsch (2 Stunden Rast eingerechnet), — wenigstens 10 Stunden.

Die Queue kann zwischen 5<sup>h</sup> und 6<sup>h</sup> abends in Kudobińce einrücken, nachdem sie die Gegend von Podliski (östlich Założce) um zirka 8<sup>h</sup> 30<sup>i</sup> früh verlassen hat.

Die Straße Założce—Zborów ist durchgehends für 2 Fuhrwerkreihen geeignet, sie ist überdies fortlaufend von flach gemuldeten grasbedeckten Straßengraben begleitet, welche den Verkehr der berittenen Trainteilkommandanten, der Kondukteure etc. sehr begünstigen.

Bedrohung durch feindliche Abteilungen ist nicht zu befürchten; lediglich Marschtechnik bestimmt die Durchführung der Bewegung.

Somit wäre hier die Annahme der gedrängten Marschform zu empfehlen.

Zu erwägen wäre noch die Benützung des Karrenweges Reniów—Białogłowy—Bzowica—Jackowce—Kuklińce für einen Teil der Trainkolonne; etwa für den 3/4 km langen Train der 4. Kavallerietruppendivision. Durch Wegfall dieses Trains würde die Kolonne auf der Straße — gedrängte Marschform vorausgesetzt — um etwa 20 Minuten kürzer werden. Dieser Gewinn steht indes

\*) Es fehlen Feldspitäler 1 und 2, Nachschubstaffel <sup>3.</sup> IVK. 1, 2, KpVK., Nachschubstaffel <sub>3, 2</sub> KavVK.

nicht im Verhältnisse zu den Schwierigkeiten, welche die Linie Białogłowy—Bzowica der Bewegung einer immerhin ansehnlichen Trainkolonne auferlegt.

Die Bewegung in gedrängter Marschform bleibt bei all ihren Vorzügen auch auf guten Marschlinien eine starke Anforderung an die der Trainkolonne innewohnende Ordnung. Es ist daher wohl vor allem nötig, daß der Beginn des Marsches ohne Kreuzungen in Ruhe vor sich gehe. Dazu gehört eine sorgfältige Inmarschsetzung.

Der Befehl für den Antritt des Marsches, welchen der Kommandant des 1. Korpstrainstaffels bei der Abfertigung in Założce erteilt, könnte lauten:

1. Der 1. Korpstrainstaffel gelangt morgen am 8. in den Raum Zborów—Kudobińce.

2. Der Marsch erfolgt auf der Straße über Ołejów in gedrängter Marschordnung (Fuhrwerke zu zweien nebeneinander).

3. Marschordnung:

a) unter dem Divisionstrainkommandanten der 4. Kavallerietruppendivision

vereinigter Bagagetrain der 4. Kavallerietruppendivision\*),

Staffel  $\frac{4, R}{KavVK.}$ ;

b) unter Rittmeister  $K_1$  (Kommandant der beim Korpshauptquartier eingeteilten Traineskadron)

Staffel	$\frac{4}{IVK. 1, 2, Korps}$ ,
Divisionsbäckereien	1, 2,
Brigadebäckerei	5,
Korpsbäckerei	1;

c) unter Leutnant  $B_2$  (der ältere der zwei Kommandanten des vereinigten Bagagetrains der Infanterietruppendivisionen)

vereinigter Bagagetrain des Korps;

d) unter Leutnant  $R_2$  (ältester Trainzugskommandant)

Reservestaffel der Infanterieverpflegskolonne	1, 2,
» » Korpsverpflegskolonne	1,
» » Brigadeverpflegskolonne	5.

4. Anmarsch zur Sereth-Brücke in Założce.\*\*)

Traingruppe a) von Blich über  $\odot$  beim Südostende Założce nowy und durch die Boimówgasse zur Brücke.

\*) Gleichartige Trains (die Verpflegsstaffel) zusammenfassen; ärarisch bespannte Trains an die Tete.

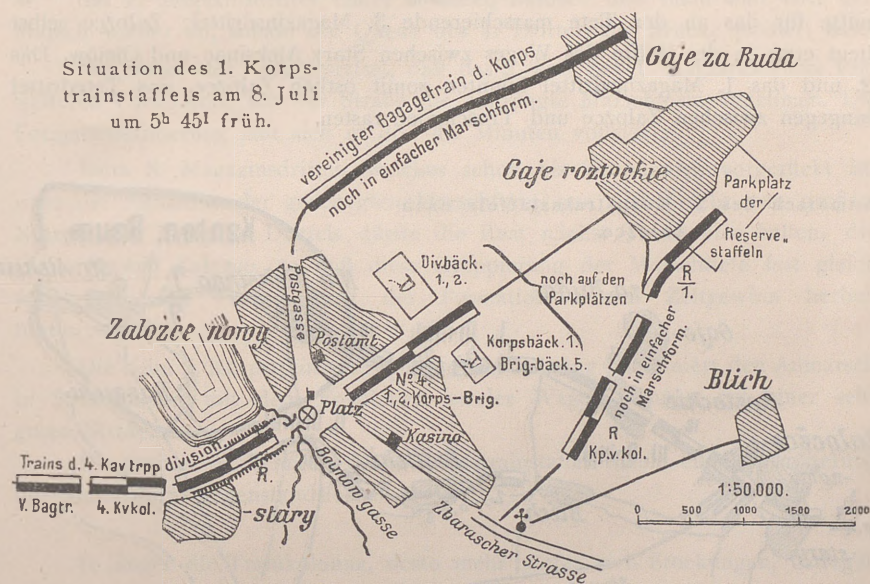
\*\*\*) Die Anmarschwege müssen bezüglich ihrer Eignung für 2 Fuhrwerkreihen rekosniziert werden. Tatsächlich sind die betreffenden Ortsgassen sehr breit.

Diese Traingruppe hat um 5<sup>h</sup> 45<sup>I</sup> früh in der befohlenen Marschform auf der Straße nach Olejów mit der Queue bei der Brücke (Westufer des Sereth) gestellt zu sein.

Traingruppe *b*) marschiert von ihrem Parkplatze durch die Russkagasse zur Brücke. Die Tete der Kolonne hat um 5<sup>h</sup> 45<sup>I</sup> früh auf dem runden Platz östlich der Brücke einzutreffen. Die Annahme der Marschform zu zweien ist derart vorzubereiten, daß der Weitermarsch ohne Unterbrechung vor sich gehen könne.

Traingruppe *c*) steht — zu zwei Fuhrwerken formiert — um 6<sup>h</sup> 25<sup>I</sup> früh auf dem Wege Gaje za Ruda—Nordausgang Założce—Postgasse; Tete beim Postamte. Weitermarsch erst auf Befehl.

Traingruppe *d*) durch die Zbarascher Gasse; Tete um 6<sup>h</sup> 40<sup>I</sup> früh beim Ortskasino.



Legende. Traingruppen *c* und *d* nehmen die gedrängte Marschform erst an, wenn ihre Teten beim Postamte, beziehungsweise Kasino eingetroffen sind. (Daher dort zirka 30<sup>I</sup> Halt.) Reservestaffeln der Infanterieverpflegscolonne 2 und der Brigadeverpflegscolonne 5 noch am Parkplatz.

Textskizze 10.

Der Kommandant des 1. Korps-trainstaffels unterstützt diese Anordnung durch eine Skizze. (Textskizze 10.) Am 8. Juli ist er von 5<sup>h</sup> früh an bei der Sereth-Brücke und überwacht das richtige Einfahren der 4 Traingruppen.

Innerhalb dieser 4 Gruppen bildet jeder einzelne Trainteil für sich (Verpflegsstaffel, Bäckerei etc.) die gedrängte Marschform, so daß zu beiden Seiten der Marschlinie nur Fuhrwerke desselben Befehlsbereiches fahren, jedes Straßenstück also nur einen Trainteilkommandanten aufweist.

Die Ofenwagen der fahrbaren Bäckereien fahren einzeln.

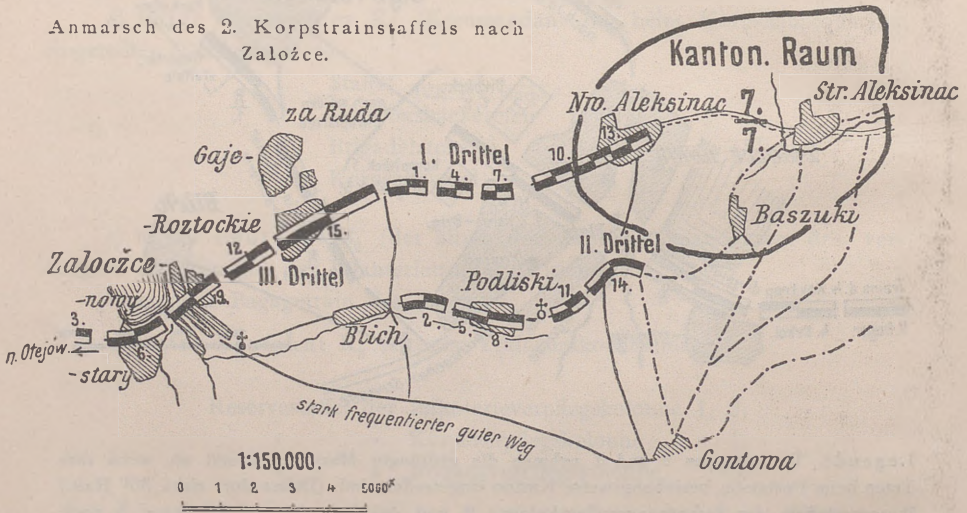
2. Korps-  
trainstaffel.

Nach den getroffenen Einleitungen dürfte der 1. Korpsstaffel das östliche Sereth-Ufer gegen 8<sup>h</sup> früh verlassen haben.

Das Feldverpflegsmagazin könnte somit um 8<sup>h</sup> in Załoźce eintreffen.

Sein Kantonierungsraum am 8. ist durch die Orte Beremowce und Ołejów begrenzt. (Beilage 27.) Die gleichmäßige Zusammensetzung des 2. Korpsstaffels macht diesen für die gedrängte Marschform noch viel geeigneter als den 1. Staffel. Die teilweise Anwendung einer breiten Marschform basiert auf folgender Betrachtung.

Die Gegend westlich Załoźce bis gegen Trościaniec bezeichnet die Wegmitte für das an der Tete marschierende 3. Magazinsdrittel; Załoźce selbst liegt etwa in der Hälfte des Weges zwischen Stary Aleksinac und Ołejów. Das 2. und das 1. Magazinsdrittel könnten somit östlich Załoźce, das Tetedrittel hingegen zwischen Załoźce und Trościaniec rasten.



Textskizze 11.

Mit Rücksicht auf das Vorhandensein zweier Marschlinien im Raume östlich des Sereth könnten das 1. und das 2. Magazinsdrittel gleichzeitig aufbrechen, gegen 10<sup>h</sup> vormittags östlich Załoźce eintreffen und hier bis etwa 12<sup>h</sup> mittags rasten. (Textskizze 11.)

Um diese Zeit kann das an der Tete eingeteilte Magazinsdrittel, welches um 6<sup>h</sup> früh von Nowy Aleksinac aufgebrochen war, um 8<sup>h</sup> früh an den Sereth gelangte und um 10<sup>h</sup> vormittags die Sereth-Brücke passiert hatte (Kolonnenlänge 7·6 km), schon 2 Stunden gerastet haben.

Begnügt man sich also mit einer langen Rast in der Dauer von 2 Stunden, so wäre anzuordnen:

»Das an der Tete marschierende 3. Magazinsdrittel rastet westlich des Sereth. Es tritt seinen Marsch nach der Rast derart an, daß die nachfolgenden Magazinsdrittel von 12<sup>h</sup> mittags an fließend über die Sereth-Brücke bei Założce gegen Olejów weitermarschieren können.

Das 1. Magazinsdrittel rastet bis 12<sup>h</sup> mittags zwischen Założce und Gaje roztockie,

das 2. Magazinsdrittel rastet zwischen Założce und Blich und tritt den Marsch wieder an, sobald die Queue des 1. Drittels die Brücke passiert hat.«

Die Dauer der Rast gestattet, daß das 2. und das 1. Magazinsdrittel zum weiteren Vormarsche auf der Straße die gedrängte Marschform annehmen. Die Formationsänderung läßt sich in 35—40 Minuten vollziehen.

Beim 3. Magazinsdrittel, welches schon bis Trościaniec vorgerückt ist, wäre die Annahme der gedrängten Marschform nun nicht mehr von großem Nutzen. Die Tete des Drittels dürfte die Rast nächst Trościaniec halten, die Queue unweit Założce, so daß diese Gruppierung der Marschtiefe fast gleich wird und eine Verbreiterung der Formation keinen Zeitgewinn herbeiführen würde.

Die beim 2. Korpstrainstaffel gezeigte Anordnung kombiniert den Anmarsch in 2 Kolonnen mit dem Fortführen zweier Wagenkolonnen auf einer sehr guten Straße.

Die geringe Ausdehnung des 3. Korpstrainstaffels macht eine Verbreiterung der Marschform gegenstandslos.

Je länger die Trainkolonne, desto mehr häufen sich Stockungen, Unregelmäßigkeiten im Tempo und sonst hinderliche Zufälle. Es ist daher zweckmäßig, quasi vergrößerte Distanzen zwischen längeren Kolonnenteilen einzuschalten, indem man der Queue des vorangehenden Train»staffels« mit Zeitdistanz von z. B. 1 Stunde die Tete des nächsten folgen läßt.

Marsch in  
Staffeln.

Diese Anordnung beschränkt sich auf den durch die Entfernung vom Gegner gesicherten Korpstrain, also auf jene langen Trainkolonnen, die ihre Aufgabe lediglich darin finden, der allgemeinen Bewegung der Armee nachzufolgen.

Ein Marsch in Staffeln ergibt sich auch dann, wenn die einzelnen Teile einer größeren Traingruppe verschiedene Marschziele erhalten. In dem Beispiele, Beilage 7 (Gruppe C) haben z. B. die Bagagetrains und die Nachschubstaffel Nr. 4

zu den Truppen vorzufahren, während die andern Trainteile im 1. Korpstrainstaffel verbleiben.

Die erstere Traingruppe, deren Ziele weiter vorne liegen, bricht daher früher auf als der Rest des Korpstrainstaffels.

Marschstaffel treten unter Befehl des höchsten Trainteilkommandanten.

Den Aufbruch der Staffel regelt jener höhere Trainkommandant, aus dessen Bereich sie entlassen werden.

Im vorliegenden Falle hätte der vorzuschiebende Staffel den Befehl, Pomorzany bis zu einer bestimmten, nämlich jener Zeit passiert zu haben, zu welcher sich der Rest des 1. Korpstrainstaffels dem Orte nähert.

Innerhalb der Divisionstrains dürfte eine Teilung in Staffel nur bei Reismärschen eintreten und auch nur dann, wenn nicht noch weitere Truppen oder Trains auf derselben Marschlinie nachfolgen. Bei Reismärschen der Infanterietruppendivisionen marschieren die Gefechtsstrains ohnedies schon geteilt hinter den Brigaden und der Rest des Divisionstrains könnte in 2 Staffeln folgen:

Tagesstaffel, vereinigt<sup>r</sup> Bagagetrain, Divisionsmunitionspark, Divisions-sanitätsanstalt (zusammen zirka 5500<sup>x</sup> lang) 1. Staffel;

»Rest« der Infanterieverpflegskolonnen (5800<sup>x</sup>) 2. Staffel.

Die Zeitdistanz zwischen den Staffeln gleicht der in Aussicht genommenen Dauer der langen Rast. (1 1/2—2 Stunden.)

## § 9. Marschleistung.

Die Marschleistung der Trains läßt sich nicht lediglich durch die Zahl der seitens der ganzen Kolonne zurückgelegten Kilometer ausdrücken, sondern man muß gerechterweise alle jene erschwerenden, ermüdenden Umstände mit in Rechnung ziehen, welche sich — besonders beim Divisionstrain — in der Tat fühlbar machen. Die Divisionstrains müssen nicht bloß den Marschfortschritt der Kolonnen-tete mitmachen, sondern auch die Länge des verlassenen Kantonierungsraumes der Division durchfahren. Verpflegsstaffel, Brückentrains, Sanitätsanstalten haben in dem neuen Nächtigungsbereiche oft weit vorwärts gelegene Truppen oder Örtlichkeiten zu erreichen. Das ergibt eine Mehrleistung zu Beginn und am Ende des Marsches.

Der Zeit nach verstreichen 3—4 Stunden zwischen dem Aufbruche einer Armeekolonnen und dem Marschantritte ihres Trains. Die günstigen Morgenstunden müssen also unbenützt bleiben, die Mittags- und Nachmittagsstunden aber voll ausgenützt werden, um nachzufolgen.

Kommt es zum Gefecht, so ergeben sich wohl lange Stillstände, dann aber forciertes, rücksichtsloses Nachrücken zu den Truppen; somit spätes Einrücken in die Kantonierung, sehr oft erst bei Nacht und demgemäß häufig unvollständige Ausnützung der Ressourcen an Unterkunft und Verpflegungsmitteln.

Das ganze Tagewerk der Trains, welche in einer Armeekolonnie eingeteilt sind, vollzieht sich demnach ruckweise, ungleichmäßig und je nach der Marschordnung zu täglich verschiedenen Tageszeiten. Die Schwankungen in der Bewegung der unmittelbar voranmarschierenden Truppenkolonne teilen sich den Trains in empfindlicher Weise mit.

Die im Korpstrain marschierenden Trainkolonnen werden von diesen Verhältnissen weniger betroffen und, besonders solange sie für sich allein ruhig nachrücken, meist nur mäßige Marschleistungen aufweisen. Infolge ungeklärter Lage und bevorstehender Entscheidung zurückgeblieben, müssen aber auch sie auf rasches Einbringen des verlorenen Anschlusses vorbereitet sein. In allen Fällen bieten die sehr große Länge der Kolonne, die Zusammensetzung aus ärarischen und Landestrains (langer Schritt — Zotteltrab) und der Kampf gegen die stets drohenden Stockungen, Unordnung u. dgl. m. eine Fülle von Schwierigkeiten.

Der Trainkommandant, dessen Hauptaufgabe es ist, »den Train rechtzeitig und mit unversehrter Ladung an seinen Bestimmungsort zu bringen«, wird demgemäß in jeder nur möglichen Weise die Lösung seiner schwierigen Aufgabe fördern. Einhalten eines ruhigen, gleichmäßigen Tempos, Marscherleichterungen, ausreichende Rasten, Vorbereiten der Unterkunft, sobald sie bekanntgegeben wird, sind Maßnahmen, die er täglich treffen kann. Die Wahl der zweckmäßigsten Aufbruchstunde und der besten Marschlinie wird ihm in vielen Fällen überlassen bleiben.

Erfolgt nun der Marsch auf guten Straßen oder festen Naturwegen ohne große Niveauunterschiede, so ist bei kurzen Trainkolonnen auch durch viele Stunden hindurch die Geschwindigkeit von 4 *km* pro Stunde zu erzielen. Lange oder hinter Truppen folgende Trainkolonnen dürften diese Leistung nur selten erreichen und bei langen Märschen höchstens 2—3 *km* pro Stunde zurücklegen.

In Tagesleistung umgesetzt, ergibt das etwa 30 *km* für beladene Verpflegsstaffel, Feldspitäler, Bäckereien — überhaupt selbständig marschierende Trains von 80 bis 100 Fuhrwerken. Da der Marschfortschritt der Armeekolonnen im Durchschnitt beiläufig die Hälfte dieser Tagesleistung beträgt, so ist das Einholen der Truppen durch die ihnen zudisponierten Trains möglich.

Dieser erwähnte Durchschnitt resultiert aus Operations- und Rasttagen, ferner daraus, daß in einem breiten Echiquier zahlreiche Kolonnen auf kombinierten Linien marschieren, welche vielfach gewunden der Marschlinie der Mittelkolonne nur im allgemeinen — stückweise — parallel laufen. Dadurch wird die Marschleistung der Seitenkolonnen erhöht, so daß die Mittelkolonne eben nur einen kürzeren Marsch zurücklegen darf, damit das Ganze auf gleicher Höhe bleibt. Macht die Operationslinie einen auch nur stumpfen Winkel, so entstehen wieder starke Märsche für die Kolonnen am schwenkenden Flügel; die Mitte und das Pivot müssen zurückhalten. Dadurch wird der Marschfortschritt des Ganzen abermals vermindert.

## § 10. Rasten.

Rasten bilden ein Mittel zur Erhaltung der Marschfähigkeit. Konnte schon das Kapitel über Marschleistung positive Angaben nicht enthalten und nur die Aufzählung jener Einflüsse umfassen, welche die Leistungsfähigkeit einer Trainkolonne erhöhen oder vermindern, so läßt sich auch hier nicht feststellen, in welcher Dauer und Aufeinanderfolge Rasten notwendig sind.

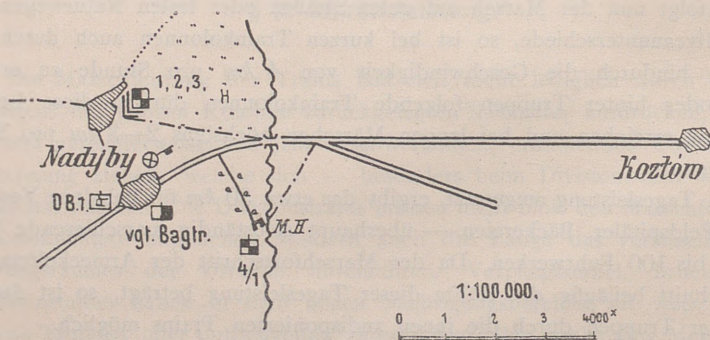
**Kurze Rast.** Die Qualität der Kommunikationen, die Niveauperhältnisse, in sehr hohem Maße auch die Temperatur verändern in unvorherzusehender Weise das Bedürfnis zu rasten.

Die erste reglementmäßige kurze Rast läßt sich oft gelegentlich der Bildung der Marschkolonne erledigen, indem die einzelnen Kolonnenteile den Sicherheitskoeffizienten als Rastzeit benützen, mit welchem sie (zu früh) an der Marschstraße anlangen.

Beispiel. Der Divisionstrain hat morgen 7<sup>h</sup> früh mit der Tete von der Straßengabel aufzubrechen und über Kozłów vorzurücken.

**Textskizze 12.** Marschordnung:

Tagesstaffel (4/1),  
vereinigter Bagagetrain,  
Divisionsbäckerei,  
Magazinsstaffel 1, 2, 3.



Textskizze 12.

In der Abfertigung des Divisionstrainkommandanten heißt es: Der Staffel 4/1 steht mit der Queue um 7<sup>h</sup> früh an der Straßengabel, tritt den Marsch um 7<sup>h</sup> 10<sup>l</sup> an.

Um 7<sup>h</sup> früh haben der vereinigte Bagagetrain mit der Tete an der Straßengabel, die Divisionsbäckerei an den Bagagetrain angeschlossen zu stehen. Die Magazinsstaffel halten die erste kurze Rast vor dem Einfahren in die Marschstraße.

Hiedurch ergibt sich:

	Abmarsch aus der Kantonierung	Eintreffen am Rastplatz	Aufbruch vom Rastplatz	Dauer der Rast
Staffel 4/1	Tete 6 <sup>h</sup> 30 <sup>I</sup> fr. Queue 6 <sup>h</sup> 42 <sup>I</sup> »	östlich der Straßengabel um 7 <sup>h</sup> fr.	7 <sup>h</sup> 10 <sup>I</sup>	10 <sup>I</sup> 7 <sup>h</sup> bis 7 <sup>h</sup> 10 <sup>I</sup>
vereinigter Bagagetrain	Tete 6 <sup>h</sup> 25 <sup>I</sup> fr. Queue 6 <sup>h</sup> 38 <sup>I</sup> »	westlich der Straßengabel um 7 <sup>h</sup> fr.	7 <sup>h</sup> 15 <sup>I</sup> (500 <sup>x</sup> Distanz von 4/1)	15 <sup>I</sup> 7 <sup>h</sup> bis 7 <sup>h</sup> 15 <sup>I</sup>
Divisionsbäckerei	Tete 6 <sup>h</sup> 40 <sup>I</sup> fr. Queue 6 <sup>h</sup> 53 <sup>I</sup> »	westlich der Brücke um 7 <sup>h</sup> 5 <sup>I</sup> fr.	7 <sup>h</sup> 18 <sup>I</sup> (250 <sup>x</sup> Distanz von Bagagetrain)	13 <sup>I</sup> 7 <sup>h</sup> 5 <sup>I</sup> bis 7 <sup>h</sup> 18 <sup>I</sup> . Die Queue rastet schon nach 12 <sup>I</sup> Marsch; man kann daher die Straßbreite ausnützen und die 2. Hälfte der Kolonne auf gleiche Höhe mit der Tete (Brücke) vorziehen. Es rasten dann: 1. Teil von 7 <sup>h</sup> 5 <sup>I</sup> bis 7 <sup>h</sup> 18 <sup>I</sup> 2. Teil von 7 <sup>h</sup> 12 <sup>I</sup> bis 7 <sup>h</sup> 25 <sup>I</sup>
Magazinstaffel	1. Tete 6 <sup>h</sup> 55 <sup>I</sup> 2. » 7 <sup>h</sup> 07 <sup>I</sup> 3. » 7 <sup>h</sup> 20 <sup>I</sup>	in 3 Marschkolonnen nebeneinander auf der Hutweide. Staffel 1 um 7 <sup>h</sup> 25 <sup>I</sup> Staffel 2 um 7 <sup>h</sup> 37 <sup>I</sup> Staffel 3 um 7 <sup>h</sup> 50 <sup>I</sup>	7 <sup>h</sup> 30 <sup>I</sup> passiert die Queue der Divisionsbäckerei die Brücke. 500 <sup>x</sup> Distanz. Staffel 1: 7 <sup>h</sup> 35 <sup>I</sup> » 2: 7 <sup>h</sup> 50 <sup>I</sup> » 3: 8 <sup>h</sup> 03 <sup>I</sup>	Staffel 1: 10 <sup>I</sup> = 7 <sup>h</sup> 25 <sup>I</sup> —7 <sup>h</sup> 35 <sup>I</sup> Staffel 2: 13 <sup>I</sup> = 7 <sup>h</sup> 37 <sup>I</sup> —7 <sup>h</sup> 50 <sup>I</sup> Staffel 3: 13 <sup>I</sup> = 7 <sup>h</sup> 50 <sup>I</sup> —8 <sup>h</sup> 03 <sup>I</sup>

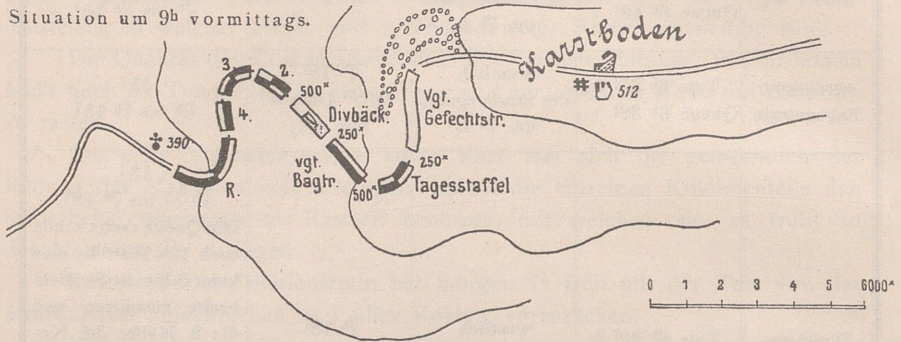
Die erste kurze Rast geht hier dem eigentlichen Aufbruche aus der Kantonierung voraus.

Erfolgt der Aufbruch aus einem großen Orte, welcher der ganzen Kolonne Unterkunft bot, so muß in anderer Weise dafür gesorgt werden, daß jeder Kolonnenteil zirka eine halbe Stunde nach seinem Aufbruche rastet. Nach Punkt 97 der Trainvorschrift zerlegt man die Kolonne in Teile von je etwa 2000<sup>x</sup> Länge, läßt den ersten dieser Trainteile halten und den unmittelbar nachfolgenden in gleiche Höhe mit dem schon stehenden ersten vordringen. Die Zeit des Vordringens ergibt die Rastdauer für den ersten Kolonnenteil. Dieses Verfahren wird je nach der Erstreckung der Kolonne

noch ein- oder mehreremal wiederholt. Diese Art zu rasten zeigt folgendes Beispiel. (Textskizze 13.)

Der Divisionstrainkommandant beabsichtigt, seinem Train nach Bewältigung des Anstieges beim Gehöft eine kurze Rast zu geben und Wasser nehmen zu lassen. Das Terrain gestattet das Verlassen der Marschstraße nicht.

Situation um 9<sup>h</sup> vormittags.

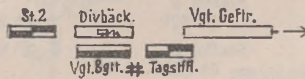


- Um 10<sup>h</sup> vorm. erreicht die Tete des vereinigten Gefechtsstrains das Ostende des Gehöfts.  
 „ 10<sup>h</sup> 25<sup>l</sup> „ befindet sich die Tete des Tagesstaffels auf gleicher Höhe mit der Tete des vereinigten Gefechtsstrains — ist auf der Straße daneben vorgefahren. Der vereinigte Bagagetrain ist dem Tagesstaffel gefolgt. Um 10<sup>h</sup> 25<sup>l</sup> tritt der vereinigte Gefechtsstrain den Marsch wieder an; hat also 25<sup>l</sup> gerastet, während die südliche Gruppe (vereinigter Bagagetrain, Tagesstaffel) 10<sup>h</sup> 25<sup>l</sup> zu rasten beginnt.



Durch den Tagesstaffel und den vereinigten Bagagetrain samt den Distanzen ist die Tete der Divisionsbäckerei um 34<sup>l</sup> hinter dem vereinigten Gefechtsstrain zurück.

- Um 10<sup>h</sup> 34<sup>l</sup> vorm. beginnt also die dritte Rastgruppe: Divisionsbäckerei und Nachschubstaffel 2 auf den Platz des vereinigten Gefechtsstrains vorzufahren und erreicht um  
 10<sup>h</sup> 45<sup>l</sup> „ die Tete des vereinigten Bagagetrains. Dieser und der Tagesstaffel haben bis dahin 20<sup>l</sup> gerastet und setzen den Marsch fort, sobald die Queue des vereinigten Gefechtsstrains 250<sup>x</sup> vor der Tete des Tagesstaffels ist. Das erfolgt um 10<sup>h</sup> 50<sup>l</sup>



- „ 11<sup>h</sup> „ Die 3. Rastgruppe fährt in der Zeit von 10<sup>h</sup> 45<sup>l</sup> bis 11<sup>h</sup> noch vor, damit sie mit ihrer Kolonnenmitte vor die Zisterne kommt, beginnt also um 11<sup>h</sup> zu rasten.

Textskizze 13.

Die Aufgabe ließe sich auch in der Weise lösen, daß jeder Kolonnen teil in 2 Wagenkolonnen (also in die gedrängte Marschform) übergeht. Die Rastdauer setzt sich dann bei den kürzeren Kolonnengliedern (Tagesstaffel, Bäckerei, Bagagetrain) zusammen:

aus der Zeit des Vorfahren der 2. Hälfte jedes Kolonnen teils bis zur Tete desselben (theoretisch 6—7 Minuten)

und aus jener Zeit, während welcher nun der Kolonnen teil in 2 Reihen nebeneinander hält.

In Wirklichkeit wird man wohl erst die beiden Fuhrwerkkolonnen jedes Trainteils auf gleiche Höhe bringen und dann in dieser Formation rasten. Unter dieser Voraussetzung hat die zweite Art vielleicht den Vorzug vor der ersten.

Auch noch den Rest des Divisionstrains in analoger Weise beim Gehöft rasten zu lassen, wäre unpraktisch. Schon die rein theoretische Darstellung der Rast beim Gehöft läßt wohl erkennen, daß es ein Problem ist, so viele Trains nebeneinander zu stellen und zu verschiedenen Zeitpunkten wieder so in Marsch zu setzen, daß kein Teil durch den andern gestört wird.

In Wirklichkeit würden die Trainteile mit vergrößerten Distanzen zwischen den Fuhrwerken anlangen und es würde sich mehr als eine Reibung ergeben.

Es ist daher anzustreben, den »Rest« der Infanterieverpflegskolonne an einer anderen Stelle rasten zu lassen; vielleicht vor dem Anstiege oder beim Wäldchen.

Ist man aber auf die Ergiebigkeit der Zisterne beim Gehöft angewiesen, so hätte die Infanterieverpflegskolonne mit der Tete etwa 1000—1500<sup>x</sup> vom Rastplatze beim Gehöft entfernt zu halten und keinesfalls früher zum Gehöft vorzufahren, ehe nicht der erste Teil des Divisionstrains den Marsch wieder fortgesetzt hat. Vor der Zisterne muß dann jeder Trainteil — eventuell in sich in 2 Kolonnen geteilt — halten und tränken.

Trainkolonnen von so großer Ausdehnung wie die in Rede stehende folgen in der Regel solchen Armeekörpern (Divisionen), welche eine Marschlinie für sich allein zugewiesen erhielten, oder sie gehören überhaupt in das Gebiet des Korpstrains und in den Etappenraum. In all diesen Fällen ist durch vorausgesendete Offiziere zu ermitteln, wo günstigere Verhältnisse für derartige halbstündige Tränkrasten bestehen, und es wird wohl meist gelingen, die Trainkolonne in 2—3 Gruppen zu zerlegen, deren jede einen Wasserspender und Rastplatz erhält.

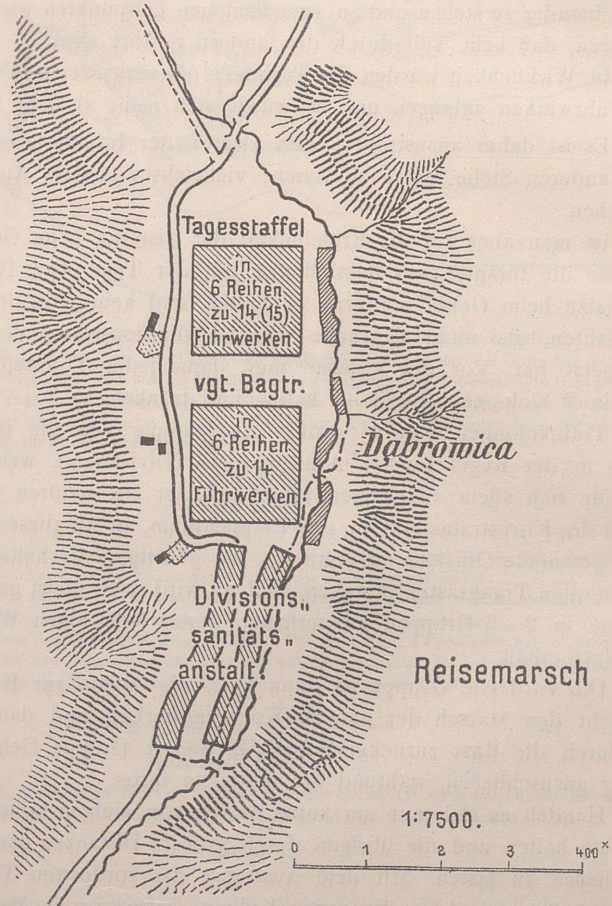
Die vorderste Gruppe ist dann jene, die zuletzt zur Rast kommt, damit sie nicht den Marsch der ganzen Kolonne aufhält und damit im Gegenteile die durch die Rast zurückgebliebene 2. und 3. Gruppe Gelegenheit erhalten, wieder anzuschließen, während die vorderste rastet.

Handelt es sich nur um kurze Rasten von einigen Minuten, so genügt es, die Tete halten und die übrigen durch größere Distanzen getrennten Trainteile anschließen zu lassen. Mit dem Austreten des vordersten Teiles der Marschkolonne setzt sich dann die ganze Kolonne sukzessive in Bewegung.

Die Erholung, welche durch längeres Rasten gewonnen werden soll, ist Lange Rast. außer bei Kälte an das Vorhandensein von Wasser gebunden. Längere Rasten werden daher zumeist in der Nähe von Ortschaften gehalten, die Wasser und manchmal auch Lebensmittel bieten. Dagegen ist bei Rasten in Ortschaften das ohnehin schwierige Einhalten der Ordnung — zumal bei Landstrains — noch mehr erschwert. Auch bieten Orte selten den Raum, größere Trains in einer die Überwachung erleichternden gedrängten Formation aufzustellen.

Nur Kälte oder Regen werden also auf Rastplätze innerhalb von Ortschaften verweisen.

Bei längeren Rasten wird die Marschform aufgegeben und die Trains stellen sich neben der Marschlinie in mehreren Fuhrwerkreihen hintereinander, also in einer die Übersicht erleichternden Formation auf. Hiedurch kann auch alles möglichst nahe der Brunnen etc. halten.



Textskizze 14.

Die Sicherung einer solchen aufgeschlossenen Traingruppe vor Überfällen und feindlicher Einwirkung überhaupt ist — besonders wenn der Rastplatz günstig gewählt werden konnte — viel leichter als die einer langen Marschkolonne.

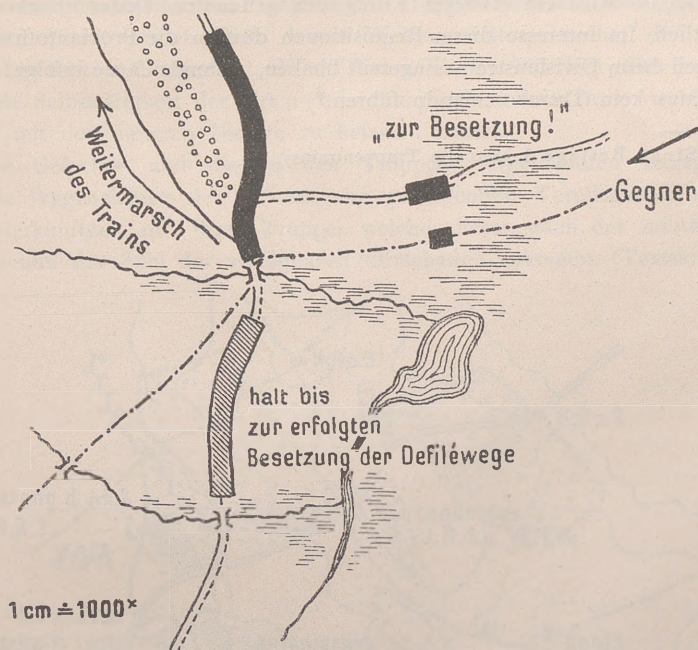
Gerade die Rücksicht auf feindliche Einwirkung verbietet aber, mehr als etwa 300 Fuhrwerke auf einem Platz rasten zu lassen. Es entsteht sonst eine

schwer entwirrbare, unlenksame Masse, in welcher alle Kommandos ungehört verhallen und bei der auch das energischste Eingreifen der Offiziere von zweifelhaftem Erfolg ist.

Bezüglich der Form, in welcher gerastet wird, ist das Terrain ausschlaggebend. Lange Wagenreihen senkrecht zur Straße sind nicht übersichtlich und auch nicht zweckmäßig, weil die der Marschlinie abgewendeten Flügel weit übers Terrain fahren müssen. Manchmal läßt sich das Verlassen der Wege ganz vermeiden, wenn deren mehrere zueinander parallel laufen. (Textskizze 14.)

Lange Rasten in der Dauer einer oder mehrerer Stunden werden in der Regel nur bei Märschen über 25 km gehalten. Jeder einzelne Fall erfordert übrigens andere Verfügungen.

Es muß aber hervorgehoben werden, daß besonders jene Trains, welche Truppenkolonnen folgen, oft viel länger unterwegs bleiben, als zum Zurücklegen der



Textskizze 15.

Kilometeranzahl ihres Marsches notwendig wäre. Die Ursache liegt in den häufig eintretenden Unterbrechungen des Marsches, hervorgerufen durch die Ereignisse bei den Truppen. Nicht nur der Zusammenstoß mit dem Feinde schaltet Halte von oft sehr langer Dauer ein. Das Einziehen oder Aussenden von Seitenhuten, das Abwarten zurückgebliebener Seitenkolonnen, das Ausbessern schadhafter Übergänge oder auch direkte Bedrohung des Trains durch feindliche Abteilungen bewirken Stillstände. In der Situation nach Textskizze 15 könnte z. B. der

Train nicht eher weitermarschieren, als die Besetzung der Sumpfdefilés durch eigene Truppen erfolgt wäre. Der Weitermarsch des Trains erfolgt dann auf dem westlicheren Wege. Besonders Divisionstrains werden also oft genug unfreiwillig lange »rasten«. Bloße Marschtechnik ist nur bei selbständig marschierenden Trains (z. B. im Korpsrain) von entscheidendem Einfluß auf die Anordnungen für die lange Rast.

Während der langen Rast und bei sonstigen Aufhalten von einiger Dauer ergibt sich — oft mehr als in der spät abends erreichten Kantonierung — Gelegenheit, die Ergänzung von der Nachschubs- auf die volle Kriegsverpfleportion zu requirieren. In der Tat könnte der in der Nähe eines Ortes haltende Kommandant des vereinigten Gefechtstrains kaum etwas Nützlicheres unternehmen, als die Proviantwagen seiner Kolonne soweit als möglich mit vorgefundenen Lebensmitteln zu füllen. Ist die Truppe gar auf die Reserveverpflegung angewiesen, so wird ein etwaiger Erfolg des genannten Trainoffiziers doppelt verdienstlich. Im Interesse dieser Requisitionen dürften die Proviantoffiziere oft mit Vorteil beim Divisionstrain eingeteilt bleiben, wenngleich sie infolge Teilung ihres Trains kein Trainkommando führen.\*)

---

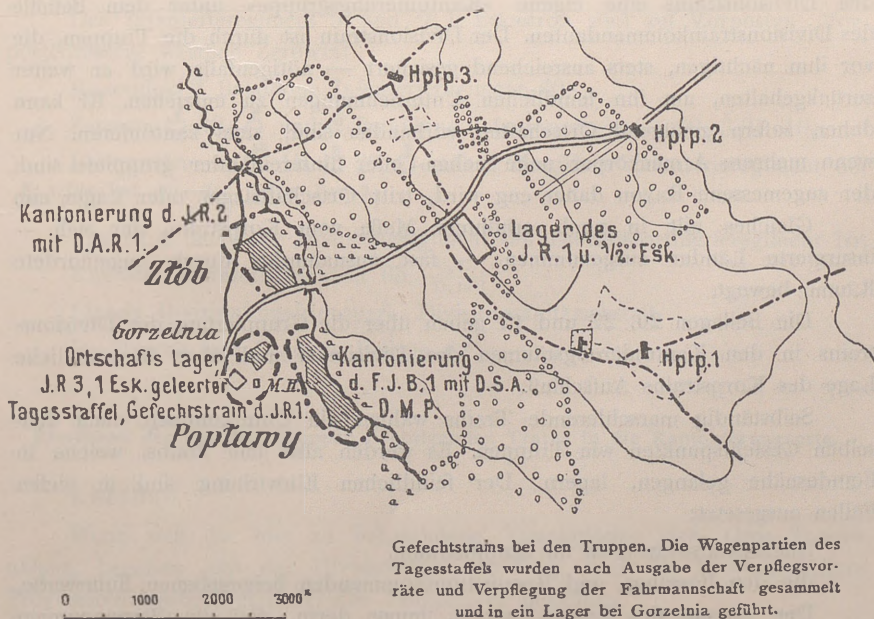
\*) Siehe Beilage 1 »für alle Truppentrains«.

### III. Abschnitt. Unterkünfte.

#### § 11. Unterkunftsarten.

Truppentrains, welche mit Truppen vereint nächtigen, bilden einen Teil der letzteren. Sie erhalten ihren Parkplatz vom Truppenkommandanten angewiesen, Mann und Pferd werden nach dessen Weisung untergebracht; die Truppe sichert, bewacht und verpflegt diese Trains. Es entfällt hier also jede vorbereitende Selbsttätigkeit der Train- oder Trainteilkommandanten, welche sich lediglich mit dem inneren Dienste zu befassen haben.

Die Gefechts- und die zu den Truppen vorgesendeten Bagagetrains sowie die Wagenpartien des zur Ausgabe gelangenden Verpflegsstaffels teilen jene Unterkunftsart mit ihrer Truppe, welche dieser nach der militärischen Situation und der Zahl der verfügbaren Ortschaften zukommt. (Textskizze 16.)



Textskizze 16.

Es werden also die Gefechtstrains der in Złób und Popławy untergebrachten Truppen infolge genügender Unterkunft Mann und Pferde unter Dach bringen, somit »kantonieren«.

Hingegen bietet das Gehöft Gorzelnia nicht Unterkunft für die dorthin gewiesenen Truppen. Ein Teil derselben würde also das Vorhandene ausnützen, während der Rest daneben lagert. In diesem »Ortschaftslager« lagern nun der geleerte Staffel der Verpflegskolonnen und der Gefechtstrain des Infanterieregiments 3. Jener der 1. Eskadron vermochte seine 8 Pferde und die dazugehörige Mannschaft im Meierhof unterzubringen, kantoniert also. Der Gefechtstrain des Infanterieregiments 1, welches die Vorposten stellt, ist zur Vorpostenreserve vorgefahren, hat die Ergänzung der Nachschubverpflegung samt Fleisch abgegeben und sodann ein Lager bei Gorzelnia bezogen.

Von den Reserveanstalten der Division gelangten die Divisions-sanitätsanstalt, welche ihren Dienst auch in der Kantonierung versieht, und der Divisionsmunitionspark in den Bereich der Truppen, wo sie in Popławy unter Dach kommen.

Die nicht mit Truppen gemeinsam nächtigenden Teile des Divisionsstrains sind zumeist das Gros der Verpflegskolonnen und die fahrbaren Bäckereien, dann auch der vereinigte Bagagetrain, wenn er nicht zu den Truppen vorfährt.

In der Kantonierung der Divisionen bilden die eben genannten Teile des Divisionsstrains eine eigene »Kantonierungsgruppe« unter dem Befehle des Divisionsstrainkommandanten. Der Divisionsstrain ist durch die Truppen, die vor ihm nächtigen, stets ausreichend gesichert — nötigenfalls wird er weiter zurückgehalten, um ihn feindlichen Unternehmungen zu entziehen. Er kann daher, sofern genügend Ortschaften vorhanden sind, stets kantonieren. Nur wenn mehrere Armeekörper nahe neben- oder hintereinander gruppiert sind, der zugemessene Rayon daher eng wird, tritt Ortschaftslager oder Lager ein.

Gleiches gilt in noch erhöhtem Maße vom Korpstrain, der sich — insurgierte Länder ausgenommen — fast ausnahmslos durch ungefährdete Räume bewegt.

Die Beilagen 26, 27 und 12 geben über die Gruppierung der Divisionsstrains in den Kantonierungsräumen der Divisionen und über die räumliche Lage des Korpstrains Aufschluß.

Selbständig marschierende Trains wählen die Unterkunftsart nach denselben Gesichtspunkten wie Truppen. Es werden also jene Trains, welche in Feindesnähe gelangen, lagern. Der feindlichen Einwirkung sind in vielen Fällen ausgesetzt:

Nachschubtransporte im Etappenraum,

die den Fassungs- und Requisitionskommanden beigegebenen Fuhrwerke.

Der Vorzug des Lagers besteht immer darin, daß die Bespannungen unmittelbar hinter den Fuhrwerken stehen. Im Falle eines Alarms müssen daher

die Pferde nicht erst aus mehr oder weniger zerstreut und entfernt liegenden Unterkünften zum Parkplatz geführt werden. Die rasche Marschbereitschaft wird durch diese Nähe der Pferde wesentlich gefördert.

### § 12. Beziehen der Unterkünfte der mit Truppen gemeinsam nächtigenden Trains.

Der Befehl für das Beziehen der Nächtigung wird vom Kolonnenkommandanten in der Regel während des Marsches erteilt. Der Empfang dieses Befehls bedeutet für den Divisionstrainkommandanten die Zerlegung des Divisionstrains in zwei Gruppen: die zu den Truppen vorfahrende (Gefechts-trains, Tagesstaffel, womöglich auch Bagagetrains) und in die unter seinem Kommando verbleibende Kantonierungsgruppe (Divisionsbäckerei, Infanterieverpflegskolonne). Für das Absenden der Gefechtstrains in den Bereich der Truppen genügt die Bekanntgabe des Nächtigungsraumes derselben. Das Vorsehen der Bagagetrains wird eigens befohlen. Der Tagesstaffel wird fast in jedem Falle an den vorfahrenden Gefechtstrain angeschlossen. In dem Beispiele Beilage 6 werden der vereinigte Gefechtstrain, der Tagesstaffel und der vereinigte Bagagetrain in den Kantonierungsraum der Division vordisponiert.

Die Division kantoniert wie folgt:

Das Infanterieregiment 5 und  $\frac{1}{2}$  1. Eskadron sind auf Vorposten; Vorpostenreserve westlich Žerowin;

Kozojidek 2 Bataillone Infanterieregiment 60;

Žerowin  $\square$  30,  $\bigcirc$  und 2 Bataillone Infanterieregiment 60, 3./D. 10;

Lhotta Hrozna  $\square$  15,  $\square$  29,  $\bigcirc$  und 2 Bataillone Infanterieregiment 66,  
 $\bigcirc$   $\frac{1}{10}$  Div.-Stab, Pion.-Zug,  $\frac{2}{10}$  Telegr.-Patr. ;

Tassow 2 Bataillone Infanterieregiment 66, Divisionsartillerieregiment 15;

Kněždub Infanterieregiment 65,  $\frac{1}{10}$  I. ;

Lippau Divisionsmunitionspark, Divisionssanitätsanstalt.

Im übrigen laut Legende Beilage 6.\*)

Einrücken der mit den Truppen nächtigenden Trains in die Kantonierungsorte.

Kněždub.

Wenn sich die hier zu behandelnde Trainkolonne dem Orte Tassow nähert, begeben sich der Divisionsproviantoffizier und die Proviantoffiziere (Proviantoffiziers-Stellvertreter) der Truppen zu derselben.

\*) Infanterieregiment 5 zu 3 Bataillonen, die übrigen zu 4 Bataillonen.

Es handelt sich darum, die Teilung der Trainkolonne nach Kantonierungs-orten vorzunehmen und jedem Teile den kürzesten Weg zu seinem Truppenkörper zuzuweisen.

Die Reihenfolge der Wagenpartien ist in allen 3 Traintteilen analog der Marschordnung der Division. (Divisionsstabsquartier, Brigadestäbe, Divisionskavallerie, Infanterieregiment 60, Infanterieregiment 5, Divisionsartillerieregiment 15, Infanterieregiment 66, Infanterieregiment 65.)

Auf dem Karrenwege nach Kněždub sollen abbiegen:

Gefechtstrains der 1. Eskadron und des Infanterieregiments 65,

Wagenpartien des Tagesstaffels für die 1. Eskadron (3 Wagen) und das Infanterieregiment 65 (12 Wagen),

Bagagetrain der 1. Eskadron und des Infanterieregiments 65.

Nachdem die  $\frac{1}{2}$  1. Eskadron bei den Vorposten eingeteilt ist, müßte ein Proviantwagen dieser Eskadron später von Kněždub zur Vorpostenreserve gesendet werden. Trotzdem ist es unwahrscheinlich, daß die bei den Hauptposten aufgeteilte halbe Eskadron zu den Vorräten ihres Proviantwagens gelangt. Für die Verpflegung des Reiters müssen die Hauptposten sorgen und die Verwendung einer Reservehaferportion müßte gestattet werden. Letztere vermag man am nächsten Morgen aus dem gefaßten Tagesstaffel zu ersetzen.

Die nach Kněždub gehörenden Traintteile liegen ziemlich zerstreut in der 5600<sup>x</sup> langen Trainkolonne. Zirka 700<sup>x</sup> hinter der Tete kommt der Gefechtstrain der 1. Eskadron (4 Fuhrwerke); hierauf erst an der Queue des vereinigten Gefechtstrains — 12—15 Minuten später — der Gefechtstrain des Infanterieregiments 65. Analog müssen die Wagenpartien beider Truppen aus dem Tagesstaffel geführt werden. Hiebei ist zu bedenken, daß die Verpflegung des Regimentsstabes des Dragonerregiments (laut Beilage 29, V. V. II. Teil, 3. Heft) auf den Fuhrwerken der Wagenpartie verteilt ist. Es muß also jener Teil überladen werden, welcher auf den 3 Fuhrwerken der 1. Eskadron liegt.

Der Stand des Regimentsstabes samt einem Divisionsstabe, dem Pionierzuge und der Telegraphenpatrouille beträgt zirka 73 Reiter und 73 Pferde. Die Übergabe der Verpflegung an die Truppen erfolgt (§ 77, V. V. II./2.) in Säcken und Packgefäßen. Befindet sich ein Drittel der Nachschubsverpflegung des kompletten Regimentsstabes auf den 3 Fuhrwerken der 1. Eskadron, so bedeutet dies ein Umladen von zirka 120 *kg* (2 Sack) Hafer, 24 Portionen Brot und einer Kiste mit zirka 5 *kg* Viktualien (Suppenkonserven eingerechnet). Dieses geringe Quantum dürfte ohnedies als »für den Stab« bezeichnet und vorbereitet sein. Es kann wohl ohne weiteres auch während der Bewegung umgeladen werden. Die 3 Wagen der 1. Eskadron können nun den Gefechtstrains folgen. Bald schwenken die 12 Fuhrwerke des Infanterieregiments 65 ab und endlich kommen auch beide Wagenpartien aus dem vereinigten Bagagetrain nach.

Der Gefechtstrain des Regiments hat doch eine halbe Stunde Vorsprung vor dem Bagagetrain. Mit Rücksicht auf die Nähe der Kantonierung können die beiden Gefechtstrains (1. Eskadron, Infanterieregiment 65), sobald sie am

Karrenwege aufgeschlossen sind, unter dem Kommando des Stabsführers des Regiments nach Kněždub abmarschieren. Der Proviantoffizier folgt nach einer halben Stunde mit den Wagenpartien des Tagesstaffels (3 + 12 Fuhrwerke) und den Bagagetrains (9 + 1 Fuhrwerk\*).

Kněždub ist 2000\* lang. Wenn die Fuhrwerke direkt am Parkplatze aufahren, so müssen die Fassungskommanden einen Weg von 10—12 Minuten machen, um mit dem Fleisch und den Artikeln zu ihren Unterabteilungen zurückzukehren. Das soll man der Mannschaft ersparen. Es ist daher praktisch, mit den Proviantwagen (heutige Verpflegung) und mit den Wagenpartien der Tagesstaffel (Brot, Tabak, Suppenkonserve für morgen) in die Ortsabschnitte hineinzufahren und bei den Formierungsplätzen der Unterabteilungen abzuladen.

Nachdem dies geschehen ist, werden die Fuhrwerke auf den Parkplatz geführt, damit nun die Pferde ausgespannt und untergebracht werden können.

Da die kleinen Artikel der Nachschubportion jetzt nicht mehr zum Mann, sondern auf die Proviantwagen kommen, folgt der Obsorge für Trainmannschaft und -bespannung noch das Umladen der Viktualien. Dies läßt sich am einfachsten am Parkplatze vornehmen, wo das geordnete Aufstellen der Wagenpartien des Verpflegsstaffels und der Proviantwagen die Manipulation erleichtert.

Dieser ganze Vorgang wird dadurch begünstigt, daß die Proviantoffiziere während der Operationen ganze Wagenladungen übernehmen dürfen. Müssen — wie im Zustande der Ruhe — Brot und Konserven stückweise, die übrigen Verpflegsartikel aber nach dem Gewicht quittiert werden, so dürften auch Brot, Tabak und Suppenkonserven am Parkplatze übernommen werden.

#### Tassow.

Die nachgeschobene Verpflegung (Futter) des Regimentsstabes des Infanterieregiments 66 wiegt zirka 200 kg netto. Es ist keinesfalls nötig, dieses Gewicht auf mehr als auf 6 Wagen, also die Wagenpartien zweier Bataillone, zu verteilen. In Tassow ist ein Umladen somit nicht nötig. Die Gefechtstrains:

- 8 Fuhrwerke für das halbe Infanterieregiment 66 und
- 17 Fuhrwerke für das Divisionsartillerieregiment 15

werden von den 2 Proviantoffizieren von der Marschstraße in die Kantonierungsabschnitte geführt und von der Ortsgasse, durch welche die Trains gegen Lhota Hrozna weitermarschieren, sorgfältig ferngehalten. Die Requisitionswagen der Batterien gelangen sogleich auf den Parkplatz.

Die Wagenpartien der Tagesstaffel und des Bagagetrains werden beim Südostausgange von Tassow aus der Kolonne gezogen, bleiben aber gesammelt stehen, bis alle Trains vorbei sind.

Der Proviantoffiziers-Stellvertreter des Infanterieregiments 66 bleibt in Tassow, der Proviantoffizier reitet nach Lhota Hrozna.

\*) Die etwa zugeladene Ergänzung auf die volle Kriegsverpflegsportion nicht eingerechnet.

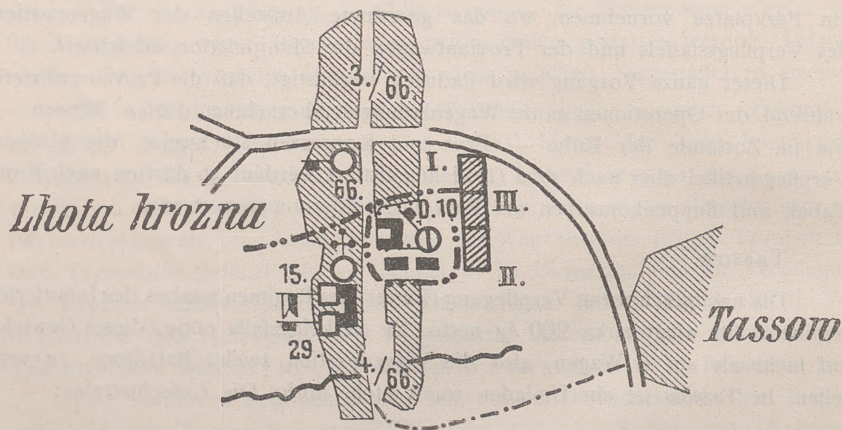
Die zwei letzten Wagenpartien der Tagesstaffel (6 + 2 Fuhrwerke) gehören dem Divisionsmunitionspark und der Divisionssanitätsanstalt in Lippan. Sie biegen bei der Kapelle rechts ab.

Lhota Hrozna.

Die Trains, welche nach Lhota Hrozna gehören, haben eine Kolonnenlänge von zirka 1400<sup>m</sup>. Sie würden daher die Straßenstrecke vom Westende Tassow bis zum Westende Lhota Hrozna bedecken und den Vormarsch der nach Žerowin, Kozojidek etc. bestimmten Trains hindern.

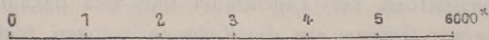
Mit Rücksicht auf die Länge des schmalen Ortes kann man mit allen nach Lhota Hrozna disponierten Trains sogleich nach dem Passieren von Tassow auf den Parkplätzen auffahren.

Eine einfache Skizze über die Verteilung der Truppen im Orte (Textskizze 17) ist die Grundlage der Anordnung.



- I.** Parkplatz für 3/66.
- II.** „ „ 4.66., Kavallerie, Stabsquartier.
- III.** „ „ Tagesstaffel.

1:25.000.



Textskizze 17.

Die Parkplätze sind hier in so unmittelbarer Nähe der Unterkünfte, daß das Aufsuchen der Ortsabschnitte durch die Trainteile nicht nötig ist.

Sollte dies für einzelne Kompagnien dennoch für nötig erachtet werden, so muß gleichwohl zuerst auf die Parkplätze gefahren werden, damit die auf der Straße noch folgenden Trains keinen Aufenthalt erleiden.

Eine andere Methode zur Aufrechthaltung der Ordnung gibt es hier kaum: der Raum südlich des Straßenbuges muß die dem Orte zugehörenden Trains rasch aufnehmen.

Auch finden hier einige Umladungen innerhalb der Tagesstaffel statt:

Der Stab der 30. Infanteriebrigade hat seine Nachschubsverpflegung bei den 3 Fuhrwerken der Wagenpartie des Divisionsstabsquartiers. Diese Verpflegung muß ausgefolgt werden.

Die 3. Eskadron, welche nach Žerowin kommt, hat einen Teil der Verpflegung des Regimentsstabes in ihrer Wagenpartie (3 Fuhrwerke) und muß diese Vorräte in Lhota Hrozna lassen.

Der Tagesstaffel muß also auffahren, und zwar werden hiezu befohlen die Wagenpartien des Divisionsstabsquartiers, der 2. und 3. Eskadron und des Infanterieregiments 66 (dieses ohne 1. und 2. Bataillon). Im ganzen  $3 + 3 + 3 + 6 = 15$  Fuhrwerke.

Die Nachschubsverpflegung des 30. Brigadestabes kann den 3 Fuhrwerken der 3. Eskadron zugeladen werden, welche nach bewirkter Umladung nach Žerowin abmarschieren.

Das Einrücken der Trains in die beiden westlichen Kantonierungsorte bietet nun nichts weiter Bemerkenswertes.

Zu erwähnen wären noch die Trainteile des auf Vorposten befindlichen Infanterieregiments 5. Der Gefechtstrain würde zu der Vorpostenreserve vorfahren, die Proviantwagen der Kompagnien würden auch die Hauptposten aufsuchen, wenn diesen das Unterhalten von Kochfeuern gestattet ist. Nach Abgabe des Fleisches und der Viktualien müßten die Fuhrwerke des Gefechtstrains — etwa östlich Žerowin — im Vereine mit dem Bagagetrain des Regiments parkieren. Mann und Pferde kämen in Žerowin tunlichst unter Dach.

Das Ausgeben von Brot, Tabak und Suppenkonserven aus dem Tagesstaffel an die Vorhutreserve dürfte in manchen Fällen noch angehen. Nach bewirkter Fassung kehren die Fuhrwerke zum Train des Regiments — hier Žerowin — zurück. Die Hauptposten können die zu fassenden Teile der Nachschubsverpflegung schon deshalb nicht übernehmen, weil ein großer Teil der Mannschaft — wenn auch mit Ablösung — in der Feldwachenlinie und im Patrouillendienste abwesend ist.

Es müßten also die Proviantwagen der Hauptpostenkompagnien alle Teile der Nachschubsverpflegung aus dem Tagesstaffel übernehmen. Die Fassung durch die Kompagnien würde am nächsten Morgen — vielleicht in jener Zeit stattfinden, während welcher sich der Durchmarsch der Haupttruppe durch die bisherige Vorpostenlinie vollzieht.

Da die auf Vorposten gewesenen Truppen meist an der Queue der Haupttruppe anschließen, dürfte für die Fassung aus den Proviantwagen genügend Zeit verfügbar werden.

Die Verteilung der Verpflegsstaffel — ein sich fast täglich wiederholender Vorgang — muß jedenfalls in der einfachsten Art und Weise bewirkt werden. Die so oftmalige praktische Durchführung während der Operationen wird allen bei der Übergabe und Verteilung Beteiligten bald eine gewisse Routine verleihen. Auch wird es sehr gut sein, wenn der einen Staffel führende Train-offizier mit den Obliegenheiten des Verpflegsbeamten — besonders bezüglich des Verteilens — vertraut gemacht wird.

Die Park-  
plätze.

Mit Ausnahme der Kanzleiwagen der Haupt- und Stabsquartiere und der Feldpostfuhrwerke dürfen Trains nur außerhalb der Ortschaften parkieren, damit sie im Falle eines Alarms nicht die Ortsgassen verstopfen, sondern im Gegenteil abgesondert von den Truppen möglichst schnell marschfertig werden.

Die mit Truppen kantonierenden oder lagernden Trains sind nicht groß; besteht doch der Train von 4 Bataillonen oder 6 Eskadronen nur aus rund 40 Fuhrwerken (samt Beiwagen).

Die meist noch hinzutretenden Wagenpartien der Tagesstaffel vermehren die einzelnen Traingruppen nur unwesentlich.

Die Trainvorschrift gestattet, bis zu 300 Fuhrwerke auf einem Parkplatze aufzustellen. Größere Trains müssen getrennte Gruppen mit mehreren Parkplätzen formieren.

Dadurch werden bei einem schleunigen Abmarsche die inneren Friktionen einer Gruppe nicht auf alle ausgedehnt und im Falle eines feindlichen Angriffes wird nur ein Teil und nicht das Ganze in Mitleidenschaft gezogen. Größere Trains werden also im Zustande der Ruhe durch Distanzen, analog jenen einer Marschkolonne, geteilt. Die Entfernung der Traingruppen voneinander ergibt sich aber aus der räumlichen Lage der Ortschaften und der Lagergruppen.

Abgesehen von der Anzahl der Fuhrwerke erhalten Armeetrains — besonders Munitionsanstalten — auch dann abgetrennte Parkplätze, wenn sie mit Truppen gemeinsam lagern oder kantonieren.

Bei Truppentrains tritt sehr häufig die Teilung des Trains nach Bataillonen, Eskadronen etc. ein, wenn der betreffende Truppenkörper in zerstreuten oder langgestreckten Ortschaften nächtigt. So wäre es in dem Beispiele Textskizze 18 unzweckmäßig, alle Trains etwa südwestlich des Meierhofs zu vereinigen:

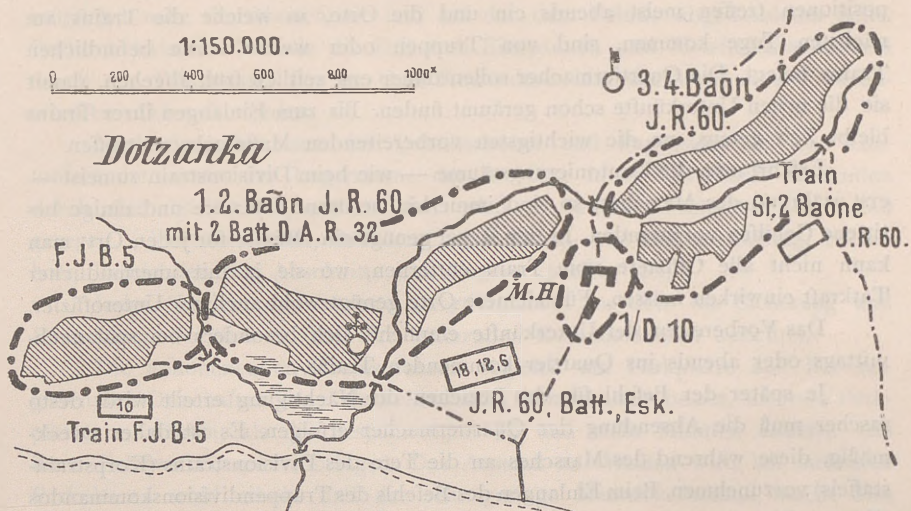
Die Schlächtereigeräte, Offiziersfeldküchen,\*) die feldmäßigen Bagagen der Offiziere können nicht schon am Abende verladen werden; requirierte Vorräte und Fleisch werden den Proviantwagen zugeladen; die Truppe soll überhaupt, solange die Kantonierung währt, alles bei sich behalten, was ihr der Train brachte.

Dazu darf dieser aber nicht 1000<sup>x</sup> entfernt parkieren und vor allem muß sofortiges Aufpacken und Verladen in unvorhergesehenen Fällen gesichert sein. Die Marschbereitschaft verzögert sich sehr, wenn alle Gegenstände erst zu einem entlegenen Parkplatze getragen oder die Fuhrwerke von dort in die Kantonierungsbereiche der Ortsabschnitte herangezogen werden müßten.

\*) Gehören jetzt auf die Kompagniemunitionswagen der Infanterie (Jäger).

Es wären demgemäß drei Traingruppen in Dolžanka zu bilden, wodurch allerdings die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen vermehrt werden.

Am Parkplatz stehen die Fuhrwerke wie in Lagern mit  $6^x$  Intervall und  $30^x$  Distanz zwischen den Reihen. Das Terrain wird die Wahl einer übersichtlichen, länglich rechteckigen Form des Parkplatzes wohl nur in Ausnahmefällen beeinträchtigen.



Textskizze 18.

In Truppenlagern erhalten die Trains ihren reglementmäßigen Platz hinter der Offizierslinie. Bei der Artillerie folgen die Trainfuhrwerke als die 3. Linie hinter den Batteriemunitionswagen. Überall befindet sich die zugehörige Mannschaft am weitesten zurück und stehen die Pferde zwischen ihr und den Fuhrwerken. Zum Aufbruche geht der Mann einfach zu den Pferden vor und führt diese wieder an den Rädern vorbei zur Deichsel. Die dem Dienstreglement entnommenen Lagerskizzen, deren Anwendung die Mehrzahl der Fälle gestattet, sind in der Beilage 8 enthalten.

Beilage 8.

### § 13. Nächtigen selbständiger Trains.

Getrennt von den Truppen nächtigen:

der bei diesen entbehrliche Teil des Divisionstrains;  
der Korpstrain und sonstige, sei es im Trainechiquier, sei es im Etappenraume selbständig auftretende Trains (zurückfahrende leere Verpflegsstaffel, Etappentrainzüge etc.).

Vorbereiten  
der  
Unterkunft.

Sobald der Trainkommandant den Nächtigungsraum seines Trains erfährt, trifft er die Maßnahmen zur Vorbereitung der Unterkunft. Bei Trains — besonders den weit rückwärts folgenden — wird das Voraussenden von Quartiermachern und Köchen sehr oft erfolgen können. Auch die Beigabe von einzelnen Landesfuhren mit der Nachschubsverpflegung für den betreffenden Trainteil kann mitunter angeordnet werden. Das Bestehen des Kriegszustandes soll diese Maßregel nicht beeinträchtigen, solange man sich in gesicherter Zone bewegt. Die Dispositionen treffen meist abends ein und die Orte, in welche die Trains am nächsten Tage kommen, sind von Truppen oder weiter vorne befindlichen Trains belegt. Die Quartiermacher sollen daher erst zeitlich früh abgehen, damit sie die neuen Unterkünfte schon geräumt finden. Bis zum Einlangen ihrer Trains bleibt Zeit genug, um die wichtigsten vorbereitenden Maßregeln zu treffen.

Erfährt man die Kantonierungsräume — wie beim Divisionstrain zumeist — erst während des Marsches, so sind immerhin berittene Offiziere und einige berittene Gehilfen vorzusenden. In der Regel genügt ein Offizier für jeden Ort; man kann nicht alle Offiziere vom Train entfernen, wo sie ja mit unermüdlicher Tatkraft einwirken müssen. Für kleinere Orte genügt wohl auch ein Unteroffizier.

Das Vorbereiten der Unterkünfte empfiehlt sich besonders bei spät nachmittags oder abends ins Quartier kommenden Trains.

Je später der Befehl für das Beziehen der Nächtigung erteilt wird, desto rascher muß die Absendung der Quartiermacher erfolgen. Es ist daher zweckmäßig, diese während des Marsches an die Tete des Divisionstrains (Korpstrainstaffels) vorzunehmen. Beim Einlangen des Befehls des Truppendivisionskommandos (Korpstrainkommandanten) kann dann die Abfertigung sogleich erfolgen.

Der Kommandant weist die Orte nach der Karte zu und führt seine Trainkolonne weiter. Es wird ihm aber gestattet sein, die Marschlinie für seine Person zu verlassen, sobald er sich dem Nächtigungsbereiche nähert, um von einem geeigneten Punkte Überblick zu gewinnen. Er versammelt auf solchen — nahegelegenen — Punkten die künftigen Stationskommandanten, zeigt die gegenseitige Lage der Orte im Terrain und bespricht die etwa gemeinsam zu bewirkende Sicherung derselben.

Die Quartiermacher beurteilen zunächst, ob der Kantonierungsort für die Unterbringung der für ihn bestimmten Trains ausreicht, ob also Mann und Pferd sämtlich unter Dach kommen, somit kantonieren können. Bei einiger Übung wird der erforderliche Überblick durch rasches Abreiten der Ortsgassen gewonnen werden. Kann, dem Augenscheine nach, nicht alles Unterkunft finden, so muß ein Teil daneben lagern. Am besten verträgt dies der landesübliche Train, der also die Kantonierung durch sein Lager zum Ortschaftslager ergänzt.

Ist man durch die Nähe des Feindes gezwungen, die Marsch- oder Kampfbereitschaft zu erhöhen, und wagt man es daher nicht, die Bespannungen und das Personal in Ortschaften zu zerstreuen, sondern findet man die Notwendigkeit, auf einem Platze förmlich in Reih' und Glied zu ruhen, so erhalten die vorausgesendeten Offiziere den Befehl, Lagerplätze auszumitteln.

Ist der quartierregulierende Offizier über die Verteilung der Trainenteile in der Kantonierung oder im Ortschaftslager klar, so ist das Ausmitteln der Parkplätze das Nächste, denn dort müssen die ankommenden Trains zunächst auffahren.

Nebst dem Erfordernisse festen, ebenen Bodens ist beim Parkplatze das Wichtigste, daß er in der Nähe der Unterkunft der Bespannungen liegt, damit die Trains im Alarmfalle schnell marschbereit werden. Im übrigen liegt er möglichst nahe der Marschlinie und auf der dem Feinde abgewendeten Seite. Dadurch kann im Notfalle die Zeit zum Einspannen und Sich-in-Marsch-setzen durch den Widerstand der im Orte Kantonierenden, der Wachen und Bereitschaften erkämpft werden.

Nach dem Zuweisen der Ortsabschnitte und Parkplätze für die Kantonierenden sowie der Lagerräume der im Orte nicht Unterkunft Findenden durch den höchsten Quartiermacher wird in jedem Abschnitte das Detail geregelt. (Quartiere, Ställe, Brunnen, Lebensmittel- und Heubeschaffung, Brennholz, Bezeichnen der Abschnitte und Lagereckpunkte etc.)

Indes überlegt der höchste Quartiermacher im Orte die Sicherung und Bewachung, worüber er dem sich nähernden Kommandanten berichtet.

Die ankommenden Trains fahren sogleich am Parkplatze auf. Bei ausgedehnten Ortschaften ist es in Feindesnähe immer noch besser, mehrere Parkplätze zu wählen, als die Bespannungen 15 und mehr Minuten entfernt von ihren Fuhrwerken unterzubringen. Das Ausmaß an Wachen wird bei mehreren Parkplätzen wohl erhöht und der sehr geringe Mannschaftsstand macht dies bedenklich; die größere Gefahr liegt aber immer in zu großer Entfernung zwischen Fuhrwerken und Pferden. Die erste Bedingung bleibt doch, möglichst schnell marschbereit zu werden. In gesicherter Lage mag diese Forderung zurücktreten.

Am Parkplatze findet nun die ordnungsmäßige Befehlsausgabe durch den Kommandanten statt. Sie enthält:

- Verteilung der Ortsabschnitte und Lagerräume;
- Wachdienst und Sicherung, Inspektionsoffizier;
- Unterbringung der Kranken;
- Wohnung des Stationskommandanten;
- Verhalten beim Alarm;
- Beschaffen von Verpflegung, Futter, Holz, Weide;
- nächste Abfertigung.

Die Sicherung der Unterkünfte und im Zusammenhange damit der Wachdienst werden im V. Abschnitte behandelt.

Das Beziehen der Kantonierung eines Divisionstrains. (Hiezu Beilage 9.) Beispiel.  
Gegner einen Marsch westlich Petschek—Dobřichow.

Die 11. Infanterietruppendivision ist über Kolin—Welim vorgerückt. Der Beilage 9.  
Divisionstrain hatte Befehl, bis Dreihofen vorzumarschieren und dort bis auf weiteren Befehl zu rasten.



Während der Rast versammelt der Divisionstrainkommandant die in der Beilage ausgewiesene Gruppe von Quartiermachern an der Tete des vereinigten Gefechtstrains.

11<sup>h</sup> 30<sup>I</sup>: Vom Truppendivisionskommando trifft folgender Befehl ein:

»Division nächtigt bei Dobřichow—Petschek und westlich. Gefechtstrains und Tagesstaffel erhalten in Cerhenic weitere Weisung.

Divisionstrain nächtigt im Raume Cerhenic—Welim—Siegfeld. Tagesstaffel wird, sobald geleert, nach Cerhenic dirigiert.

Abfertigung 6<sup>h</sup> abends.«

Daraufhin lautet der Befehl an die Quartiermacher:

»Es nächtigen: Divisionstrainkommandant, Staffel 1 (leer), 2 und vereinigter Bagagetrain in Cerhenic;

Divisionsbäckerei und Staffel 3, 4 in Welim;

Reservestaffel in Siegfeld.

Ich treffe voraussichtlich um 4<sup>h</sup> nachmittags mit der Tete des Divisionsstrains in Cerhenic ein.

Abreiten!«

Die Quartiermacher treffen um 1<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> in Cerhenic, nach 1<sup>h</sup> in Welim, 12<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> in Siegfeld ein.

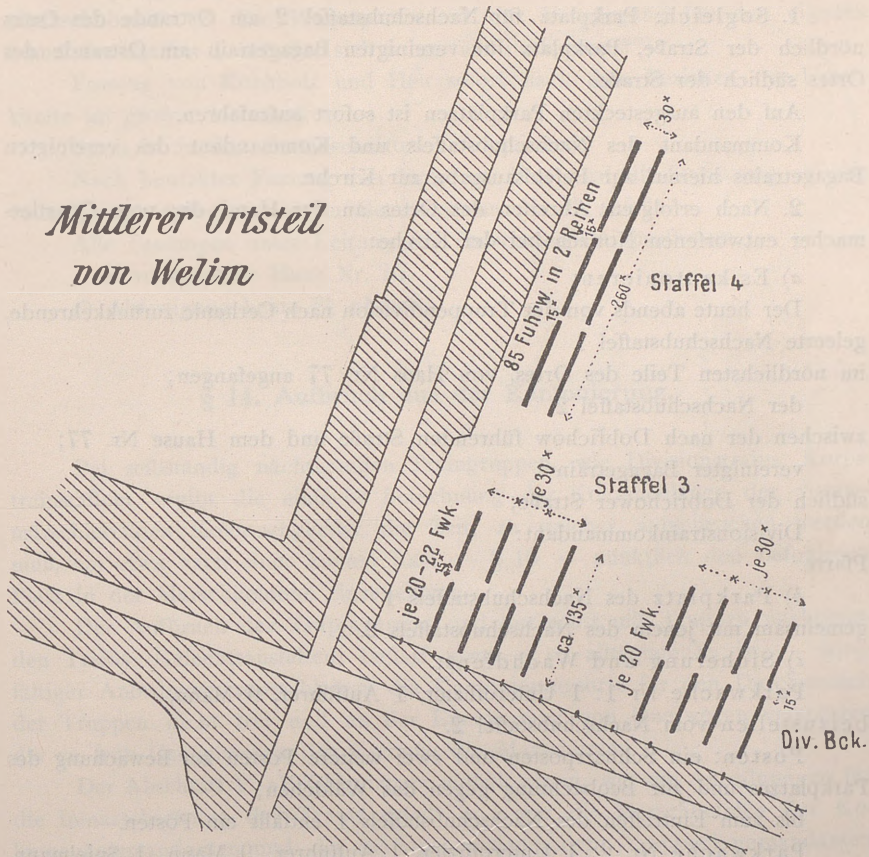
Das Abreiten der Orte bestätigt die Voraussicht, daß zirka  $\frac{1}{3}$  Reservestaffel in Siegfeld lagern muß, im übrigen alles in den zugewiesenen Orten kantonieren kann. Der nach Siegfeld entsendete Offizier bezieht demnach das Gehöft südlich Kout in den Nächtigungsbereich ein.

**Parkplätze.** Cerhenic ist über 2000<sup>x</sup> lang; es wären also zwei Parkplätze erforderlich, um in dieser dem Gegner immerhin am nächsten liegenden Nächtigungsgruppe Fuhrwerke und Bespannungen einander nahe zu haben. Der vereinigte Bagagetrain hätte seinen Parkplatz südlich der Straße (85 Fuhrwerke, Bagagewagen des Traineskadronskommandos eingerechnet). Die beiden Staffeln parkieren gemeinsam östlich der Mitte des ihnen zugewiesenen Ortsteils (170 Fuhrwerke).

Welim, der beste Parkplatz für den Staffel 3, liegt im einspringenden Winkel des Ortes. Die Fuhrwerke der Divisionsbäckerei (80) kommen, wenn sie hinter jenen des 3. Staffels stehen, gerade vor die Mitte des Unterkunftsgebietes ihrer Bespannungen. (Beilage 9.) Steht dann der Staffel 4 in 2 Reihen — der Form seines Ortsteils folgend — auf 100<sup>x</sup> neben dem Staffel 3, so reicht sein rechter Flügel zirka 500<sup>x</sup> von der Marschstraße weg gegen das Nordende von Baierweg hin. Das Dorf überragt den Train dann nur noch um weitere 500<sup>x</sup>. Die Kantonierungsgruppe bedarf also nur eines Parkplatzes.

Der Parkplatz des Reservestaffels liegt am gesichertsten zwischen dem Gehöft und Siegfeld. In zwei Wagenreihen aufgestellt (die Drittel nebeneinander,

nicht hintereinander), nehmen die Fuhrwerke eine Ausdehnung von zirka  $200^x$  ein. Die Distanz zwischen beiden Örtlichkeiten beträgt  $1000^x$ , die Parkplätze sind also kaum  $400^x$  von den Kantonierungen entfernt. Mit Rücksicht auf die große Entfernung vom Gegner und den Schutz der Front durch den Bach kann diese Raumdistanz zwischen Fuhrwerken und Bespannungen als ganz unbedenklich hingenommen werden. Die Teilung in 2 Traingruppen wäre unnötig.



Textskizze 19.

Östlich Cerhenic empfängt der vereinigte Gefechtstrain die schon im vorangehenden Paragraph erläuterten Weisungen für das weitere Vorfahren zu den Truppen; die Wagenpartien des Tagesstaffels werden den Gefechtstrains angeschlossen.

Der Divisionstrainkommandant hat während des Marsches die Kantonierungsorte seiner Trains besichtigt und den Stationskommandanten die zweckmäßige Wahl der Parkplätze und die Sicherung erläutert.

Er übernimmt nun das Stationskommando in Cerhenic.

Detailverfügungen in Cerhenic.

Der quartiermachende Offizier erwartet den Divisionstrainkommandanten etwa halbwegs Cerhenic und Welim. Er meldet die getroffenen Vorbereitungen und bezeichnet insbesondere die — etwa durch Stangen etc. ausgesteckten — Parkplätze.

Der Divisionstrainkommandant erteilt folgende Befehle:

1. Sogleich: Parkplatz für Nachschubstaffel 2 am Ostrande des Ortes nördlich der Straße, Parkplatz für vereinigten Bagagetrain am Ostrande des Ortes südlich der Straße.

Auf den ausgesteckten Parkplätzen ist sofort aufzufahren.

Kommandant des Nachschubstaffels und Kommandant des vereinigten Bagagetrains hierauf zur Befehlsausgabe zur Kirche.

2. Nach erfolgtem Abreiten des Ortes an der Hand der vom Quartiermacher entworfenen Notizen bei der Kirche:

a) Es kantonieren:

Der heute abends von der Truppendivision nach Cerhenic zurückkehrende, geleerte Nachschubstaffel 1

im nördlichsten Teile des Ortes, von Haus Nr. 77 angefangen;

der Nachschubstaffel 2

zwischen der nach Dobřichow führenden Straße und dem Hause Nr. 77;

vereinigter Bagagetrain

südlich der Dobřichower Straße;

Divisionstrainkommandant:

Pfarre.

b) Parkplatz des Nachschubstaffels 1

gemeinsam mit jenem des Nachschubstaffels 2.

c) Sicherung und Wachdienst.

Parkwache Nr 1: 1 Unteroffizier, 1 Aufführer, 9 Mann,  
beizustellen vom Nachschubstaffel 2.

Posten: ein Schnarrposten und zwei weitere Posten zur Bewachung des Parkplatzes und zur Beobachtung gegen das Wäldchen;

bis zum Eintreffen des Nachschubstaffels 1 entfällt ein Posten.

Parkwache Nr. 2: 1 Unteroffizier, 1 Aufführer, 9 Mann, 1 Spielmann,  
beizustellen vom vereinigten Bagagetrain, Spielmann von der Traineskadron.

Posten: ein Schnarrposten und ein zweiter Posten zur Bewachung des Bagagetrains und zur Beobachtung gegen Südwest, ein Posten zu den vereinigt aufzustellenden Kassawagen.

Kantonierungswache: 1 Unteroffizier, 6 Mann,  
beizustellen vom vereinigten Bagagetrain.

Aufstellungsplatz: Westausgang an der Straße gegen Dobřichow,

ein Posten an der Kreuzung der Bahn mit der Straße nach Rattenic.

Verlautbaren der Befehle, Dienst der Stationswache: Parkwache 2.

Stationsinspektionsoffizier: Leutnant N<sub>2</sub>. Sein Dienstzimmer: Schule nördlich der Kirche.

Der Stationsinspektionsoffizier leitet das — sofort vorzunehmende — Aufziehen der Wachen.

Bereitschaft: keine.

d) Verpflegung.\*)

Verpflegung des Nachschubstaffels 1 erfolgt nach seinem Einrücken beim Nachschubstaffel 2. Die Wagenpartie mit der Verpflegung für den eigenen Stand des Staffels 1 befindet sich schon am Parkplatze.\*\*)

Fassung von Kochholz und Heu sofort nach dem Beziehen der Unterkünfte im großen Meierhof.

Stroh ist in den Ortsabschnitten zu requirieren.

Nach bewirkter Fassung von Holz und Heu wird die Ergänzung auf die volle Kriegsverpflegsportion im Gemüsegarten des N. gefaßt.

Alle Fassungen unter Leitung des Stationsinspektionsoffiziers.

e) Marodezimmer Haus Nr. 57.

f) Abfertigung heute 8<sup>h</sup> abends.

#### § 14. Aufbruch aus der Kantonierung.

Bei selbständig nächtigenden Traingruppen, wie Divisionstrains, Korps-trainstaffeln, ergibt die einfache Berechnung der Kolonnenlänge der voraus-marschierenden Kolonnenglieder die Zeit, zu welcher aufgebrochen werden muß, um etwa nach einer kurzen Rast — § 10 — pünktlich den befohlenen Platz in der Marschkolonne einzunehmen.

Der Aufbruch der Truppentrains und der sonst mit Truppen nächtigen- den Trains (Gefechtsanstalten) bedarf aber — so alltäglich es ist — sorg- fältiger Anordnung, sonst bleiben die Kantonierungsorte für den Durchmarsch der Truppen nicht frei und an der Einmündung von Querwegen versperren die zu früh Gekommenen der Kolonne die Marschlinie.

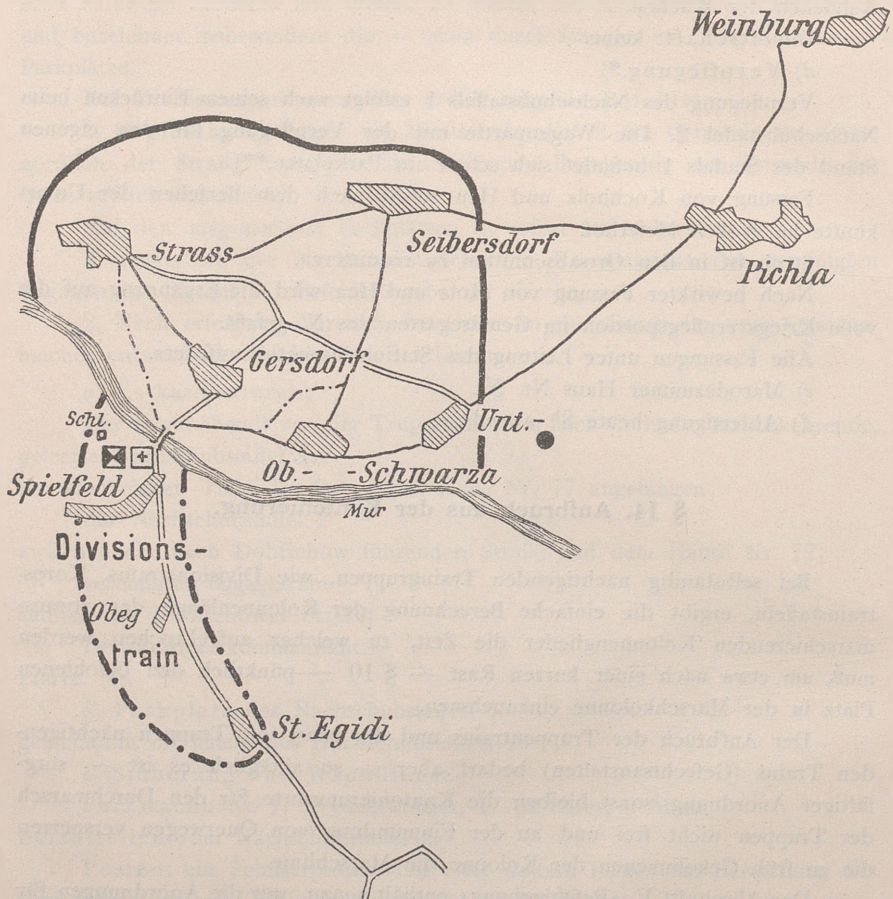
Der Abschnitt V. »Befehlgebung« enthält genau, wer die Anordnungen für die Inmarschsetzung der Trains erteilt und wie die Marschbefehle des Ko- lonnenkommandanten und der Stationskommandanten, Truppenkommandanten etc. ineinander greifen.

Hier soll nur in Kürze festgestellt werden, was zum Verständnisse der nachfolgenden zwei Aufgaben nötig ist.

\*) Angenommen ist, daß der vereinigte Bagagetrain in einer Wagenpartie die mehr- tägige Nachschubsverpflegung durch Befehl des Kolonnenkommandanten zugeteilt erhalten hat. Fleisch: ein Infanterieregiment hat gestern abends den Bedarf für alle 3 Trainteile geschlagen. Heute beim Durchmarsch durch die betreffende Station haben es die Staffel und der Bagagetrain mitgenommen.

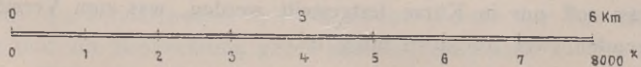
\*\*\*) Ein ausnahmsweiser Vorgang — hier angenommen, um diese Möglichkeit, einen Staffel zu verpflegen, darzutun.

Das Truppendivisions(kolonnen)-Kommando ordnet die Gruppierung der Trains am Marsche an, es befiehlt, welche Trains und in welcher Reihenfolge mit der Division marschieren;



Gefechtsrain bei den Truppen.

1:75.000.



Textskizze 20.

es befiehlt ferner, wo sich die bei den Truppen verteilten Trains (Truppentrains und geleerte Verpflegsstaffel) zum Marschantritte sammeln sollen.

Die übrigen Befehle erhält jeder Trainteil, jeder Armeetrain von demjenigen Kommandanten, welchem er während der Nächtigung untersteht.

Diese Kommandanten sind: bei den Truppentrains die Truppenkommandanten oder die Stationskommandanten, wenn mehrere Truppenteile in einem Orte nächtigen;

bei Armeetrains in der Regel der Divisionstrainkommandant oder der Kommandant eines Korpstrainstaffels.

1. Beispiel: Rückmarsch einer Truppendivision aus dem Raume Gersdorf—Seibersdorf (Textskizze 20) über Spielfeld—St. Egidi gegen Südost.

Die Queue der Haupttruppe der Division hat die Mur-Brücke um 9<sup>h</sup> vormittags zu überschreiten. Eine starke Nachhut (4 Bataillone, 6 Batterien, Kavallerie, Hilfsplatz) bleibt noch im Raume bei Spielfeld zurück.

Nach der Kolonnenlänge der Division hätte die Tete der Haupttruppe um 7<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh über die Mur-Brücke zu rücken.

Demgemäß ergehen folgende Befehle für den Train:

Von Seite des Truppendivisionskommandos:

Marschordnung: Divisionsmunitionspark  
Divisionssanitätsanstalt.

Queue dieses Kolonnenteils hat Spielfeld um 7<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh zu verlassen.

Die Gefechtstrains der Truppen sammeln sich um 6<sup>h</sup> früh zwischen Gersdorf und der Mur-Brücke, treten dort unter Befehl des Kommandanten des 1. Zuges der Traineskadron. Der vereinigte Gefechtstrain der Division muß Spielfeld um 7<sup>h</sup> früh passiert haben.

Die Trains aus Seibersdorf dürfen nicht durch fremde Kantonierungsorte fahren.

Alle übrigen im Raume Spielfeld—St. Egidi nächtigen Trains müssen letzteren Ort um 7<sup>h</sup> früh passiert haben.

Vom Divisionstrainkommandanten:

Stelligmachung der in Spielfeld nächtigen Gefechtsanstalten auf der Straße Spielfeld—Obeg—Queue 7<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh in Spielfeld.

Von den Stationskommandanten Straß, Seibersdorf, Ober-, Unterschwarza, Gersdorf:

Eintreffen der in diesen Orten nächtigen Gefechtstrains südlich Gersdorf um 6<sup>h</sup> früh.

Am Tage des Marsches um 6<sup>h</sup> früh vom Kommandanten des 1. Zuges der Traineskadron:

Einreihen der ankommenden Gefechtstrains auf der Straße Gersdorf—Spielfeld in eine Marschordnung analog jener der Division.

Vormarsch mit dem vereinigten Gefechtstrain über Spielfeld—Obeg.

Vom Divisionstrainkommandanten:

Stelligmachung dieser Trains mit der Queue bei St. Egidi um 7<sup>h</sup> früh.

Bei diesem Beispiele wurden lediglich jene Distanzen zwischen der Truppenkolonne der Division und dem Train angenommen, welche aus marschtechnischen Gründen notwendig sind. Bei Rückmärschen erhalten die Trains jedoch große Zeitintervalle vor den Truppen. Die Divisionstrains werden auf ein Minimum restringiert; alles Entbehrliche marschiert womöglich mit Distanz eines Tagemarsches voraus. Die Verpflegsstaffel laden ihre Vorräte in den Unterkunftsbereichen der Divisionen ab und fahren leer weiter, ohne die Truppen zu erwarten.

Beilage 10.

2. Beispiel. In der einer Kriegsspielaufgabe entnommenen Situation erfolgt der Abmarsch der Division nach seitwärts über Obergnas—Fischa und es besteht die Verfügung, die Linie Greith—St. Stefan—Frauenbach bis 6<sup>h</sup> früh zu räumen. Derartige Einschränkungen erfordern um so vorsichtigere Befehlgebung.

Der betreffende Befehlspunkt in der Disposition des Divisionskommandos für den Abmarsch über Fischa lautet:

- A. Vorhut. GM. B. 22. Infanterieregiment 15,  
3. Eskadron, Ulanenregiment 4.

Aufbruch der Vorhutreserve um 6<sup>h</sup> von ☉ Obergnas.

- B. Haupttruppe. GM. B. 21.  $\frac{1}{2}$  2. Ulanenregiment 4,  
Feldjägerbataillon 30,  
Divisionsartillerieregiment 32,  
Infanterieregiment 80,  
Infanterieregiment 30,  
Infanterieregiment 95,  
Divisionssanitätsanstalt,  
Divisionsmunitionspark,  
der zum Verwundetentransport hergerichtete Staffel  $\frac{1}{IVK.}$ .

Aufbruch 6<sup>h</sup> früh von Badenbrunn.

- C. Unter dem Kommandanten des 1. Zuges Traineskadron 11,  
vereinigter Gefechtstrain,  
Staffel  $\frac{2}{IVK. 11}$ .

D. Unter dem Befehle des Divisionstrainkommandanten bleiben marschbereit bei Obergnas:

- Feldspital,  
vereinigter Bagagetrain,  
Staffel  $\frac{3, 4, R.}{IVK.}$  mit der »Divisionsbäckerei«.

Infolge dieser Marschordnung müssen die Truppentrains der Kantonierungs-orte Höllgrund, Badenbrunn, Grieshof und Obergnas den Durchmarsch der Division auf ihren Parkplätzen abwarten. Die Kantonierungsgruppe Greith muß sich samt Train um 6<sup>h</sup> jenseits, d. h. östlich St. Stefan befinden.

Textskizze 21.

Situation der 11. Infanterietruppendivision um 7<sup>h</sup> 10<sup>I</sup> früh



Textskizze 21.

Ihr Train aber fährt am einfachsten am Parkplatz in St. Stefan (östlich des Ortes) auf, weil er erst um zirka 7<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> an die Reihe kommt, über Höllgrund abzumarschieren.

Das Infanterieregiment 95 kann seinen Train in gleicher Höhe auf dem Karrenwege Jägerberg—Mühle mitnehmen. Der Train des Jägerbataillons kann gleich hinter dem Divisionsmunitionspark an die Marschstraße herankommen. (Jägerbataillon, Divisionsmunitionspark, 3 leere Wagen des Jägerbataillons [Staffel 2/11], Gefechts-train und Bagagetrain des Bataillons.)

Jeder Truppenkörper müßte seine geleerten und für Verwundete hergerichteten Wagenpartien an die Tete seines Gefechts-trains einteilen. Um 6<sup>h</sup> 40<sup>I</sup> früh passiert nun die Queue der Divisions-sanitätsanstalt die Straßengabel knapp am Südostende von St. Stefan. Jetzt ist der Moment gekommen, den Kommandant des 2. Zuges der Traineskadron (Verwundetentransport), schon

bei St. Stefan haltend, erwartet hat; die ersten 3 Glieder der 11teiligen Traingruppe\*) von St. Stefan können aufbrechen: die leeren Wagenpartien des Infanterieregiments 80, Divisionsartillerieregiments 32 und der 1. Eskadron, zusammen 24 Fuhrwerke. Unmittelbar dahinter läßt der Zugskommandant die bei der Mühle bereitstehende leere Wagenpartie des Infanterieregiments 95 anschließen. Gewiß hat der Zugskommandant, der seine Fuhrwerke auf der Strecke St. Stefan—Höllgrund—Badenbrunn—Obergnas verteilt hat, schon vorher einen Unteroffizier zu allen diesen Gruppen gesendet, um sich zu vergewissern, daß sie alle das Durchfahren des Divisionsmunitionsparks abwarten. Er gibt nun den bei St. Stefan gesammelten Wagenpartien den Befehl, bis Höllgrund vorzufahren; dort zu halten, bis der Divisionsmunitionspark in die Marschstraße eingefahren ist; dann aber sogleich an die leeren Wagen des Feldjägerbataillons 30 anzuschließen, welche dem Divisionsmunitionspark unmittelbar folgen. Nächste Gruppe: jene von Höllgrund.

Von Höllgrund gegen Aschau etwas vorreitend, wird der Zugskommandant den bei den 3 Wagen des Jägerbataillons eingeteilten Unteroffizier bald wahrnehmen, besonders wenn auch dieser angehalten wurde, das Seinige zu tun zur gegenseitigen Verständigung. Kurzer Befehl: dem Munitionspark folgen! Nun nach Badenbrunn vorreiten; von dort überblickt man auch die am Parkplatze von Obergnas stehenden Wagen des Staffels. Ist der Munitionspark vorbei und erkennt der Zugskommandant die ihm angeschlossenen Gruppen von St. Stefan, Wetzelsdorf, Höllgrund, Aschau, so kann er nach Obergnas reiten, um die letzte Traingruppe zu belehren.

Durch dieses unverdrossene Überallsein wird der Trainoffizier endlich östlich von Obergnas seine 85 Fuhrwerke beisammen haben, den Staffel an sich vorbeiziehen lassen, 250<sup>x</sup> Distanz nehmen und nun ruhig weitermarschieren.

Es ist nicht seine Sache, den einzelnen Wagenpartien tags vorher Befehle zu erteilen. Das besorgen, wie zu Beginn dieses Paragraphs erläutert, die Truppenkommandanten, in deren Bereich die Fuhrwerke nächtigen. Das bloße Sammeln der Wagenpartien kann aber, wie gerade dieses Beispiel zeigt, die volle Tätigkeit eines flinken Subalternoffiziers in Anspruch nehmen.

Sammeln der  
Gruppe C  
(Marsch-  
disposition).

In ganz gleicher Weise sammelt hinter dem Kommandanten des 2. Trainzuges jener des 1. Zuges seine Gefechtstrains. Seine Aufgabe ist leichter, weil er überall energische Unteroffiziere als Traineteilkommandanten eingeteilt hat. Er ist laut Disposition Kommandant zweier Trainteile:

des vereinigten Gefechtstrains und des Nachschubstaffels 2.

---

\*) Leere Wagenpartien des Infanterieregiments 80, Divisionsartillerieregiments 32, 1./U. 4: 3.

Gefechtstrains dieser Truppen: 3.

Bagagetrains dieser Truppen: 3.

Train des Divisionsstabsquartiers: 1.

Train des 21. Brigadestabes: 1.

Der Kommandant dieser Traingruppe läßt die bei St. Stefan—Mühle stehenden Gefechstrains auf der Straße gegen Höllgrund vorrücken. Diese Trains sind:

- Train des Divisionsstabsquartiers,
- Train des 21. Brigadestabes,
- Gefechstrain des Infanterieregiments 80,
- Gefechstrain des Divisionsartillerieregiments 32,
- Gefechstrain der 1. Eskadron, Ulanenregiment 4,
- Gefechstrain des Infanterieregimentes 95.

Ob die Marschordnung jener der Truppenkolonne entspricht, ist für den Moment nebensächlich.

Der Nachschubstaffel 2 schließt an die von St. Stefan abmarschierende Gruppe des Gefechstrains an.

Der Kommandant überzeugt sich nun von dem richtigen Heranmarsch des Gefechstrains des Feldjägerbataillons 30 bei Höllgrund und reitet dann nach Badenbrunn.

Indes folgt sein Train in nachstehender Ordnung:

- Gefechstrain des Feldjägerbataillons 30,
- Train der zwei Stäbe und der 1. Eskadron,
- Train des Infanterieregiments 80,
- Train des Divisionsartillerieregiments 32,
- Train des Infanterieregiments 30 (jener der 2. Eskadron schließt gleich an den der 1.),
- Train des Infanterieregiments 95.

Durch persönliches Eingreifen in Badenbrunn und Obergnas läßt sich nun leicht eine der Marschordnung der Truppen ziemlich gleichförmige Reihenfolge der Gefechstrains erzielen. Es wäre aber unnötige Pedanterie, die mühsam geformte Kolonne durch Vorfahrenlassen z. B. des Trains der Stäbe nochmals zu erschüttern.

Das Sammeln der Bagagetrains geschieht in der eben beschriebenen Weise; nur ist hier Eile nicht nötig. Wurde dafür gesorgt, daß die Bagagetrains bei St. Stefan\*) und Höllgrund\*\*) einfach stehen bleiben, so wartet der nach Höllgrund vorgerittene Divisionstrainkommandant, bis die Queue der Gruppe C etwa Badenbrunn passiert hat. Dann entsendet er den Kommandanten des vereinigten Bagagetrains nach St. Stefan und läßt die dort stehenden Bagagetrains nach Höllgrund vorrücken. Hier stoßen die Bagagetrains des Infanterieregiments 30 und des Feldjägerbataillons 30 sowie der Eskadron 2/U. 4 zur Kolonne. Endlich treten bei Grieshof—Obergnas noch die Bagagetrains des Infanterieregiments 15 und der 3. Eskadron hinzu.

Sammeln des zurückbleibenden Divisions-trains.

\*) Bagagetrain des Infanterieregiments 80, Divisionsartillerieregiments 32, 1./U. 4, Infanterieregiments 95.

\*\*) Bagagetrains des Infanterieregiments 30, 2./U. 4, Feldjägerbataillons 30.

Für den Divisionstrainkommandanten bleibt nun nur noch übrig, jener Trainkolonne das Zeichen zum Marschantritte zu geben, welche auf der Linie Höllgrund—Oberzirknitz bereit steht. Diese Kolonne hat sich nach der am Tage vorher vom Divisionstrainkommandanten herausgegebenen Abfertigung durch einfachen Anmarsch über Unterzirknitz und über Zehrendorf—Ungerdorf—Jägerberg gebildet. Es ist ein einfacher Abmarsch nach Maßgabe der Kolonnenlänge.

Marsch-  
befehle.

Das Divisionskommando kann sich wohl mit den Details eines solchen Abmarsches nicht befassen; es kann nur den Überblick über die ganze Bewegung festhalten und muß die Durchführung den Trainoffizieren anvertrauen. Die tägliche Wiederkehr wird wohl bald Übung und Praxis mit sich bringen. Im vorliegenden Falle wären vom Truppendivisionskommando anzuordnen:

1. das Verbleiben der in Aschau, Höllgrund, Badenbrunn, Griesdorf—Obergnas befindlichen Trains\*) auf ihren Parkplätzen bis zum Befehlsempfang durch die betreffenden Trainzugskommandanten.

2. Anmarsch der Trains des Feldjägerbataillons hinter dem Munitionspark bis zur Marschstraße.

3. Sammeln aller übrigen Trains der Truppen bei der Mühle und östlich St. Stefan bei Freihaltung der Straße Wetzelsdorf—St. Stefan—Höllgrund.

4. Räumen der Straße Greith—St. Stefan—Frauenbach bis 6<sup>h</sup> früh.

Die Angabe der Zeit für das Sammeln der verschiedenen Traingruppen ist hier nicht erforderlich. Die Gruppe Greith—St. Stefan muß ja ohnehin frühzeitig Platz räumen, die Mehrzahl der Traingruppen bleibt stehen, weil an ihnen vorbeimarschiert wird, und die von Süden herankommenden 2 Truppenkörper lassen ihre Trains an die Gefechtsanstalten (Sanitätsanstalt, Divisionsmunitionspark) anschließen. Das Regiment 95 kann auch den vorhandenen Parallelweg, wie schon früher dargelegt, ausnützen und den Train gleich mitnehmen.

---

\*) Diese Trains sind: Gefechtstrains, Bagagetrains, geleerte Wagenpartien des Nachschubstaffels 2.

## IV. Abschnitt. Sicherungsdienst.

### § 15. Allgemeine Sicherung durch die benachbarten Truppen.

Das Mißverhältnis zwischen der Anzahl der Fuhrwerke (Kolonnenlänge) und der Zahl der Kombattanten, die geringe Beweglichkeit und die Neigung zu Unordnung und Panik, welche besonders den aus Landesfuhren gebildeten Trainkolonnen innewohnt, machen Trains so empfindlich gegen feindliche Einwirkung.

Die Trains im Rahmen des Ganzen.

Wenn diese nicht ausgeschlossen ist, müssen Fuhrwerkkolonnen am Marsche und in der Ruhe feindabwärts eingeteilt werden. Die Nachbarschaft der Truppen muß ihnen eine Zone schaffen, in welcher sie gewissermaßen überhaupt lebensfähig sind. Die Sicherung der Trains wird im großen also durch den Rahmen bewirkt, welchen die vor- und seitwärts befindlichen Truppen bilden. Diese Verhältnisse sind im § 4 (Divisionstrain) und in der Tabelle über Marschordnungen berührt. Auch die dem § 7 beigegebenen Skizzen geben ein Bild über die Lage der Traingruppen im Rahmen des Ganzen. Am Schlusse dieses Paragraphs sind zwei Beispiele angeführt. Sie legen dar, daß die Truppen indirekt auch die Trains schützen, welche mit ersteren marschieren oder nächtigen.

Sache der Trainkommandanten ist es nun, für die direkte Sicherung im nächsten Bereiche zu sorgen, eine zweite, enge Sicherungslinie um den Train zu legen. Es gelten hiebei dieselben Grundsätze wie beim Sicherungsdienste der Truppen; nur die Mittel sind geringer. Ihre Anwendung ist daher auf engeren Raum beschränkt.

Der Sicherungsdienst bezweckt, die Truppe oder den Train so zeitgerecht von der Anwesenheit oder dem Herankommen des Feindes zu benachrichtigen, daß alle Maßnahmen getroffen werden, um dem Angriffe zu begegnen — schlimmstenfalls den Schutz eines Terrainabschnittes aufzusuchen.

Zweck und Mittel des Sicherungsdienstes.

Demgemäß kann die beste Sicherung lediglich Schutz vor Überfällen und Zeit für ruhiges Handeln bieten. — Die Mittel des Sicherungsdienstes bestehen

1. in der Aufklärung: Aufsuchen des Feindes, um seinen Aufenthalt zu konstatieren und ihn dauernd zu beobachten; dann Durchstreifen von weiter entfernten Terrainzonen, in welchen sein Aufenthalt von Einfluß auf die eigenen Maßnahmen wäre;

2. in der eigentlichen Sicherung: sorgfältige Beobachtung und Durchsuchung der eigenen Marschlinie oder Unterkunft (Lager) zunächst befindlichen Terrainzone, um verlässlich zu vermeiden, daß Überraschungen vorkommen;

Ausscheiden von — je nach Marsch oder Ruhe — beweglichen oder stehenden »Sicherungs«truppen, welche

a) den im nahen Bereiche entdeckten Feind sogleich bekämpfen und dadurch die Haupttruppe (Trainkolonne) sichern und

b) beim signalisierten Herankommen des Gegners jenen Terrainabschnitt in die Hand nehmen, dessen Besitz dem Ganzen am wirksamsten nützt.

Beispiel.  
(Sicherung  
eines  
Truppen-  
trains im  
Rahmen des  
Ganzen.)  
Beilage 11.

Beispiel.

Das Detachement Oberst O<sub>60</sub> (4 Bataillone Infanterieregiment 60, 1. Eskadron Husarenregiment 4 mit Gefechts- und Bagagetrain) ist von Erlau kommend am 11. August in Tard eingetroffen.

Nach der allgemeinen Lage wurde die Kavallerie verwendet, um den Gegner im Raume südlich der Eisenbahn aufzusuchen, und wurde derselbe auch 6 km südöstlich Csincse psz. gefunden, wo er nun dauernd beobachtet wird.

Überdies wurde der Raum nördlich der Bahn bis Tibold Darócz—Harsány—Aranyos aufgeklärt und ergab sich dort die Anwesenheit feindlicher Kavallerie. Das Gebirge nördlich der genannten Linie wurde in einiger Breite durchstreift, wodurch die Annahme Bestätigung fand, daß der Feind dort nicht eingedrungen war.

In Konsequenz dieses Ergebnisses der Aufklärung ist die Situation am Abende des 11. nebst der Sicherung die in Beilage 11 dargestellte.

2 Kavallerienachrichtenpatrouillen beobachten den Gegner, bleiben auch über Nacht draußen; die dritte hält sich im Raume bei Harsány auf, um die dort von Norden, Nordost und Ost einmündenden Wege zu beobachten. (1.)

Das Detachement sichert sich durch »geschlossene Vorposten«, die aus 5 Hauptposten ( $\frac{1}{2}$ —1 Kompagnie) mit deren Feldwachen und 2 selbständigen Feldwachen bestehen. Die Feldwachen sind die ausspähenden, stehenden Patrouillen. (2, a.) Die Hauptposten bilden die Linie, in welcher gegebenenfalls Widerstand geleistet wird, bis das alarmierte Detachement am Alarmplatz kampfbereit ist. (2, b.)

Die Trains am Parkplatze sind durch die Sicherung ringsum vollends geschützt — es bedarf lediglich der das verladene Gut (Kassen etc.) im Auge behaltenden Trainwachen.

Am 12. setzt das Detachement seinen Marsch auftraggemäß über Harsány fort. Die Nähe des Gegners macht einen Zusammenstoß zwischen Ábrány und Vatta wahrscheinlich.

Die Aufklärung durch die 3 Patrouillen bleibt aufrecht. (1.) Der Marsch bis Ábrány ist ein Vormarsch. Daher ein Bataillon Vorhut. (2, b.) Es kann immerhin sein, daß es gelingt, den Marsch über Ábrány—Harsány durchzuführen; die Vorhut würde dann zur Seitenhut, und zwar in der Linie Sashegy—Bakóhegy.\*) Auf letzterem tritt sie, wenn die Haupttruppe indes den Marsch an Vatta vorbei gegen Harsány fortgesetzt hat, in das Verhältnis der Nachhut. (2, b.)

Ob es möglich sein wird, so programmgemäß vorzugehen, hängt von dem Verhalten und der Stärke des Gegners ab. Darüber bringen eben die Nachrichtenpatrouillen Mitteilung.

\*) Eine schwache Vorhut müßte trotzdem gegen Harsány vorgetrieben werden.

Die Sicherheit der Haupttruppe erfordert ferner die Aufklärung des Raumes zunächst der Marschlinie. (2, a.) Bis zur Linie Mező-Nyárad—Ábrány—Harsány kann das Terrain durch die von den Hauptposten reglementmäßig zu entsendenden Sicherungspatrouillen für aufgeklärt gelten. Östlich dieser Linie bis Mező-Keresztes—Csincse psz.—Emőd und weiter nordwärts liegt hingegen jener Raum, innerhalb welches die Anwesenheit oder Nichtanwesenheit des Feindes unbedingt verlässlich konstatiert werden muß. Das ist Sache des größten Teils der Eskadron (etwa 3 Züge), die erstens durch Patrouillen den ganzen Raum abstreift (hier sehr leicht) und zweitens selbst über Ábrány—Fay psz., später auf Kis hal vorgeht. Zweck: den Gegner beobachten (die Nachrichtenpatrouillen können nämlich vertrieben worden sein) und den Marsch des Detachements in der Flanke decken. Hier vereinigt sich also am 12. infolge der Nähe des Gegners die Aufklärung mit der Sicherung. (1 und 2, a.)

Dieses Verschmelzen kommt bei Trains täglich vor.

Nun der Train des Detachements: Ihn über Ábrány mitzunehmen, ist natürlich ausgeschlossen. Um mit den Truppen zwischen ihm und dem Gegner zu bleiben, wird der ganze Train (44 Wagen\*) unter Kommando des Regimentsproviantoffiziers über Réti malom, südlich Tibold Darócz auf Csákó malom dirigiert. Gestatten es dann die Verhältnisse, so erreicht er über Butykos szög die Straße nach Harsány. Ist aber der Gegner gegen Vatta—Sashegy vorgeückt, so bleibt nichts anderes übrig, als die Trainkolonne über Ortás földek—Gészt nach Harsány zu bringen.

In beiden Fällen ist er vor feindlicher Kavallerie und vor Überraschungen in dem bedeckten Terrain überhaupt nicht sicher. Außer den reglementmäßigen »Trainwachen« wäre ihm demnach noch eine taktische Kraft, etwa eine halbe Kompanie, als »Trainbedeckung« beizugeben.

Den Train direkt über Tibold Darócz—Sály—Gészt zu disponieren, ist nur theoretisch richtig. Tatsächlich ist dieser Weg sehr minder, vielfach steil und mehrfach eng eingeschnitten. Es wäre ein Wagnis, die Fuhrwerke 16 km weit auf dieser Kommunikation zu senden. Der mühsam fortkommende Train würde in die schlimmste Lage geraten, wenn er zu einem Zeitpunkte noch zwischen Sály und Gészt wäre, zu welchem sich das Regiment, etwa bei Bakóhegy zum Rückzuge auf Harsány gezwungen sähe.

Müßte der Train aber dennoch über Tibold Darócz fahren, so wäre er mit verstärkter Bedeckung frühzeitig bis zu diesem Orte vorzusenden. Die Strecke Tard—Tibold Darócz wäre sein Vorsprung gegenüber der Truppe. Das Plus an Bedeckung könnte im Látor-Tale zur Truppe einrücken.

Am 12. August erreicht das Detachement um 7<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> früh die Situation nach Oleate zur Beilage 11. Der Kommandant beschließt, der sich über Csincse psz. gegen Vatta aussprechenden Bewegung des Feindes durch einen Stoß über Fay psz. und über Testhalom tanya auf Kis hal zu begegnen. Der Train erhält nunmehr die Weisung, über Gészt—Harsány abzurücken.

\*) Mit Beiwagen.

Beispiel in  
Beilage 12.

Die Beilage 12 zeigt die Sicherung einer Truppendivision durch Vorposten. Es soll hervortreten, daß die Trains der Division in erster Linie durch den Rahmen Sicherheit finden, welchen die Kantonierung der Truppen, die Vorposten und die Aufklärung bilden.

Es soll ferner der Zusammenhang zwischen der taktisch angelegten Vorpostenaufstellung und dem kleinen Sicherungsdienst durch die Park-, Train- und Kantonierungswachen anschaulich gemacht werden.

Die ausführliche Besprechung aller dieser Wachen folgt im nächsten Paragraph. Doch soll hier schon hervorgehoben werden, daß auch diese kleinen und nur auf nahe Distanz vorgeschobenen Sicherungsglieder vielfach terraingemäß postiert werden können.

Sie werden dann den Umkreis gut überblicken und der tatsächlichen Sicherheit mehr nützen als auf ihrem Normalplatze vor der Mitte der Fuhrwerkreihen.

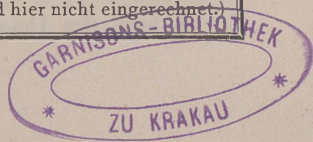
### § 16. Trainsicherung und Trainbedeckung am Marsche.

Zur unmittelbaren Bewachung der Trains und des verladenen Gutes dienen das eingeteilte Personal (Traindetachment, Artillerie-, Sanitäts-, Pioniermannschaft, Verpflegungssoldaten und Zivilkondukteure) und die reglementmäßigen Trainwachen.

Train	Bewachung erfolgt durch	Trainwachen		
		Ausmaß	beizustellen	Mannschaft
Truppentrain	das reglementmäßig eingeteilte Personal und durch Trainwachen	Kassawache 1 Unteroffizier, 3 Mann, je 1 Mann für etwa 5 Fuhr- werke	vom Truppen- kommando über Aufforderung des Proviant- offiziers	Professionisten, Minder- marschfähige, Unberittene der Kavallerie, Reservemann- schaft der Artillerie
Train der Brigadestäbe	eingeteiltes Personal und Trainwache jener Truppe, mit deren Train er mar- schiert			
Train der Stabs- und Haupt- quartiere	wie beim Truppentrain	Kassawache 1 Unteroffizier, 3 Mann für die Operationskassa des Korps- kommandos, 1 Mann für zirka 10 Fuhrwerke	vom Platzkom- mandanten, d. i. der Komdt. der Stabskompagnie über Aufforde- rung des Train- komdt. (1. Train- zugskomdt.)	von den Stabstruppen
Bei den Armee- körpern an- gesammeltes Schlachtvieh	Trainwachen	1 Gefreiter, 3 Mann, 2 Reiter für je 100 Stück	von den Stabstruppen	
Reserve- anstalten	organisationsgemäß eingeteiltes Personal	—	—	

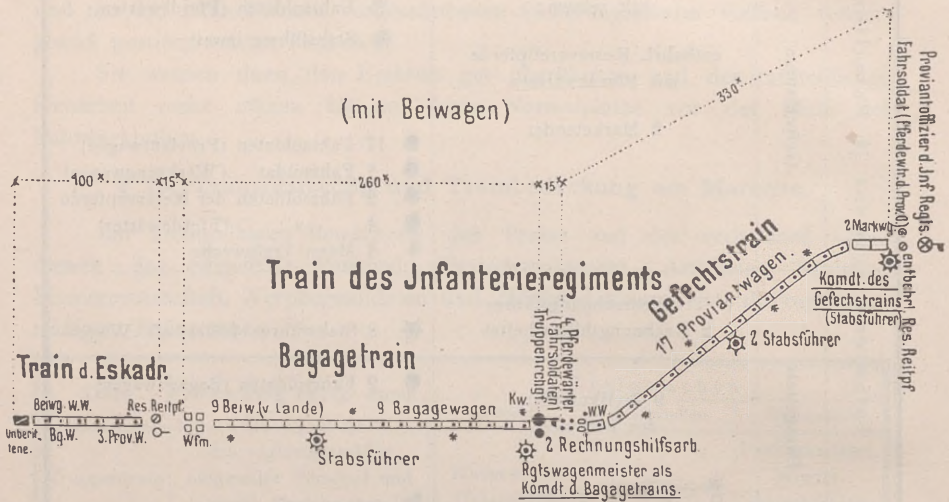
Bei dem in der Beilage 11 enthaltenen Train des aus einem Infanterieregimente und einer Eskadron bestehenden Detachements ergäbe sich daher nachfolgende »Trainsicherung« :

		Trainpersonal	
		ohne	mit
		Feuergewehr	
Infanterieregiment (4 Bataillone)	Gefechtstrain	☒ Proviantoffizier mit seinem entbehl. Reservereitpferde mit Pferdewärtern  2 Marketender	☉ Fahrsoldaten (Pferdewärter) ☼ Stabsführer (zwei)  ● 17 Fahrsoldaten (Proviantwagen) ● 1 Fahrsoldat (Werkzeugwagen) ● 2 Fahrsoldaten der Reservepferde ● 4 « (Pferdewärter) * 4 Mann Trainwache
	Bagagetrain	Truppenrechnungsführer 2 Rechnungshilfsarbeiter  9 Zivilkutscher der Beiwagen  W □ 4 Waffenmeister	☼ 2 Stabsführer (einer als Wagenmeister) ● 9 Fahrsoldaten (Bagagewagen)  Kw. * 4 Mann Kassawache * 3 « Trainwache
Eskadron	Gefechtstrain	Ö mit dem Trainkommando betraut: der Rechnungsunteroffizier  Pferdewärter mit entbehl. Reservereitpferden	● 1 Eskadronsriemer ● 3 Fahrsoldaten (Proviantwagen) ● 1 Fahrsoldat (Werkzeugwagen)
	Bagagetrain	1 Zivilkutscher des Beiwagens	● 1 Fahrsoldat (Bagagewagen)  ▣ 13 Unberittene
	Summe der Gewehre und Karabiner		Gefechtstr. Bagagetr. Eskadr. 31 + 18 + 19 = 68
Bei feindlichem Angriff zur Abwehr verfügbare Feuergewehre:		12 + 8 + 14 = 34 (Die mit dem Lenken der Pferde Beschäftigten sind hier nicht eingerechnet.)	



Die Verteilung entlang der Kolonne zeigt die Textskizze 22.

Es ist ja immerhin denkbar, daß die Fahrsoldaten, welche die Zügel führen, bei besonders günstigen Umständen — besonders wenn der Train hält — für die Dauer feindlicher Einwirkung durch Offiziersdiener, die man zu den Pferdeköpfen stellt (Kavallerie- und Artillerietrain), oder Fahrkanoniere ohne Feuerwaffe (Artillerietrain) abgelöst werden, so daß alle Karabiner zur Abwehr in Verwendung treten. Normal kann man aber nur mit derjenigen Mannschaft rechnen, welche mit der Führung der Fuhrwerke nicht beschäftigt sind.



Textskizze 22.

Am geringsten ist dann die Sicherung beim Truppentrain der Infanterie. Bei der Kavallerie sind 13 Unberittene mit Karabiner pro Eskadron im Bagagetrain eingeteilt und bei der Artillerie ist die Reservemannschaft beim Gefechts- und Provianttrain. Der Gefechts- und Provianttrain der reitenden Batterien hat zudem eine Reserve von 11 berittenen, mit Karabiner ausgerüsteten Fahrkanonieren.

Der Train des vorwiegend aus Infanterie bestehenden Detachements besitzt daher knapp die Mittel, die Kolonne entlang ihrer ganzen Ausdehnung zu beobachten und in der Flanke unmittelbar zu sichern. Zur faktischen Abwehr eines feindlichen Angriffs reicht diese Trainsicherung nicht aus. Ist ein Zusammentreffen mit dem Gegner nicht ausgeschlossen, so bedarf der Train einer »Trainbedeckung«, wie diese auch in dem Beispiele Beilage 11 angenommen ist. Die Trains großer Armeekörper dürften selten in eine so exponierte Lage geraten wie die Fuhrwerke abgetrennter kleiner Detachements, deren Stärke eben keine breite Frontdeckung für die Trains gestattet. Die Entwicklung des Detachements zwischen Sashegy und Bakóhegy kann nicht

verhindern, daß feindliche Kavallerie südlich Harsány vorbei gegen den Train vorgeht.

Die Aufgabe der Trainbedeckung ist, den Marsch des Trains über Gészt vor Unterbrechung zu bewahren. Hierzu gehört der Schutz vor Überfällen und die Abwehr eines direkten Angriffs. Ersterer ist durch zwei schwache Patrouillen zu erzielen, welche vom Südde Sály über die Höhen Direktion Nordende Gészt und weiter auf die Höhen nördlich Harsány vorgehen. Die erste Patrouille kann man aus der Trainwache des Infanterieregiments 60 bei dessen Gefechts-train (4 Mann) bilden.

Hat der Kommandant der Trainbedeckung — der gleichzeitig Kommandant des Ganzen ist — einige Reiter zugeteilt erhalten, so wäre die Beigabe von 1—2 derselben zu der linken Flankendeckung sehr zweckmäßig.

Bezüglich des nun erforderlichen Ersatzes der als Flankendeckung verwendeten Trainwache durch Trainsoldaten\*) wäre die Zustimmung des Trainkommandanten einzuholen (Proviantoffizier), weil dieser für den Train als solchen und die Ordnung bei demselben allein maßgebend bleibt. (D. R. II. Punkt 110.) Das Abkommandieren der Trainwache muß jedenfalls eine Ausnahme bleiben. Die hier recht unsichere Lage mag die getroffene Maßnahme rechtfertigen.

Die besprochene rechte Flankendeckung mußte trachten, in gleicher Höhe mit der Tete des Trains vorwärtszukommen. Es folgt ihr etwa in der Höhe der Mitte der Trainkolonne eine zweite Patrouille, für welche wohl nur die Unberittenen der Kavallerie verfügbar sind. Der Rest derselben wird als Nachhut verwendet.

Nach vorwärts sichert sich die Trainkolonne von Csákó malom an durch eine Patrouille der Trainbedeckung. Der Eingang in das Defilé bei Harsány wäre tunlichst durch eine — wenn noch so schwache — Kavalleriepatrouille zu beobachten.

In der rechten Flanke marschirt die Trainbedeckung. Sie hielt sich bis Csákó malom an der Tete des Trains. Nun, da der Train auf Gészt ausbiegt, steht sie auf den Höhen von Butykos szög gedeckt, Front gegen Südost, Verbindung haltend mit dem Regiment und gegen Bakóhegy—Emőd aufklärend.

Während des Marsches von Gészt nach Harsány deckt sie den Train, indem sie in gleicher Weise auf den Höhen nördlich Vatta nahe der Straße steht, bis sie endlich als Nachhut über Harsány folgt.

Kommt es nun tatsächlich zu einer Vorrückung des Gegners auf den wichtigsten Punkt: den Defiléeingang bei Harsány, etwa von Emőd aus, so ist es Aufgabe des Trainbedeckungskommandanten, dem Train die freie Durchfahrt offen zu halten. Solange hiezu noch einige Chance vorliegt, wird der Train unter der Einwirkung seines Kommandanten fließend weitermarschieren, um

---

\*) 5 Pferdewärter sind verfügbar.

die gefährdete Zone möglichst rasch zu hinterlegen. Wäre aber Harsány vom Feinde erreicht worden, so müßte der Train halten. Die Bedeckung müßte den — diesmal die Tete treffenden — Feind abwehren; die Flanken der Kolonne müßten durch Patrouillen aus dem Stande der Trainmannschaft geschützt werden.

### § 17. Sicherung des Divisionstrains am Marsche.

Die Trains der Armeekörper sind in der Regel durch die Entfernung vom Gegner und durch die Breite geschützt, welche die Divisionen im Echiquier oder in der Kantonierung einnehmen. Zur Sicherung genügt daher zumeist das organisationsgemäß eingeteilte Personal. Ist jedoch feindliche Bedrohung zu befürchten, so erhalten die gefährdeten Trainkolonnen Bedeckungen zugewiesen.

Bei den vordersten Staffeln des Trains der Armeekörper steht zur Abwehr eines feindlichen Angriffes und zum Versehen des Sicherungsdienstes die Stabskompagnie zur Verfügung, welche den im vereinigten Gefechtstrain eingeteilten Train des betreffenden Haupt- oder Stabsquartiers begleitet.

Der Kommandant der Stabskompagnie versieht in der Kantonierung den Dienst des Platzkommandanten und jenen des Unterabteilungskommandanten beim Stabsquartier. Auf Märschen dürfte er zumeist bei seiner Kompagnie reiten. Der zweite Offizier, welchem innerhalb des Stabsquartiers der Dienst des Proviantoffiziers zufällt, mag infolge Fassungen, Requisitionen, Ermittlungen etc. öfters auch während der Märsche außerhalb der Kompagnie festgehalten sein.

Die Stärke der Stabskompagnie beträgt 120 Mann. Die von ihr beizustellenden Ordonnanzen und Wachen marschieren sämtlich mit dem Train, so daß die Kompagnie zur Trainsicherung voll verwendbar bleibt. Dagegen reitet der Kavalleriestabszug im Gefolge des höheren Kommandanten und stellt nur einige Ordonnanzen zum Trainkommandanten.\*)

An Hand der Tabellen über die Truppentrains läßt sich nun die Zahl der nicht an die Fuhrwerke gebundenen Kombattanten leicht ermitteln.

Um ihre Verwendung gleich an einem konkreten Falle darzulegen, wird Beilage 13. der erste Staffel eines Kavalleriedivisionstrains (Beilage 13) in der Vorrückung über Eberbach angenommen. Die Kavallerietruppendivision ist einige Marschstunden weiter westlich in der Kantonierung; die Kolonnen teten der nachfolgenden Armeekörper stehen 10 *km* östlich Gunstett.

In nachfolgender Tabelle ist die Zahl der verfügbaren Kombattanten beim vereinigten Gefechtstrain ermittelt.

\*) Von der Stabskompagnie sind beizustellen:

- 8 Ordonnanzen und Schreiber,
- 2 Mann zur Feldpost,
- 9 „ zum Platzkommando und Arrest,
- 19 „ Stabswachen in der Kantonierung,
- 7 „ Trainwache und Schlachtviehwache.

Beim vereinigten Gefechtsrain einer Kavallerietruppendivision			
Traintteile	eingeteiltes Personal mit Ausnahme des zur Führung der Fuhrwerke und Reservepferde erforderlichen (und ohne Nichtkombattante)	sind als Trainwache beizustellen	bleiben zur Verwendung außerhalb der Trainkolonne verfügbar
Divisionstrainkommandant und Kommandant des I. Zuges	Rittmeister, 2 Subalternoffiziere, zirka 15 kombattante Mannschaften	2 Vierspänner; Trainwache von der Stabskompagnie	2 Wachtmeister und zirka 15 Karabiner
Train des Divisionsstabsquartiers und der Brigadestäbe	die Stabskompagnie 120 Mann	23 Wagen:	117
Gefechtsrain der 2 Jägerbataillone	Wachtmeister, Schreiber, Feldpressenbedienende, unberittene Feldgendarmen, Beschließer, Brigadeschreiber zirka 11 Mann	—	11 zirka 6 Feuegewehre
Gefechtsrain der 4 Kavallerieregimenter	der Stabsführer jedes Bataillons	von den Truppen für 2 mal 5 Fuhrwerke:	—
	pro Regiment	28 Fuhrwerke pro Regiment	8
	2 bei den Reservezugpferden Entbehrliche 6 Eskadronsriemer	6 Mann " im ganzen 24	mit Karabiner (unberittene)
	32 Mann	—	312
aus dem Bagagetrain der 4 Kavallerieregimenter	zugeteilt laut D. R. II., Beilage I A, 15, je 78 Unberittene pro Regiment (je 1 Hilfsarbeiter ohne Karabiner und die Waffenmeister nicht mitgerechnet)	—	mit Karabiner (unberittene)
Gefechtsrain der reitenden Batteriedivision	bei jeder Batterie: mit Feuegewehr ohne Feuegewehr 11 berittene Bedienungskanoniere 5 unberittene Fahrkanoniere 2 unberittene Bedienungskanoniere 2 Professionisten 2 17	zu im ganzen 10 Fuhrwerken: 2 Mann	66 und zwar 22 Berittene mit Feuegewehr 24 Berittene ohne Feuegewehr 12 Unberittene mit Feuegewehr 8 Unberittene ohne Feuegewehr
Im ganzen, unter Zuziehung der zum Bagagetrain gehörenden 13 Unberittenen pro Eskadron	zusammen 68 Mann	zirka 530 Mann, zirka 480 Feuegewehre	

Bei dem an den vereinigten Gefechtstrain angeschlossenen Tagesstaffel befinden sich zirka 14 mit Karabinern ausgerüstete Trainmannschaften und 3 Verpflegungssoldaten mit Repetierstutzen.

In allem stehen also fast 500 Feuergewehre und etwa 50 Berittene zur Verfügung. Mit dieser immerhin ansehnlichen Kraft ist eine Trainkolonne von über 5000<sup>x</sup> Länge zu sichern. Nur selten wird ein feindlicher Angriff auf die Tete erfolgen; zumeist werden die Flanken und der Rücken bedroht. Der Kommandant muß es also verstehen, an jeder Stelle innerhalb der ganzen Ausdehnung der Kolonne eine möglichst große Zahl von Gewehren einzusetzen. Die Sicherung einer so ausgedehnten Trainkolonne kann nur gelingen, wenn Sicherungsglieder die lange Fuhrwerkreihe unterbrechen. So richtig es sonst auch sein mag, die ganze Kraft zu vereinigen, um sie einheitlich zu verwenden, so muß hier doch in erster Linie an den unmittelbaren, verläßlichen Schutz der langen Flanken und des Rückens gedacht werden.

Es handelt sich nicht darum, die Kraft in der Hand zu behalten, mit welcher ein taktisch wertvoller Punkt zu gewinnen und festzuhalten ist, sondern es soll an jedem Punkte der Kolonne soviel Kraft schnell ins Feuer treten können, als die einfache Abwehr erfordert. Vermag man mehrere der in der Kolonne verteilten Sicherungsabteilungen an einer Stelle zu vereinigen: desto besser. Immer aber soll der momentan gefährdete Raum — in der Flanke, im Rücken oder in der Marschrichtung — blitzschnell eine erste Besetzung erhalten, die man dann so gut es geht und so schnell wie möglich verstärkt.

Dieses Bereitsein, innerhalb eines großen Raumes überall rasch aufzutreten, kann nur durch das Zerlegen der Trainsicherung in mehrere entlang der ganzen Trainkolonne verteilte Gruppen erreicht werden. Mit dem an einer Stelle zusammengehaltenen Ganzen käme man zu spät.

\* \* \*

In nachfolgendem wird versucht darzulegen, in welcher Weise der Divisionstrain auch ohne Beigabe einer Trainbedeckung aus eigener Kraft die Mittel schöpfen kann, um feindlicher Bedrohung entgegenzutreten. Eigens wird hervorgehoben: es handelt sich um planmäßige Verwendung nur jener Kräfte, die über das Erfordernis an reglementären Trainwachen und an Fuhrleuten hinaus beim Divisionstrain auch noch vorhanden sind. Gewiß: ein Train, der in bedrohte Lage gelangen kann, soll von Haus aus eine Trainbedeckung erhalten. Wie man sich aber im Notfalle vielleicht selbst helfen kann, sei hier dargelegt.

Die Situation verlangt vor allem eine starke Vorhut. Für diesen Dienst wird die Stabskompagnie ausersehen. Die Unberittenen der Kavallerieregimenter (je 78) werden in je 1 Zug formiert und folgend verteilt:

beim Husarenregiment 1 an der Tete des Trains dieses Regiments;  
vom Ulanenregiment 1 und vom Husarenregiment 2 an der Queue des Trains des ersteren Regiments;

vom Ulanenregiment 2 an der Queue seines Trains;  
an der Tete des Trains der reitenden Batteriedivision marschieren 12 Artilleristen mit, 8 ohne Feurgewehr;  
die Nachhut stellt die Trainmannschaft des Tagesstaffels.

Zur Aufklärung des Terrains vor der Vorhut und in der Flanke der Marschlinie stehen 46 Berittene der Artillerie zur Verfügung, also mehr als nötig. Der Überschuß ist am besten beim Artillerietrain einzuteilen, damit er seine Karabiner abgessen verwenden könne. (Pferde halten die Unberittenen ohne Karabiner.)

Diese Gruppierung bildet 3 Kraftgruppen:

a) die Stabskompagnie nebst den ihr nahen Unberittenen des 1. Husarenregiments;

b) die Unberittenen zweier Regimenter in der Mitte;

c) die Unberittenen des 4. Kavallerieregiments nahe der Queue, um die Nachhut im Fall eines Rückenangriffs zu verstärken. Die Verwendung dieser 3 Gruppen ist die einer Trainbedeckung.

Neben den Fuhrwerken marschieren die reglementmäßigen Trainwachen.

Das Schwierige an der Sache ist, aus so und so viel Professionisten, Unberittenen, Kanonieren etc., die kein straffer Verband zusammenhält, eine taktisch brauchbare Abteilung zu schaffen. Um so schwieriger, als es an Unterkommandanten fehlt. So wäre für 78 Kavalleristen eines Regiments nur der den Gefechts-train kommandierende Wachtmeister als Zugskommandant vorhanden. Der Zug ist stark, die Leute sind als Plänkler im Terrain natürlich nicht so behend wie Infanteristen und die 28 Fuhrwerke des Gefechts-trains verlieren im entscheidenden Moment ihren Kommandanten: Er führt die Unberittenen seines Regiments seitwärts der Marschlinie im Schwarm dem Feinde entgegen. An die zweckmäßige Formierung in 2 Züge zu 39 Mann ist mangels Chargen nicht zu denken. Ein Ausweg, mit dem Ziele, den Trains ihre Kommandanten zu lassen, bestünde in der Zuteilung von 1—2 energischen Chargen vom Stande der Stabskompagnie zu den unberittenen Kavalleriezügen. Die Kompagnie kann 8 Unteroffiziere und Gefreite leichter entbehren als die Kavalleriezüge dieses Minimum an Führern.

Wenn man sich diese Verhältnisse klar vorstellt, wird man vielleicht an der Möglichkeit zweifeln, die verfügbaren 500 Mann halbwegs planmäßig oder doch wenigstens in geordneten, lenkbaren Verbänden zu verwenden.

Und doch wird der Divisionstrainkommandant, welcher die Trainkolonne nachführt, bestrebt sein müssen, die Kommandoverhältnisse streng zu regeln, denn er kann nur mit Abteilungen, nicht mit einzelnen ins Gefecht treten.

Er hat als rangältester Kommandant die Verantwortung für die Sicherheit seiner Kolonne. Er braucht zunächst Organe zur Förderung des Marsches; das sind vor allem der Trainzugskommandant als Kommandant des vereinigten Gefechts-trains, dann der Kommandant des beim Tagesstaffel eingeteilten Trainzuges.

Diese Zugskommandanten werden im Vorwärtsbringen oder im Inordnunghalten ihrer Trainteile unterstützt durch:

- den Stabswagenmeister beim Train des Divisionsstabsquartiers;
- die Stabsführer der Jägertruppe;
- den Stabsführer der reitenden Batteriedivision;
- die 2 als Gefechtstrainkommandanten fungierenden Rechnungsunteroffiziere der reitenden Batterien;
- die Brigadeschreiber und
- die als Gefechtstrainkommandanten fungierenden Wachtmeister der Kavallerieregimenter.

Als Kommandanten und Chargen des als Trainbedeckung organisierten sonstigen Personals stehen dem Divisionstrainkommandanten zur Verfügung:

- der Kommandant der Stabskompagnie — für diese selbst;
- der zweite Offizier des beim Tagesstaffel eingeteilten Trainzuges. Diesem Offizier müßte der Befehl über die Mittelgruppe (176 Unberittene) übertragen werden;\*)

2 Wachtmeister und 1 berittener Korporal (vom Stande des Traineskadrons- und des 1. Trainzugskommandos) als Kommandanten der ins Vor- und Seitenterrain entsendeten Sicherungspatrouillen.

Schon beim Sammeln des vereinigten Gefechtstrains muß der Divisionsstrainkommandant den Befehl für die von ihm beabsichtigte Einteilung und Formierung der Sicherungsglieder erteilen. Ohne die Mannschaft durch unnötige Appellübungen zu ermüden, wird er dennoch die Gewißheit fordern, ob die ad hoc gebildeten Verbände ihren Führer kennen und ob die Kommandanten genügend Einwirkung auf ihre Abteilung haben. Diese Kenntnis kann man sich durch 1—2 Probeentwicklungen der einzelnen Sicherungsglieder nach vor-, seit- oder rückwärts verschaffen. Hat nur der Divisionstrainkommandant ein paarmal mit Geduld und ruhiger Konsequenz darauf gedrungen, daß die von ihm geschaffenen Abteilungen geordnet in der befohlenen Direktion vorgehen, so wird ein gewisses Minimalniveau taktischer Verwendbarkeit bald erklimmen sein. Es wird auch im Divisionstrain allgemein bekannt werden, was der Kommandant verlangt, und die Trainteilkommandanten werden demgemäß helfend eingreifen.

Gerade dort, wo mit unzulänglichen Mitteln, weniger geübter Mannschaft in neu gebildeten Verbänden eine so schwierige Aufgabe wie der Schutz eines großen Trains zu lösen ist, kommt es auf die Persönlichkeit des Kommandanten im höchsten Maße an. Von ihm aus muß eine Welle ruhiger, aber unwiderstehlicher Energie ausgehen, die sich seinen Unterkommandanten mitteilt und die — an jedem Widerstande wachsend — Gehorsam und Ordnung auch unter den schwierigsten Verhältnissen aufrecht hält.

Inwieweit die Wirklichkeit die Ausführung dieser schließlich doch nur theoretischen Erwägungen gestattet, läßt sich freilich nicht absehen. Verfügt aber ein Trainkommandant über eine verhältnismäßig starke Trainsicherung, so

\*) Der zweite Offizier des 1. Zuges führt den vereinigten Bagagetrain.

ist sein Streben gewiß berechtigt, die Sicherung planmäßig nach reiflicher Überlegung durchzuführen.

Bei anderen Trainkolonnen, die nur aus Armeetrains gebildet sind, ist die Zahl der Kombattanten eine so geringe, daß sie kaum zum unmittelbarsten Schutz ausreicht. Da bedarf es auch keiner besonderen Organisation des Widerstandes. Es ist alles geschehen, wenn jeder bei den Fuhrwerken Ertbehrliche Front zum Feind macht und sein Gewehr von dem nächstbesten Punkte abfeuert, der Ausschuß und etwa noch einige Deckung bietet.

Die Situation des zu der Kavallerietruppendivision vormarschierenden Teils des Divisionstrains könnte die in der Beilage enthaltene sein.

Bezüglich der Aufklärung wäre zu erwähnen, daß sich dieselbe innerhalb der zur Sicherung des Seitenterrains erforderlichen Grenzen halten soll. Es handelt sich ja nicht um die Grundlagen für große Entschlüsse — die Marschlinie ist meist unverrückbar gegeben und die ins Gefecht tretenden Trainicherungen bleiben unter allen Verhältnissen in der Nähe der Marschstraße. Es handelt sich also nur um Schutz vor Überfall und um rechtzeitiges Aviso.

Gesetzt den Fall, die Trainkolonne würde ungeachtet aller Vorsicht in der gezeichneten Situation aus dem Walde, den die Queue eben verlassen hat, und von der Höhe 696 (1600<sup>x</sup> östlich Oberdorf) angegriffen werden. — Der Marsch wäre ununterbrochen fortzusetzen; die Nachhut nebst den Unberittenen des Ulanenregiments 2 hätten die Abwehr durchzuführen. Die Lage des Verpflegsstaffels wäre momentan eine überaus prekäre, denn die Nachhut muß laut Skizze auch als überfallen gelten und zur Abwehr des Flankenfeuers von der erwähnten Höhe muß die an der Queue des Trains des Ulanenregiments 2 marschierende Abteilung erst nach rechts rückwärts entwickelt werden. Es treten also gewiß Verluste ein und einige Fuhrwerke bleiben stecken. Diese sind zu umfahren, im ganzen darf die Vorwärtsbewegung nicht stocken. Die Mittelgruppe (vom Ulanenregiment 1 und Husarenregiment 2) tritt gleichfalls — etwa an dem Hohlwege nördlich Gunstett ins Feuer. Die Unberittenen des Husarenregiments 1 werden im Terrain westlich der Chaussee — an dem ostwärts gewendeten Hang — nördlich der Marschlinie zu weiterer Verstärkung bereitgestellt.

Diese Disponierungen müssen — etwa mit Ausnahme der letztgenannten — selbständig durch die Unterkommandanten erfolgen.

Ein anderer Fall wäre durch die Meldung begründet, daß der Gegner im Vorrücken von Norden her den Niederwald erreicht hätte. Die Vorhut hätte dann die Kuppe 756 östlich Eberbach festzuhalten und die Unberittenen des Husarenregiments 1 würden nebst der verfügbaren Artilleriemannschaft die Kammlinie des Rückens 300<sup>x</sup> nördlich der Marschlinie (beim Kreuz) besetzen.

Die drei ersten Trainteile sind gedeckt, können den Marsch nicht fortsetzen, solange der Gegner im Niederwald steht. Die Trains des Husarenregiments 1, der reitenden Batteriedivision und des Ulanenregiments 1 wären schleunigst auf die Parallelkommunikation, welche südlich der Marschlinie zum

Nordende Forstheim führt, abzuschieben. Mit der Tete bei den 3 Häusern steht dann diese Kolonne auch gedeckt.

Der Rest müßte vorläufig — durch die Höhe nördlich Gunstett gedeckt — halten. Weiteres Vorrücken würde die Trains dem Flankenfeuer aus dem östlichen Teile des Niederwaldes aussetzen. Die mittlere Sicherungsgruppe könnte schließlich noch in breiter Front quer über das Tal gegen den Niederwald vorrücken, wenn sie für ein solches Manöver genügend verwendbar sein sollte. In den meisten Fällen werden Trainkolonnen bei einem feindlichen Angriffe halten müssen, denn es ist bedenklich, sie aus dem schützenden Bereich der Trainbedeckung zu entfernen. Vor allem aber wird es ja der Gegner darauf anlegen, jene Punkte im Terrain zu gewinnen, von welchen dem angegriffenen Train der Weg verlegt werden kann. Bevor also die feindlichen Gruppen nicht vertrieben sind, ist — so wie in obigem Beispiele — an einen Weitermarsch nicht zu denken.

Dagegen sind Reiterangriffe, wenn sie nicht in im Bereiche der Trains eben unwahrscheinlich großen Massen erfolgen, nicht sehr bedenklich. Die feindlichen Reiter können aus der Trainkolonne heraus durch die den Train sichernden Abteilungen in Front und Flanke beschossen werden. Knappes Aufschließen nach vorwärts verhindert auch das Durchreiten der Wagenreihe.

Abwehr eines feindlichen Angriffs auf den Train des X. Korps im Gefechte bei Neu-Rognitz am 28. Juni 1866.

Am 27. Juni 1866 fand das siegreiche Gefecht bei Trautenau statt.

Die Situation an der Aupa am Abende dieses Tages zeigt die Textskizze 23.

Das österreichische X. Korps hatte Befehl, am 28. Juni nach Prausnitz zurückzugehen und dort erneuert Stellung zu nehmen.

Der Abmarsch des X. Korps erfolgte um etwa 8<sup>h</sup> früh von Hohenbruck gegen Neu-Rognitz.

Die Marschordnung war folgende:

Train des Korpshauptquartiers,  
Truppentrains (sogenannter »kleiner Train«),  
Korpsmunitionspark,  
Korpsgeschützreserve,  
Brigade Knebel,  
Brigade Wimpffen.

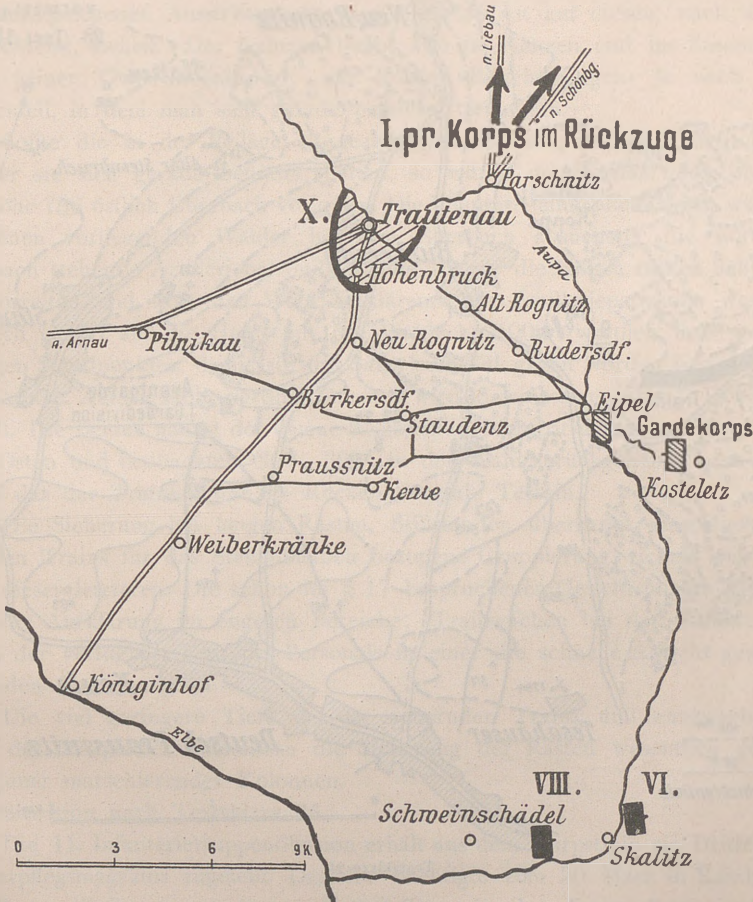
Die Brigade Mondel deckte den Abmarsch gegen Trautenau hin.

Die Brigade Grivicic hatte über Alt-Rognitz — Rudersdorf — Raatsch zu marschieren.

Überdies deckte auch das Dragonerregiment 2 die östliche Flanke.

Die drei an der Tete der Kolonne marschierenden Traintteile hatten unter Bedeckung der 12. Division\*) des Infanterieregiments Gerstner Nr. 8 ohne Rast und mit möglichster Beschleunigung bis Weiberkränke zurückzugehen.

Als sich die Tete der Trainkolonne Burkersdorf näherte, wurde feindliche Kavallerie mit dahinter folgenden kleinen Infanterieabteilungen nördlich Staudenz sichtbar.



Textskizze 23.

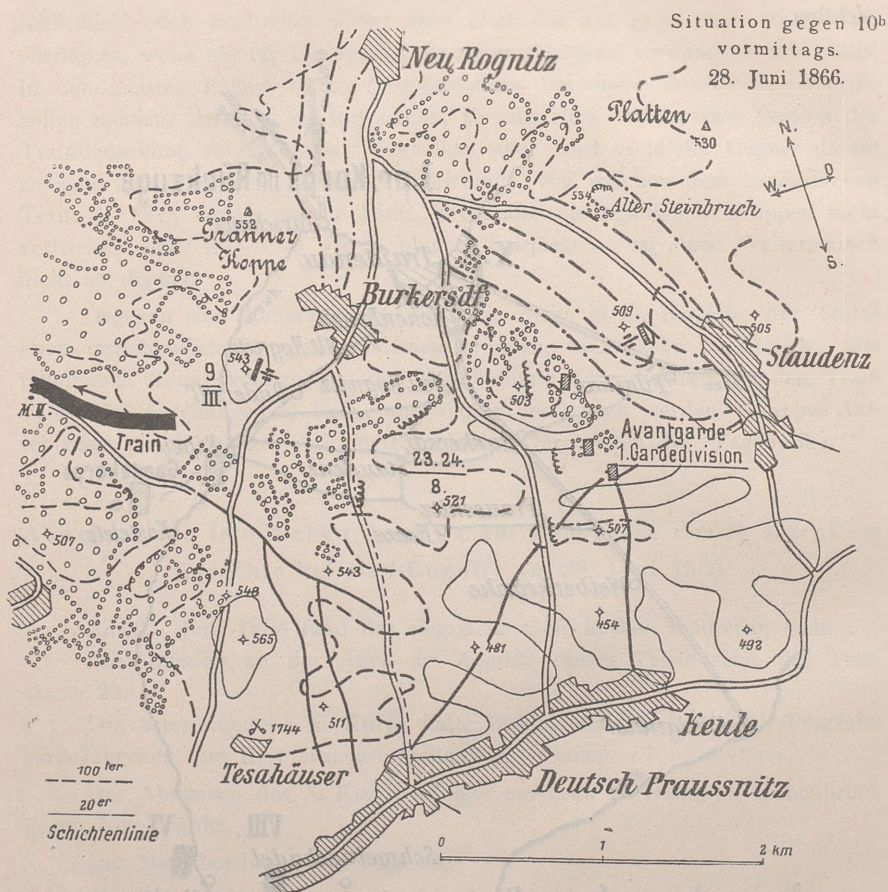
Der Korpskommandant Feldmarschalleutnant v. Gablenz ließ die Tete des Trains, welcher indes über Burkersdorf hinaus gelangt war, sogleich querfeldein gegen Westen abschwanken und gab demselben die Marschrichtung Pilnikau.

Die Division des Infanterieregiments 12 unter Kommando des Hauptmanns Hauke besetzte die Waldparzellen südöstlich Burkersdorf.

\*) 23. und 24. Kompagnie; dienten als Stabstruppen.

Zu ihrer Unterstützung fuhr die Burkersdorf gerade verlassende Tete-batterie der Korpsgeschützreserve westlich des Ortes auf.

Diese Maßnahmen bewirkten den Schutz des Trains, für welchen die Zeit zum Abfahren erkämpft wurde.



Wohl brachte der Feind — die von Eipel gegen Burkersdorf vorrückende 1. Gardedivision — weitere Kräfte und auch Artillerie ins Feuer. Indes war aber auch schon die Brigade Knebel herangekommen und hatte nebst der Korpsgeschützreserve den Kampf bei Burkersdorf aufgenommen. Die Trainbedeckung wurde zum Train zurückdisponiert.

Die Regimentsgeschichte des Infanterieregiments 8 hebt hervor, daß das entschlossene Verhalten des Hauptmanns Hauke das ungefährdete Entkommen des Trains herbeigeführt hat. Textskizze 24.

### § 18. Sicherung während der Rast.

Kurze Rasten werden in der Marschform gehalten. Deshalb bleibt auch die während der Bewegung funktionierende und die ganze Länge der Kolonne schützende Sicherung aufrecht.

Die einzelnen Sicherungskörper in der Front und in den Flanken suchen die nächstgelegenen Aussichtspunkte auf und bleiben auf diesen, nach außen beobachtend, stehen. Der Rahmen bleibt also im Ganzen und im Zusammenhange seiner Teile unverändert; nur lokale »Berichtigungen« je nach dem Terrainteil, in dem man sich gerade befindet, treten ein.

Sollte die in der Beilage 13 gezeichnete Kolonne in der Situation, in welcher sie sich gerade befindet, halten, so würde die Vorhut noch bis auf die Höhe 756 östlich Eberbach vorgehen. Die Infanterieflankendeckungen würden die ihnen vorliegenden Wälder bis zum Eberbach absuchen; die nördlich Eberbach stehende Artilleriepatrouille müßte bis auf die Höhen östlich Schirlenhof vorreiten und dort den Wald aufklären. Die Artilleriepatrouille westlich Spabach gehört auf die Höhe mit der Waldecke 1000<sup>x</sup> westlich ihres gegenwärtigen Standpunktes, damit sie das Sauerbach-Tal gegen Norden besser übersehen könne. Auf die Höhe nördlich Gunstett wird sogleich eine stehende Patrouille gestellt. Die beiden nächst der Queue eingeteilten Trainpatrouillen machen Front nach Osten und beobachten, 200—300<sup>x</sup> in den Wald zurückgehend, nach allen Seiten das der Trainkolonne im Rücken liegende Terrain.

Die Sicherung bei langen Rasten, Stillständen überhaupt umschließt die von den Trains für das Stehenbleiben bezogene Gruppierung, richtet sich also nach dieser letzteren. Die schon im § 17 besprochenen Gesichtspunkte bleiben aufrecht: Aufklärung im engeren Bereiche; Trainwachen bei den Fuhrwerken selbst, der verfügbare Rest des Personals in einer die schnelle Abwehr gewährleistenden Anordnung.

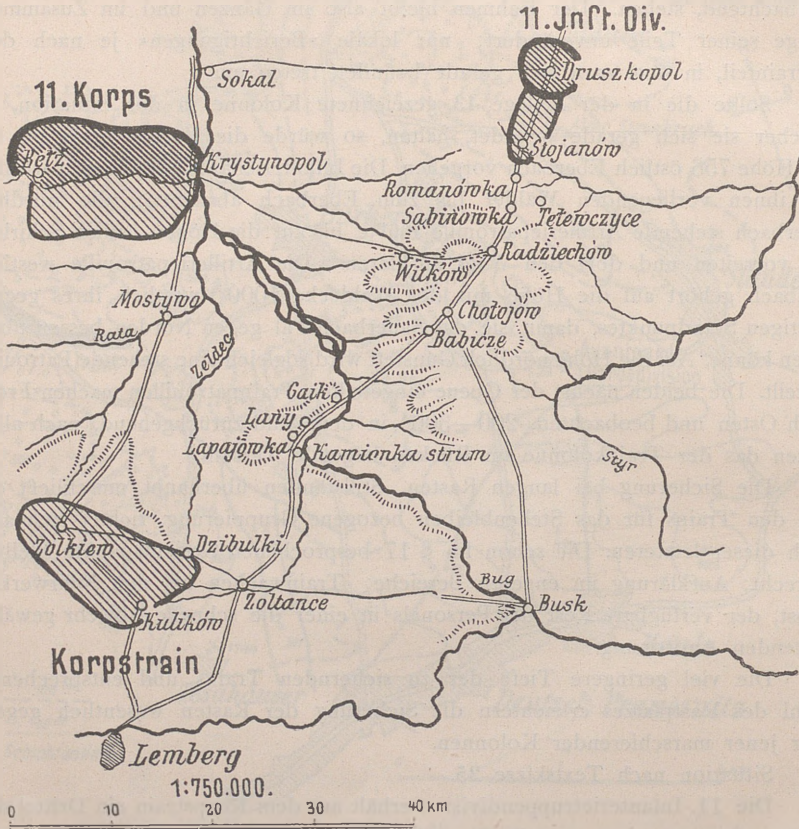
Die viel geringere Tiefe der zu sichernden Trains und entsprechende Wahl des Rastplatzes erleichtern die Sicherung der Rasten wesentlich gegenüber jener marschierender Kolonnen.

Situation nach Textskizze 25.

Die 11. Infanterietruppendivision erhält aus dem Korpstrain ein Drittel des Feldverpflegsmagazins zugeteilt. Dasselbe nächtigte zum 30. März in Kamionka strumiłowa—Gaik, marschiert an diesem Tage in den Raum Romanówka—Tetewczyce—Sabinówka. Das Magazinsdrittel marschiert unter Bedeckung einer Kompagnie der Etappentruppen des Korps. Diese Kompagnie bleibt zur Verfügung des 11. Divisionskommandos.

Die Gegend von Chołojów ist die Wegmitte. Der Raum bei Babicze ist durch die Chołojówka im Norden, durch vielfach versumpftes und nasses Terrain im Westen und im Osten abgeschlossen. Man hat hier gewissermaßen eine Insel höher gelegenen Bodens. Für eine 7000<sup>x</sup> lange, auch in der Versammlungsform ansehnlichen Raum einnehmende Menge von Fuhrwerken ist es aber bedenklich,

diesen von allen Seiten durch Weichland und Wald eingeschlossenen Raum als Rastplatz zu wählen — so sehr auch die lokale Verteidigung im Falle feindlicher Bedrohung erleichtert sein mag. Gelingt es dem Gegner, an einer oder zwei Stellen zum Ausschluß auf den Train zu gelangen, so wird der Abmarsch aus der Raststellung auf den schlechten Waldwegen oder über das Straßendefilé durch das nasse Terrain südlich Chołojów leicht verhängnisvoll.



Textskizze 25.

## Beilage 28.

Der Trainkommandant beschließt daher, das Gebiet der Chołojówka ohne Verzögerung hinter sich zu bekommen und erst zwischen der Terpinie-Höhe und Chołojów zu rasten.

Für die Gruppierung — welche in dem ziemlich großen Raume mehrere Varianten gestattet — ist maßgebend: im Terrain gedeckte Placierung der Staffel, Nähe von Wasser (Brunnen); rascher Abmarsch — eventuell mit einem Umwege zum Marschziele —, wenn ein feindlicher Angriff signalisiert wird.

Die Sicherung kargt nicht mit, wenn auch nur aus Reiterpaaren gebildeten stehenden Patrouillen. Dorthin, wo der eigene Gesichtskreis endigt, gehören nach außen beobachtende Sicherungspatrouillen in solcher Zahl, um den ganzen Umkreis zu beherrschen. Für die Entfernung vom Rastplatze läßt sich als Anhalt nur sagen: es möge der Ausblick weit genug reichen, um vor allem Überraschungen zu verhüten und um das Marschbereitwerden, wenn nötig, das Inmarschsetzen des Trains noch vor dem Einschlagen der ersten feindlichen Geschosse zu sichern.

Die Patrouillen dienen auch zur Erlangung jener Meldungen über den Feind, auf Grund welcher der Kommandant der Trainbedeckung zur Abwehr schreitet.

Die geringe Beweglichkeit der Trains und der infolge der Mittel immer nur unvollständige Aufklärungsdienst während des Anmarsches zum Rastplatze erfordert unbedingt die Sicherung des letzteren nach allen Seiten — wengleich die Aufklärung nach vorwärts und in die Flanken die größere Bedeutung besitzt.

Der zweite Teil der Sicherung wäre der Kampf der Bedeckungskompagnie. Diese muß daher an jenem Punkte — und zwar als zu verwertende Kraft, also geschlossen — bereitgehalten werden, welcher für die Sicherung des weiteren Vormarsches am wichtigsten ist. Das wäre hier die Terpinie-Höhe, von welcher man auch nach allen Richtungen vorstoßen oder mit Feuer wirken kann.

Sosehr empfehlenswert das Placieren zahlreicher, somit schwacher Beobachtungspatrouillen ist, ebenso sehr ist es geboten, das bißchen Kraft, welches man für den Kampf hat, beisammenzuhalten. Einen, wenn nötig, noch einen zweiten Punkt besetzen, aber nicht verteilen oder weit hinauschieben. Der Schirm einer Kompagnie kann nicht breit sein und er wird um so leichter umgangen, je weiter man ihn vorhält. Das heißt aber nicht, angeklebt an die Fuhrwerke stehen bleiben, sondern es weist auf den nächsten, womöglich mehrere Richtungen auffangenden Punkt im Terrain. (Terpinie.) Scheint dieser den rastenden Trains zu nahe zu liegen, so müssen sich diese letzteren von ihm entfernen. (Rastplätze z. B. nicht beim Meierhof und Wirtshaus, sondern mehr gegen Chołojów und Mierów zu.) Denn die Sicherung richtet sich nach dem Terrain; Rastplätze gibt es überall.

Es ist aber natürlich, die — immer schwachen — Bedeckungen nahe zu halten. Je besser die Patrouillenkette postiert ist und je weiter sie — innerhalb mäßiger Grenzen — vorgeschoben ist, desto unbedenklicher wird der Platz der Trainbedeckung in der Entfernung einiger 100<sup>x</sup> neben der nächsten Fuhrwerkgruppe.

Der dritte Teil der Trainsicherung liegt in dem eingeteilten Personal. Es ist bei den Armeetrains so gering, daß es eben ausreicht, eine — etwas »verstärkte« — Trainwache zu stellen. Das Formieren von Abteilungen ist also ausgeschlossen; jeder Trainteil sorgt im eigenen Interesse für seine Sicherheit im allernächsten Bereiche.

Beziehen der Raststellung. Um das Beziehen der Rast nebst deren Sicherung zu besprechen, muß man sich die Situation während des Anmarsches vorstellen.

Die Kolonne ist 7000<sup>x</sup> lang; die Bedeckung dient als Vorhut. Sie erhält einen Trainoffizier und 2 schwache Patrouillen aus berittener Trainmannschaft für die Aufklärung zugewiesen. Das Terrain zeigt ausgesprochene »Abschnitte«; so die Gegend Babicze—Mierówka und die Höhen Terpinie. Ehe letztere nicht durch Patrouillen gesichert sind, kann die Tete des Trains nicht über Babicze hinaus in das Defilé des Chołojówka-Überganges vorrücken. Die Patrouillen müssen also mindestens um 4 km voraus sein. Noch sicherer wäre es, die Terpinie-Höhen durch die ganze Vorhut besetzen zu lassen und dann erst über die Chołojówka vorzugehen. Die Entfernung von 4 km macht aber den Schutz durch die Trainbedeckung illusorisch; denn es liegt eine ganze Marschstunde zwischen Babicze und Terpinie. Die Trainkolonne bricht daher von Babicze auf, sobald die Vorhut den Nordrand von Chołojów erreicht hat. Von der Bedeckungskompagnie könnte ein Zug in der Kolonnenmitte eingeteilt werden.

Angenommen, der Trainkommandant (Kommandant des Reservestaffels) ist ein älterer Oberleutnant, rangälter als der Kommandant der Trainbedeckung. Er hätte nun folgendes für das Beziehen der Rast anzuordnen:

1. In Chołojów dem Kompagniekommandanten: Magazinsdrittel wird zwischen jenen Höhen (Terpinie) und Chołojów bis x<sup>h</sup> rasten.

Vorhut auf Terpinie, in den Flanken sichern bis einschließlich Wald westlich Pawłów und bis Krzywe. Eine Patrouille voraus zur Beobachtung gegen Witków—Radziechów.

2. Durch Ordonnanz (Kopierblockausfertigung) zum Queuestaffel: Rast bis x<sup>h</sup> nördlich Chołojów. Zur Sicherung im Rücken je eine Patrouille zurücklassen, bei Zalesie—Mierówka und am südlichen Waldrande an der Busker Straße.

3. Nach Vorreiten und Terrainbesichtigung den vorgerufenen Staffellokommandanten: die Rastplätze, Dauer der Rast, Situation der Vorhut, zu welcher der in der Kolonnenmitte eingeteilte Zug einrückt.

Staffel 4	sichert	den	Raum	Pawłów—Niestanice.
„ 7	„	„	„	Krzywe—Dmytrów.
„ 1	„	„	„	Mierów—Szajnoga.
„ R	„	„	Rücken; sucht	Verpflegungsmittel in Chołojów.

Trainkommandant auf Terpinie.

Die vom Nordende Chołojów bis Zalesie reichende Kolonne geht nun staffelweise in gedrängte Formation über. Die während des Marsches ausgeschiedenen Sicherungen in den Flanken werden eingezogen und durch wenig ermüdete neue kleine Patrouillen ersetzt. Der Rest des Personals rastet bei den Fuhrwerken. Die bei den Staffeln eingeteilten Offiziere werden ausgesendet, um das richtige Aufstellen der stehenden Patrouillen zu überwachen.

## § 19. Verhalten während des Gefechtes.

Dieser Abschnitt handelt von dem Verhalten jener Trains, welche — in den Armeekolonnen eingeteilt — den Truppen während des Marsches folgen oder überhaupt in deren Bereich (z. B. parallel zu ihnen) marschieren.

Diese Trains haben den Ausgang des Kampfes in gedeckter, der feindlichen Einwirkung entzogener Stellung abzuwarten.

Es gehören hierher vor allem die Gefechtstrains, welchen die Trainvorschrift gestattet, sich dem Gefechtsfelde bis auf die Entfernung von zirka 4 *km* zu nähern; ferner die übrigen Teile des Divisionstrains in jenem Ausmaße, als eben die Lage ihre Mitnahme in der Kolonne gestattete. Diese letzteren Trains werden zumeist schon auf Grund der ersten Nachrichten über den Gegner hinter Terrainabschnitten zum Halten befohlen. Sie bleiben dem Gefechtsfelde auf die Distanz beiläufig eines halben Tagmarsches fern, um im Falle des Rückzuges jede Verstopfung der Marschlinien durch ausreichenden Vorsprung zu vermeiden.

Die Gefechtstrains hingegen setzen den Marsch fort, um nach dem Gefechte — in Ausnahmefällen sogar während Gefechtspausen — zur Abgabe von Verpflegungsmitteln rasch zur Hand zu sein.

Im allgemeinen ist es aber viel leichter, einen einige Kilometer weiter abgebliebenen Train rasch heranzubringen, als eine Fuhrwerkkolonnie von über 2000<sup>x</sup> Länge (vereinigter Gefechtstrain) aus der Nähe des Gefechtsfeldes zurückzusenden.

Vorsichtiges Zurückhalten auch der Gefechtstrains auf etwas größerer Distanz und womöglich hinter einem deckenden Terrainteile oder einer Hindernislinie wird daher oft ratsam sein.

Die Gefechtstrains, welche der Truppenkolonne folgen, sind oft mehrere Kilometer weit vom Kolonnenkommandanten entfernt; die Befehlsvermittlung kann also selbst mit Radfahrern bisweilen längere Zeit beanspruchen. In dem Beispiel Beilage 5, 3. Spalte, beträgt diese Distanz 16 *km*. Überdies findet der Radfahrer nicht überall freie Bahn, Artillerie fährt vor, ein defektes Fuhrwerk sperrt die Straße u. dgl. m.

Zudem ist bekannt, wiesehr die Kommandanten und deren Stäbe gerade knapp vor und dann zu Beginn eines Gefechtes beschäftigt sind, um über den Gegner klar zu werden und um die notwendigen Befehle an die Kolonnenkommandanten und an die Kolonnenglieder zu erlassen, beziehungsweise auszufertigen und zu überbringen.

Und außerdem gibt es Gefechte, welche überraschend eintreten.

Es kann also leicht vorkommen, daß der Kommandant des den Truppen unmittelbar folgenden Trains den offenbaren Beginn eines Gefechtes zu einer Zeit wahrnimmt, zu welcher er noch keinen Befehl für sein Verhalten während des Kampfes erhalten hat.

Er muß daher selbständig handeln. Grundlage hierfür ist richtige Orientierung über die Situation. Diese Kenntnis muß er sich selbst verschaffen; er reitet 1000—2000<sup>x</sup> in gutem Tempo zum nächsten Truppen- oder höheren Kommandanten vor und bittet um Aufklärung über die Lage. Oft wird er auf diese Weise die Begrenzung des Gefechtsfeldes nach rückwärts erfahren.

Führt der Divisionstrainkommandant selbst den Train, oder ist er wenigstens bei dem Tetrainteile anwesend, so kann er von Haus aus einen Offizier im Stabe jenes Kommandanten reiten lassen, welcher der Queue der Truppenkolonne nahe ist und die erwünschte Orientierung gewähren kann.

Während der Zeit, welche vergeht, bis man über die Situation klar wird, wird es wohl ratsam sein, mit dem Train zu halten oder nur bis in den nächsten halbwegs gedeckten Raum vorzufahren. Gestatten die Gefechtsverhältnisse, später weiter vorzukommen, so läßt sich das leichter bewirken als ein schleuniger Rückmarsch. Es hat somit jeder Trainkommandant, welcher im Rahmen des Truppenechiquiers vorrückt, von Haus aus seine Fühler auszusenden und sich zeitgerecht dafür zu interessieren, was denn vorne vorgeht. Im Rückmarsche hängt von dieser Erkundung die Ausdehnung des Marsches feindabwärts, im Vormarsche das Maß des Vorrückens, im Flankenmarsche der Abstand der Trainkolonnen von den Truppenkolonnen ab.

Bleibt einmal der Befehl aus, so handelt der Trainkommandant selbsttätig auf Grund der von ihm selbst eingeleiteten geistigen Verbindung mit den Truppenkolonnen und meldet die getroffenen Maßnahmen dem Kolonnenkommandanten.

Annahme zur Textskizze 26.

Die 1. Infanterietruppendivision im Vormarsche gegen Brzeżany.

Gegner auf den Höhen westlich Litiatyn.

Die Division entwickelt sich westlich Telacze zum Gefecht.

Das Truppendivisionskommando ordnet das Verbleiben des Divisionstrains im Raume südlich Podhaice an.

Gruppierung des Divisionstrains (Textskizze 27):

Die Aufstellung des Divisionstrains erfolgt in 3 Gruppen, damit jeder Trainteile den nötigen Entwicklungsraum für seine Marschkolonne behält. Der Gefechtstrain darf bis südlich Podhaice vorfahren, stellt sich östlich der Straße — diese freilassend — auf. Die große Teichlinie schützt seinen Aufstellungsplatz vorzüglich. Das weitere Vorrücken gegen Litiatyn oder über Nowosiólka sowie auch das Zurückfahren — sei es gegen Süden oder zur Strypa — findet in jeder Richtung Kommunikationen.

Die übrigen Trains haben laut Trainvorschrift, Punkt 16, 10—16 km vom Gefechtsfelde abzubleiben. Die Gesamtstärke von mehr als 300 Fuhrwerken macht eine Teilung in 2 Gruppen erforderlich.

Das Terrain weist in der Linie Wysoka ga.—Kreuz an der Straße—⊕ 382 —Meierhof Linderówka eine Wasserscheide auf, einen auf dem flachen Hochlande immerhin hervortretenden Abschnitt. Hinter diesen und in die Nähe des

Meierhofs Kropiwki (Wasser) könnte man den 2. Staffel des Divisionstrains: Tagesstaffel und vereinigten Bagagetrain, dirigieren.

Der Platz der 3. Gruppe — Staffel 2/1 und Divisionsbäckerei — wäre beim Wirtshaus Weselówka, und zwar westlich der Straße zu suchen. Für das Nebeneinanderstellen dieser beiden Trainteile ist maßgebend, daß der Nachschubstaffel das Mehl für das am nächsten Morgen zu übernehmende fertige Brot vielleicht schon während des Gefechtes der Divisionsbäckerei übergeben könnte.

#### Persönliches Verhalten des Divisionstrainkommandanten.

Sogleich nach Empfang des Befehles für das Verbleiben des Divisionstrains am östlichen Koropiec-Ufer rekognosziert der Divisionstrainkommandant die Aufstellungsplätze seiner Traingruppen. Eine kurze Erwägung an Hand der Generalkarte wird ihm sagen, daß sich die Tete des Divisionstrains gerade in jenem Raume befindet, welcher den größten Teil des Trains aufnehmen könnte, und daß das Vorsenden des vereinigten Gefechtstrains bis gegen Podhaice zu erfolgen hätte. Der Divisionstrainkommandant erteilt nun folgende Befehle:

#### I.

Persönlich dem Kommandanten des 1. Zuges der Traineskadron: »Division tritt bei Telacze ins Gefecht. Vereinigter Gefechtstrain rückt bis Podhaice vor; weitere Befehle gebe ich noch unterwegs. Zunächst fertige ich die übrigen Trainteile hier ab.«

#### II.

Durch berittenen Unteroffizier:

Kommandant des Tagesstaffels Leutnant  $N_1$  und

Kommandant der Bäckerei Oberleutnant  $B_1$  zu mir. Ich erwarte Sie beim Wirtshaus.

#### III.

Persönlich, sobald die Tete des Tagesstaffels sich dem Wirtshaus Weselówka nähert,

dem zweiten Offizier des 2. Zuges der Traineskadron (Stellvertreter des abberufenen Leutnants  $N_1$ ):

»Weitermarschieren bis in die Höhe dieses Meierhofs (Kropiwki), dann Halt!«

#### IV.

Den indes zur Stelle befindlichen 2 Trainteilkommandanten persönlich:

1. Situation (wie schon erwähnt).

2. Aufstellung des Divisionstrains in 3 Gruppen, und zwar

*A* vereinigter Gefechtstrain südlich Podhaice.

*B* Tagesstaffel und vereinigter Bagagetrain westlich Meierhof Kropiwki zunächst der Straße. Kommandant dieser Gruppe Leutnant *N*<sub>1</sub> sichert sich in der Linie: Saum der Höhe östlich Meierhof—Kreuz an der Straße—Wysoka góra—3 Bäume; beobachtet den Raum Bialokiernica—Folw. Poplawy—Madzielówka und über Wierzbów; hält Verbindung mit dem vereinigten Gefechtstrain.

*C* Nachschubstaffel 2/11 und Divisionsbäckerei beim Wirtshaus, hier, wo wir stehen; westlich der Straße; Kommandant Oberleutnant *B*<sub>1</sub> sichert sich durch Besetzung der Übergänge nächst Holhocze und im Osten gegen die Tiefe; hält Verbindung mit Traingruppe *B*.

3. Requisition von Fuhrwerken für den Verwundetentransport, und zwar:

von der Gruppe *B* in Wierzbów, Meierhof Kropiwki und Madzielówka, von der Gruppe *C* in Holhocze.

Das Requisitionsergebnis ist nach Ortsgruppen gesammelt nach Podhaice vorzuschieben, wo ich die weitere Dirigierung veranlassen werde.

4. Sofort füttern. Das Mehl des Nachschubstaffels 2 der Bäckerei übergeben!

## V.

Der vereinigte Gefechtstrain hat sich indes dem Kreuz östlich Wierzbów genähert. Der Divisionstrainkommandant reitet vor, orientiert den Kommandanten des 1. Zuges der Traineskadron über die unter IV erteilten Befehle und befiehlt noch folgendes: »Ich werde meine beiden berittenen Unteroffiziere zum Gemeindeamt Podhaice voraussenden.

Bestimmen Sie noch während des Marsches 3 Patrouillen, welche die in Podhaice für Verwundete aufzutreibenden Fuhrwerke übernehmen.«

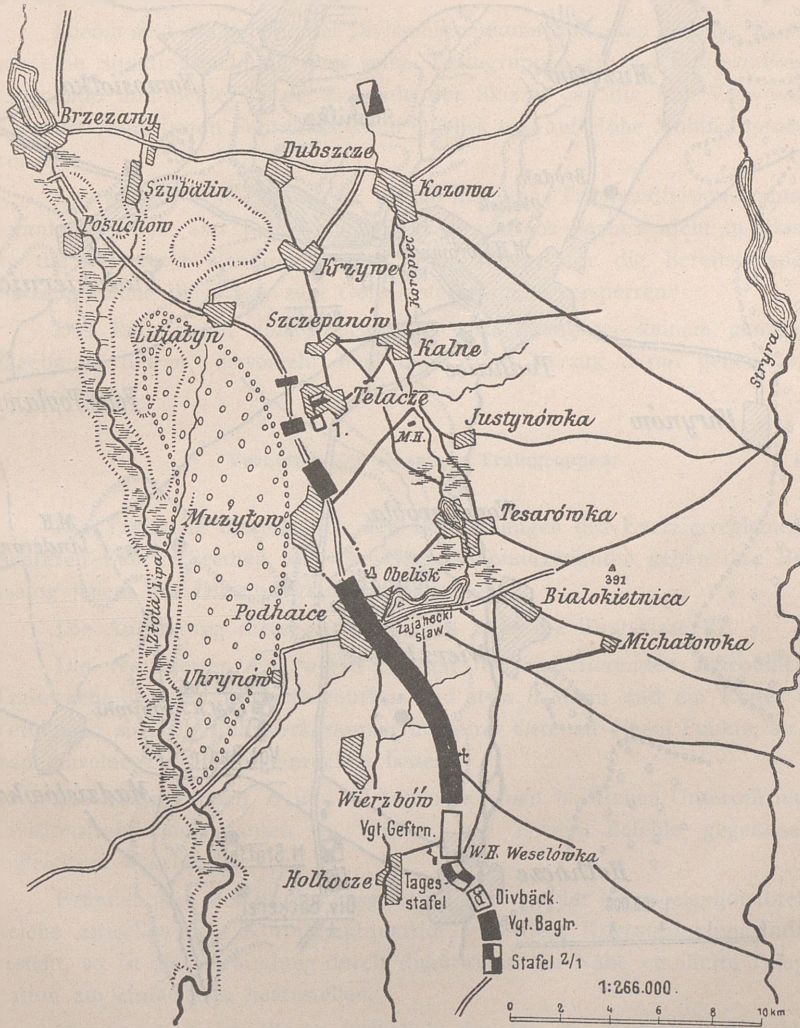
## VI.

Südlich Podhaice beim Herankommen des vereinigten Gefechtstrains persönlich dessen Kommandanten:

»Gefechtstrain ist an der Straße Podhaice—Gehöft (Meierhof Staromiejskie) aufzustellen. Wasser lediglich aus dem Meierhof nehmen.

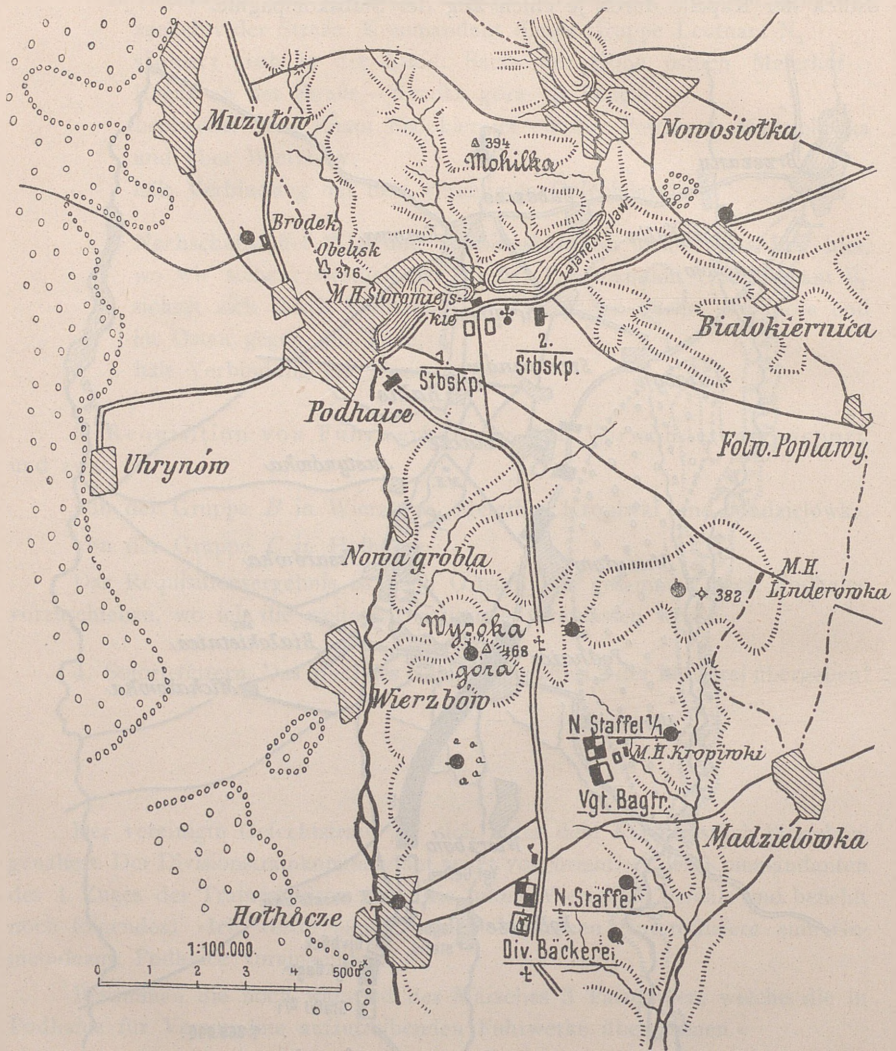
Zur Sicherung:

Besetzung der Straßenbrücke am Westende des Teiches und der Höhe östlich der Kapelle durch je einen Zug der Stabskompagnie.



Textskizze 26.

Je eine stehende Patrouille mit einem Reiter:  
 nach Brodki (nordwestlich Podhaice), beobachtet die Waldausgänge bei  
 und südlich Muzyłów und  
 ans Ostende von Białokietnica, beobachtet den Umkreis von Michałówka  
 über  $\triangle$  391 bis Tesarówka. (Textskizze 26.)



Die Stärke der Sicherungspatrouillen beträgt 2—5 Mann.

Außer den 3 Requisitionspatrouillen, die schon für Podhaice bestimmt sind, noch zwei weitere nach Nowosiółka. — Requisitionsergebnis aus Nowosiółka auf der Mohilka-Höhe bereitstellen; Requisitionsergebnis aus Podhaice beim Obelisk sammeln.«

Hiemit sind die Befehle des Divisionstrainkommandanten erledigt. Er sendet nun eine Situationsmeldung über seine Traingruppen an das Truppendivisionskommando und meldet in der Legende der Skizze, daß die zum Verwundetentransport requirierten Fuhrwerke beim Obelisk und auf Höhe Mohilka gesammelt werden.

Das weitere Vorziehen dieser Wagen muß vom Truppendivisionskommando veranlaßt werden. Der Trainkommandant vermag aus eigenem nicht zu erkennen, wo die Fuhrwerke benötigt werden. Ihm obliegt nur die Bereitstellung auf Plätzen, welche die Wege zum Gefechtsfelde nicht versperren.

Das Requirieren von Fuhrwerken wird häufig zu keinem genügenden Ergebnisse führen; umsoehr muß man ohne Verzug daran gehen, welche zu suchen.

#### Verhalten der einzelnen Traingruppen.

Die Trainteile fahren nach den Bestimmungen des Exerzierreglements in mehreren Fuhrwerkreihen auf. Die Gruppenkommandanten geben ihre Befehle analog jenem des Divisionstrainkommandanten.

Die Ausführung dieser Anordnungen zeigt die Textskizze 27.

Die requirierten Fuhrwerke müssen die requirierenden Patrouillen als Trainwache behalten. Diese Patrouillen sind etwa 3 Mann und ein Reiter stark. Vereinigen sich die Fuhrwerkgruppen mehrerer Orte an einem Punkte, so kann man einzelne Patrouillen einrücken lassen.

Die Traingruppen *B* und *C* haben je einen berittenen Unteroffizier zum Divisionstrainkommandanten zu senden, um dessen Befehle gegebenenfalls sogleich zu überbringen.

Befindet man sich an der ausgelegten Leitung der Korpstelephonabteilung, welche zwischen dem Korpshauptquartier und dem Korpstrainkommandanten besteht, so ist die Verbindung durch die etwa in der Nähe etablierte Telephonstation am einfachsten herzustellen.

Nun noch einige Worte bezüglich der für die Sicherung, Verbindung und Requisition erforderlichen Mannschaften. Am besten dotiert ist der vereinigte Gefechtstrain. Es besitzt einschließlich der Stabskompagnie rund 250 Feurgewehre.\*) Das Detail kann nachstehender Tabelle entnommen werden.

\*) Bagagetrain vereinigt angenommen; daher die Unberittenen der Kavallerie und die Rechnungshilfsarbeiter beim vereinigten Gefechtstrain.

		Vereinigter Gefechtsstrain einer Infanterietruppendivision		
Traintelle	Eingeteiltes Personal mit Ausnahme der Fuhrwerke und der Reservepferde Erforderlichen, und ohne Nichtkombattante	Fuhrwerke	erforderliche Trainwachen	daher zur Abwehr eines Angriffes auch verfügbar
Trainskadrons-kommando	Rittmeister, 6 kombattante Mann, 4 Stabskavalleristen	1	2 Mann der Stabskompagnie	2 Unteroffiziere (beritten) und 4 Karabnier
Kommando des 1. Zuges der Trainskadron	2 Offiziere, 18 kombattante Mann	1		2 Unteroffiziere (beritten) und 15 Karabnier
Train des Divisionsstabsquartiers und der Brigadestäbe	die Stabskompagnie 120 Mann Feldweibel, Schreiber, Schriftführer, Beschliefßer, unberrittene Feldgendarmen, Hilfsarbeiter, Pressenbedienung zirka 12 Mann	19	16 Mindemarschfähige vom Stande der Regimenter	zirka 12 Feuegewehre
Gefechtsstrains von 4 Infanterieregimentern (16 Bataillone)	4 zweite Stabsführer 16 Pferdewärter (Fahrtsoldaten) 4 bei den Reservepferden entbehrliche Fahrtsoldaten 8 Rechnungshilfsarbeiter (infolge Vereinigung der Bagagetrains)	80		zirka 32 Feuegewehre
Gefechtsstrains von 3 Eskadronen	1 Wachtmeister als Stabsführer 3 Eskadronenriemer 1 bei den 2 Reservepferden entbehrlicher Fahrtsoldat 39 Unberittene	12	2 Unberittene	zirka 42 Karabnier
Gefechtsstrain des Divisionsartillerieregiments	1 Stabsführer 12 Bedienungskanoniere } mit Feuegewehr 8 Professionisten zirka 6 Mann ohne Feuegewehr des Regimentsstabes (15 + 1 + 5) × 4 = 84 Mann ohne Feuegewehr der Batterien	17	3 Professionisten	zirka 17 Repetierstutzen und Karabnier, zirka 30 Mann ohne Feuegewehr
Im ganzen 130 Fuhrwerke, zirka 240 verfügbare Feuegewehre und 6—8 Reiter				

Beim vereinigten Bagagetrain könnte man — wie aus Beilage 1 zu ermitteln — höchstens 14—16 Gewehre für Sicherungszwecke verfügbar machen. In sehr dringenden Fällen könnte man die Kassawagen der einzelnen Truppenkörper nebeneinanderstellen und dadurch die eine oder die andere Kassawache gewinnen.

Bei der Infanterieverpflegskolonnie ist an Feurgewehren kein Mangel; die erforderlichen Posten und Patrouillen können der Verpflegsabteilung, besonders jener des Reservestaffels entnommen werden. Dagegen ist die Verwendbarkeit der Verpflegsmannschaft der Divisionsbäckerei durch den anstrengenden Dienst der sich ablösenden Arbeitskuppeln sehr fraglich.

Die Sicherung des Divisionstrains wird am besten bewirkt durch Wahl des richtigen Platzes hinter dem Gefechtsraume der Truppen, durch zweckmäßige Gruppierung und Ausnützen vorhandener Annäherungshindernisse.

### § 20. Sicherung der mit Truppen gemeinsam nächtigenden Trains.

Die Sicherung der Unterkünfte erfolgt, wie dies schon in der Legende zur Beilage 12 angeführt ist, durch die Vorposten und überdies auch durch direkte Umschließung der Kantonierungen und der Lagerplätze.

Letzterem Zwecke dienen bei den Unterkünften der Truppen die Kantonierungs-, beziehungsweise Lagerwachen; bei den Trains die in der Tabelle auf Seite 98 angeführten Wachen.

Überdies wird bei der Artillerie und bei den Kriegsbrückenequipagen ein »Parkinspektionsdienst« verrichtet.

Die in Truppenkantonierungen befindlichen Trains haben ihre Parkplätze — wie schon dargelegt — immer außerhalb der Ortschaft, also in einem Raume, welchen auch die von den Truppen aufgestellten Kantonierungswachen im Auge haben. Letztere sollen die Kantonierung vor Überfällen solcher feindlicher Patrouillen, Kavallerieabteilungen, kleinen Streifkommanden abschließen, welchen es, durch einen Zufall begünstigt, gelungen ist, durch die Vorposten hindurchzukommen.

Diese Kantonierungswachen (wenn sie ein Lager schützen, heißen sie Lagerwachen) stehen terraingemäß im nahen Umkreise, dürfen sich aber nicht an den oder jenen tiefelegenen Ortseingang klammern. Es muß eine feldwachenartige, wenn auch ganz eng umschließende Sicherung durch sie hergestellt werden. Stehen nun die Lager- oder Kantonierungswachen richtig, so sind die Parkplätze eo ipso gegen außen gesichert und bedürfen nur der nötigsten direkten Bewachung des auf den Fuhrwerken verladeneu Gutes. In diesem Sinne sind die Trainwachen des Truppentrains aufzufassen und dort, wo Parkwachen bestehen, können auch diese möglichst schwach gehalten werden, wenn die Umschließung durch Kantonierungswachen geschickt angelegt ist. Andererseits kann manche dieser letzteren durch eine günstig placierte Parkwache entbehrlich werden. Es ist auch Pflicht der Parkwachen, nach außen zu beobachten.

Train	Die Bewachung erfolgt durch	Stärke der Wache	Beistellung	Anmerkung
Truppentrain der Fußtruppen und der Kavallerie, welcher mit Truppen gemeinsam kantoniert oder lagert	Trainwachen	1 Unteroffizier 3—6 Mann	von den Truppen, wenn aber die Trains mehrerer Truppen vereint in einer Gruppe nächtigen, von der gemeinsamen Haupt- und Stationswache (Lagerhauptwache)	untersteht dem Artillerieregimentskommando
Truppentrain der Artillerie	Parkwache	so viel mal 3 Mann, als Posten erforderlich sind; nebst Unteroffizieren und Aufsehern; Wachkommandant ist ein Offizier	dto.	
Vereinigter Gefechstrain der Divisionen und Korps	jede Traingruppe erhält eine Parkwache	nach der Zahl der erforderlichen Posten	von den Stabstruppen der Stabs(Haupt)quartiere	
Vereinigte Truppentrains (Gefechts-, Bataillon-, welche ohne die Trains der Haupt- u. Stabsquartiere nächtigen	Parkwachen	dto.	vom Stande der schon eingestellten Trainwachen	
Trains der Haupt- und Stabsquartiere	die Stabswache	nach der Zahl der erforderlichen, die Kanzen, Fuhrwerke bewachenden Posten und der Ehrenposten	von der Stabskompagnie	unterstehen dem Platzkommandanten des Haupt- oder Stabsquartiers
Selbständige Armeetrains (auch die abgetrennt von Truppen nächtigen)	Parkwachen	nach der Zahl der vorhandenen Posten	von dem organisationsgemäß eingestellten Personal	im allgemeinen 1 Posten für 50 (beim Feldverplegsmagazin für 100) Fuhrwerke
Schlachtrich der Truppen	die Trainwache, welche beim Truppentrain aufgestellt ist			für 100 Schlachtfüßlinge 1 Posten
Schlachtrich der Artillerie	die aufgestellte Parkwache			dto.
Bei der Truppentraindivision zur Abgabe an die Truppen angesammeltes Schlachtrich	die erforderliche, von der Stabswache bestellte Wachmannschaft			dto.

Der Dienst der genannten Wachen muß also ineinander greifen; dadurch wird Wachmannschaft erspart. Im höchsten Maße aber gilt das von den Armeetrains, besonders von jenen, die ohne Truppen kantonieren. Ihr Personalstand ist zu gering, um einen doppelten Sicherungsgürtel zu bestreiten.

Es ist daher zweckmäßig, in jedem einzelnen Falle zu erwägen, wieweit der Ausschub und die Wirkungsfähigkeit jeder Wache reicht. Dadurch wird man oft ein Übergreifen der von den verschiedenen Sicherungen beherrschten Terrainstrecken konstatieren und die eine oder die andere Wache einziehen können. Oft genügt es, wie z. B. in Beilage 12, Gruppe E, die Parkwache eines benachbarten Armeetrains durch einen Posten (3 Mann) der Truppe zu verstärken. Die Nummern dieses Postens werden durch den Aufführer der Parkwache aufgeführt. Die Wachmannschaft derselben dient dann ebenso der Sicherheit des Truppentrains wie jener der Reserveanstalt. Die Beobachtung des Außenfeldes, die erste Abwehr eines Angriffs, die Einwirkung auf Ordnung und Dienstbetrieb — lauter Obliegenheiten der Parkwache — kommen in diesem Falle auch dem Truppentrain zu gute. Natürlich muß dieser in nahem Anschlusse an den Park des Armeetrains stehen.

Im Kantonierungsorte Chleb wurde die Parkwache an das dem Walde zugewendete Ende des Parkplatzes verlegt, weil das die gefährlichste und gegen kleine Abteilungen des Gegners am schwersten abzusperrende Richtung ist. Es stünde der vorschriftsmäßige Schnarrposten am Karrenwege, den Raum zwischen Babitz und dem Walde beobachtend. Ein zweiter Posten steht etwa vor der Mitte der 84 Fuhrwerke des Munitionsparks, Front gegen Neudorf. Angeschlossen an den Munitionspark stehen die 10 Fuhrwerke und 4 Munitionswagen des Bataillons  $\frac{IV}{95}$  mit einem Infanterieposten an der Straße. Dieser Posten beobachtet gegen Brzeze und sorgt ferner dafür, daß niemand Unbefugter aus dem Kantonierungsorte Chleb auf den Parkplatz gehe.

In diesem Orte, in welchem rund 1500 Mann kantonieren, wird ferner eine Stationswache aufgestellt. Besonders vor dem Feinde bedarf man dieser stets unter den Waffen stehenden Abteilung. Sie wirft sich bei einem Überfalle dem Feinde entgegen, sperrt beim Herankommen des Gegners den Ortseingang, verhindert Unordnung und Unentschlossenheit bei der Alarmierung der Truppe, besetzt wichtige Objekte, Magazine, Telegraphenstationen etc. Ihre Stärke geht daher über die zur Bestreitung der erforderlichen Posten notwendige Mannschaft hinaus. Unterstützt wird sie bei ihrer vielseitigen Verwendung durch die Bereitschaft, welche in Chleb eine halbe Kompagnie stark sein dürfte. Die Bereitschaft ist in einem Hause zunächst der Südostecke an der Straße nach Brzeze untergebracht.

Die Stationswache funktioniert ferner als Herz des normalen Garnisonsdienstes bezüglich Ausgebens der Befehle, des Entsendens von Patrouillen, der Bewachung von Gefangenen, Vorräten etc. Die Vermittlung der Befehle an die in der Station befindlichen Truppen und Anstalten wird durch die Beistellung je einer Ordonnanz derselben zur Stationswache beschleunigt. Sie würde in

Chleb einen Posten zum Nordausgange (Weg zur Mühle) aufstellen, wodurch eine Kantonierungswache entfällt.

Es ist noch hervorzuheben, daß in Chleb sowohl eine Stations- wie auch eine Parkwache besteht. Letztere ist zur Bewachung des Munitionsparks unerläßlich; sie bestünde aus  $3 \times 3 + 2$  Unteroffizieren = zirka 12 Mann. Die Stationswache ist nicht zu entbehren, weil sie zur Ordnung und zum Dienstbetriebe in der Kantonierungsstation nötig ist. Beide Wachen können schwach sein; aber die Zahl der Mannschaft im Orte einerseits und der sehr kostbare Train am Parkplatze andererseits lassen ein Verschmelzen in eine Wache nicht zu. Dagegen entfele der Offizier als Kommandant der Parkwache und die Parkwache könnte der Stationswache, welche ein Offizier kommandiert, unterstellt werden. Letztere Wache würde dadurch zur Hauptwache. Sie untersteht dem Stationsinspektionsoffizier.

In Duban genießen die Fuhrwerke der Stäbe und der Truppen den besten Schutz, wenn sie sich in dem Lager des unter Zelten nächtigenden Bataillons des Infanterieregiments 80 befinden. In der Gruppe A (Beilage) befinden sich daher:

- 16 Kompagniemunitionswagen des Infanterieregiments 80,
- 29 Fuhrwerke (keine Beiwagen) des Infanterieregiments 80,
- 9 Fuhrwerke des Bagagetrains des Infanterieregiments 15,
- 13 Fuhrwerke des Divisionstabsquartiers, Brigadestabes und vom 1. Zugskommando der Traineskadron,
- 2 eigene Generalswagen und 2 Kanzleiwagen,
- dann 2 Postwagen sind innerhalb des Ortes und daher abgerechnet.
- Zusammen 67 Fuhrwerke.

Die Bewachung der 6 im Orte befindlichen Fuhrwerke obliegt einem von der Stabswache aufgestellten Posten. Die 67 im Lager befindlichen Wagen sind reglementgemäß durch Trainwachen zu sichern. Deren Aufstellung obliegt in diesem Falle der Lagerhauptwache, weil hier die Trains verschiedener Truppen und Stäbe in einer Gruppe lagern.

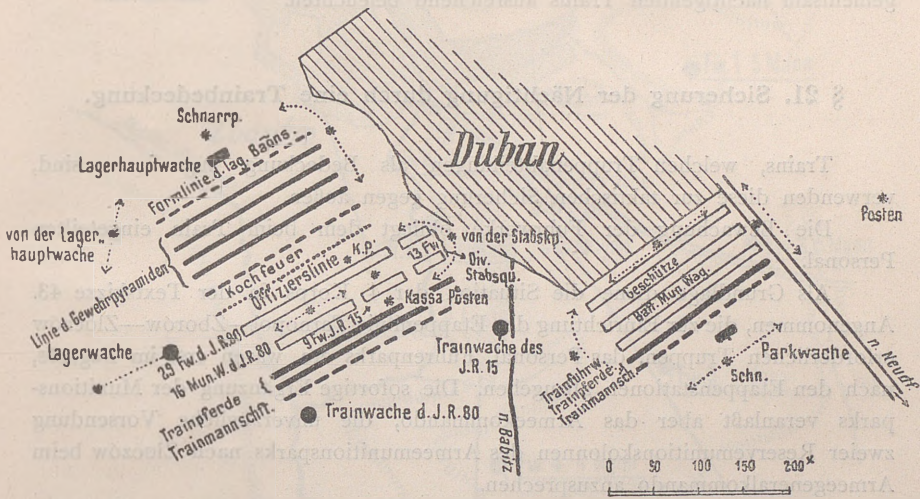
Beim Bagagetrain des Infanterieregiments 15 befindet sich noch vom Marsche her die Trainwache (2 Mann) und die Kassawache. Für diese Traingruppe ist daher ausreichend gesorgt. Sie braucht nur 2 Posten, kann also mit ihren 6 Mann auskommen, ohne eine Ermüdung der Wachmannschaft zu befürchten. Da die Trainwache und die Kassawache reglementgemäß »vor dem Abmarsche« beigestellt wurden, kann ihnen der 24stündige Wachdienst bis zum nächsten Morgen ohne weiteres aufgetragen werden. Will man aber die Mannschaft des Infanterieregiments 15 am morgigen Marsche wieder als Trainwache verwenden, da das Infanterieregiment 15 nicht zur Stelle ist, so ersetzt man sie während der Nächtigung durch Mannschaft der entsprechend zu verstärkenden Lagerhauptwache, also vom Infanterieregiment 80.

Die 13 Fuhrwerke der Stäbe wären durch einen von der Stabskompagnie beigestellten Posten zu bewachen. Die 3 Nummern werden der Lagerhaupt-

wache zugeteilt. Die noch bleibenden 45 Fuhrwerke des Infanterieregiments 80 bedürfen einer 2 Posten bestreitenden Trainwache (1 Unteroffizier, 6 Mann).

Das Artillerieregiment hat seinen eigenen Parkplatz. Auf diesem stehen Geschütze und Munitionsfuhrwerke ohne Pferde und Mannschaft, der Train jedoch komplett. Letzterer lagert also mit Mann und Pferd.

In der Textskizze 28 ist eine der Varianten gezeichnet, welche die Sicherheit der außerhalb des Ortes nächtigenden Truppen und Traintteile bewirken könnte. Es ist die Parkwache zur Sicherung nach auswärts verwertet. Sie bestreitet 4 Posten, wäre etwa 16—20 Mann stark. GleichermäÙen schützt die Lagerhauptwache das Lager des Bataillons und der Truppentrains gegen Norden.



Textskizze 28.

Ihre Posten bewachen die Eckpunkte, der westliche insbesondere das Außenfeld gegen die allerdings versumpfte Talniederung. Die Flanke des Lagers sichert eine Lagerwache mit einem Posten. Die beiden Trainwachen, deren 4 Posten zwischen den Fuhrwerkreihen gezeichnet sind, befinden sich auswärts der Lagerbegrenzungslinien. Mit der Front gegen außen aufgestellt, ist es ihnen möglich, abwechselnd einen von 4 nicht aufgeführten Infanteristen als Beobachter zu verwenden, wodurch der Sicherung gegen Babitz Genüge geleistet wird.

Wenn dieses ganze System nun noch durch Patrouillen und durch den für beide Gruppen: Infanterielager und Artillerieparkplatz, eingesetzten Lagerinspektionsoffizier visitiert wird, dürfte der Umschließung gegen Überfälle die erforderliche Aufmerksamkeit zugewendet worden sein.

Zur Besetzung der Brücke beim Nordwesteingange von Duban wird eine Kantonierungswache aufgestellt, welche gegen Dwory, Senice und den Dębnia-

Wald beobachtet. Im Norden von Duban genügt ein Posten der Stationswache, die im Orte selbst aufgeführt ist. Der Ort würde also infolge der Umschließung seines West- und Südrandes durch Lagerplätze durch die diese absperrenden Wachen und Posten und nur im Norden durch eine Kantonierungswache gesichert sein. Dieselbe untersteht der Hauptwache.

Die Lagerwache am Westrande untersteht der Lagerhauptwache. Diese und die Parkwache sind an den Lagerinspektionsoffizier, die Hauptwache ist an den Stationsinspektionsoffizier gewiesen. Das Ausgeben der Befehle erfolgt bei der Hauptwache im Orte.

Diese Darlegung der in Chleb und Duban hervorzuhebenden lokalen Details dürfte den Wach- und den Sicherungsdienst bei den mit Truppen gemeinsam nächtigenden Trains ausreichend beleuchten.

### § 21. Sicherung der Nächtigung durch eine Trainbedeckung.

Trains, welchen Truppenabteilungen als Bedeckung zugewiesen sind, verwenden diese zur taktischen Sicherung gegen außen.

Die Bewachung der Fuhrwerke obliegt dem beim Train eingeteilten Personal.

Als Grundlage diene die Situation der 4 Korps in der Textskizze 43. Angenommen, die zur Einrichtung der Etappenlinie Tarnopol—Zborów—Zloczów erforderlichen Truppen, das Personal, Fuhrparks etc. wären erst im Begriffe, nach den Etappenstationen abzugehen. Die sofortige Ergänzung der Munitionsparks veranlaßt aber das Armeekommando, die unverzügliche Versendung zweier Reservemunitionskolonnen des Armeemunitionsparks nach Zloczów beim Armeegeneralkommando anzusprechen.

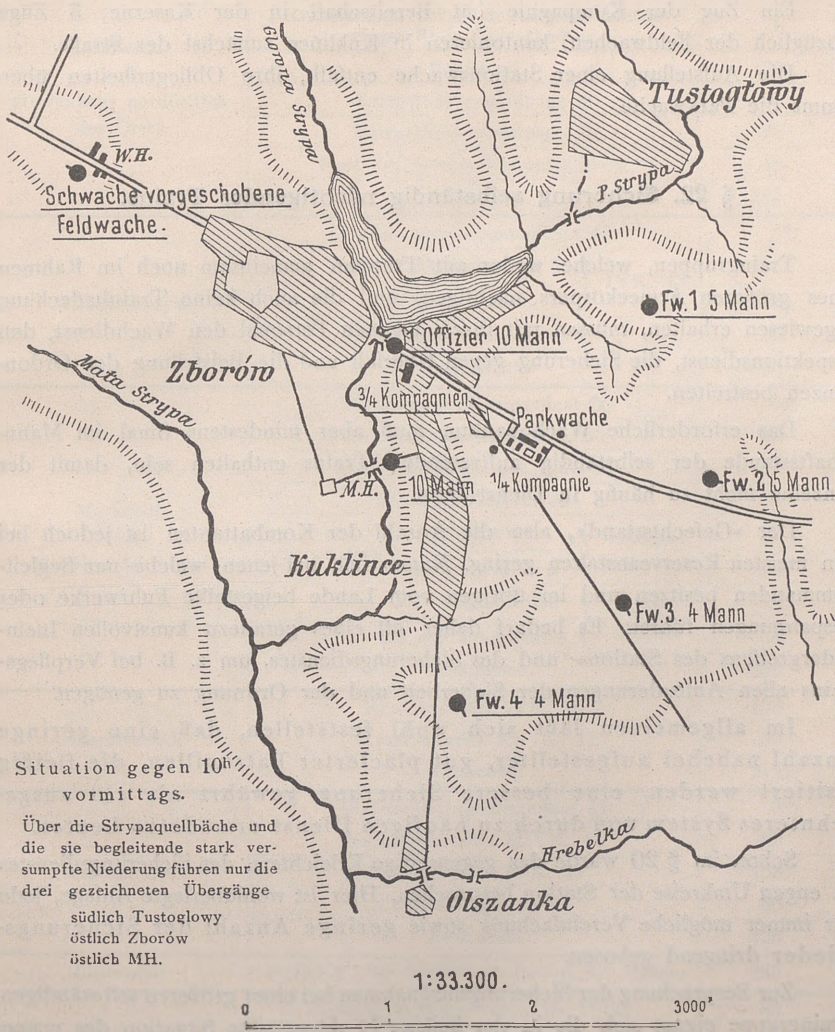
Jede Reservemunitionskolonne hat rund 100 vom Lande bespannte Vierspanner und ein Begleitkommando von 1 Offizier und 29 Mann der Feldartillerie. Als Bedeckung wird eine für den Etappendienst bestimmte Infanteriekompanie beigegeben. Die Kompanie hat nach Eskortierung der Trains bis Zloczów die vorläufige Besatzung dieser Etappenstation zu bilden.

Die Kolonne hat am  $n^{\text{ten}}$  die Gegend von Zborów, am  $(n+1)^{\text{ten}}$  Zloczów zu erreichen.

Textskizze  
29.

Größere Orte eignen sich nicht als Unterkunft notdürftig gesicherter Trains. Irgend ein abgeschlossenes Objekt, ein Meierhof oder ein kleiner Ort sind wegen der leichteren Bewachung und Sicherung vorzuziehen. Die Kavalleriekaserne in Kuklińce wäre hier ein unschwer abzusperrendes, Unterkunft und Parkplatz bietendes Marschquartier. Sie liegt ziemlich isoliert auf dem Hochland, der Ort Kuklińce ist leicht von Osten her zu übersehen, die Zugänge über die Strypa sind leicht zu sperren. Die Niederung bei Tustogłowy schützt die nördliche, der Mangel an Strypa-Übergängen die südliche Flanke. Auch ohne die Kavalleriekaserne wäre Kuklińce ein geeigneter Nächtigungsraum.

Ausnutzung des Terrains und der Hindernislinien ist für selbständig marschierende Trainkolonnen immer sehr wichtig; speziell bei der Wahl der Nächtigungsorte sogar ausschlaggebend.



Situation gegen 10<sup>h</sup>  
vormittags.

Über die Strypaquellbäche und die sie begleitende stark versumpfte Niederung führen nur die drei gezeichneten Übergänge südlich Tustogłowy östlich Zborów östlich M.H.

Textskizze 29.

Es erfolgt somit die Kantonierung der Munitionskolonnen in der Kaserne; Parkplatz am Kasernhof. Parkwache mit Posten an den Ausgängen vom eingeteilten Begleitkommando.

Die Sicherung nach außen bewirken 2 Feldwachen (zirka 12 Mann) an den Übergängen und 3 weitere stehende Patrouillen zu 5 Mann im Rücken. Beim Wirtshaus nordwestlich Zborów steht eine schwache vorgeschobene Feldwache mit 1 Meldereiter, da Zborów jede Aussicht verwehrt.

Ein Zug der Kompagnie hat Bereitschaft in der Kaserne; 3 Züge (abzüglich der Feldwachen) kantonieren in Kuklińce zunächst der Straße.

Die Aufstellung einer Stationswache entfällt, ihre Obliegenheiten übernimmt die Parkwache.

## § 22. Sicherung selbständig nächtigender Trains.

Traingruppen, welche weder mit Truppen gemeinsam noch im Rahmen eines größeren Armeekorpers nächtigen, und die auch keine Trainbedeckung zugewiesen erhalten, müssen mit ihrem eigenen Personal den Wachdienst, den Inspektionsdienst, die Sicherung gegen Überfall und die Beistellung der Ordonanzen bestreiten.

Das erforderliche Wachquantum muß aber mindestens 3mal im Mannschaftsstande der selbständig auftretenden Trains enthalten sein, damit der Einzelne nicht zu häufig in Dienst trete.

Der »Gefechtsstand«, also die Anzahl der Kombattanten ist jedoch bei den meisten Reserveanstalten gering. Namentlich bei jenen, welche nur Begleitkommanden besitzen und im übrigen vom Lande beigestellte Fuhrwerke oder Bespannungen führen. Es bedarf daher oft eines geradezu kunstvollen Ineinandergreifens des Stations- und des Sicherungsdienstes, um z. B. bei Verpflegstrains allen Anforderungen der Sicherheit und der Ordnung zu genügen.

Im allgemeinen läßt sich wohl feststellen, daß eine geringe Anzahl nahebei aufgestellter, gut placierter Patrouillen, die fleißig visitiert werden, eine bessere Sicherung gewährt als ein ausgedehnteres System von durch zu häufigen Dienst ermüdeten Leuten.

Schon im § 20 wurde das gegenseitige Erleichtern des Sicherungsdienstes im engen Umkreise der Station besprochen. Hier ist wohlüberlegte Anlage, jede nur immer mögliche Vereinfachung sowie geringe Anzahl der Sicherungsglieder dringend geboten.

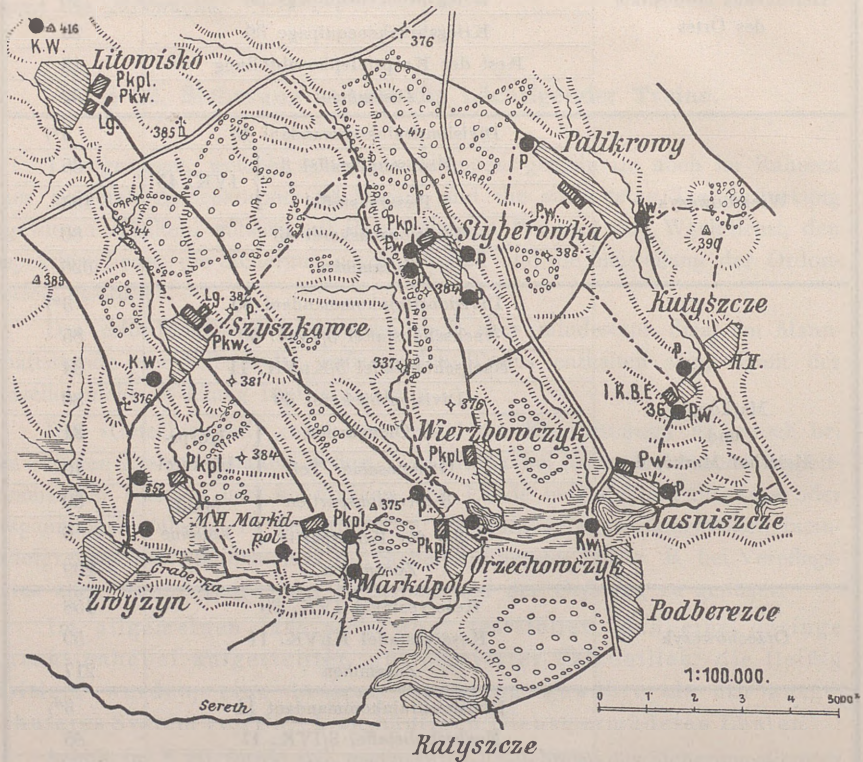
Zur Besprechung der Sicherungsmaßnahmen bei einer größeren selbständigen Traingruppe eignet sich die in der Beilage 14 dargestellte Situation des ersten Korpstrainstaffels. Der Gegner kommt durch seine Entfernung außer Betracht; es handelt sich um die einfache Abschließung der Front und der westlichen Flanke gegen immerhin mögliche Überfälle, die Beunruhigung im Korpstrain herbeiführen könnten.

Die Zahl der in den einzelnen Stationen befindlichen Fuhrwerke ist folgende:

Kantonierungsstation	Trainteile	Fuhrwerke
Jasniszczce und Herrenhaus nordöstlich des Ortes	Korpstrainkommandant	1
	Kommandant der beim Korpskommando eingeteilten Traineskadron	1
	Feldspital	66
	Kriegsbrückenequipage 30	20
	Kriegsbrückenequipage 36	26
	Rest der Korpstelephonabteilung	18
	Zusammen	132
Wierzbowczyk	Divisionstrainkommandant 43	3*)
	Nachschubstaffel 3	} IVK. 43
	Reservestaffel	
	Divisionsbäckerei 43	80
	Zusammen	326
Markopol und Meierhof Markopol	Divisionstrainkommandant 30	3*)
	Nachschubstaffel 3/IVK. 30	85
	Nachschubstaffel 3/KpVK. 11	34
	Divisionsbäckerei 30	80
	3 Ofenpartien	} Korps- bäckerei
	Gemeinsamer Teil	
	3 Divisionspartien	} Mehl- kolonne
	3/5 der Korpspartie	
	Zusammen	299
Orzechowczyk	Reservestaffel IVK. 30	158
	Reservestaffel KpVK. 11	59
	Zusammen	217
Szyszkowce	Divisionstrainkommandant 11	3*)
	Nachschubstaffel 3/IVK. 11	85
	Reservestaffel IVK. 11	158
	Divisionsbäckerei 11	80
	Zusammen	326
Litowisko	Staffel 2 aller Verpflegskolonnen des Korps	289
Styberówka	Vereinigter Bagagetrain, 11. ITDiv.	83
	Bagagetrain, Korpsartill., Pionierbataillon	16
	Zusammen	99
Palikrowy	Vereinigter Bagagetrain, 30. ITDiv.	81
	Vereinigter Bagagetrain, 43. ITDiv.	83
	Zusammen	164

\*) Samt den 2 Wagen für den Vorstand der Infanterieverpflegskolonne.

Die gewählten Parkplätze sind aus der Textskizze 30 zu entnehmen. In Litowisko und Szyszkowce muß mangels genügender Unterkunft ein Verpflegsstaffell lagern. (In letzterem Orte der Reservestaffel.) Die Gesamtzahl der in jedem dieser Orte ausgewiesenen Fuhrwerke übersteigt aber nicht jene Summe, deren gemeinsames Parkieren noch statthaft ist. Um demnach an Wachmannschaft zu sparen, wird aus dem Lager des betreffenden Staffels und aus dem



Lg. Lager, Pkpl. Parkplatz, Pw. Parkwache, Kw. Kantonierungswache, P. wichtigere Posten.

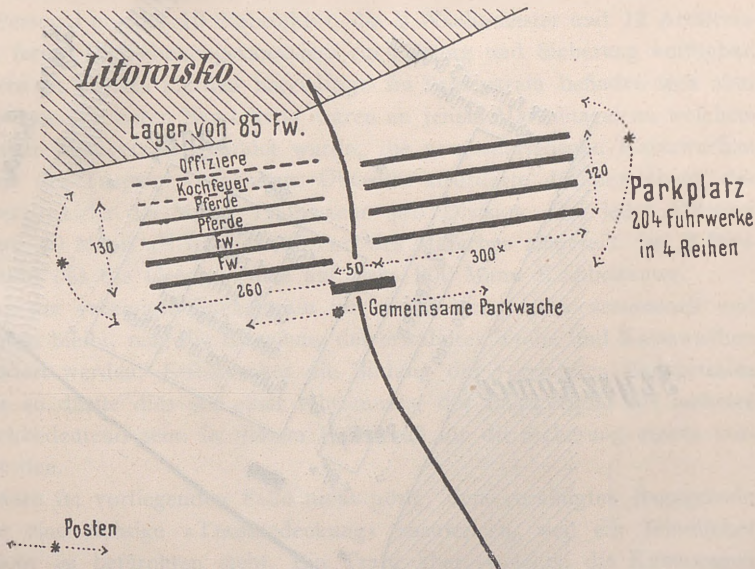
Textskizze 30.

Park jener Trains, die mit Mann und Pferd im Orte kantonieren, eine Gruppe gebildet, welche eine gemeinsame Parkwache erhält. Von dieser werden die erforderlichen Posten aufgestellt.

In Litowisko hat man 54 Trainmannschaften und 9 Verpflegsmannschaften mit Feurgewehr ausgerüstet. Hiezu treten noch einige Unteroffiziere der Traintruppe. Lager- und Parkplatz sind gegen 500<sup>x</sup> lang und 130<sup>x</sup> tief. Zur Bewachung genügen da außer dem Schnarrposten 4 Posten. Das ergibt die Stärke

der Parkwache mit zirka 18 Mann. Auf der zur Beobachtung gegen Westen und Südosten sowie gegen Norden geeigneten Höhe 416 steht eine Kantonierungswache (4 Mann), welche den Ort nach Norden abschließt. Es ist also trotz dieser gewiß minimalen Sicherung ein Drittel der Mannschaft im Wach- und Sicherungsdienste. Hierzu tritt noch der Inspektionsdienst. Das ist an sich genommen viel und um so mehr, je länger die Verhältnisse anhalten, welche täglich ein Drittel des Gesamtstandes im Dienst erhalten. Mit Rücksicht darauf, daß hier leere Fuhrwerke stehen, könnte man (so wie bei Verpflegsmagazinen) nur 3 Posten aufführen und den Schnarrposten einziehen. Dadurch wären

Textskizze  
31.



Textskizze 31.

6 Mann erspart. Die Kantonierungswache im Norden ist aber aus polizeilichen Gründen unerlässlich.

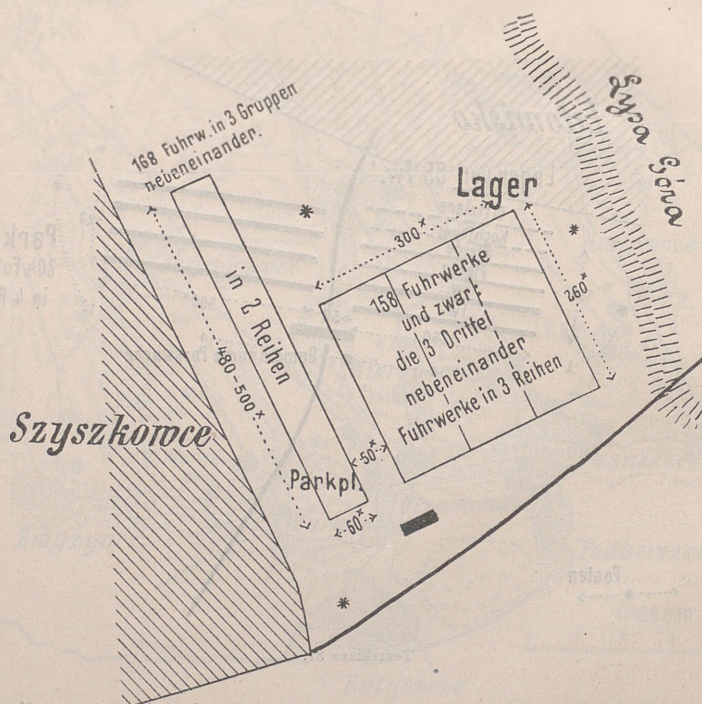
In Szyszkowce sind bei den 2 Verpflegsstaffeln 54 Karabiner der Trainmannschaft und 9 Stutzen der Verpflegsmannschaft vorhanden. Hierzu träte nun wohl noch der ganze Stand an Verpflegssoldaten der Divisionsbäckerei. Es enthält aber jede der 10 Ofenpartien nur 2 »Kuppeln« zu 1 Unteroffizier und 7 Mann. Diese Kuppeln arbeiten mit 12stündiger Ablösung. Im »Gemeinsamen Personal« haben sie die erforderlichen Hilfskräfte. Daß diese nicht zu reichlich bemessen sind, geht aus jener Bestimmung des Dienstbuches L—6 hervor, welche auch die Kutscher und ferner gegen Bezahlung aufgenommene Arbeiter als Aushilfe in Aussicht nimmt. Der Dienst bei der Bäckerei ist so anstrengend, daß die Mannschaft bei Märschen organisationsgemäß fahrend fort-

Textskizze  
32.

gebracht wird. Man dürfte in bezug auf den Sicherungsdienst somit nur in Ausnahmefällen mit der Verpflegsmannschaft der fahrbaren Bäckereien rechnen.

Sie bestreitet den inneren Dienst und etwa einen Posten zur Bewachung ihrer eigenen Vorräte.

Die Anordnung des Lagers und des Parkplatzes ist ähnlich wie in Litowisko. Der Parkplatz ist indes seiner Länge nach der Ortslisière folgend, damit möglichst viele Fuhrwerke möglichst nahe von den Quartieren stehen, was nicht der Fall ist, wenn der Park mit seiner Schmalseite an den Ort stößt.



Textskizze 32.

Würde die Parkwache aus 15 Mann bestehen, so könnte sie die gezeichneten 3 Posten und einen Posten auf der Lysa góra bestreiten. Der Westausgang des Ortes müßte durch eine Kantonierungswache gesichert werden. Somit sind — abgesehen vom Inspektionsdienst — wieder 19 Mann im Wachdienste, rund ein Drittel des kombattanten Standes.

Des Interesses wegen sei nun noch auf die Sicherung beim vereinigten Bagagetrain des Korps (zweier Divisionen\*) in Palikrowy eingegangen. Aus

\*) 2 Regimentsstäbe der Kavallerie, kein Jägerbataillon, 4 Regimenter zu 4 Bataillonen, 1 Korpsartillerieregiment, kein Pionierbataillon, keine Feldhaubitdivision.

den Tabellen über den Truppentrain ist die sehr geringe Anzahl an Mannschaft zu ersehen, welche nach Vereinigung des Bagagetrains für dessen Sicherung verfügbar bleibt.

Bei jedem Infanterieregiment sind 2 Stabsführer und 9 Fahrsoldaten, bei der Divisionskavallerie 4 Fahrsoldaten und beim Artillerieregiment 4 Korporale (ohne Gewehr), 10 Fahrkanoniere und 4 Bedienungskanoniere zu rechnen. Das ergibt für Palikrowy:

$$(8 \times 11) + (2 \times 4) + (3 \times 14) = 138 \text{ Feuergewehre,}$$

dann 2 Wachtmeister und 8 berittene Korporale der Artillerie.

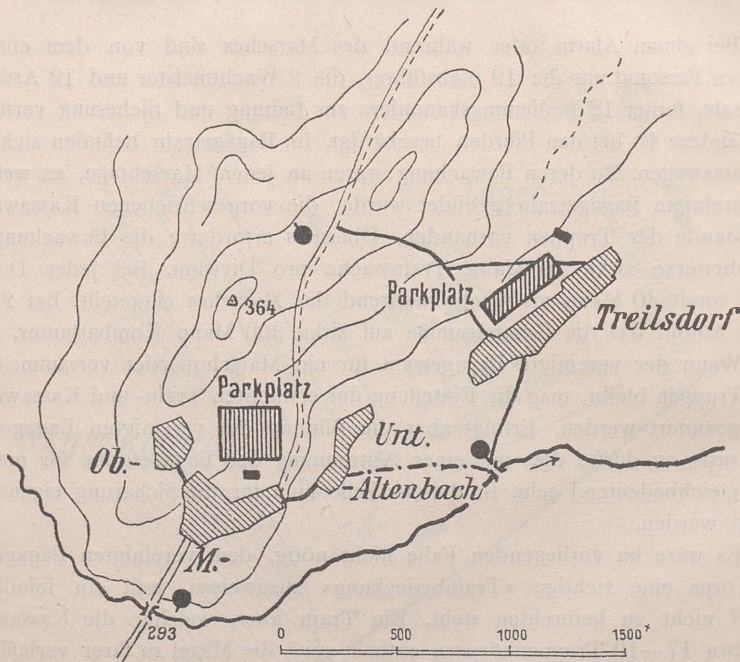
Bei einem Alarm oder während des Marsches sind von dem eben ermittelten Personal nur die 19 Stabsführer, die 2 Wachtmeister und 12 Artilleriekorporale, ferner 12 Bedienungskanoniere zur Leitung und Sicherung verfügbar. Alles andere ist bei den Pferden beschäftigt. Im Bagagetrain befinden sich aber die Kassawagen. Zu deren Bewachung waren an jenem Marschtage, an welchem der vereinigte Bagagetrain gebildet wurde, die vorgeschriebenen Kassawachen vom Stande der Truppen vorhanden. Überdies erforderte die Bewachung der 83 Fuhrwerke zirka 16 Mann Trainwache pro Division. Bei jeder Division waren somit 40 Mann als Wache während des Marsches eingeteilt. Bei 2 Divisionen erhöht das die Gesamtsumme auf zirka 200 Mann Kombattanter.

Wenn der vereinigte Bagagetrain für ein Marschquartier versammelt und ohne Truppen bleibt, mag die Einteilung der erwähnten Train- und Kassawachen nicht geändert werden. Erfolgt aber die Bildung des vereinigten Bagagetrains des Korps, so dürfte dies mit einer Abtrennung der Bagagetrains für mehrere Tage gleichbedeutend sein. In diesem Falle muß für die Sicherung eigens vorgesorgt werden.

Es wäre im vorliegenden Falle nicht nötig, dem vereinigten Bagagetrain des Korps eine richtige »Trainbedeckung« zuzuweisen, weil ein feindlicher Angriff nicht zu befürchten steht. Ein Train aber, welcher die Kassawagen von etwa 17—19 Truppenkörpern enthält, muß die Mittel zu ihrer verlässlichen Bewachung erhalten. Diese Sicherung muß einheitlich, daher von einer Abteilung durchgeführt werden, welche den Wachdienst täglich reglementmäßig bestreitet und welche gerade dann zu einer Art Bedeckung wird, wenn die beim Train sonst eingeteilte Mannschaft mit der Führung der Pferde und Fuhrwerke vollauf zu tun hat, also am Marsche und beim Alarm. Zur Bestellung dieses Wachdetachements würden sich am einfachsten die Stabskompagnien eignen, die ja von ansehnlicher Stärke sind und leicht 10—20 Mann für einige Tage entbehren können. Wenn man in jeder Division die Kassen auf wenige Wagen vereinigt, bedarf man höchstens 10 Mann Trainwache; mit der in diesem Falle zulässigen einfachen Ablösung 20 Mann pro Division. Soviel könnte die Stabskompagnie leisten. Der so gebildete Zug tritt unter dem Kommando eines älteren Unteroffiziers in den Verband des Bagagetrains seiner Division. Ist man in der Lage, Etappentruppen zur Trainbedeckung zu kom-

mandieren, so braucht man die Stabskompagnie nicht zu schwächen. In praxi hat vielleicht jedes Regiment eine Anzahl Mindermarschfähiger, Rekonvaleszenten etc. und vermag dann selbst einen Teil oder das ganze Detachement beizustellen. Hier handelte es sich nur darum, die Bildung einer festen Abteilung als notwendig hinzustellen. Das Wie mag in jedem Falle verschieden sein.

Die Parkwache in Palikrowy bestünde nun z. B. aus 20 Mann der Stabskompagnie der 30. Division, während der Zug des 43. Truppendivisionskommandos Rasttag hält. Die 224 verfügbaren, mit Feurgewehr ausgerüsteten Mannschaften



Gegner im Süden. Trains durch vorliegende Truppenkantonierungen gesichert.

Textskizze 33.

würden — wenn z. B. am nächsten Tage nicht marschiert wird — morgen den gesamten Dienst beistellen und es käme der »Stabszug« der 43. Division erst übermorgen an die Reihe. Zweifellos verfügt der Trainkommandant auf diese Weise über eine ziemlich starke und den Dienst in der Kantonierung gewiß überragende Trainsicherung. Es darf aber nicht vergessen werden, daß man auch für die Märsche vorbereitet sein muß, und aus diesen Grunde dürfte es sich nicht vermeiden lassen, die erwähnte Zuweisung an Trainwachen vorzunehmen.

In all diesen Kantonierungsorten versieht die Parkwache den Dienst der Stationswache. Die Hauptsache: das verladene Gut, steht eben am Parkplatz und bedarf verlässlichen Schutzes. Die Mannschaft ist an Zahl gering; um bei ihr Ordnung in der Kantonierung zu erhalten, müssen Patrouillen genügen, die von der Parkwache ausgesendet werden.

Die Sicherung läßt sich oft durch gemeinsame Absperrung der Parkplätze benachbarter Stationen vereinfachen. In diesem Falle ist es Sache des gemeinsamen höheren Trainkommandanten (Divisionstrainkommandanten, Korpstrainstaffel-Kommandanten), die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen zu befehlen. Textskizze 33. Die Sicherung der beiden Übergänge und der Höhe im Rücken durch Kantonierungswachen als gemeinsame Sicherung für beide Orte.

Die Inanspruchnahme des bei den Armeetrains eingeteilten Personals schon durch den einfachen Sicherungsdienst läßt die Kommandierung einer Bereitschaft nicht zu. Wo nicht Bedeckungen vorhanden sind, liegt die Sicherheit nicht in der verfügbaren Kraft, welche sich dem Gegner entgegenwirft, sondern in guter Beobachtung des Außenterrains und in zweckmäßiger, nicht entlegener Etablierung der Parkplätze. Nur diese beiden Maßnahmen bewirken die schnelle Marschbereitschaft der Trains. Das Personal derselben wird eine geordnete Trainkolonne oder einen in geschlossenen Reihen am Parkplatz stehenden Train nach besten Kräften zu verteidigen versuchen — es würde sich aber vergebens einsetzen, wollte es einen Kantonierungsort, ein Lager oder einen Parkplatz schützen, in dem alles regellos durcheinander eilt, fährt und ruft.

Deshalb muß in präzisester Weise dafür gesorgt werden, daß im Falle eines unerwarteten Angriffs die Alarmierung der Trains in ruhiger Weise und ohne gegenseitige Behinderung vor sich gehe.

Hiezu gehört — vom Wach- und Sicherungsdienste abgesehen — gruppenweises Aufstellen der Fuhrwerke jedes Trainteils am Parkplatz; Zuweisen

Textskizze  
34.

*a, b, c* Quartiere

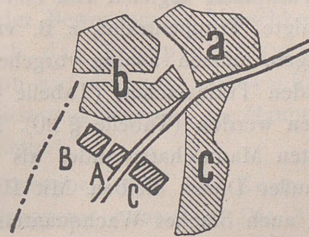
*A, B, C* Fuhrwerksgruppen am Parkplatz.

Es treten auf den Parkplatz:

*a* über die Straße zu *A*

*b* beim Karrenweg zu *B*

*c* direkt zu *C*.



Textskizze 34.

bestimmter eventuell abgegrenzter Ortsteile an die Bespannungskörper der einzelnen Trainteile und Zuweisen jener Ortsgassen oder Zugänge, welche von jedem Bespannungskörper zu benutzen sind, sobald die Fuhrwerke bespannt werden sollen.

Durch solche Vorsichtsmaßregeln erzielt man, daß die Mannschaft und die Pferde der Trainteile auf — praktisch genommen — parallelen Linien ohne gegenseitige Kreuzung aus dem Orte heraustreten und dadurch schnell zu ihren Fuhrwerken gelangen. Die Fuhrwerke selbst stehen analog den Quartieren der Bespannungen nebeneinander.

Abwehr  
eines  
feindlichen  
Angriffs.

Die Parkwache wird bei Trainlagern oft die einzige, für die Abwehr eines Angriffs verfügbare Truppe darstellen. Umsomehr ist es ihre Pflicht, dem Gegner den Zugang zum Parkplatze zu verwehren. Ihre Gefechtsaufgabe liegt hier vollkommen klar: die Zeit erkämpfen, die zum Marschfertigwerden des Trains nötig ist. Hierzu bedarf sie der Unterstützung durch das Terrain — ihre geringe Kraft muß sich links und rechts stützen — sei es an einem Ortsausgang, einer Brücke u. dgl. m.

Die Kantonierungswachen gehen nun, da der Feind zur Stelle ist, auf die Ortseingänge zurück, welche aus vorbereitetem Material zu sperren sind. Alles hat das eine Ziel: den Parkplatz so lange als möglich und so viel als möglich unbeeinflußt zu erhalten von den Vorgängen, die sich in seiner Nähe abspielen. Der Widerstand der Parkwache und der mit ihr gewissermaßen einen Gürtel bildenden Kantonierungs- oder Lagerwachen wird diese sehr schwierige Aufgabe mit Unterstützung durch das Terrain und feste Objekte nach Möglichkeit lösen.

Kontinuität  
der  
Sicherung.

Die Bewachung der Truppentrains, welche mit den Truppen marschieren und nächtigen, erfolgt am Marsche und in der Ruhe durch Trainwachen, die also mit 24stündiger Ablösung täglich beim Abteilen der Wachen beigelegt werden können.

Die Armeetrains entbehren am Marsche einer förmlichen Trainwache, indem eben das ganze eingeteilte Personal den Dienst versieht. Nach dem Beziehen der Nächtigung ist die Parkwache jedoch sogleich aufzustellen, weil der eigentliche Wachdienst nun beginnt und nach dem Abtreten des Personals vom Parkplatze sogleich von einem Teile desselben übernommen werden muß. Vereinigte Truppentrains, z. B. vereinigte Bagagetrains, die im Divisionstrain nächtigen, müssen analog vorgehen, denn die während des Marsches funktionierenden Trainwachen (Tabelle § 16) müssen in eine Parkwache zusammengezogen werden (Tabelle § 20). Hierbei muß aber mindestens die Hälfte des gesamten Mannschaftsstandes als verfügbare Wachablösung für den nächsten Tag außer Dienst bleiben. Mit Hinzuziehung aller Fahrsoldaten etc. muß hier ein 2, auch 3faches Wachquantum organisiert werden, damit der Dienst auch dann nicht leidet, wenn keine Bedeckung zugewiesen wird. Was an Kraft fehlt, muß durch geschicktes Aufstellen im Terrain ersetzt werden.

Auf diese wohl geringfügigen, aber die Kontinuität der Bewachung beeinflussenden Details sei zum Schlusse dieses Abschnittes hingewiesen.

## V. Abschnitt. Befehlgebung.

### § 23. Befehlsbereich.

Bei der Armee im Felde erteilt das Armeehauptquartier die Weisungen operativen Inhalts allen ihm direkt unterstehenden Heeresteilen.

Das sind im allgemeinen die Korps und die Kavallerietruppendivisionen. Die Lage verändert aber bisweilen diese sonst feststehende Gliederung der Armee: es treten Infanterietruppendivisionen aus dem Rahmen des Ganzen, um besondere Aufträge zu erfüllen; sie unterstehen dann direkt dem Armeehauptquartier.

Andererseits bewegen sich manchmal Teile verschiedener Korps auf einer Marschlinie; das Armeekommando disponiert dann nur mit der ganzen »Kolonne«, deren Kommandant den Befehl über alle Teile bis an die Queue des »Kolonnentrains« führt.

Befehlsgruppen.

Innerhalb der Korps bilden während der Bewegung die Marschkolonnen die Befehlsgruppen. Analog disponiert auch das Truppendivisionskommando mit Kolonnen, wenn die Division auf mehreren Marschlinien vorrückt. In jeder Kolonne wird mit den Sicherungstruppen, der Haupttruppe und dem vereint marschierenden Train disponiert.

Textskizze  
35.

Aus den Kolonnen oder aus Teilen derselben setzt der Kommandant beim Eintritte ins Gefecht seine »Gefechtsgruppen« zusammen. Die Aufgabe derselben bestimmt ihre Stärke.

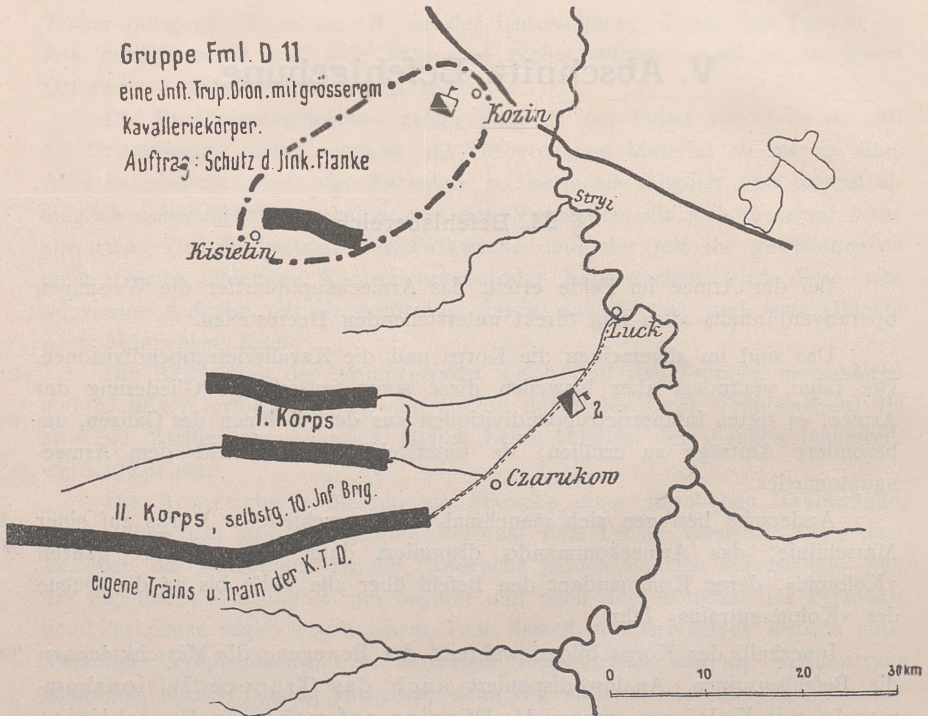
Auch in der Kantonierung ergehen die Befehle des Kommandanten des Ganzen an die einzelnen Gruppen. Alle in einem Orte gemeinsam untergebrachten Truppen und Trains bilden eine Kantonierungsgruppe. (Beispiele in Beilage 12.) Die Befehle des Kommandanten des Ganzen ergehen an den Stationskommandanten. Dieser gibt sie an die einzelnen Teile seiner Gruppe weiter.

Bezüglich der Trains gelten folgende Befehlsbereiche:

In der Kantonierung einer Division:

a) Alle nicht mit Truppen gemeinsam nächtigenden Trains unterstehen dem Divisionstrainkommandanten. (Beilage 12, Infanterieverpflegskolonnie, Feldbäckerei in Brzeze-Pist.)

Wäre der Bagagetrain nicht bei den Truppen, so würde er »vereinigt« auch im Bereiche des Divisionstrains dessen Kommandanten unterstehen.



Armeekommando beim 1. Korps. Es disponiert mit der südlichen »Kolonnie«, dem 1. Korps, der 2. Kavallerietruppendivision und der Gruppe FML. D<sub>11</sub>.

Textskizze 35.

b) Reserveanstalten, welche mit Truppen gemeinsam nächtigen, unterstehen dem betreffenden Stationskommandanten. (Divisionsmunitionspark dem Bataillonskommandanten IV<sub>95</sub>; Divisionssanitätsanstalt dem Obersten O<sub>95</sub>.)

c) Truppentrains, welche bei ihren Truppen sind, bilden einen Teil dieser selbst, unterstehen daher dem Truppenkommandanten. Der ganze Truppenkörper samt Train untersteht des weiteren dem Stationskommandanten. (Infanterieregiment 30 dem 22. Brigadecommando.)

Der Bagagetrain des Vorpostenregiments, welcher bei Duban lagert, würde zwecks Sicherung dem Infanterieregiment 80 überwiesen werden.

Am Marsche:

a) Munitionsparks und Divisionssanitätsanstalten unterstehen meist von Haus aus dem Kommandanten der Haupttruppe. Bei Kavallerietruppendivisionen sind sie indes meist beim Divisionstrain eingeteilt.

b) Alle nicht ausdrücklich zur Haupttruppe zählenden Trains folgen unter Befehl des Divisionstrainkommandanten.

c) Bleibt das Gros des Divisionstrains unter dem Divisionstrainkommandanten zurück, so führt der höchste Trainteilkommandant den Befehl über die mitmarschierenden Trains (siehe Disposition im § 14).

Im Gefecht

disponiert das Truppendivisionskommando mit den Munitionstrains und den Divisionssanitätsanstalten. Die Teile der letzteren werden vom Divisionschefarzt angewiesen.

Im Korpstrain

untersteht jede Reserveanstalt am Marsche und in der Ruhe zunächst dem Korpstrainstaffel-Kommandanten; dieser erhält die Befehle vom Korpstrainkommandanten.

Selbständige Trains, welche mit Bedeckung marschieren:

Für den Dienst beim Train bleibt der Trainkommandant verantwortlich. Das gemeinsame Kommando führt der rangältere Kommandant. (Beilage 11 der Halbkompagniekommandant.)

Grundsatz für die Befehlgebung ist, daß jedes Kommando (höheres, Truppen-, Trainkommando) die Befehle von dem ihm unmittelbar vorgesetzten Kommando erhält.

Grundsatz  
für  
die Befehl-  
gebung.

Jedes Kommando weist alle ihm unterstehenden Teile an; auch jene, welche durch die ausgegebenen Weisungen aus seinem Befehlsbereich treten. Solche Körper werden durch die Verfügungen ihres bisherigen (höheren) Kommandanten örtlich und zeitgerecht dem neuen Befehlshaber zur Verfügung gestellt. Sie treten erst mit erfolgtem Eintritte in den Bereich des neuen Kommandanten unter dessen Befehl.

Bei Trains ist dies ein alltäglicher Vorgang. Jeder Verpflegsstaffel, jedes Feldspital etc., das aus dem 1. Korpstrainstaffel zum Divisionstrain eingeteilt wird, erhält vom Korpstrainstaffel-Kommandanten den Befehl, wann und wo es am nächsten Tage an die Queue des vorausmarschierenden Divisionstrains anzuschließen hat. Das abfertigende Kommando verständigt gleichzeitig die übernehmende Stelle (Divisionstrainkommandant) und mit erfolgtem Abmarsche zur neuen Traingruppe ist der Austritt aus dem alten Befehlsbereich vollzogen.

Die Übergabe von Trains in einen andern Befehlsbereich erfolgt also stets unter gleichzeitiger Mitverständigung der übernehmenden Stelle. Das gilt auch beim Übertritt in einen andern Korpstrainstaffel.

Hiezu die Beilage 15 über die in jedem Befehlsbereiche bestehenden Trainkommandanten und Organe.

### § 24. Abfertigung.

In jedem Befehlsbereiche (§ 23) findet täglich zu einer vorher verlautbarten Stunde die ordnungsmäßige Ausgabe aller für den nächsten Tag erforderlichen Befehle statt.

Diese Handlung, die Abfertigung, bringt das abfertigende Kommando mit den Organen der unterstehenden Truppen und Anstalten in Kontakt, gestattet daher mündliche Aussprache, gegenseitige Orientierung, überhaupt alle Vorteile unmittelbar persönlichen Verkehrs.

Außerhalb der Abfertigungsstunde ergehen in der Ruhe meist nur unaufschiebbare »Aufträge« an einzelne Gruppen. Von der Brigade abwärts findet vor Antritt des Marsches eine ordnungsmäßige Dispositionsausgabe an die Kommandanten der Sicherungstruppen und der Haupttruppe statt. Bei Trainkolonnen erhalten die Trainteilkommandanten die Befehle für die Ausführung des Marsches.

Analog werden gegen Ende der Bewegung oder während einer Rast die zu beziehenden Unterkünfte und deren Sicherung bestimmt. Hiebei wird auch die Stunde der Abendabfertigung bekanntgegeben.

Die Stunde der regelmäßigen förmlichen Abfertigung hängt vom Einlauf der Nachrichten über den Feind ab. Bevor diese nicht ein — möglichst — klares Bild über die Lage geben, vermeidet man die Ausgabe der Befehle, um später nicht ändern zu müssen. Natürlich wird in vielen Fällen ein fester eigener Wille die Richtung für das Vorgehen am nächsten Tage allein geben müssen, wenn eben die bis in die Abendstunden eingelangten Meldungen keinen genügenden Anhalt bieten.

Da somit die Abfertigung beim höchsten Kommando meist erst in den Abendstunden erfolgen kann, gelangen die unterstehenden Kantonierungsgruppen oft erst im Laufe der Nacht in den Besitz der Befehle für den nächsten Tag.

Die Stationskommandanten werden daher des Nachts meist nur die Stelligmachung aller Teile ihrer Kantonierungsgruppe anordnen. Die Orientierung über die Aufgabe erfolgt mündlich vor dem Abmarsche.

Dieser Vorgang entspricht nicht nur der so notwendigen Kürze des während der Nacht ausgegebenen Befehls, sondern er vermeidet auch, die für den Operationstag bestehende Absicht früher bekanntzugeben, als unbedingt nötig ist.

Die einzelnen Truppen- oder Trainkommandanten, welche den erwähnten Befehl erhalten, haben, wenn die Trains gepackt sind, Munition und Verpflegung ergänzt wurde, selten mehr anzuordnen als die Stelligmachung der Truppen- und Trainteile am Formierungs- und am Parkplatze.

Das Korpskommando trifft seine Anordnungen mittels einer »Disposition«, das ist ein schriftlicher Befehl, der nebst allen erforderlichen Weisungen vornehmlich enthält:

was das Ganze tut;

was die Teile (Divisionen, Kolonnen, Traingruppen) zu tun haben;

wie der Einklang unter den Teilen hergestellt wird (Aufbruch, Erreichen von Terrainabschnitten, Rücksichtnahme auf spezielle Gruppen etc.).

Die Befehlsempfänger erhalten durch die Disposition ein anschauliches Bild über ihre Aufgabe im Rahmen des Ganzen.

Die Disposition des Korpskommandos wird von dem zur Abfertigung erscheinenden Organ des Truppendivisionskommandos übernommen. Sie ist die Grundlage der — gleichfalls schriftlichen — Disposition des Divisionskommandos.

Der Korpstrainkommandant erhält nicht die vollinhaltliche Disposition des Korpshauptquartiers, sondern nur einen Auszug derselben. Der Korpstrainkommandant wird wohl in den meisten Fällen viel weiter als 12 *km* vom Korpshauptquartier entfernt sein und daher kein Organ zur Abfertigung entsenden. Den schriftlichen Dispositionsauszug des Korpskommandos dürfte daher ein Ordonnanzoffizier per Automobil oder Motorrad überbringen. Der Korpstrainkommandant könnte auch telephonisch angewiesen werden, den Dispositionsauszug bei dem ihm zunächstgelegenen Stabsquartier zu übernehmen. In der Situation Beilage 16 könnte der vom 2. Truppendivisionskommando nach Staatz entsendete Offizier den Befehl für den Korpstrain übernehmen und nach seiner Rückkehr nach Wilfersdorf dem dort wartenden Trainoffizier übergeben.

Ein sehr einfacher Befehl — vielleicht bloß die Angabe der vom Korpstrain zu erreichenden Linie — ließe sich auch telephonisch vermitteln. Es ist aber immer zu bedenken, daß in Zistersdorf umtelegraphiert werden muß, und das gilt auch von der Wiedergabe des Befehles, die der Korpstrainkommandant zur Kontrolle der Richtigkeit zurücktelephoniert.

Innerhalb der Division soll die Befehlgebung nicht durch starres Festhalten an der *Ordre de bataille* verzögert werden. Es wäre offenbar nicht zweckmäßig, müßte (Beilage 12) das Infanterieregiment 95 seine Befehle beim 22. Infanteriebrigadekommando einholen, weil es diesem normal untersteht. Es erhält die Weisungen rascher, wenn es als selbständige Kantonierungsgruppe direkt vom Divisionskommando angewiesen wird. Was also im Gefecht und am Marsche selbstverständlich ist: direktes Befehlen an die Gefechtsgruppen und Marschkolonnen, das soll auch in der Kantonierung als praktisch beibehalten werden: Befehlgebung nach Maßgabe der örtlichen Lage im Divisionsbereiche.

Im vorliegenden Falle wäre demnach der Befehlsmodus folgender:

Das Divisionskommando in Duban gibt seine Disposition direkt an:

Dwory, Kommandant des Bat. II/15 (im Wege des Vorpostenkommandanten)	Vorpostenkommandant in Senice	dem das Stationskommando führenden Brigadier B <sub>21</sub> in Duban	Stationskommandanten in Neudorf Obersten O <sub>95</sub> mit dem Befehle, die Station Chleb anzuweisen	22. Infanteriebrigadekommando (hat die Vorpostengruppe J. H. anzuweisen)	Divisionstrainkommandanten (Auszug)
diese weisen des weiteren an (befehlen kurz die Stelligmachung):					
das eigene Bataillon, den Vorpostenkommandanten, den Kavalleriezug, den Gefechtstrain (die Patrouille nördlich Cholina)	die Vorpostenreserve und deren Teile, die Hauptposten, den Gefechtstrain des Regiments und der 1. Eskadron	das Infanterieregiment 80, die Artillerie, beide samt Angabe, was mit den Truppen-trains (nebst Bagagetrain des Infanterieregiments 15) zu geschehen hat. Train des Brigadestabes	das eigene Regiment, die 2 Kompagnien in der Mühle, die 2 Eskadronen, alles nebst Angabe, wo und wann sich der Train zu sammeln hat. Die Divisionssanitätsanstalt. Stationskommando in Chleb (IV/95)	Infanterieregiment 30 unter Angabe der für den Train ergangenen Befehle. Vorpostenkompanie. Die selbständigen Sicherungspatrouillen im Süden. Train des Brigadestabes	Stationskommandanten Brzeze und Pist
auf Grund dieser Befehle machen nun stellig:					
			der Stationskommandant in Chleb sein Bataillon, dessen Train und den Divisionsmunitionspark		jeder der 2 Stationskommandant seine Verpflegsstaffel und die Divisionsbäckerei, dann die Sicherungspatrouillen

Alle vom Divisionskommando direkt angewiesenen Befehlsgruppen entsenden je ein Organ zur Abfertigung, weil sämtliche Befehlsempfänger unter 12 km von Duban entfernt sind.

Allen Stationskommandanten obliegt das Einziehen der Haupt-, Park-, Trainwagen und die Beistellung der für den Marsch vorgeschriebenen Kassa- und Trainwagen.

Die Kommandanten des vereinigten Gefechts- und des vereinigten Bagagetrains kennen die Verteilung ihrer Trainteile im Kantonierungsraume. Der Generalstabschef der Division gibt ihnen bekannt, wann und wo, dann auf welchen Wegen die Truppentrains gesammelt werden.

Die Übernahme der durch die Befehle der Truppenkommandanten zugesendeten Trains ist bereits im § 14 dargelegt.

#### Detail der Stelligmachung.

Dwory. Der Stabsführer, welcher beim Bataillonstrain eingeteilt ist, wird vom Adjutanten angewiesen, wann der Train gestellt zu sein hat.

Senice. Der Proviantoffizier des Infanterieregiments 15 erhält bei der Abfertigung den Befehl für den Train des Regiments und der Eskadron, führt diese Trains am nächsten Morgen zum Sammelplatz und übergibt sie dem Kommandanten des 1. Zuges. Angenommen, es erfolgt der Vormarsch über Senice, so bleibt alles am Parkplatz.

Duban. Der Divisions-Generalstabschef bestimmt die Aufbruchstunde des Trains des Stabsquartiers; der Brigade-Generalstabsoffizier sorgt analog für den Train des Brigadestabes.

Das Stationskommando (21. Brigadekommando) befiehlt den Truppen, wann ihre Trains marschbereit sein müssen. Andererseits wird dem Kommandanten des vereinigten Gefechtsstrains und jenem des vereinigten Bagagetrains vom Divisionskommando befohlen, wann sie mit den seitens der Truppen marschbereit hingestellten Gefechts-, respektive Bagagetrains nach Senice abzumarschieren haben. (Nach Passieren des Divisionsmunitionsparks.)

Die Befehle an die Truppentrains erhalten in letzter Linie die Proviantoffiziere bei der Abfertigung ihres Truppenkörpers. Sie weisen die Wagenmeister und Stabsführer (Trainteilkommandanten) an. Hiezu gehört auch der Kommandant des Bagagetrains des Infanterieregiments 15.

Neudorf. »Das Regiment 95 marschirt morgen an der Queue der Haupttruppe der Division über Senice—Ustin. Gestellt um 7<sup>h</sup> früh auf der Straße nach Duban; Queue (4. Bataillon) bei 237.

Regimentsstab, 1., 2. Eskadron Ulanen 4 um x<sup>h</sup> früh in Duban (Westende) gestellt, erhalten dort weitere Befehle.

Beim Abmarsche schließt die Divisionssanitätsanstalt an das 4. Bataillon 95 an. Sie ist um 7 <sup>h</sup> am Parkplatze marschbereit.	}	Wird dem Sanitätsoffizier eindiktirt.
---	---	---------------------------------------

Divisionsmunitionspark marschirt hinter der Divisionssanitätsanstalt, seine Tete erreicht um 7 <sup>h</sup> früh Straßengabel 237.	}	Bataillonsadjutant IV/95 notirt das, weist die Anstalt in Chleb an.
--	---	---

Gefechtstrains des Ulanenregiments 4 und des Infanterieregiments 95 sammeln sich bis 7<sup>h</sup> 20<sup>I</sup> früh nächst Neudorf, folgen unter dem Proviantoffizier des Infanterieregiments 95 dem Divisionsmunitionspark bis Duban, sind dort dem Kommandanten des 1. Zuges der Traineskadron zu übergeben.

Sobald der Staffel 2 der Infanterieverpflegskolonne Neudorf passiert hat (zirka 7<sup>h</sup> 40<sup>I</sup> früh), sammeln sich die Bagagetrains des Infanterieregiments 95 und des Ulanenregiments 4 bei Neudorf und marschieren unter Befehl des Regimentswagenmeisters des Infanterieregiments 95 nach Duban, wo sie der Kommandant des vereinigten Bagagetrains übernimmt.«

Mitgeschrieben vom Proviantoffizier des Infanterieregiments 95; Bataillonsadjutanten IV/95, III/95; dem zur Abfertigung erschienenen Offizier des Ulanenregiments 4. Das Ulanenregiment weist nun seinen Train durch den Proviantoffizier an.

Babitz. »Regiment 30 reiht sich morgen x<sup>h</sup> früh in Duban in die Kolonne der Division. Gestellt am Wege nach Babitz . . .

Regimentstrain und Train des 22. Brigadekommandos trifft unter dem Befehle des Proviantoffiziers um 7<sup>h</sup> 45<sup>I</sup> früh in Duban (Südausgang) ein. Dort Übergabe der Trainteile an den Kommandanten des vereinigten Gefechtstrains (beziehungsweise vereinigten Bagagetrains).«

Zusammenfassend wird hier nochmals das Stelligmachen der mit den Truppen gemeinsam nächtigenden Truppentrains dargestellt.

Es erfolgt durch das Funktionieren dreier Befehlsbereiche:

a) Jeder Truppenkörper gibt seinem Proviantoffizier Zeit und Ort der Stelligmachung bekannt;

b) das Truppendivisionskommando befiehlt, wo die Truppentrains zu sammeln sind. Die Kommandanten des vereinigten Gefechtstrains und des vereinigten Bagagetrains überwachen beim Abmarsche der Truppendivision, ob die einzelnen Truppentrains auf dem rechten Wege zum Sammelplatze abrücken;

c) der Divisionstrainkommandant leitet den Abmarsch seiner rückwärtigen Trains, reitet aber dann auf die Sammelplätze der zu vereinigenden Truppentrains vor, um nach Bedarf einzugreifen.

Die Kommandanten des vereinigten Gefechtstrains und des vereinigten Bagagetrains nächtigen meist beim Stabsquartier der Truppendivision. Dadurch wird die Befehlgebung für das Sammeln der Truppentrains erleichtert. Die Nächtigung im Bereiche der Truppen ist auch aus dem Grunde der Nächtigung im Standorte des Divisionstrainkommandanten vorzuziehen, weil das Verteilen und das Sammeln der Trainteile auch zumeist in der Nähe der Truppenunterkünfte stattfindet.

## § 25. Verbindungsmittel.

Das Übermitteln der Befehle und Meldungen erfolgt auf weitere Entfernungen durch Briefordnanzkurse, durch den Feldtelegraphen und die Korps-telephonabteilung.

Die in der Beilage 16 dargestellte Situation zeigt, daß der Feldtelegraph vornehmlich in der Zone der vorgeschobenen Kavalleriekörper und im Truppen-echiquier — Raum westlich der Linie Lundenburg—Zistersdorf—Schrick — Verwendung findet. Doch liegt z. B. der Korpstrain des 2. Korps auch an einer Feldtelegraphenlinie, weil sich das Armeehauptquartier im Bereiche des 2. Korps befindet. Vom Armeehauptquartier geht die Leitung der Armeetelegraphen-  
abteilung zu dem permanent gebauten Reservetelegraphen über Lundenburg zurück, durchzieht daher das Trainechiquier des 2. Korps.

Die für die Verbindung des Korpshauptquartiers mit dem Korpstrainkommandanten eigens geschaffene Korpstelephonabteilung wird des näheren besprochen. Die wichtigsten Angaben über die Feldtelegraphenformationen enthält — dem Buche von v. Niesiolowski-Gawin entnommen — folgende Tabelle.

	Leitungs- material	Mittlere Bau- geschwindigkeit 1 km in	Stationen	Mikrophon- kassette (transportable FT.-Station)	Klopfer	Anschalt- spule	Arbeits- partien zu 10—20 Mann
Armee- telegraphen- abteilung	96 km offene Leitung auf Stangen 48 km Feldkabel 1 km Flußkabel	30I (gemischte Leitung)	12	—	—	—	6
Korps- telegraphen- abteilung	48 km Feldkabel	24I	6	—	—	—	3
Kavallerie- telegraphen- abteilung	72 km Feldkabel	24I	6	—	—	—	3
Infanterie- telegraphen- patrouille	72 km Kavallerie- telegraphen- draht	18I	—	3	—	—	1
Kavallerie- telegraphen- patrouille	13 km Kavallerie- telegraphen- draht	18I	—	2	1	4	1
Korps- telephon- abteilung	160 km Kabel	20I	—	6	—	—	3

Außer den hier angeführten Einrichtungen für elektrische Telegraphie wäre noch der optische Signalapparat zu erwähnen, mit welchem jede Infanterie-telegraphenpatrouille im Ausmaße von 3 Stationen dotiert wird. Dieses Verbindungsmittel\*) gehört indes ebenso wie die in Erprobung befindlichen Apparate für drahtlose Telegraphie in den Bereich der Aufklärungskörper.

Bezüglich der Briefordonnanzkurse sei darauf hingewiesen, daß sie zur Beförderung wichtiger, also fast aller operativer Befehle nicht geeignet sind. Das Weitergeben derartiger Dienststücke von einem Unteroffiziersposten zum andern durch Vermittlung eines Meldereiters oder Radfahrers gibt dem absendenden Kommando nicht die Überzeugung unbedingt sicherer Beförderung bis ans Ziel. Die Trainkommandanten der Armeekorper dürften daher die ihnen zugesendeten Dispositionen der höheren Kommanden entweder durch Ordonnanz-offiziere (auf Automobilen) oder Feldgendarmen erhalten. In vielen Fällen dürfte es auch praktisch sein, den Dispositionsauszug für die Trainkommandanten, sobald diese bei der Abfertigung nicht vertreten sind, dem Generalstabsoffizier (Adjutanten) der dem Train zunächst befindlichen Kantonierungsgruppe mitzugeben. Wie schon im § 24 erwähnt, wäre der Korpsrainkommandant in Nagy Lévard (Beilage 16) telephonisch zu verständigen, daß er den Auszug beim 2. Truppendivisionskommando zu übernehmen habe.

Das Weitergeben der von den höheren Kommanden erhaltenen Aufträge an die einzelnen Trainstaffel und von einfachen Befehlen für Stelligmachung etc. kann wohl meist im Wege des Ordonnanzkurses erfolgen.

#### Verwendung einer Korps-telephonabteilung im Vormarsche.

Der Stand der Telephonabteilung ist in der Beilage 3 enthalten.

Das Telephonkabel gestattet phonische Korrespondenz (kurze und lange Töne durch die Vibration einer Feder nach dem Morse-Alphabet) und mündliche Korrespondenz. Die Sicherheit der Verständigung erfordert je eine Station auf 15 km Leitungslänge. In der »Mittelstation« (auf 30 km) werden 2 Stations-einrichtungen etabliert. Die erste nimmt die in der Anfangsstation (km 0) phonisch aufgebene oder gesprochene Depesche auf; in die zweite wird die Nachricht nochmals hineingesprochen (phonisch wiedergegeben), um sie der Endstation zu vermitteln. Dieser Vorgang heißt »Umtelegraphieren«.

Jeder der 10 Materialwagen (Beilage 3) führt 15 km; der elfte, der »Reserve-materialwagen« 10 km Telephonkabel. Außerdem besteht eine Reserve an Stationsmaterial.

Das Detail der Telephonlinie Staatz—Nagy Lévard (siehe allgemeine Situation in Beilage 16) ist in der Beilage 17 enthalten. Von Nagy Lévard ausgehend, hat jeder der bisher verwendeten 4 Materialwagen sein Leitungsmaterial eingebaut. Jeder leere Wagen steht an dem vorwärtigen Endpunkte der von ihm gelegten Strecke.

\*) Ein Versuch mit optischen Feldsignalapparaten ist im Vierteljahrsheft 3/1904 des deutschen Großen Generalstabes eingehend besprochen.

Am nächsten Tage — 17. Februar — gelangen die 3 Infanterietruppendivisionen in die Linie Staatz—Ungerdorf—Stronsdorf. Vom Korpstrain hat ein eigens zusammengestellter Korpstrainstaffel bis Zistersdorf—Blumenthal nachzurücken. Der Rest des Korpstrains bleibt am östlichen March-Ufer. Das Korps-hauptquartier bleibt in Staatz, der Korpstrainkommandant geht nach Zistersdorf.

Die Telephonleitung westlich der March bleibt am 17. unverändert. Das Abbrechen der Linie Zistersdorf—Nagy Lévard könnte wohl erfolgen. Es ist aber natürlich von Vorteil, wenn man auch die rückwärtigen Korpstrainstaffel telephonisch verbinden kann. Ob man es tut, hängt von der Gesamtausdehnung der Telephonleitung ab, die 60 *km* nicht übersteigen soll. Soviel beträgt die Entfernung des Korpstrains vom Korps-hauptquartier, wenn das Korps mit 3 Divisionen in einer Kolonne vorrückt. Für dieses Maximum ist die Korps-telephonabteilung ausgerüstet.

Die Ausdehnung von 60 *km* erfordert folgende Materialverwendung: angenommen eine tägliche Durchschnittsmarschleistung des Korps von 15 *km*; jeder Materialwagen legt täglich 25 *km* zurück (15 *km* Strecke, Abbrechen, Aufladen und noch 10 *km* Marsch oder 25 *km* Marsch mit beladenem Fuhrwerk).

Diese tägliche — turnusartige — Vorbewegung der wiederbeladenen Materialwagen hat den Zweck, die Tete der Leitung, also das Korps-hauptquartier rechtzeitig mit Linienmaterial zu erreichen, um den Bau nach vorne fortzusetzen.

Die Zahl der Marsch-tage des Materialwagens, der vom *km* 0 aufbricht und die Tete der Leitung erreichen soll, sei *x*.

Während dieser *x* Tage legt das Korps-hauptquartier *x*mal 15 *km* zurück. Nachdem es einen Vorsprung von 60 *km* hatte, so muß sein:

$$\begin{aligned} 25x &= 15x + 60, \\ x &= 6. \end{aligned}$$

Nach 6 Tagen erreicht also der vom *km* 0 aufbrechende Materialwagen das Korps-hauptquartier. Man braucht somit 6mal 15 *km* Feldkabel für das ununterbrochene Fortführen der Linie und  $4 \times 15$  *km* für die — mit 60 *km* angenommene — Entfernung zwischen Korpskommando und Korpstrain: zusammen 150 *km*. Jeder Wagen bleibt nach dem Einbau seiner Strecke noch 3 Tage stehen. ( $4 \times 15 = 60$ .)

Kein Materialwagen muß nach Ausbau seiner Strecke an den Ausgangspunkt zurückfahren, um das Material am 5. Tage wieder aufzunehmen; es ist vielmehr ein elfter Wagen vorhanden, so daß beim weiteren Vorbauen immer der nachfolgende Wagen das Material des ihm vorangehenden verladet.

Beilage 17: leerer Wagen 2 hat sein Material zwischen Privoz und Zistersdorf eingebaut. Beim Vormarsche nimmt Wagen 2 das zwischen Zistersdorf und Wilfersdorf liegende Material mit, während Wagen 1 die Strecke Privoz—Zistersdorf abbaut.

## Im Rückmarsche.

Ausgangssituation jene vom 16. Februar. (Beilagen 16, 17.)

Das 1. Korps geht am 17., 18. und 19. in den Raum Kuti—Morva-Szt.-János—Bur-Szt.-György—Závod zurück.

Der Korpstrain wird in den Raum bei und nördlich Szenicz abgeschoben.

Die Standorte des Korpshauptquartiers und des Korpstrainkommandanten sowie eine Variante der Verwendung des Telephonmaterials enthält die folgende Tabelle.

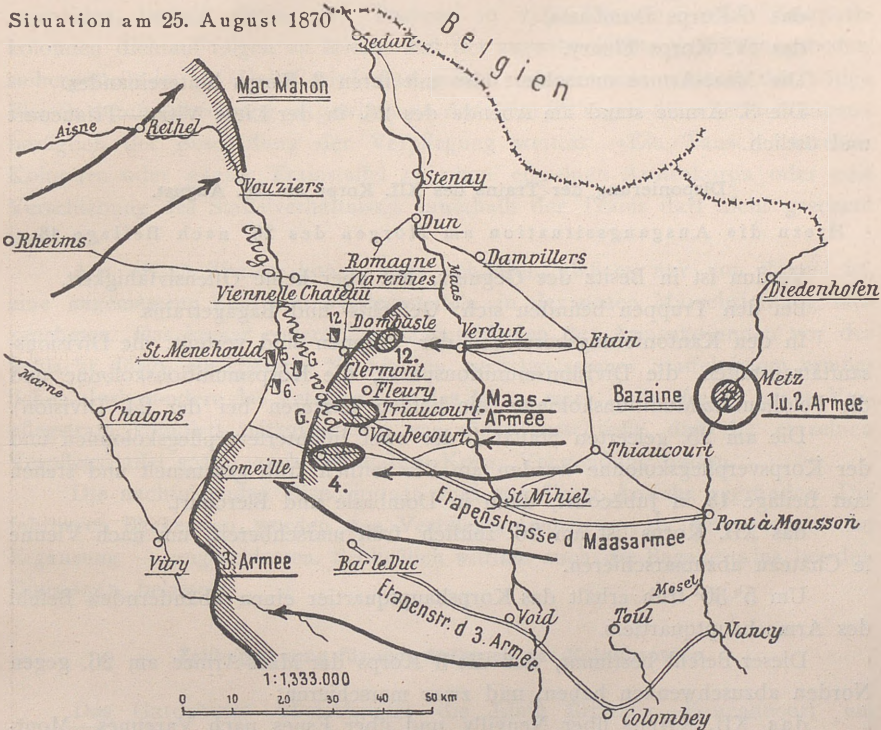
		17. Februar	18. Februar	19. Februar
Korpshauptquartier		Zistersdorf	Drösing	Bur-Szt.-György
Korpstrainkomdt.		Morva-Szt.-János	Sasvár	Szenicz
Verwendung des Materialwagens Nr.	2	bleibt	bricht ab, nächtigt in Morva-Szt.-János	verfügbar
	1	legt um in die Strecke Privoz-Bur-Szt.-György	bleibt	bricht ab, nächtigt in Bur-Szt.-György
	11	fährt mit 10 km Reservekabel nach Bur-Szt.-György	baut Bur-Szt.-György—Sasvár	bleibt
	3	baut bis Zistersdorf ab, nächtigt in Drösing	erreicht Sasvár	baut Sasvár—Szenicz
	4	baut bis Wilfersdorf ab, nächtigt in Maustrenk	erreicht Závod	
	5			
	6			
	7	Marsch	Marsch	verfügbar
	8	nach	nach	
	9	Alt-Lichtenwarth	Bur-Szt.-György	
	10			

### § 26. Disponieren der Divisionstrains (am 26. August 1870).

Das Ineinandergreifen der Befehlsbereiche innerhalb eines Korps wird in den nächsten Paragraphen an einer zusammenhängenden Operation besprochen.

Grundlage der Besprechung sind die Operationen des XII. (königlich sächsischen) Armeekorps in der Zeit vom 26. bis zum 29. August 1870.

Wohl spielen diese Kriegshandlungen in einem Raume, welcher unsere Organisation des Armeetrains nicht erfordern, sondern schwereres Fuhrwerk



Textskizze 36.

gestatten und daher kürzere Trainkolonnen erzielen würde. Da indes in der Aufgabe ein Korps zu 2 Truppendivisionen besprochen wird, ist durch den Wegfall einer dritten Division der Verkürzung des Trains Rechnung getragen. Überdies mahnen die mindere Qualität zahlreicher der benützten Wege und der relative Mangel an Ressourcen im Waldgebiete der Argonnen an die Verhältnisse weniger reicher Kriegsschauplätze.

Ausgangssituation: Die beiden deutschen Armeen haben in der Vorrückung von Metz—Nancy über die Maas die in der Textskizze 36 gezeichnete Situation erreicht.

Im Laufe des 25. wurde es immer wahrscheinlicher, daß Mac Mahon, um Bazaine zu entsetzen, sich im Marsche um den nördlichen Flügel der deutschen Heere herum befände. Das Große Hauptquartier faßte daher den Entschluß, den Vormarsch gegen Chalons—Rheims aufzugeben und den Versuch zum Entsatze von Metz im Raume bei Damvillers zurückzuweisen.

Am 26. früh ergingen die ersten Befehle für Abmarsch der Armeen nach Norden.

Von der Maas-Armee hatten am 26. zu erreichen:

das XII. Korps Varennes,

das G-Korps Dombasle,

das IV. Korps Fleury.

Die Maas-Armee marschiert also mit ihren 3 Korps hintereinander.

Die 3. Armee stand am Abende des 26. in der Linie Vitry—Triaucourt und östlich.

#### Disponierung der Trains des XII. Korps am 26. August.

Hiezu die Ausgangssituation am Morgen des 26. nach Beilage 18.

Verdun ist in Besitz des Gegners, hat aber keine Offensivfähigkeit.

Bei den Truppen befinden sich: Gefechts- und Bagagetrains.

In den Kantonierungsbereichen der Truppen sind verteilt: die Divisions-sanitätsanstalten, die Divisionsmunitionsparks, die Korpsmunitionskolonnen und die Feldhaubitzz-Munitionskolonnen (die beiden letzteren bei der 24. Division).

Die am 25. geleerten Staffeln 1 der zwei Infanterieverpflegskolonnen und der Korpsverpflegskolonnen wurden am 26. zeitlich früh gesammelt und stehen laut Beilage 18 in Jubécourt, dann in Dombasle und Blercourt.

das XII. Korps ist am 26. zeitlich früh marschbereit, um nach Vienne le Château abzumarschieren.

Um 5<sup>h</sup> 30<sup>i</sup> früh erhält das Korpshauptquartier einen abändernden Befehl des Armeehauptquartiers.

Dieser Befehl bestimmt, daß die 3 Korps der Maas-Armee am 26. gegen Norden abzuschwenken haben, und zwar marschieren:

das XII. Korps über Neuville und über Esnes nach Varennes—Montfaucon, Korpstrain nach Clermont; die 12. Kavallerietruppendivision über Varennes gegen Dun;

das Gardekorps um 11<sup>h</sup> vormittags aus der Linie Brizeaux—Foucaucourt in 2 Kolonnen (über Beaulieu—Clermont und über Waly—Ville s. Couzance) nach Dombasle—Jouy;

Korpstrain über Beuzée nach St. André;

das IV. Korps nach Fleury;

Armeehauptquartier nach Clermont.

Der Rechtsabmarsch der deutschen Armeen erfolgte in der ausgesprochenen Absicht, der Armee Mac Mahons entgegenzutreten. Ein entscheidender Schlag war somit für die nächsten Tage bevorstehend.

Diese Erwägung und die nahe Aufeinanderfolge mehrerer Korps machten das Zurücklassen der großen Trains erforderlich.

Es ist eine interessante Frage, ob die Kriegslage vom 26. August das Mitnehmen unserer ziemlich bedeutenden Divisionstrains gestatten würde. Vielleicht geben einige Worte aus dem Bande »Heeresbewegungen im Kriege 1870—1871«<sup>\*)</sup> Aufschluß. Der Abschnitt über die Operationen vom 23. bis zum 29. August 1870 spricht u. a. von den Übelständen, welche sich durch das Requirieren von Verpflegung und Fuhrwerken durch die einzelnen Truppenkörper ergaben, und sagt dann (Seite 49) weiter: »Das einzige Mittel, solche Unordnungen zu vermeiden, besteht darin, den Truppen so viele Proviant- oder Fuhrparkkolonnen dichtauf folgen zu lassen, daß der augenblickliche Verpflegungsbedarf sichergestellt ist. . . . Dabei wird man jedoch bestrebt sein müssen, das nötige Fleisch durch Beitreibung zu gewinnen.« Auf Seite 52 sagen die »Betrachtungen« bezüglich der Beschaffung der Verpflegung weiters: »Ein Tausch einzelner Kolonnen oder ganzer Trainstaffel zwischen einzelnen Armeekorps oder eine Verschiebung des Staffilverhältnisses innerhalb der Trains darf nicht gescheut werden.«

Aus diesen Zitaten könnte man schließen, daß es nur von Vorteil ist, eine angemessene Zahl von Verpflegsstaffeln in der neuen Marschrichtung mitzunehmen. Das immer engere Zusammenschließen der Armeekolonnen vor der Schlacht dürfte ein späteres Nachführen zurückgelassener Staffel kaum ermöglichen. Insbesondere das Tetekorps — das 12. — wäre in der Lage, seinen Verpflegstrain komplett mitzunehmen, was nicht ausschließt, daß die einzelnen Verpflegsstaffel später auch für andere Korps Verwendung finden.

Die nachfolgenden Dispositionen sind auf dieser Ansicht gegründet. Die fahrbaren Bäckereien wurden den Verpflegskolonnen — als deren organische Ergänzung — angeschlossen. Schließlich wurden auch die Bagagetrains bei den Divisionen belassen.

#### Zeitberechnung für den Aufbruch der Kolonnenteile.

Das Gardekorps überschreitet die Linie Brizeaux—Foucaucourt um 11<sup>h</sup> vormittags, es gelangt somit um 1<sup>h</sup> nachmittags an den Weg Bellefontaine—Juvécourt.

Je früher das 12. Korps aufbricht, desto sicherer gelingt es, den Korps-train noch vor dem Eintreffen des Gardekorps im Raume östlich Clermont in den neuen Kantonierungen unterzubringen.

Das Korps-hauptquartier erhält den Befehl für die Vorrückung nach Varennes—Montfaucon um 5<sup>h</sup> 30<sup>t</sup> früh. Frühestens um 6<sup>h</sup> können also die dringendsten mündlichen und telephonischen Weisungen ergehen, um die Kolonnen teten der Divisionen und den Korps-train in Marsch zu setzen.

<sup>\*)</sup> Studien zur Kriegsgeschichte und Taktik; herausgegeben vom Großen Generalstabe. 1. Band. 1901.

Die ausführlichen schriftlichen Dispositionen folgen alsbald — etwa gegen 7<sup>h</sup> früh.

Vorgreifende telephonische Inmarschsetzungen vorausgesetzt, ergäbe sich der Aufbruch der Vorhuten frühestens um 6<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> morgens, jener der Gruppen des Korpstrains um 7<sup>h</sup> früh. Die auf diese Weise bis 11<sup>h</sup> vormittags erreichbare Situation der Truppenkolonnen zeigt — kurze Rasten, geringfügige Friktionen eingerechnet — die Beilage 19.

Zur Beschleunigung des Seitenmarsches des Korpstrains ist dessen Teilung in möglichst zahlreiche Kolonnen nötig. Zunächst kann man in 2 Kolonnen bis Rampont—Juvécourt vorrücken und dann an jedem dieser Punkte eine abermalige Vervielfältigung der Marschlinien vornehmen.

Bei einer Marschgeschwindigkeit von 3 km in der Stunde vermögen die einzelnen Kolonnen des Korpstrains um 11<sup>h</sup> vormittags die in der Beilage 19 gezeichnete Situation zu erreichen. Die Skizze zeigt, daß die an der Tete eingeteilten Trainteile seit 1—2 Stunden rasten, während die nachfolgenden Magazinsstaffel ohne Aufenthalt Parallelwege ausnützen, um sich an die Queue der Armeekolonnen heranzuschieben.

Eben um 11<sup>h</sup> vormittags kann der Befehl zum Überschreiten der Linie Dombasle—Jubécourt—Bellefontaine erteilt werden und es könnten erreichen:

der 2. Korpstrainstaffel den Raum Clermont—Bellefontaine—Froidos um 12<sup>h</sup> mittags,

das 2. Magazinsdrittel (2., 5., 8., 11., 14.) auch mit der Queue bis 2<sup>h</sup> nachmittags den Raum Auzéville—Rarécourt. Da der Kantonierungsraum zwischen die Marschlinien des Gardekörps fällt, ist hauptsächlich Sorge zu tragen, die Linie Waly—Ville s. C. mit der Queue bis 1<sup>h</sup> nachmittags zu überschreiten. Dies ist ohne weiteres möglich.

Das 3. Magazinsdrittel muß trachten, Vraincourt möglichst schnell zu erreichen, da gegen 2<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> nachmittags die linke Kolonne des Gardekörps durch den Ort zu marschieren beginnt. Das Drittel rekognosziert daher zwei Marschlinien durch oder knapp um Jubécourt und kann, auf dem direkten Wege nach Vraincourt und auf jenem über Auzéville vorrückend, knapp bis 2<sup>h</sup> nachmittags in die Kantonierung einrücken.

Bei dieser Kolonne ist indes ein Sicherheitskoeffizient sehr empfehlenswert. Er läßt sich gewinnen, wenn man die Gruppe bei Jubécourt um eine Stunde früher aufbrechen läßt. Ihre Tete befände sich dann um 11<sup>h</sup> vormittags nordöstlich Auzéville.

Im Interesse strenger Trennung des Korpstrains von den Armeekolonnen wurde auch die Gruppe bei Jubécourt bis 11<sup>h</sup> vormittags zum Halten befohlen. Das Vorsenden derselben um 10<sup>h</sup> vormittags stellt eine Aushilfe dar, zu welcher der Korpstrainkommandant im gegebenen Momente greifen kann.

In Brabant, welchen Ort das Gardekörps um 3<sup>h</sup> nachmittags erreicht, werden die Staffel 6 und 15 um etwa 1<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> nachmittags komplett eingerückt sein.

Die hier im Detail ermittelte Zeitberechnung läßt erkennen, daß es wohl nicht gelänge, noch mehr Trains zwischen den Queues der Armeekolonnen des 12. Korps und den Teten des Gardekorps durchzubringen. Die Trains der 12. Kavallerietruppendivision werden daher im Korpstrain eingeteilt. Der vereinigte Gefechtstrain und ein Nachschubstaffel dieser Division folgen über Varennes in ihre (bei Romagne) bezogenen Kantonierungen.

#### Marschavisos 6<sup>h</sup> früh.

Das Korpshauptquartier ordnet — in Jubécourt direkt — der 24. Infanterietruppendivision und der 48. Infanteriebrigade drahtlich an:

die sofortige Inmarschsetzung der 47. Infanteriebrigade nach Neuville unter Zuteilung einer Eskadron,

die sofortige Inmarschsetzung der 23. Truppendivision über Clermont und über Vraincourt,

die sofortige Inmarschsetzung des Divisionstrains aus dem Raume Ville s. C.—Juvécourt über Jubécourt nach Parois,

den Abmarsch der 48. Infanteriebrigade — vorläufig bis Béthinville,

das Freimachen des Ortes Rampont durch die dort stehenden Trainteile der 24. Division bis 8<sup>h</sup> früh.

#### 7<sup>h</sup> früh:

Auszug aus der Disposition des 12. Korpskommandos an die beiden Truppendivisionskommanden und an das — direkt unterstehende — 48. Infanteriebrigadekommando.

Das 12. Korps marschiert heute in den Raum Varennes — Charpentry — Montfaucon.

#### A. Westliche Kolonne über Neuville:

Vorhut GM. B. 47, ein Infanterieregiment (4 Bataillone) dieser Brigade, eine Eskadron der 24. Infanterietruppendivision, Vortrab 6<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh von Parois.

Für die Formierung der Haupttruppe wird befohlen:

a) Das zweite Regiment der 47. Infanteriebrigade folgt 1000<sup>x</sup> hinter der Vorhut nach Neuville,

b) Truppentrains der 47. Infanteriebrigade und der zur Vorhut eingeteilten Eskadron,

1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Nachschubstaffel der Infanterieverpflegskolonne 24,

1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Divisionsbäckerei 24

sind um 10<sup>h</sup> vormittags in Marschkolonne zwischen Neuville und Parois gestellt.

c) Die 23. Infanterietruppendivision,  
Korpsartillerieregiment 12 und Korpsmunitionskolonne,  
Feldhaubitze division 12 und Haubitze divisions-Munitionskolonne,  
Pionierbataillon 12

marschieren in zwei Kolonnen über Clermont und über Vraincourt—Aubréville gegen Neuville—Wegkreuzung westlich dieses Ortes.

Aufbruch sogleich.

d) Train des Korpshauptquartiers,  
vereinigter Gefechtstrain der 23. Infanterietruppendivision und der sonst noch unter c) genannten Truppen,  
vereinigter Bagagetrain der 23. Infanterietruppendivision und der sonst noch unter c) genannten Truppen  
folgen über Auzéville—Clermont.

e) Die unter Kommando des Divisionstrainkommandanten der 23. Infanterietruppendivision im Raume Ville s. C.—Juvécourt befindlichen Trains marschieren über Jubécourt in den Raum Brabant—Parois und rasten dort.

Aufbruch sogleich.

Bezüglich der Fortsetzung des Marsches und der Marschordnung nördlich Neuville ergehen weitere Befehle.

*B.* Östliche Kolonne über Béthincourt—Esnes nach Montfaucon—Malancourt.

Rest der 24. Infanterietruppendivision. Vortrab 6<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh von Nixéville.

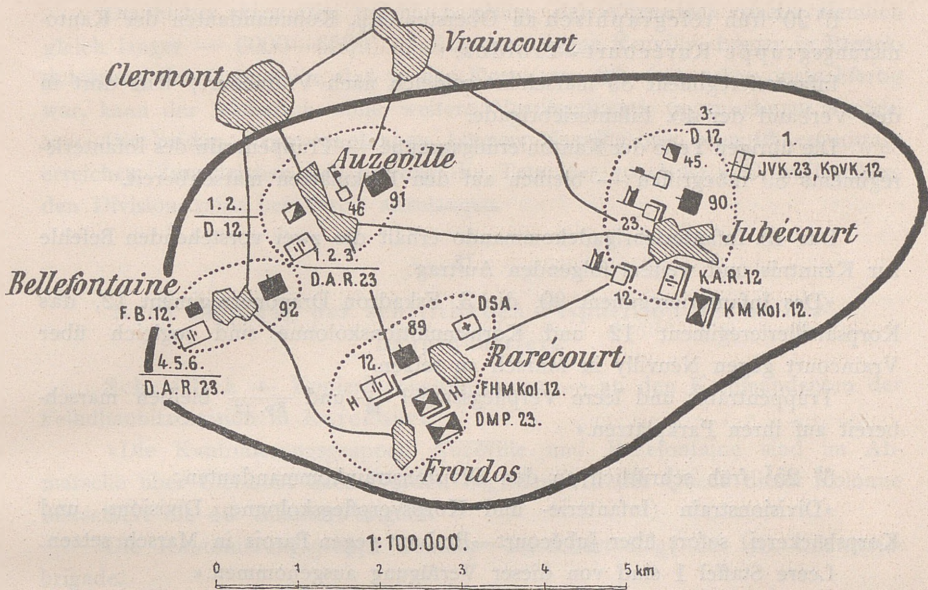
Um 11<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh müssen sich sämtliche Truppen und alle Trains, welche nicht dem Korpsstrains angehören, nördlich der Linie Dombasle—Brabant—Vraincourt—Clermont befinden.

Korpshauptquartier mit der westlichen Kolonne nach Varennes.

Geleerte Nachschubstaffel sind nach Clermont zu instradieren.

Traindisponierung innerhalb der 23. Infanterietruppendivision.

Kantonierung der 23. Infanterietruppendivision mit den dem Korpshauptquartier direkt unterstehenden Truppen und Munitionskolonnen (ohne Divisionstrainingruppe). Textskizze 37.



## Legende.

Gefechts- und Bagagetrain bei den Truppen.

Verbindungen im Kantonierungsraume:

Leitung der Infanterietelegraphenpatrouille der 23. Truppendivision zwischen Auzéville und Jubécourt.

Leitung der Korpstelegraphenabteilung von Jubécourt über Rarécourt nach Fleury.

Leitung der Kavallerietelegraphenabteilung von Clermont nach Rarécourt.

Telegraphenstation Rarécourt von der Korpstelegraphenabteilung aufgestellt.

Überdies von Jubécourt abgehend:

Leitung der Infanteriepatrouille der 24. Truppendivision nach Dombasle.

Leitung der Korpstelephonabteilung über Ville s. C.—Julvécourt zum Korpstrain.

Textskizze 37.

## Befehle des Truppendivisionskommandos.

## I.

6<sup>b</sup> 20<sup>1</sup> früh telegraphisch an das 46. Infanteriebrigadekommando in Auzéville.

Vormarsch der Division gegen Neuville.

Linke Kolonne: 1., 2. Eskadron Dragonerregiment 12, Pionierbataillon 12, Divisionsartillerieregiment 23, 46. Infanteriebrigade über Clermont, Straße nach Norden bis zum Wegkreuz westlich Neuville.

Aufbruch sogleich.

Truppentrains bleiben auf den Parkplätzen.

Rechte Kolonne wird über Vraincourt instradiert.

Ein Offizier des Brigadekommandos zur Abfertigung nach Jubécourt.



Die bisher skizzierten Befehle bewirken den Vormarsch zweier ziemlich gleich langer — 6000—6500<sup>x</sup> — Kolonnen gegen Neuville. Immer in Berücksichtigung des Umstandes, daß ja das Korps am 26. früh schon marschfertig war, kann der Abmarsch ohne weitere Verzögerungen angenommen werden.

Die beiden Truppenkolonnen können Neuville um etwa 9<sup>h</sup> vormittags erreichen. Zur gleichen Zeit vermag die Tete des von Ville s. C. aufbrechenden Divisionstrains bei Parois anzulangen.

## II.

Nach Empfang der schriftlichen Disposition des Korps-  
hauptquartiers.

Schriftlich — Kopierblockausfertigung — an den Kommandanten der  
Feldhaubitze division in Rarécourt:

»Die Kantonierungsgruppen Auzéville und Bellefontaine sind im Abmarsche über Clermont nach Norden begriffen. An der Queue dieser Kolonne marschiert die 46. Infanteriebrigade.

Die Kantonierungsgruppe Froidos—Rarécourt folgt der 46. Infanteriebrigade.

Marschordnung: Feldhaubitze division 12,  
Divisionssanitätsanstalt 23,  
Divisionsmunitionspark 23,  
Haubitze divisions-Munitionskolonne 12,  
Truppentrains (sind in Auzéville dem Kommandanten  
des 1. Zuges der Traineskadron zu übergeben).«

### Sammeln der Truppentrains.

Der Kommandant des vereinigten Gefechtstrains und jener des vereinigten Bagagetrains in Jubécourt erhalten folgenden mündlichen Befehl:

»Vormarsch über Clermont.

Die an der Queue der Truppendivision eingeteilte Haubitze divisions-Munitionskolonne wird Auzéville um zirka 10<sup>h</sup> vormittags passiert haben.

Es folgen sodann: der vereinigte Gefechtstrain mit dem Train des  
Korpshauptquartiers,  
der vereinigte Bagagetrain.

Die in Rarécourt—Froidos stehenden Truppentrains sind bereits angewiesen, nach Auzéville abzurücken und dürften gegen 10<sup>h</sup> 15<sup>I</sup> vormittags dort eintreffen.

Um 11<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> vormittags darf sich kein Fuhrwerk der Division südlich der Linie Clermont—Vraincourt befinden. Sollten in der vorausmarschierenden Kolonne Marschstockungen eintreten, so sind die vereinigten Truppentrains nötigenfalls seitwärts der Straße vorzuziehen.«

Die beiden Trainoffiziere werden die Vereinigung der Truppentrains in Auzéville bewirken. Ein Offizier führt alle in Jubécourt stehenden Truppentrains\*) nach Auzéville, der andere reitet nach Bellefontaine—Auzéville, um alle dortigen Truppentrains\*\*) zu sammeln.

Die unter I skizzierten Marschbefehle lassen die Marschordnung der Truppen annähernd richtig erkennen. Die beiden Trainkommandanten bestimmen hienach die Aufeinanderfolge der Trainteile in der bei Auzéville zu bildenden Kolonne.

Gelegentlich der Formierung des vereinigten Gefechtstrains und des vereinigten Bagagetrains nächst Auzéville übernimmt der Kommandant des 1. Zuges den ersteren, der 2. Offizier dieses Zuges den letzteren Train.

Kopierblockausfertigung an den Divisionstrainkommandanten  
(welcher sich am Marsche gegen Parois befindet).

»Ihre Traingruppe hat zwischen Parois und Brabant zu rasten. Brabant bleibt vollkommen frei. Die Rast wird jedenfalls bis 12 oder 1 Uhr mittags dauern.«

Befehle des Divisionstrainkommandanten der 23. Infanterietruppendivision für das Inmarschsetzen der im Raume Ville s. C.—Juvécourt befindlichen Trains.

Mündliche Abfertigung der in Ville s. C. befindlichen Trainteilkommandanten.

Der Divisionstrainkommandant beruft zu sich:

- den Kommandanten des Nachschubstaffels 2/IVK. 23,
- den Kommandanten des Nachschubstaffels 2/KpVK. 12,
- den Kommandanten der Divisionsbäckerei 23 und
- den Kommandanten der Korpsbäckerei 12.

Der zu erteilende Befehl wird, während der Divisionstrainkommandant disponiert, vom zweiten Offizier des 3. Zuges der Traineskadron mitgeschrieben und hierauf durch einen berittenen Unteroffizier dem Stationskommandanten in Juvécourt überbracht.

Der kurze Befehl lautet:

»Ville s. C., 26. August, 6<sup>h</sup> 40<sup>I</sup> früh.

Die unter meinem Befehle stehende Traingruppe marschiert über Jubécourt—Brabant gegen Parois ab.

---

\*) Train des Korpshauptquartiers. — Train des Divisionsstabsquartiers. — Train des 47. Brigadestabes. — Gefechts- und Bagagetrain der Truppen.

\*\*) Train des 46. Brigadestabes. — Gefechts- und Bagagetrains der Truppen.

Marschordnung: Nachschubstaffel 2/IVK. 23,  
 Nachschubstaffel 2/KpVK. 12,  
 Divisionsbäckerei 23,  
 Korpsbäckerei 12,  
 Nachschubstaffel 3, 4, Reservestaffel der Infanterie-  
 verpflegskolonnie 23,  
 Nachschubstaffel 3, 4, Reservestaffel der Korpsver-  
 pflegskolonnie 12.

Aufbruch: Nachschubstaffel 2/IVK. 23 um 7<sup>h</sup> früh von Ville s. C.

Ich reite nach Jubécourt vor, um den ungehinderten Durchmarsch sicher-  
 zustellen.«

#### Sonstige wichtigere Details.

Inmarschsetzen der Telegraphenpatrouille nach Neuville.

Geleerte Nachschubstaffel 1 anweisen: dem vereinigten Bagagetrain nach  
 Clermont zu folgen. Treten dort in den Bereich des Korpstrains.

Vorreiten des Divisionsstabsquartiers nach Neuville.

#### Traindisponierung innerhalb der 24. Infanterietruppendivision.

Ohne die detaillierte Befehlgebung auch bei dieser Division darzulegen,  
 sei hier in Kürze die Verschiebung der Traingruppen aufgezählt.

1. Die Truppentrains der 47. Infanteriebrigade und einer Eskadron  
 sammeln sich bei Parois, marschieren bis Aubréville vor. Die halbe Divisions-  
 bäckerei, der halbe Nachschubstaffel Nr. 2 und jener Nr. 3 marschieren  
 unter Befehl des ältesten Trainteilkommandanten mit der Tete bis Parois.

2. Der Train des Divisionsstabsquartiers rückt nach Béthelinville ab,  
 setzt sich dort an die Tete der von Nixéville herankommenden Truppentrains  
 der 48. Infanteriebrigade und deren Eskadron. Die Trains des Divisions-  
 artillerieregiments 24 und einer Eskadron sind dem Train des Divisionsstabs-  
 quartiers gefolgt. Die richtige Marschordnung der vereinigten Truppentrains  
 wird bei Béthelinville hergestellt.

3. Der Rest des Divisionstrains rückt über Sivry und über das Gehöft  
 Broune nach.

Weitere Marschanordnungen bei der westlichen Kolonne

(soweit die Trains hievon berührt werden).

Vor dem Abreiten von Jubécourt erteilte das Korpshauptquartier fol-  
 genden Befehl:

- »1. Die Gefechtstrains und Bagagetrains, dann:  
 1 Nachschubstaffel der Infanterieverpflegskolonnie 24,  
 1 Nachschubstaffel der Korpsverpflegskolonnie und  
 $\frac{1}{2}$  Nachschubstaffel der Infanterieverpflegskolonnie 23

treten unter Befehl des Rittmeisters  $R_K$  (Kommandant der beim Korpskommando eingeteilten Traineskadron).

Diese Trains marschieren über Neuville nach Varennes und gelangen nach dem Marsche zu den Truppen.

2. Alle übrigen Teile des Kolonnenstrains nächtigen unter Befehl des Divisionstrainkommandanten der 23. Infanterietruppendivision im Raume Neuville—Voquois—Boureuilles. Diese Traingruppe darf Neuville erst betreten, nachdem die unter 1. genannte Kolonne diesen Ort verlassen hat.«

Korpshauptquartier und Stabsquartier der 23. Infanterietruppendivision: Varennes.

Rittmeister  $R_K$  (Kommandant der Gruppe 1) übernimmt diesen durch eine Kopierblockausfertigung festgelegten Befehl,

sucht den auf den Parkplätzen von Jubécourt beschäftigten Kommandanten des vereinigten Gefechtstrains auf,\*)

überzeugt sich, daß dieser Offizier seinen Auftrag bezüglich Nachführens des vereinigten Gefechtstrains über Clermont kennt,

beauftragt diesen Offizier, auch den Kommandanten des vereinigten Bagagetrains von der erfolgten Unterstellung der Truppentrains unter Rittmeister  $R_K$  zu verständigen;

reitet sodann zu dem über Brabant gegen Parois marschierenden Divisionstrain und übergibt dem Divisionstrainkommandanten Rittmeister  $R_{23}$  den Befehl des Korpshauptquartiers.

Auf Grund dieses Befehles werden die Nachschubstaffel  $\frac{2}{IVK. 23}$  und  $\frac{2}{Kp. 19}$  aus dem Verbande der Traingruppe südlich Parois losgelöst und dem Rittmeister  $R_K$  übergeben.

Diese 2 Staffeln fahren über Parois vor, schwenken links gegen Aubréville und schließen an die dort stehenden Truppentrains der 24. Truppendivision an.\*\*)

Von der östlich Parois am Wege gegen Dombasle stehenden Traingruppe\*\*\*) wird noch der halbe Nachschubstaffel  $\frac{2}{IVK. 24}$  herangezogen.

Die ganze, nun vereinigte Traingruppe fährt nun etwa 1000<sup>x</sup> gegen Neuville vor, wobei die 2<sup>1/2</sup> Tagesstaffel vor die Bagagetrains eingereicht werden.

Die Situation ist dann so, wie in der Beilage 19 gezeichnet. Es wird gefüttert.

Rittmeister  $R_{23}$  reitet zu der ihm nunmehr gleichfalls unterstehenden Traingruppe östlich Parois, übernimmt das Kommando und läßt füttern. Die Rast der — zirka — 650 Fuhrwerke südlich Parois erfolgt in drei, mit Rücksicht auf den engen Raum nahe aneinander stehenden Gruppen. (Beilage 19.)

Um etwa 12<sup>h</sup> mittags hat die Queue der Haupttruppe der 23. Division Neuville passiert. Der Kommandant der beim Korpshauptquartier eingeteilten

\*) Siehe »Sammeln der Truppentrains«.

\*\*) Traindisponierung innerhalb der 24. Infanterietruppendivision: 1.

Trainskadron reiht die zwischen Neuville und Parois haltende Kolonne in die von Clermont herankommende Traingruppe ein.

Der Gefechtstrain der 47. Infanteriebrigade gelangt hinter den Train des Divisionsstabsquartiers. Es folgen dann die Tagesstaffel, der Bagagetrain der 47. Brigade und der vereinigte Bagagetrain der 23. Truppendivision.

Wenn der die Straße westlich begleitende Parallelweg gutes Fortkommen einer längeren Trainkolonne gestattet, so kann er für den Vormarsch mitbenützt werden. Die erforderliche Rekognoszierung wäre während der Rast einzuleiten.

Da es im Interesse der Truppe ist, den Gefechtstrain möglichst rasch vorzubringen, so wird man sich doch nur ungerne entschließen, ihn von der guten Straße weg auf den Fahrweg zu verweisen. Hat aber einmal der vereinigte Gefechtstrain Neuville passiert, so bringt es wenig Zeitgewinn, die Straße nun durch die Verpflegstrains kreuzen zu lassen, um diese auf dem Parallelwege vorzubringen. Es dürfte also wohl am praktischesten sein, alle der Haupttruppe folgenden Trains auf der Straße nachzuziehen. Die Queue der Trainkolonne dürfte Neuville um etwa 3 Uhr nachmittags passieren.

Beziehen der Kantonierung Voquois—Boureuilles—Neuville.

Die Traingruppe des Divisionstrainkommandanten Rittmeisters R<sub>23</sub> hat die in der Beilage 19 gezeichnete Aufstellung bei Brabant—Parois zwischen 9 und 10 Uhr vormittags erreicht.

Nach dem Befehle des Korpshauptquartiers ist sie angewiesen, Neuville zu passieren, sobald die Queue des vereinigten Bagagetrains der westlichen Kolonne diesen Ort verlassen hat.

Rittmeister R<sub>23</sub> läßt demgemäß den Marsch um 1<sup>h</sup> nachmittags antreten.

Marschordnung: Nachschubstaffel 3 der drei Verpflegskolonnen,  
die fahrbaren Bäckereien,  
Nachschubstaffel 3 und Reservestaffel der Infanterieverpflegskolonne 23 und der Korpsverpflegskolonne.

Während der Rast bei Brabant—Parois wurde je ein Offizier mit einigen Reitern in die drei Orte des neuen Kantonierungsraumes zum Ausmitteln der Unterkünfte vorgesendet.

Die Situation der dem Divisionstrainkommandanten unterstehenden Trains am Abende des 26. August zeigt die Beilage 18.

### § 27. Disponieren des Korpstrains (am 26. August 1870).

Befehle des Korpshauptquartiers an den Korpstrainkommandanten am 26. August.

#### I.

Telephonisch um 6<sup>h</sup> früh:

»Korpstrain wird heute in den Raum von Clermont verschoben. Hat sich zum Abmarsch über Julvécourt und über Rampont bereitzustellen. Disposition

ist durch einen sogleich zum Korpshauptquartier zu entsendenden Offizier zu übernehmen.«

## II.

Disposition des Korpshauptquartiers, 6<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh.

1. Das 12. Korps gelangt heute am 26. in den Raum Varennes-Montfaucon.

2. Das Gardekorps marschirt in 2 Kolonnen

über Beaulieu—Clermont—Brabant und

über Waly—Ville s. C. in den Raum Dombasle—Jouy.

Die Spitzen des Gardekorps werden die Linie Bellefontaine—Julvécourt um etwa 1<sup>h</sup> nachmittags erreichen.

3. Der Korpstrain des 12. Korps rückt in den Raum Clermont—Vraincourt—Brabant—Rarécourt—Froidos—Bellefontaine.

4. Der Abmarsch des 12. Korps wurde so geregelt, daß sich um 11<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> vormittags sämtliche Truppen und die Trains der Divisionen nördlich der Linie Clermont—Vraincourt—Brabant—Dombasle befinden werden.

5. Für den Korpstrain erwächst die Aufgabe, seine neuen Kantonierungsorte noch vor dem Eintreffen der Kolonnen des Gardekorps zu erreichen; mindestens müssen alle Teile des Korpstrains die Linie Ville s. C.—Dombasle so frühzeitig überschreiten, daß Kreuzungen mit der östlichen Armeekolonne des Gardekorps vermieden werden.

6. Der Korpstrain hat daher sogleich in 3—4 Kolonnen bis in die Linie Bellefontaine—Rarécourt—Jubécourt—Dombasle vorzurücken, diese Linie aber erst auf Befehl des Korpshauptquartiers zu überschreiten.

Hiezu wird noch bemerkt, daß die im Raume Ville s. C.—Julvécourt befindlichen Trains der 23. Infanterietruppendivision die Straße Rarécourt—Rampont jedenfalls bis 10<sup>h</sup> vormittags überschritten, Jubécourt gegen 10<sup>h</sup> 30<sup>l</sup> früh passiert haben werden.

7. Die gestern geleerten Nachschubstaffel 1 der Verpflegskolonnen stehen in 3 Gruppen gesammelt in Dombasle, Blercourt und Jubécourt. Sie wurden angewiesen, nach Clermont abzurücken, wo sie unter den Befehl des Korps-trainkommandanten treten.

8. Die Korpstelephonabteilung wurde angewiesen, die Linie Jubécourt—Julvécourt—Ippécourt—Vadelaincourt—Lempire abzubrechen und die Linie Clermont—Varennes einzubauen.

9. Die in Clermont zurückbleibenden Trains der 12. Kavallerietruppendivision (vereinigter Bagagetrain und Staffel 3, 4, R der Kavallerieverpflegskolonne 12) treten in den Verband des Korpstrains.

10. Die Feldspitäler sind an die Tete des Korpstrains vorzuziehen.

## Tätigkeit des Korpstrainkommandanten.

## I.

Auf Grund des telephonischen Marschavisos um 6<sup>h</sup> 15<sup>l</sup> früh an den Kommandanten des 2. Korpstrainstaffels, das ist der Kommandant des Korpstrainparks in St. André, telephonisch:

»Der 2. Korpstrainstaffel hat sich sogleich zum weiteren Vormarsche entlang des Weges St. André—Ippécourt—Julvécourt bereitzustellen. Tete rückt bis zum Südausgange von Julvécourt vor. Weiterer Befehl folgt.\*) (Kommandant des Korpstrainstaffels 7<sup>h</sup> früh zum Befehlsempfang zu den zwei Kreuzen westlich Vadelaincourt.«

Mündlich dem Kommandanten der Trainbegleitungsskadron (Kommandant des 1. Korpstrainstaffels) in Vadelaincourt:

»Die in Vadelaincourt und Senoncourt stehenden Staffel des Feldverpflegsmagazins formieren sofort die Marschkolonne auf dem Wege Senoncourt—Vadelaincourt—Rampont. Die Tete rückt bis Rampont vor.

Die in Souilly befindlichen Staffel sind anzuweisen, sogleich nach Ippécourt abzurücken. Tete der Marschkolonne hat bei diesem Orte zu halten.«

## II.

### Auf Grund der schriftlichen Disposition

um 7<sup>h</sup> 20<sup>I</sup> früh persönlich den beiden Staffellokommandanten bei den zwei Kreuzen:

1. Das 12. Korps marschirt heute nach Varennes—Montfaucon.
2. Der Korpstrain gelangt in den Raum bei und östlich Clermont.
3. Um zirka 1<sup>h</sup> nachmittags wird das Gardekorps von Südwesten her die Linie Bellefontaine—Julvécourt erreichen und mit je einer Armeekolonnie über Clermont und über Jubécourt nach Dombasle und Umgebung weitermarschieren.
4. Es kommt somit darauf an, den Korpstrain — womöglich bis 1<sup>h</sup> nachmittags — in seine Kantonierung zu bringen, damit Kolonnenkreuzungen mit dem Gardekorps vermieden werden.

Hiezu wird befohlen:

Der 2. Korpstrainstaffel marschirt über Julvécourt—Froidos; Tete bis Bellefontaine vor.

Das 2. Drittel des Feldverpflegsmagazins folgt dem 2. Korpstrainstaffel bis Julvécourt, wo es mit der Tete um 10<sup>h</sup> vormittags einzutreffen hat; marschirt sodann über Ville s. C. mit der Tete bis Rarécourt vor.

Das 3. Drittel des Feldverpflegsmagazins rückt über Rampont vor, stellt sich an der Linie Jubécourt—Dombasle so bereit, daß es auf das erste Aviso in 3 Kolonnen gegen Auzéville, gegen Vraincourt und gegen Brabant vorrücken könne.

5. Ich begeben mich nach Jubécourt; ein Offizier des 2. Korpstrainstaffels zu mir.

6. Sobald ich den Befehl zum Weitermarsche erteile, was zirka 11<sup>h</sup> vormittags erfolgen dürfte, brechen alle 5 Kolonnen sogleich über die Linie Dombasle—Jubécourt—Rarécourt—Bellefontaine vor und es gelangen:

\*) Es ist nicht nötig, das Aufschließen dieser Kolonne anzuordnen, denn sie hat (Beilage 18) gerade die Länge, welche der Entfernung Julvécourt—St. André gleichkommt.

das Feldverpflegsmagazin in den Raum Brabant—Vraincourt—Auzéville—Rarécourt;

vom 2. Korpstrainstaffel: die Feldspitäler nach Clermont, der Rest nach Bellefontaine—Froidos.

Diese Bewegungen sind fließend, ohne zu rasten, auszuführen.

7. Die Unterkünfte sind durch vorausgesendete Offiziere auszumitteln, damit das Beziehen rasch erfolgen könne.

8. In den Orten Bellefontaine—Clermont—Vraincourt und Brabant sind die Ortsgassen für den Durchmarsch des Gardekörps auf Dombasle freizuhalten.

9. Um das Beziehen der Kantonierung in Vraincourt noch vor dem Herankommen des Gardekörps zu sichern, muß auch die Linie Jubécourt—Auzéville—Vraincourt zunächst für den Marsch der nach letzterem Orte bestimmten Staffel ausgenützt werden.

10. Falls unvorhergesehene Hindernisse eintreten sollten, gilt als unbedingt zu erreichen:

a) Alle Trainteile müssen sich um 1<sup>h</sup> nachmittags westlich der Linie Ville s. C.—Jubécourt—Dombasle befinden. Diese Linie muß vollkommen freigemacht sein.

b) Der Durchmarsch des Gardekörps darf nirgends durch das Beziehen von Unterkünften aufgehalten werden. Nötigenfalls ist auf abseits gelegenen Parkplätzen aufzufahren und vorläufig zu lagern.

11. Das erfolgte Beziehen der zugewiesenen Unterkünfte ist mir nach Clermont zu melden.

12. Nach dem Beziehen der Kantonierung bilden:

die Feldspitäler und die in Clermont zurückbleibenden Trains der 12. Kavallerietruppendivision den 1. Korpstrainstaffel; Kommandant der Divisions-trainkommandant der Kavallerietruppendivision;

das Feldverpflegsmagazin den 2. Korpstrainstaffel, die übrigen Trains den 3. Korpstrainstaffel.

Bezüglich der Ausfertigung dieser Disposition wird bemerkt, daß sich der Korpstrainkommandant die Vorteile persönlicher Befehlgebung nicht entgehen lassen will. Abgesehen von der direkten Befehlerteilung an die Kommandanten der Korpstrainstaffel wird die Disposition auf einem Kopierblock (vom Adjutanten) mitgeschrieben. Jeder Staffellokommandant erhält ein Exemplar dieses wichtigen Befehls. Beim Korpstrainkommandanten bleibt jenes Konzept, welches der dem Korpstrainkommandanten zugeteilte Generalstabsoffizier entworfen hat.

### III.

Nach dem Erlassen der Disposition

reitet der Korpstrainkommandant nach Jubécourt und meldet sich dort im Korpshauptquartier; persönliche Aussprache mit dem Generalstabschef wird so oft als möglich angestrebt.

In Jubécourt rekonosziert der Korpstrainkommandant, wie es möglich ist, in 3 Kolonnen gleichzeitig durch oder um den Ort herum nach Brabant, Vraincourt und Auzéville vorzurücken. Der später eintreffende Kommandant der Trainbegleitungeskadron wird von dem Ergebnisse verständigt.

Der Divisionsadjutant reitet nach Clermont vor, um zu erfahren, welche Teile dieses Ortes für das Armeehauptquartier reserviert bleiben müssen, und um die Quartiere zu regulieren.

Die weitere Einflußnahme des Korpstrainkommandanten auf den Marsch des Korpstrains beschränkt sich darauf, den Befehl zum Überschreiten der Linie Dombasle—Jubécourt—Bellefontaine zu erteilen. Gelegentlich der Meldung im Korpshauptquartier dürfte es dem Generalstabsoffizier, welcher beim Korpstrain eingeteilt wurde, übertragen worden sein, den Zeitpunkt hiefür wahrzunehmen. Maßgebend ist die Queue der Clermont passierenden Kolonnenteile.

Wie schon an anderer Stelle erwähnt, wird es ohne Gefahr für die Ordnung möglich sein, die Marschkolonnen des 3. Magazinsdrittels vor 11<sup>h</sup> vormittags über Jubécourt vorzuführen. Ein mit den Dispositionen des Korpshauptquartiers wohlvertrautes Organ, eben der schon erwähnte Generalstabsoffizier, wird die notwendige Trennung der Armeekolonnie von dem nachrückenden Korpstrain durch entsprechende Tätigkeit im Raume Auzéville—Vraincourt aufrecht zu erhalten verstehen.

#### Befehlgebung beim 1. Korpstrainstaffel. (Feldverpflegsmagazin.)

##### I.

Auf Grund des um 6<sup>h</sup> 15<sup>l</sup> früh erhaltenen Marschavisos mündliche Abfertigung der 3 Staffelkommandanten in Vadelaincourt; gleichzeitig mitzuschreiben in je einer Kopierblockausfertigung für die Kantonierungsgruppen Senoncourt und Souilly.

»Staffel 3, 6, 9, 12, 15 des Feldverpflegsmagazins: Marschkolonnie am Wege Senoncourt—Vadelaincourt—Rampont.

Tete der von Vadelaincourt abrückenden Staffel bricht um 6<sup>h</sup> 45<sup>l</sup> früh auf.

Zweites Drittel des Feldverpflegsmagazins: Marschkolonnie am Wege Souilly—Ippécourt. Tete vor letzterem Orte halten. Aufbruch sogleich.

(Weiterer Befehl folgt nach Ippécourt [nur für Souilly]).«

##### II.

Nach der Dispositionsangabe bei den zwei Kreuzen nordöstlich Ippécourt fertigt der Kommandant der Trainbegleitungeskadron zunächst den Befehl an das 2. Magazinsdrittel aus und sendet einen berittenen Unteroffizier mit der Kopierblockausfertigung nach Ippécourt. Er reitet dann rasch nach Rampont, wo die Tete der von Vadelaincourt herankommenden Trainkolonne gegen 8<sup>h</sup> früh eintreffen dürfte. Die nun eintretende Teilung der Trainkolonne zeigt die Beilage 19.

Die Staffel 3 und 6 werden bei Jubécourt zum Weitermarsche mit je einem Staffel nach Brabant und nach Vraincourt bereitgestellt. Die im nördlichsten Teile von Jubécourt liegenden Marschlinien werden den Staffellokommandanten genau bezeichnet und mit ihnen abgeritten. Die Staffel 9 und 12 bleiben in Marschkolonne und werden über Auzéville marschieren. Die Textskizze 38 zeigt, daß der Staffel 3 sofort auf der Wiese nördlich Jubécourt auffahren muß; dann sind beide Linien nach Westen über die zwei Brücken und durch den Ort frei.

Die Befehle, welche der Kommandant des 1. Korpstrainstaffels für das Beziehen der Kantonierung erteilt, decken sich vielfach mit der Disposition des Korpstrainkommandanten von 7<sup>h</sup> 20<sup>l</sup> früh. Es wird daher auf den Wortlaut aller Anordnungen nicht mehr eingegangen. Die Situation des Korpstrains am Abende des 26. August ist in der Textskizze 39 enthalten.

Ebenso bietet das Verhalten des 2. Korpstrainstaffels weiter kein besonderes Interesse.

#### Übergabe der Kriegsbrückenequipagen in einen neuen Befehlsbereich.

Das 12. Korpskommando beabsichtigt, die Kriegsbrückenequipagen 10 und 11 am 27. zur Hand zu haben.

Es ergeht daher telephonisch der Befehl an den Korpstrainkommandanten in Clermont:

»Varenes, 26. August, 12<sup>h</sup> mittags.

Die Kriegsbrückenequipagen 10 und 11 werden aus dem Verbande des Korpstrains ausgeschieden und sind nach Voquois vorzusenden. Sie treten unter den Befehl des Divisionstrainkommandanten der 23. Infanterietruppendivision in Voquois.«

Die Verständigung des Divisionstrainkommandanten erfolgt im Auftrage des Korpshauptquartiers durch das 23. Truppendivisionskommando. Da die Entfernung Clermont—Varenes nur 15 *km* beträgt und daher eine Zwischenstation nicht besitzt, wäre die Verständigung des südöstlich Neuville befindlichen Divisionstrainkommandanten durch einen Radfahrer zu bewirken. Auf dem Rückwege könnte der Radfahrer den als Quartiermacher nach Voquois vorgesendeten Offizier aufsuchen und im Auftrage des Divisionstrainkommandanten die Meldung von der erfolgten Einteilung der Kriegsbrückenequipagen erstatten.

Will man die weite Entsendung zum Divisionstrainkommandanten ersparen — und das wird wohl der Fall sein —, so genügt es, den Quartiermacher in Voquois in kurzem Wege anzuweisen.

### § 28. Traindisponierung beim Seitenmarsche des 12. Korps am 27. August (1870).

27. August 1870.

(Beilagen 20, 21.)

Die am Abende des 26. einlaufenden Nachrichten meldeten die Anwesenheit starker feindlicher Kräfte bei Vouziers—Grand Pré.

Die Maas-Armee hatte am 27. in der Richtung auf Damvillers weiter vorzurücken.

Es hatten zu erreichen:

XII. Korps Dun und Stenay;

Gardekorps Montfaucon;

IV. Korps Germonville (nordwestlich Verdun);

3 Kavallerietruppendivisionen wurden in die Linie Nouart—Grand Pré gebracht.

Der Marsch des 12. Korps — besonders jener Teile desselben, welche aus dem Raume Varennes—Charpentry aufbrachen — stellt sich als Flankenmarsch gegenüber dem bei Grand Pré gemeldeten Gegner dar.

In einer anderen operativen Lage, wenn man sich etwa einem von Nordwesten her drohenden Angriffe entziehen und sich am östlichen Ufer der Maas in Sicherheit bringen wollte, müßten die Trains an die Tete der Kolonnen genommen und durch die nachrückenden Truppenkolonnen gesichert werden.

Die am 26. August begonnene Operation hatte aber im Auge, sich dem Feinde möglichst rasch bei Damvillers vorzulegen. Diese entscheidende Vorrückung durch voranziehende Trains möglicherweise zu verlangsamen oder in irgend einer Weise zu beschweren, wäre unbedingt zu vermeiden.

Die Trains werden daher zum Teile auf Parallelkommunikationen gewiesen, zum Teile folgen sie an der Queue der Armeekolonnen. Im letzteren Falle sind sie in der Gegend von Varennes am meisten bedroht, aber immer noch 4 Marschstunden von Grand Pré entfernt und überdies mittelbar durch die großen Kavalleriekörper gesichert. Zum unmittelbaren Schutze könnte eine Trainbedeckung beigegeben werden.

Nach der Disposition, welche vom 12. Korpskommando ausgegeben wurde, hatten am 27. zu erreichen:

die verstärkte 48. Infanteriebrigade Stenay;

die 23. Infanteriedivision und die Korpsartillerie Dun (über Montfaucon);

die 47. Infanteriebrigade, über Romagne vorrückend, gleichfalls Dun;

die Divisionstrains: Consenvoye. Der Korpstrain blieb bei Clermont.

Die Situation, in welcher die Befehle für den Vormarsch am 27. August erteilt werden, ist in der Beilage 18 enthalten. Die Beilage 20 zeigt, in welcher Gruppierung die Bewegung am 27. stattfinden soll. Mit Rücksicht auf die gegenwärtig bedeutend vermehrte Dotierung der Armeekörper mit Artillerie wird gleichwie am 26. angenommen, daß die ganze 24. Infanterietruppendivision mit Ausnahme einer Brigade und einer Eskadron detachiert wird.

#### Befehlsbereiche.

Die für die Abfertigung am 26. geltenden Befehlsbereiche sowie die Kommandoverhältnisse, welche während des Marsches am 27. eintreten, sind — soweit sie die Trains betreffen — aus nachstehender Tabelle zu entnehmen.

Befehlsbereiche		Am 26. abends	während des Marsches am 27.	Nächtigung am 27. abends	
		unterstehende Trains			
24. Infanterietruppendivision	Truppenkantonierungen	Gefechtstrains und Trains der Stabsquartiere	bilden mit dem Staffell 4/IVK. 24 jene Traingruppe, welche unter Befehl des rangälteren der zwei Traineteilkommandanten der Haupttruppe der 24. Division unmittelbar folgt	bei den Truppen der 24. Division	
		Bagagetrains	Divisionstrainkommandant der 24. Infanterietruppendivision	DivTr. der 24. TDiv.	
		leerer Nachschubstaffel 2/IVK. 24			
	Divisionstrain	Nachschubstaffel 4/IVK. 24	gemeinsam mit dem vereinigten Gefechtstrain Wagenpartien der 47. Brigade bleiben in Dun zurück	bei den Truppen der 24. Division	
		Divisionsbäckerei 24 Reservestaffel der Infanterieverpflegskolonne 24	Divisionstrainkommandant der 24. Truppendivision		
47. Infanteriebrigade	Gefechtstrains und Train des Stabsquartiers		unter dem rangältesten Traineteilkommandanten an die linke Seitenkolonne der 23. Truppendivision angeschlossen*)	bei den Truppen der 24. Division	
	Bagagetrains		treten bei Vêry unter Befehl des Kommandanten der beim Korpshauptquartier eingeteilten Traineskadron**) werden bei Montfaucou in den Bereich des Divisionstrains der 24. Division abgezweigt	Divisionstrain der 24. Infanterietruppendivision	
	1/2 leerer Nachschubstaffel 2/24				
23. Infanterietruppendivision	Truppenkantonierungen	Divisionssanitätsanstalt	Hauptkolonne der 23. Truppendivision	Truppenkantonierungen der 23. Truppendivision	
		Divisionsmunitionspark			
		Korpsmunitionskolonne			
		Haubitzdivisions-Munitionskol.			
		Train des Korpshauptquartiers	Traingruppe unter Kommando des Kommandanten der beim Korpshauptquartier eingeteilten Traineskadron. In Montfaucou werden dieser Traingruppe angeschlossen: Staffell 3/KpVK. 12 und 3/IVK. 23		
		Gefechtstrains der 23. Truppendivision und Trains der Stabsquartiere			
		Gefechtstrains der dem Korpshauptquartier direkt Unterstehenden			
	Bagagetrains	bis Montfaucou, Kommandant der beim Korpshauptquartier eingeteilten Traineskadron; dann Divisionstrainkommandant der 23. ITDiv.	Divisionstrain der 23. Infanterietruppendivision		
	leerer Nachschubstaffel 2/23				
	leerer Nachschubstaffel 2/Kp. 12				
	Divisionstrain	Kriegsbrückenequipagen 10, 11	Hauptkolonne der 23. ITDiv.	Truppenkantonierungen der 23. Infanterietruppendivision	
		Nachschubstaffel 3/Kp. 12 und 3/IVK. 23	zunächst bis Avocourt, Div. Trainkomdt. der 23. ITDiv., dann Komdt. der beim Kp-Hquartier einget. TrEsk.		
		Nachschubstaffel 3/IVK. 24	Divisionstrainkomdt. der 23. ITDiv.	Divisionstrain der 24. Infanterietruppendivision	24.
		Divisionsbäckerei 23			23.
		Korpsbäckerei 12			24.
1/2 Divisionsbäckerei 24		23.			
Staffell 4 und R IVK. 23					
Staffell 4 und R KpVK. 12					

\*) Am 27. August 1870 marschierte die 47. Brigade mit ihren Trains auf der Straße Romagne—Dun.

\*\*) Unter Befehl dieses Rittmeisters stehen bis Montfaucou: vereinigter Gefechtstrain, vereinigter Bagagetrain der 23. Truppendivision, Bagagetrain der 47. Brigade, leere Staffell 23, Kp. 12, 1/2 24

Die geleerten Nachschubstaffel werden in die Kantionierungsbereiche der Divisionstrains mitgenommen, um am 28. dem Etappenlinienkommando übergeben zu werden, welches infolge der Rechtsschwenkung der Armee für die Straße Pont à Mousson—Étain—Damvillers (später Dun—Stenay—Sedan) eingesetzt wurde. (Textskizze 36.)

Auszug aus der Disposition des 23. Infanterietruppendivisions-Kommandos  
für den 27. August, 7<sup>h</sup> abends.

1. Die 23. Infanterietruppendivision marschiert am 27. August über Montfaucon und über Epinonville nach Dun.

2. Die Queue der Hauptkolonne, in welcher auch die Korpsartillerie, deren Munitionskolonnen und das Pionierbataillon 12 eingeteilt sind, wird Varennes um 9<sup>h</sup> vormittags passiert haben.

3. Der Hauptkolonne folgen unter Befehl des Rittmeisters R<sub>K</sub>, Kommandanten der beim Korpshauptquartier eingeteilten Traineskadron:

- a) Train des Korpshauptquartiers,
- b) vereinigter Gefechtstrain der 23. Infanterietruppendivision und Gefechtstrains der dem Korpshauptquartier direkt Unterstellten  
(sammeln sich um 9 Uhr vormittags zwischen Varennes und Cheppy);
- c) vereinigter Bagagetrain der 23. Infanterietruppendivision und Bagagetrains der dem Korpshauptquartier direkt Unterstellten  
(sammeln sich um 9<sup>h</sup> 20<sup>I</sup> vormittags zwischen Varennes und Cheppy);
- d) leerer Nachschubstaffel 2 der Infanterieverpflegskolonne 23 und  
" " 2 der Korpsverpflegskolonne 12

schließen nach dem Durchmarsche des Bagagetrains bei Varennes und bei Cheppy an;

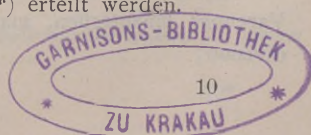
e) Bagagetrain der 47. Infanteriebrigade nebst einer Eskadron und leere Wagenpartien des Nachschubstaffels 2/24 (von der 47. Brigade) stehen um 9<sup>h</sup> vormittags bei Véry bereit; ferner

f) von Montfaucon an je ein Nachschubstaffel der Infanterieverpflegskolonne 23 und der Korpsverpflegskolonne 12. Diese Staffel haben — über Boureuilles—Avocourt vorrückend — bis 12<sup>h</sup> mittags in Montfaucon einzutreffen.

4. Die Kriegsbrückenequipagen 10 und 11 haben um 5<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> früh in Varennes einzutreffen. Sie treten aus dem Bereiche des Divisionstrains und marschieren mit der Truppenkolonne der Division.

5. Die Divisionstrains der 23. und der 24. Infanterietruppendivision werden am 27. August im Raume bei und südöstlich Consenvoye — jenseits der Maas — nächtigen. Die näheren Weisungen werden vom Divisionstrainkommandanten der 24. Infanterietruppendivision\*) erteilt werden.

\*) Rangälterer.



In den Kantonierungsraum bei Consenvoye rücken ab:

a) die im Raume Voquois—Neuvilly befindlichen Trains über Avocourt—Malancourt—Marianne-Ferme (ausgenommen sind die Kriegsbrückenequipagen und die unter 3.f) bezeichneten Nachschubstaffel).

Die Kolonne muß Malancourt um 10<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> vormittags passiert haben, um das über Esnes vorrückende Gardekorps nicht zu behindern.

b) aus der Traingruppe des Rittmeisters R<sub>K</sub> (Punkt 3 dieser Disposition):

die unter 3. c, d, e bezeichneten Bagagetrains und leeren Nachschubstaffel; abzuzweigen von Montfaucon über Marianne-Ferme. (Dürfte gegen 1<sup>h</sup> mittags erfolgen.)

#### Abfertigung beim Divisionstrainkommandanten in Voquois.

Auf Grund dieses Dispositionsauszuges findet beim Divisionstrainkommandanten in Voquois um 8<sup>h</sup> abends folgende Abfertigung statt:

Anwesend sind:

ein Offizier des Nachschubstaffels 3/KpVK. 12 aus Boureilles;  
einer der Trainzugskommandanten der Kriegsbrückenequipagen;  
je ein Offizier der Nachschubstaffel 3/IVK. 23 und 3/IVK. 24;  
ein Offizier der Divisionsbäckerei 23 (verständigt auch die 1/2 Divisionsbäckerei 24);

ein Offizier der in Neuvilly kantonierenden Gruppe.

Der Divisionstrainkommandant diktiert, die zur Abfertigung Erschienenen notieren:

1. Die 23. Infanterietruppendivision marschirt am 27. August nach Dun.

2. Die Divisionstrains der 23. und der 24. Infanterietruppendivision kantonieren gemeinsam am östlichen Maas-Ufer bei Consenvoye.

3. Es marschieren:

a) von Neuvilly über Avocourt-Malancourt:

die Staffel 4. R. der Infanterieverpflegskolonne 23;

» » 4. R. » Korpsverpflegskolonne 12.

Aufbruch: 4<sup>h</sup> früh von Neuvilly.

b) über Boureilles—Avocourt—Malancourt:

Nachschubstaffel 3/24,

Divisionsbäckerei 23, 1/2 Divisionsbäckerei 24, Korpsbäckerei 12. Aufbruch 5<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> früh von Voquois.

4. Aus dem Bereiche des Divisionstrains treten:

a) die Kriegsbrückenequipagen 10, 11: haben um 5<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> früh in Varennes einzutreffen, marschieren mit der Truppenkolonne der Truppendivision;

b) die Nachschubstaffel 3/IVK. 23 und 3/KpVK. 12: folgen der unter 3. b) bezeichneten Kolonne, biegen von Avocourt nach Montfaucon ab und rasten dort bis zum Empfange weiterer Weisungen durch den Kommandanten der beim Korpshauptquartier eingeteilten Traineskadron.

5. In den Bereich des Divisionstrains treten über Montfaucon—Marianne-Ferme:

vereinigter Bagagetrain der 23. Infanterietruppendivision;

Bagagetrains der dem Korpshauptquartier direkt unterstehenden Truppen;  
leere Nachschubstaffel 2/IVK. 23 und 2/KpVK. 12.

6. Ich reite an der Tete der von Voquois nach Malancourt marschierenden Kolonne.

Die Aufbruchzeiten sind so bestimmt, daß die über Boureuilles marschierende Kolonne beim Eintreffen in Avocourt an die Queue der von Neuville herankommenden Trains gelangt. Das Herstellen dieser Marschordnung und das Abzweigen der nach Montfaucon bestimmten Verpflegsstaffel wird jedenfalls durch den Divisionstrainkommandanten persönlich zu überwachen sein.

Spezielle Ausfertigung des Korpshauptquartiers für den Divisionsstrainkommandanten der 24. Infanterietruppendivision.

1. Das 12. Korps gelangt am 27. August nach Dun—Stenay;  
das Gardekorps nach Montfaucon.

2. Mit dem 12. Korps marschieren nur die Gefechtstrains und je ein Nachschubstaffel der Verpflegskolonnen; dann die Kriegsbrückenequipagen 10, 11.

3. Alle anderen Teile der Divisionstrains beider Infanterietruppendivisionen bilden — solange der Korpstrain nicht vorgezogen wird — eine besondere Traingruppe, welche am 27. unter Ihrem Befehl im Raume Consenvoye—Brabant—Samoniaux—Haumont zu nächtigen hat.

4. Von Seite der 23. Infanterietruppendivision und der 47. Infanteriebrigade werden in Ihren Befehlsbereich disponiert, und zwar:\*)

a) die Bagagetrains dieser Armeekorper nebst  
den leeren Nachschubstaffeln  $\frac{2}{IVK. 23}$ ,  $\frac{1/2 \ 2}{IVK. 24}$ ,  $\frac{2}{Kp. 12}$  } werden um etwa 1<sup>h</sup> nachm. von  
Montfaucon gegen Marianne-  
Ferne abzweigen.

b) die Verpflegsstaffel  $\frac{4. R.}{IVK. 23}$ ,  $\frac{3.}{IVK. 24}$ ,  $\frac{4. R.}{Kp. 12}$  } Tete dieser Trainkolonne  
die Divisionsbäckereien 23,  $\frac{1}{2}$  24 } wird (über Avocourt-Malancourt) gegen 10<sup>h</sup> vorm. bei  
die Korpsbäckerei 12. } Marianne-Ferne eintreffen.

5. Die Korpstelephonabteilung wird gegen 2<sup>h</sup> nachmittags eine flüchtige Leitung zwischen Dun und Consenvoye eingebaut haben.

\*) Das hier folgende Detail wurde vom 23. Truppendivisionskommando in kurzem Wege dem Korpshauptquartier gemeldet.

6. Die geleerten Nachschubstaffel sind dem Etappenlinienkommando in Étain zu übergeben, welches diesbezüglich von hier aus verständigt wird. (Textskizze 36.)

Zur Ergänzung dieser Weisungen erhält der Divisionstrainkommandant noch den Dispositionsauszug der 24. Infanterietruppendivision, welcher die in der Beilage 20 ersichtlichen Trainbewegungen innerhalb dieser Division enthält. (Gefechtsstrains, Tagesstaffel auf Dun, Rest zwischen Marianne-Ferme und Consenvoye gezeichnet.)

Tätigkeit des Rittmeisters  $R_{24}$ , Kommandanten der Traingruppe  
nächst Consenvoye.

Rittmeister  $R_{24}$  überwacht um 6<sup>h</sup> früh den Abmarsch des Divisionstrains von Montfaucon gegen Consenvoye, reitet dann voraus und rekognosziert den zugewiesenen Nächtigungsraum. Die ihm unterstellte Traingruppe repräsentiert gewissermaßen den ersten — vom Gros des Korpstrains allerdings weit entfernten — Korpstrainstaffel.

Aus der Beilage 20 ist zu entnehmen, daß die über Malancourt vorrückende Trainkolonne lediglich den Befehl zum Weitermarsch über Consenvoye zu erhalten hat. Der diesen Befehl überbringende Unteroffizier dürfte beauftragt werden, dem Rittmeister  $R_{24}$  zu melden, daß die Kolonne zwischen Malancourt und Marianne-Ferme zunächst rasten müsse. Wenn Rittmeister  $R_{23}$  eine und eine halbe Stunde rasten läßt, so kann die Queue seiner Kolonne die Brücke bei Consenvoye um 3<sup>h</sup> nachmittags passieren (immer 3 *km* pro Stunde gerechnet).

Zu dieser Zeit dürfte die Tete der von Montfaucon nach Consenvoye nachfolgenden dritten Traingruppe die Marianne-Ferme erreichen.

Die Rast des Divisionstrains der 23. Truppendivision wäre zum Vorsenden der Quartiermacher zu benützen.

Der schon mehrfach beschriebene Vorgang beim Beziehen der Kantonierung soll hier nicht weiter behandelt werden. Die Beilage 21 zeigt die Situation des 12. Korps am Abende des 27. August.

### § 29. Gewaltmarsch des Korpstrains des 12. Korps am 28./29. August (1870).

28. und 29. August.

Die Nachrichten, welche am 27. August eintrafen, ließen die Möglichkeit erkennen, der Armee Mac Mahons noch am westlichen Maas-Ufer entgegenzutreten.

Am 28. August begannen daher jene Bewegungen, welche das Einrücken der deutschen Armeen in die Linie Nouart—Buzancy—Grand Pré bezweckten.

Das XII. Korps verblieb an diesem Tage bei Dun und Stenay. Der Korpstrain erhielt den Befehl, nach Malancourt nachzurücken. Er mußte jedoch den Vorbeimarsch des von Nixéville über Dombasle nach Varennes dirigierten

1. bayrischen Korps abwarten und brach daher am 28. erst um 8<sup>b</sup> abends auf. Der Marsch erfolgte in einer Kolonne über Dombasle—Esnés und dauerte bis in die Morgenstunden des 29. August.\*)

Das Verbleiben des XII. Korps in seinen Stellungen würde außer dem Heranziehen gefüllter Nachschubstaffel auch das Vornehmen der Bagagetrains ermöglicht haben. Mindestens war dies bei den nächst Dun befindlichen Armeekorpsen leicht durchführbar.

Das Korps brachte indes den 28. August in steter Erwartung eines feindlichen Angriffes von Westen her auf die Maas-Linie zu und blieb auch während der Nacht zum 29. in Bereitschaft. Die Trainbewegungen an der Maas würden sich somit auf den Ersatz der Nachschubsverpflegung beschränken.

Am 29. August ging das XII. Korps über Barricourt (Beilage 20) vor, seine Avantgarde stieß bei Nouart auf die Flanke feindlicher Kolonnen. Das Gefecht wurde abgebrochen: das Korps nächtigte südöstlich Nouart.

Die Trains des Korps wurden bei Vilosnes vereinigt.

Die Gefechtsstrains hätten zunächst — nördlich Dun vereinigt — am östlichen Maas-Ufer zu verbleiben. Nach dem Abbrechen des Gefechtes hätte sich der vereinigte Gefechtsstrain des Korps von Dun gegen Barricourt in Marsch zu setzen. Da der letzte verfügbare Nachschubstaffel am 28. zu den Truppen gelangt war, entfällt für den 30. August eine Reserveverpflegsportion. Zur Ergänzung der getragenen Verpflegung ist dann je ein Drittel der Reservestaffel der Verpflegskolonnen in die Kantonierungen vorzuziehen und auf die Proviantwagen der Truppen zu überladen. Hierbei konnte — dank der Mehlkolonne der Korpsbäckerei — immer noch der Zwieback der Reserveverpflegsportion durch frisches Brot ersetzt werden.

#### Nachziehen des Korpstrains am 28. und 29. August.

Die Situation des Korpstrains in der Kantonierung bei Clermont zeigt die Textskizze 39.

In dieser Situation erhält der Korpstrainkommandant am späten Abende des 27. den Befehl, am 28. nach Malancourt nachzurücken.

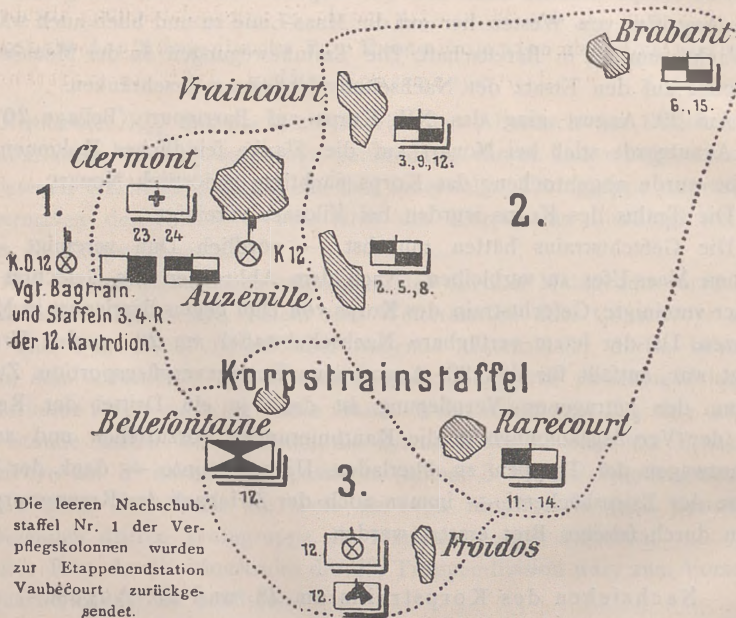
Da die Aufbruchzeit — wie oben erwähnt — nicht fixiert wurde, sondern je nach dem Passieren des 1. bayrischen Korps zu bestimmen ist, wäre der Abmarsch durch ein am 28. früh zu erlassendes Marschavisos anzukündigen. Dasselbe bestimmt auch die Übernahme der Reservemunitionskolonne 12 in den 1. Korpstrainstaffel.

Die Größe des in dieser Aufgabe zu behandelnden Korpstrains bedingt, ihm nicht einen einzelnen Ort — Malancourt —, sondern einen Raum als zu erreichenden Kantonierungsbereich zuzuweisen. Es ist dies der Raum, welchen die Linie Malancourt—Béthincourt—Forges nach Norden begrenzt und in welchen die Marschlinien Clermont—Vraincourt—Parois—Nordteil Dombasle—Béthelin-

\*) »Heeresbewegungen im Kriege 1870/71«, vom Großen Generalstabe. Seite 36.

ville—Esnes und Brabant—Südostecke Dombasle—Jouy—Sivry—Chattancourt führen. (Beilage 18.)

Nach einem durch Regenwetter und schlüpfrige Wege erschwerten Nachmarsche erreichen die Teten der beiden Marschkolonnen des Korptrains um 3<sup>b</sup> früh die Linie Esnes—Chattancourt. Dies würde eine Marschleistung von 18—20 km in 7 Stunden bedeuten. Mehr wäre bei den obwaltenden Verhältnissen nicht zu erreichen.



Textskizze 39.

Auf der westlichen Linie über Béthelinville befindet sich der 1. Korptrainstaffel (zirka 12.000<sup>x</sup> lang) mit der Queue nordöstlich Dombasle, ihm folgt nach

3. Korptrainstaffel (zirka 1500<sup>x</sup> lang).

Auf der östlichen Linie über Sivry—Chattancourt marschiert das Feldverpflegsmagazin (17.000<sup>x</sup> lang). Seine Queue befindet sich bei Blercourt.

Anstatt nun die Einleitungen zum Beziehen der Kantonierung zu treffen, muß der Korptrainkommandant nach jenem Befehle des Korpshauptquartiers vorgehen, welcher für den 29. August die Vereinigung der »Trains und Kolonnen des Korps bei Vilosnes« verfügt.

Der unerwartet späte Abmarsch am 28. aus dem Raume bei Clermont verschiebt die Ankunft des Korptrains bei Malancourt in einen Zeitraum,

welcher von Seite des disponierenden Korpshauptquartiers fast schon für den Wiederaufbruch auf das östliche Maas-Ufer in Aussicht genommen war.

Der Korpstrainkommandant hat am 28. telephonisch gemeldet, daß der Abmarsch von Clermont in die Abendstunden fällt, das Eintreffen des Korpstrains bei Malancourt daher erst am Morgen des 29. zu gewärtigen ist.

Das Korpshauptquartier konnte daraufhin telephonisch anordnen, den Marsch abends anzutreten, im Raume bei Malancourt nur zu rasten und dort die Befehle für den Weitermarsch auf das östliche Maas-Ufer abzuwarten. Hatte man den Nachmittag des 28. benützt, um die Korpstelephonleitung abzubrechen, so konnte das Armeekommando telegraphisch gebeten werden, den Korpstrainkommandanten am 29. zeitlich früh zu verständigen. (Beilage 21.)

Abgesehen von dieser kurzen Verständigung, erhält der Korpstrainkommandant bei seinem Eintreffen in Malancourt am 29. August 4<sup>h</sup> früh folgenden schriftlichen Befehl des Korpshauptquartiers:

»Dun, 28. August, 9<sup>h</sup> abends.

(Durch einen Ordonnanzoffizier dem Rittmeister R<sub>24</sub> (Beilage 21) überbracht, von diesem am 29. August 1<sup>h</sup> früh nach Malancourt weitergesendet.)

1. Das 12. Korps geht am 29. August auf Barricourt vor.

2. Der vereinigte Gefechtstrain des Korps verbleibt bis auf weiteren Befehl unter Kommando des Rittmeisters R<sub>K</sub> am östlichen Maas-Ufer bei Dun.

Die geleerten Drittel der Reservestaffel der Verpflegskolonnen werden von hier aus direkt über Damvillers nach Étain dirigiert.

3. Der Korpstrain hat am 29. nach Bedarf bei Malancourt—Béthincourt zu rasten und sodann über die Maas-Brücken bei Consenvoye und Sivry (Kriegsbrücke des Gardekorps) in den Raum Vilosnes—Haraumont—Sivry—Consenvoye—Brabant—Samoniaux—Haumont abzurücken.

4. Die Trainingsgruppe des Rittmeisters R<sub>24</sub> (Bagagetrains, Reservestaffel der Verpflegskolonnen und die Bäckereien) tritt in den Bereich des Korpstrains.

5. An die Tete des Korpstrains sind vorzunehmen:

je 2 Nachschubstaffel von jedem Magazinsdrittel;

die Divisions- und die Korpsbäckereien;

die Kavallerieverpflegskolonne 12;

die Reservemunitionskolonne 12;

die Feldspitäler 23, 24.

6. Die Telephonleitung Dun—Brabant bleibt eingebaut; sie wird am 29. bis zum Korpshauptquartier auf das westliche Maas-Ufer verlängert.«

Die nächste Wahrnehmung des Korpstrainkommandanten betrifft eine große Menge von Truppen und Trains, welche bei Malancourt augenscheinlich genächtigt haben. Es ist das IV. Korps, welches — wie der Korpstrain-

kommandant jetzt in Erfahrung bringt — im Raume Malancourt—Montfaucon—Nantillois—Cierges kantonierte und nun vorläufig auf Nantillois abrücken wird. Besorgt, einer neuen Friktion gegenüberzustehen, sendet er sofort seinen Adjutanten zum Korpshauptquartier des IV. Korps nach Montfaucon und bittet um Freigeben der Marschlinie Malancourt—Marianne-Ferme für den Korpsstrain. Die geschichtlichen Begebenheiten rechtfertigen die Annahme, daß gegen die Benützung dieses Weges von 7<sup>h</sup> früh an kein Anstand erhoben wurde.

#### Anordnungen für das Beziehen der Rast.

Der Korpsstrainkommandant fertigt in seinem Kopierblock aus:

»Bei Malancourt, 29. August, 3<sup>h</sup> 45<sup>I</sup> früh.

An den 2. Korpsstaffel

auf der Linie Chattancourt—Béthincourt.

1. Das Beziehen von Kantonierungen im Raume bei Malancourt—Béthincourt unterbleibt.

2. Der Korpsstrain wird zunächst rasten und sodann auf das östliche Maas-Ufer weitermarschieren.

3. Der 2. Korpsstaffel rastet mit der Tete in der Linie Béthincourt—Forges und zieht die Queue bis Chattancourt heran.

4. Wiederaufbruch aus der Linie Béthincourt—Forges um 7<sup>h</sup> früh.

Es ist zu füttern und Frühstück zu kochen.

5. Kommandant der Trainbegleitungeskadron hat um 5<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> früh zur Dispositionsabgabe am Westende Béthincourt einzutreffen.«

(Übersendet durch einen berittenen Unteroffizier.)

Mündliche Weisung an den Kommandanten des 1. Korpsstaffels, analogen Inhalts mit dem Befehle, die Tete des 1. Korpsstaffels bis südlich Malancourt vorzuziehen und die Queue nördlich Esnes zu belassen.

Der 3. Korpsstaffel wird über Wunsch des Korpsstrainkommandanten durch jenen Befehlsüberbringer verständigt, welchen der Kommandant des 1. Korpsstaffels gegen Esnes zurückschickt, um die Kavallerieverpflegskolonnen anzuweisen.

Die Gruppierung während der Rast zeigt Beilage 22.

Die in vorderer Linie stehenden Teile beginnen um etwa 4<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> früh zu rasten, die in der Linie Esnes—Chattancourt ruhenden Trains um etwa 6<sup>h</sup> früh.

Der Kommandant des 2. Korpsstaffels erhält den Befehl für das Beziehen der Rast bei der Häusergruppe südlich Béthincourt. Er gibt den Tetestaffeln (3, 6) gleich die Direktion Béthincourt und den Auftrag, dort sogleich zur Rast überzugehen. Gegen Chattancourt zurückreitend, weist er die Staffel 2 und 3

an und zieht den Staffel 15, welchen er noch bei Chattancourt trifft, über die Mühle nach Forges vor. Die weiter südlich bei Chattancourt und bei der Mühle gelegenen Rastplätze bleiben dadurch für die 5 Queuestaffel verfügbar.

Mündliche Befehlsausgabe bei Béthincourt am 29. August 5<sup>h</sup> 30<sup>I</sup> früh.

Anwesend: die 3 Korpstrainstaffel-Kommandanten;

der rangälteste Zugskommandant der vier bei und südlich Béthincourt rastenden Magazinstaffel (als Kommandant jener Gruppe, welche aus dem 2. Korpstrainstaffel ausgeschieden wird);

der Offizier, welcher die Disposition des Korpshauptquartiers vom 28. August 9<sup>h</sup> abends im Auftrage des Rittmeisters R<sub>24</sub> überbracht hat. Dieser Befehlsüberbringer schreibt die nachfolgende Abfertigung im Kopierblock mit, läßt sie vom Korpstrainkommandanten unterfertigen und reitet dann sogleich nach Brabant ab.

Der Korpstrainkommandant unterrichtet sich über den Zustand, in welchem die Trains nach dem anstrengenden Nachtmarsche auf den Rastplätzen eingetroffen sind (beziehungsweise noch eintreffen), gewinnt die Überzeugung, daß eine Rast von etwa 2—2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden zur Retablierung ausreicht, und befiehlt hierauf:

1. Das 12. Korps rückt heute in den Raum nordwestlich Dun.

2. Mit Ausnahme der Gefechtsstrains wurden sämtliche Trains des Korps in den Korpstrain eingeteilt.

3. Der Korpstrain gelangt heute in den zwischen Liny und Samoniaux liegenden Raum am östlichen Maas-Ufer. Es werden 4 Korpstrainstaffel gebildet.

4. 1. Korpstrainstaffel: Kommandant Rittmeister R<sub>23</sub>.

Kantonierungsraum: Liny—Vilosnes—Haraumont.

Formiert sich aus folgenden Trains:

a) Divisionsbäckereien 23, 24,

Korpsbäckerei 12

brechen nach Eintreffen dieser Disposition ohne Verzögerung in den neuen Kantonierungsraum auf;

b) Reservemunitionskolonne 12,

Feldspitäler 23, 24,

Staffel  $\frac{3, 4, R.}{\text{KavVK. 12}}$

Staffel 3, 6, 2, 5 des Feldverpflegsmagazins

marschieren unter Kommando des Rittmeisters R<sub>KD12</sub> um 7<sup>h</sup> früh von Malancourt über Marianne-Ferme—Dannevoux—Sivry ab.

2. Korpstrainstaffel: Kommandant Rittmeister R<sub>23</sub>.

Kantonierungsraum: Sivry—Consenvoye.

Formiert sich aus folgenden Trains:

a) vereinigter Bagagetrain des Korps,

je zwei Drittel der Reservestaffel der Infanterieverpflegskolonnen 23, 24 und der Korpsverpflegskolonne 12;

b) vereinigte Bagagetrain der 12. Kavallerietruppendivision; marschiert mit dem 1. Korpstrainstaffel bis Sivry.

3. Korpstrainstaffel: Kommandant der Trainbegleitungs eskadron 12.

Staffel 8, 11, 9, 12, 14, 15 des Feldverpflegsmagazins; bricht um 7<sup>h</sup> früh von Forges auf, marschiert über Consenvoye in den Kantonierungsraum Brabant—Samoniaux.

4. Korpstrainstaffel: Kommandant des Korpstrainparks. Folgt dem 3. Korpstrainstaffel und nächtigt in Haumont.

5. Korpstrainkommandant: Vilosnes.

Befehle für die Abfertigung ergehen mittels der zwischen Vilosnes—Consenvoye—Brabant eingebauten Korpstelephonabteilung.

Durch diese Disposition wird der Marsch einer 12 km langen Kolonne gegen Sivry und einer 9 km langen Kolonne gegen Consenvoye eingeleitet.

Die Kantonierungen können bezogen sein:

beim 1. Korpstrainstaffel um 4<sup>h</sup> nachmittags (12 km Marsch, 12 km Kolonnenlänge)

beim 3. Korpstrainstaffel um 1<sup>h</sup> nachmittags (6 km Marsch, 8 km Kolonnenlänge)

beim 4. Korpstrainstaffel um 3<sup>h</sup> nachmittags (22 km Marsch).

Die Traingruppe des Rittmeisters R<sub>24</sub> vermag die neuen Kantonierungsorte auch mit den letzten Teilen bis mittags zu beziehen, wenn der Befehl des Korpstrainkommandanten marschbereit erwartet wurde. Da Rittmeister R<sub>24</sub> den Inhalt der Disposition des Korpshauptquartiers kennt, unterliegt es keinem Zweifel, daß seine Traingruppe von 6<sup>h</sup> früh an marschfertig bereitsteht.

Die Traingruppe des Rittmeisters R<sub>24</sub> am Morgen des 29. August.

Marschbereit auf den Parkplätzen (Beilage 21), erwartet die Traingruppe die Befehle des Korpstrainkommandanten.

Von den in der Beilage 21 ausgewiesenen Trains fehlen:

die Verpflegsstaffel  $\frac{4}{IVK. 23}$ ,  $\frac{4}{KpVK. 12}$ ,  $\frac{3}{IVK. 24}$  welche am 28. August zu den Truppen gelangten,

je 1 Drittel der Reservestaffel der Verpflegskolonnen infolge Verladens je einer Reserveverpflegsportion pro Mann und Pferd auf die Proviantwagen, die leeren Nachschubstaffel 2 der Verpflegskolonnen.

Um 6<sup>h</sup> 40<sup>I</sup> früh trifft der den Befehl holende Offizier bei der Brücke von Consenvoye ein, wo ihn beide Divisionstrainkommandanten erwarten.

Nach Skizzierung des Inhaltes der Disposition in der Karte übernimmt der nunmehrige Kommandant des 1. Korpstrainstaffels Rittmeister R<sub>23</sub> die Bäckereien in seinen Befehlsbereich und setzt die aus denselben formierte, 5000<sup>x</sup> lange Kolonne\*) sogleich gegen Sivry in Marsch. Der rangälteste Trainteilkommandant erhält Befehl, über Sivry bis zu dem nach Haraumont abzweigenden Wege vorzufahren.

Rittmeister D<sub>23</sub> reitet, den zweiten Offizier jeder Divisionsbäckerei mitnehmend, zum Regulieren der Quartiere vor. Er trifft gegen 8<sup>h</sup> früh in Vilosnes

\*) Samt Mehlkolonne.

ein. Jenseits der Maas sieht man eine Reitergruppe, die von Dannevaux her der Brücke zustrebt. Es sind die zum Ausmitteln der Unterkünfte vorgesendeten Offiziere der unter dem Befehle des Divisionstrainkommandanten der Kavallerietruppendivision stehenden Trainkolonne. Die Tete der von Consenvoye herankommenden Trains erreicht zurzeit Sivry.

Nach flüchtiger Besichtigung der Kantonierungsorte bestimmt Rittmeister R<sub>23</sub> bei der Wegabzweigung nördlich Sivry die Verteilung der Trains in den Unterkünften. Die Bäckereien rücken sogleich ein. Nach Vilosnes und Harautmont reitet je einer der von den Magazinsstaffeln vorgesendeten (2) Offiziere mit. Es werden nun die jedem Trainteile zukommenden Ortsabschnitte einvernehmlich festgesetzt. Der dritte der vorgesendeten Offiziere ist vom Stande der Kavallerieverpflegskolonnie; er reitet nach Liny und bestimmt dort selbständig die Verteilung der Unterkunft.

Gegen 11<sup>h</sup> vormittags beginnt der Maas-Übergang der von Malancourt anmarschierenden Kolonne. Der vorreitende Kolonnenkommandant erhält die Weisung, mit der Tete über Nordende Sivry zur mehrgenannten Wegabzweigung vorzufahren. Hier findet dann die Trennung nach Kantonierungsgruppen statt.

Dem Divisionstrainkommandanten der 24. Infanterietruppendivision obliegt bloß die Verschiebung der Bagagetrains und der Reservestaffel auf die kurze Entfernung von im Mittel 8 *km*. Die Bewegung kann um 11<sup>h</sup> vormittags beendet sein.

Das Freihalten der für den Durchmarsch des 1. Korpstrainstaffels durch Sivry und des 3. Korpstrainstaffels durch Consenvoye zu benützendes Orts-gassen muß den Stationskommandanten besonders aufgetragen werden.

#### Instradierung des Schlachtviehs vom 26.—29. August.

Unter der Annahme, es wäre auf kein genügendes Requisitionsergebnis zu rechnen, könnten folgende Maßnahmen für den Nachschub des Schlachtviehs getroffen werden.

Am 26. August legen die Truppenkörper 18—24 *km* zurück. Bei der östlichen Kolonne, welche über Esnes vorrückt, wäre das Schlachtvieh der 48. Infanteriebrigade an der Queue des Divisionstrains zu treiben, denn der Umweg über Chattancourt bringt das Erreichen der Marschziele sehr in Frage. Wenn die Korpsartillerie bei und westlich Dombasle kantonierte, so könnten die durch die Forêt de Hesse führenden Wege zum Trieb benützt werden.

Das Schlachtvieh der 47. Infanteriebrigade würde seine Truppenkörper niemals erreichen, wenn es an der Queue des gesamten Kolonnenstrains über Neuville folgen sollte. Das stundenlange Warten bis zum Marschantritte wäre nicht mehr einzubringen. Dies gilt fast in gleichem Maße von dem Schlachtvieh der 23. Truppendivision. Von beiden Armeekorpern vereint wäre die Linie Brabant—Parois—Boureuilles zu wählen, um den Trieb nach vorwärts zu bringen.

Hat das Korps ein Schlachtviehdepot, so wäre dieses am einfachsten als letzter Trainteil nach Esnes zu instradieren. Auch wenn das Depot sektions-

weise getrennt in Rampont und in Julvécourt kantonierte, hätte das vereinigte Nachziehen hinter der östlichen Kolonne den Vorteil der Einfachheit.

Am 27. August ist die von der 24. Infanterietruppendivision zurückgelegte Strecke zu bedeutend, um das am Abende zu schlagende Schlachtvieh mitzutreiben.

Man kann sich entweder auf Requisition verlassen oder aber am 27. früh schlachten und das geschlagene Fleisch nachführen.

Das Schlachtviehdepot würde über Consenvoye nach Sivry oder Vilosnes vormarschieren. Bei der Kantonierungsgruppe Varennes—Charpentry ist es auch zweifelhaft, ob das Schlachtvieh der Truppen den Marsch bis Dun ausführen kann. Einzelne Triebe hatten am 26. bis zu 24 *km* zurückzulegen und für den 27. beträgt die mittlere Entfernung auch 21 *km*. Man kann sich in einfacher Weise helfen, indem jene Triebe zur Schlachtung am 27. bestimmt werden, die am 26. die kürzeren Märsche zurückgelegt haben. Es wird nötigenfalls der 2—3 tägige Vorrat eines Regiments aufgebraucht, um auch andere Truppen mit Fleisch zu dotieren. Im ganzen wären 54 Schlachttiere auf dem kürzesten Wege von Varennes—Charpentry nach Dun zu bringen; man könnte sie wohl dem Gefechtstrain der 47. Infanteriebrigade (Beilage 20) über Cierges—Cunel angliedern.

Die Fleischverpflegung der Traingruppe des Rittmeisters  $R_{24}$  obliegt dem Schlachtviehdepot. Dieses ist auch in der Lage, das am Abende des 27. in Dun erforderliche Fleisch zu schlagen und auf den leeren Fuhrwerken des Verpflegsstaffels  $\frac{2}{IVK. 24}$  zu der 23. Truppendivision und der 47. Infanteriebrigade vorzubringen.

Am 28. und 29. August würde der Nachschub an Schlachttieren infolge der auf die Umgebung von Dun beschränkten Operationen vom marschtechnischen Standpunkte leicht durchführbar sein. Die Schlachtviehtriebe, welche am 27. früh von Varennes aufbrachen, können ihren Marsch zu den Truppen während des 28. vollenden.

Am 29. wird den Truppen wohl nur eine Reserveverpflegsportion ausgegeben — dies ist aber nur ein Grund mehr, die Verpflegung durch Zuschub frischen Fleisches zu ergänzen.

## VI. Abschnitt. Etappeneinrichtungen.

### § 30. Etappenbehörden.

Die Etappeneinrichtungen bezwecken die dauernde und gesicherte Verbindung der Armee im Felde mit der Heimat. Sie bestehen in besonders eingerichteten und durch Truppen gesicherten Linien, auf welchen die der Armee nachzuführenden Transporte von Tagesstation zu Tagesstation — etappenweise — vorrücken.

Das Ansammeln der Kriegsmittel erfolgt zum Teile schon im Frieden an der Berührungslinie des eigenen Gebietes mit dem voraussichtlichen Kriegsschauplatze; dann aber während des Aufmarsches durch die vorgeschriebene Dotierung der mobilen Reserveanstalten und durch das Errichten von stabilen Depots, Werkstätten, Spitalern etc.

Zur schnellen und zweckmäßigen Verteilung der Kriegsvorräte im Aufmarschraume bedarf das Armeegeneralkommando der mobilisierten Armee der freien Verfügung über alle im Aufmarschraume befindlichen Transportlinien und Transportmittel. Nicht nur der Aufmarschraum, sondern auch der dahinter liegende Landstrich, welcher die Kommunikationszentren des Grenzgebietes enthält, muß daher als ein durch die Kriegsereignisse berührtes Territorium unter der Hoheit des Armeekommandos stehen.

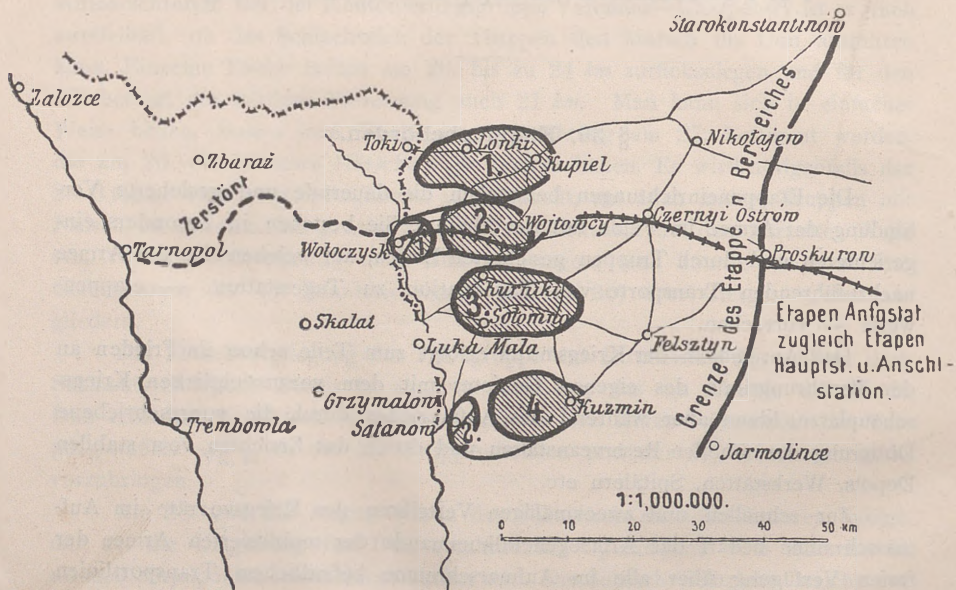
Der Begriff »Etappenraum« als jenes Gebiet, dessen Verkehrsmittel und Ressourcen lediglich dem Interesse der Armee im Felde gewidmet sind, entsteht daher schon für die Zeit der Aufmarschbewegung.

Die Textskizze 40 enthält die Situation einer Armee von 4 Korps und 2 Kavallerietruppendivisionen, welche am Zbrucz Front gegen Galizien aufmarschiert ist. Die Verbindung dieser Armee basiert infolge Mangels an Straßen fast ganz auf der zweigeleisigen Eisenbahn über Proskuró w. Die Verwertung dieser Bahn erfolgt innerhalb der Tiefe des Aufmarschraumes lediglich nach militärischen Gesichtspunkten und nach den Weisungen der Feldeisenbahn-Transportleitung.

Jene Eisenbahnstation, in welcher der Befehlsbereich der Feldeisenbahn-Transportleitung an den Bereich der den Inlandverkehr leitenden Zentral-

eisenbahn-Transportleitung grenzt, heißt »Anschlußstation«. Als Kopfstation für den Inlandverkehr und als Ausgangspunkt für den direkten Verkehr zur aufmarschierten oder schon operierenden Armee muß die Anschlußstation über umfangreichere Bahnhofanlagen und Einrichtungen verfügen.

Diesen Anforderungen würde im vorliegenden Falle Proskurów entsprechen. Dieser Ort liegt zentral hinter der Front der Armee und am Ausgangspunkte der zu den einzelnen Korps führenden Transportrichtungen.



Textskizze 40.

Die Benützung der an die Flügel und zur Mitte der Armee führenden Marschlinien kann nur nach Weisung des den Gesamtverkehr zur Armee leitenden Armeegeneralkommandos erfolgen.

Proskurów würde vom Standpunkte des Nachschubes »Etappenanfangstation« sein.

Da hier ferner nur eine Eisenbahn in den Bereich der aufmarschierten Armee führt, werden die Transporte aller Armeekorps nach Proskurów inradiert. Von dort werden sie je nach Möglichkeit noch ein Stück per Bahn vorgebracht oder aber auf den Landweg verwiesen. Proskurów nimmt somit den ganzen Zuschub aus dem Inlande auf und gibt ihn, in Transporte gegliedert, in verschiedene Richtungen weiter. Es dient somit als »Etappenhauptstation«, die vorläufig, solange der Etappenraum noch nicht tiefer geworden ist, mit der Etappenanfangsstation zusammenfällt.

Die Etappenhauptstation muß Raum für Unterbringung von Truppen und Depots besitzen, weil der Abschub zur Armee nicht immer gleichen Schritt hält mit dem Zuschub aus dem Inlande. Um diesen Zuschub zu beherrschen, gelangen die Transporte nicht aus allen Teilen des Reiches direkt zur Etappenhauptstation, sondern jeder Militärterritorialbereich erhält eine »Sammelstation«



Die Sammelstationen bleiben womöglich stabil, werden nicht geändert.

Textskizze 41.

zugewiesen, welche, in der Nähe des Etappenbereichs gelegen, eine Art Zwischenbasis darstellt.

Nur nach Maßgabe des Bedürfnisses und im Einklange mit der Fahrordnung der zur Etappenhauptstation führenden Strecke gehen die Transporte aus der Sammelstation zur Armee im Felde weiter. Die technische Durchführung des Bahnbetriebes obliegt dem Eisenbahnpersonal.

In jedem wichtigeren Bahnhofe fungiert überdies von militärischer Seite ein Bahnhofkommando. Die Obliegenheiten desselben sind:

Verwendung der zur Deckung der Bahnhofanlage zugewiesenen Truppe gegenüber feindlichen Unternehmungen,

Überwachen des rechtzeitigen Ein- und Auswaggonierens, Bereitstellen der erforderlichen Zugstypen, Aufrechterhalten der Ordnung,

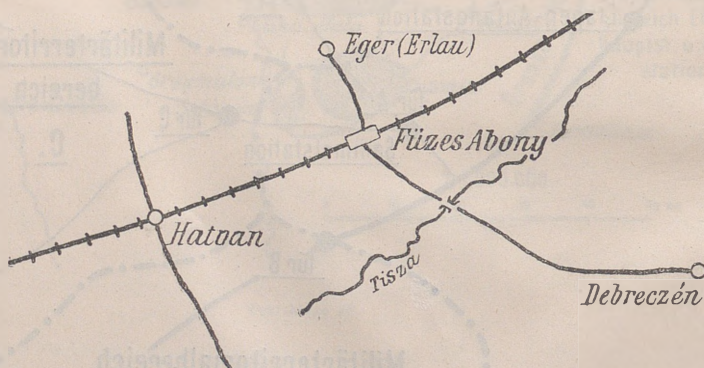
Unterbringung der zunächst des Bahnhofs nächtigenden Transporte und Kranken,

Verköstigung der Transporte, soweit dies die Marschpläne vorschreiben.

Ein Bahnhofkommando besteht aus 1—2 Offizieren, Schreibern und Ordonnanzen.

In jenen Bahnhöfen, die ihre Bedeutung fortdauernd behalten, wird ein »stabiles Bahnhofkommando« eingesetzt, während für Stationen, welche der vermehrte Verkehr nur vorübergehend — zeitweise — berührt, ein »mobiles Bahnhofkommando« genügt. (Textskizze 42.)

Beispiel eines mobilen Bahnhofkommandos.



Das Infanterieregiment 60 ist von Eger über Füzes Abony und weitere Transporte sind von Debreczén gleichfalls über Füzes Abony und Hatvan zu instradieren. Auf die Dauer dieser Beförderungen »mobiles« Bahnhofkommando in Füzes Abony.

Textskizze 42.

Stabile Bahnhofkommanden befänden sich in Proskurów und Wołoczysk; ein mobiles Bahnhofkommando könnte in Wojtowcy etabliert werden. Es hätte seine Funktion einzustellen, sobald die Armee die Grenze überschreitet und somit den Aufmarschraum verläßt.

Die weiteren Etappenbehörden: Etappenkommanden und Etappenlinienkommanden, werden bei der Einrichtung der Etappenlinien besprochen.

### § 31. Erste Einrichtung der Etappenlinien.

(Beilage 23.)

Der Operationsplan der am Zbrucz aufmarschierten Armee geht dahin, vorerst über Tarnopol gegen Westen vorzurücken. Die Flügelkorps sollen hiebei über Zbaraž und über Grzymalów—Trembowla vorgehen.

Dieser Operationsplan verlangt, der bei Wołoczysk endigenden zweigeleisigen Eisenbahn eine möglichst leistungsfähige Fortsetzung bis an den Sereth zu gehen.

Die Wiederherstellung der Bahnstrecke Wołoczysk—Tarnopol benötigt 17—20 Tage. Etappenlinie ist daher die Straße über Kamionki. Auf dieser Straße wird eine flüchtige Feldbahn\*) eingebaut. Es ist wohl nicht vorteilhaft, den Verkehr auf einer Etappenstraße durch den Feldbahnbetrieb auf dem Straßenkörper selbst zu behindern. Die Tarnopoler Straße ist aber so breit, daß das Begegnen von Wagenzügen auch noch neben dem Feldbahngleise ohne Anstand möglich ist.

Da die Feldbahn täglich die eintägige Verpflegung für drei Korps ersetzt, die Armee aber — von den Kavallerietruppendivisionen ganz abgesehen — 4 Korps besitzt, so ist es klar, daß eine Feldbahn allein dem Verpflegsnachschube nicht genügen kann. Entweder muß der Verpflegsnachschub mit Fuhrwerken und Motortrains neben der Feldbahn auf der Tarnopoler Straße eingeleitet oder eine zweite Etappenlinie etabliert werden. Das letztere ist zweckmäßiger, denn es gibt der Basierung die erwünschte Breite, welche Richtungsänderungen bei den Armeekolonnen begünstigt. Auch ist es technisch leichter, die erforderliche Transportmenge auf zwei Linien verteilt vorzubringen. Das sofortige Einrichten einer eigenen Etappenlinie für das etwa 30 km südlich über Trembowla ausbiegende 4. Korps und die 2. Kavallerietruppendivision könnte aber zu einer voreiligen Maßnahme werden, denn es ist unbekannt, in welcher Richtung die Vorrückung der Armee westlich des Sereth stattfinden wird. Die über Skalat—Trembowla gehende — etwa gar mit einer zweiten Feldbahn versehene — Etappenstraße könnte leicht zu einer exzentrisch gelegenen, daher nicht nutzbaren Linie werden.

\*) Die gegenwärtig normierte Feldbahn wird durch Pferdezug betrieben. Je 2 loriartige Wagen werden durch eine Plattform zu einem »Doppelwagen« verbunden. 65 Doppelwagen geben einen Verpflegszug, welcher die eintägige Nachschubsverpflegung für 3 Divisionen (1 Korps) führt. — Kein Unterbau nötig, Schienenjoche (150 cm lang) werden aneinandergehakt auf den gewachsenen Boden gelegt. Neben dem Geleise, also exzentrisch, geht der Hufschlag der Bespannung.

Jede Feldbahn hat 3 Sektionen zu 30 km Streckenmaterial. Die vollen Züge legen in 12 Stunden 30 km zurück. Bei Nacht verkehren in der Regel nur Leerzüge. Die fertige Bahnstrecke gibt an ihrem Endpunkte täglich 3 Vollzüge ab. Stand einer kompletten Feldbahn mit 90 km Nutzgleise: 4500 Mann, 3000 Pferde, 1200 Wagen.

*mit Verpf. V.  
II. d. 1. J. 1915  
45 Mann*

Es wird somit beschlossen:

Während der Vorrückung an den Sereth wird nur die Tarnopoler Straße als Etappenlinie eingerichtet,

dem 4. Korps werden zur Ergänzung der Verpflegung Etappentrainzüge nachgesendet.

Die endgültige Festsetzung der Zahl und der Richtung der Etappenlinien erfolgt, sobald die Operationsrichtung der Armee, sei es auf Lemberg (Textskizze 43), auf Mikolajów oder gegen Südwesten entschieden ist.

Der Einbau der Feldbahn beginnt mit dem Herstellen einer hölzernen Notbrücke über den Zbrucz. Ebenso wie das Herrichten der Übergänge für die Armeekolonnen dem Beginne der Offensive vorangeht, wird auch die Brücke für die Feldbahn noch vor dem ersten Operationstage fertiggestellt werden. Die Kavallerietruppendivisionen überschreiten den Fluß, Detachements setzen sich am westlichen Ufer fest; 1—2 Tage später beginnt der allgemeine Vormarsch. Bis dahin sind die erforderlichen Übergänge unter dem Schutze der jenseits befindlichen Truppen hergestellt. Der Bau einer Notbrücke würde bei 40—50 *m* Wasserbreite und bei zugerichtetem Material etwas mehr als einen Tag Arbeitszeit benötigen.

Nach diesen Vorbereitungen würde der regelmäßige Bau der Feldbahn am 1. Operationstage, dem Tage des allgemeinen Aufbruches aus dem Aufmarschraume beginnen, die Feldbahn könnte Tarnopol am 4. Operationstage erreichen.

Die Verwendung des Straßenkörpers als Unterbau rechtfertigt die Annahme maximaler Baugeschwindigkeit.

Am 6. Operationstage trifft die Armee an der Złota Lipa auf den Gegner; sie forciert den Fluß nach 2tägigem Kampfe und nächtigt zum 8. Operationstage nach Beilage 23.

Am 9. soll die Vorrückung fortgesetzt werden.

Die Situation an den Etappenlinien ist am Abende des 7. folgend:

#### I. Feldmäßige Eisenbahn.

Die Wiederherstellung der Bahnlinie ist bis Bogdanówka—Kamionki vorgeschritten. Diese kleine Bahnstation eignet sich aber keineswegs als Basispunkt für den Nachschub im großen. Sie ist »Eisenbahndstation«. Die Etappenhauptstation wurde nach Wołoczysk verlegt. Die gewonnenen 12 *km* Bahnstrecke sind gleichwohl ein Mittel, die Eisenbahnverpflegszüge weiter vorzubringen und den Anfangspunkt der Feldbahn bis Kamionki vorzuschieben. Die Etappenhauptstation kann, sobald die feldmäßige Eisenbahn die Tarnopoler Straße wieder erreicht, in die größere Bahnstation Borki Wielkie verlegt werden. Als Eisenbahndstation eignet sich kein zwischen Kamionki und Borki Wielkie gelegener Ort, weil sich die Bahntrasse infolge des Umwegs um die Miódy Bóry von der Etappenstraße zu sehr entfernt.

## II. Feldbahn.

Eine Sektion der Feldbahn eingebaut zwischen Kamionki und Tarnopol. Der Bau wird am 8. Operationstage gegen Westen fortgesetzt. Er ist in der Zeit vom 5. bis inklusive 7. unterblieben, weil die Entscheidung des Kampfes an der Żłota Lipa abgewartet wurde. Auch die zweiten und dritten Korps-trainstaffel befanden sich bis zum Nachmittage des 7. Operationstages am östlichen Sereth-Ufer und traten erst nach gefallener Entscheidung den weiteren Vormarsch an. (Beilage 23.)

Die beiden Feldbahndepots bedürfen einer Anzahl Reservegeleise zum Bereithalten voller und leerer Züge: einen Betriebsbahnhof. Überdies entsteht durch das Heranführen eigener Feldbahngeleise an die als Verpflegdepots eingerichteten Objekte je ein »Verpflegsbahnhof«. Auf diesem werden die Feldbahnzüge direkt aus den Eisenbahnzügen oder aus den Depots beladen.

Zwischenstationen mit Ausweichgeleisen und Unterkünften für Mannschaft und Pferde der Feldbahn folgen auf je 5 km der offenen Strecke.

Der erste Verpflegzug wurde bald nach der Bauvollendung noch am Abende des 4. Operationstages nach Tarnopol vorgeführt.

Am 5., 6. und 7. Operationstage trafen je 3 Verpflegzüge ein. Im ganzen wurde demnach die 10tägige Verpflegung für ein Korps bis zum 7. abends mittels Feldbahn nach Tarnopol gebracht.

Diese Verpflegsmenge gleicht der 3tägigen Verpflegsergänzung für die 3 nördlichen Korps. Der 10. Verpflegzug dient als Reserve, zur Verpflegung von Kriegsgefangenen oder zur Ergänzung der Kavallerieverpflegskolonnen.

Bis zum Abende des 7. Operationstages wurden je 3 geleerte Nachschubstaffel der Infanterie- und der Korpsverpflegskolonnen des 1., 2. und 3. Korps aus den Vorräten von 9 Verpflegzügen gefüllt. Die Staffel traten sodann den Vormarsch zu ihren Armeekörpern an. Von den Verpflegskolonnen befinden sich am 7. Operationstage abends:

- die gefüllten Nachschubstaffel 1 im 1. Korpstrainstaffel der Korps,
- die gefüllten Nachschubstaffel 2 und 3 in Tarnopol zurückgehalten; werden nun vom Etappenlinienkommando den Korpstrains zugeschoben;
- die leeren Nachschubstaffel 4 zunächst des Gefechtsfeldes an der Żłota Lipa, wohin sie zum Verwundetentransport mitgenommen worden waren.

## III. Etappetrainzüge.

Das 4. Korps wurde vorerst auf Trembowla dirigiert. Die Divisionen verbrauchten bis dahin je 2 Nachschubstaffel ihrer Verpflegskolonnen. Das Armeegeneralkommando stellte schon am 2. Operationstage 3 Etappetrainzüge für den Nachschub bereit und veranlaßte die Wiederfüllung der geleerten Staffel bis zum 5. Operationstage abends in Trembowla.

Als nun das 4. Korps am 3. Operationstage über Nastasów der Tarnopoler Straße näher rückte, vermied der Nachschub die längere Linie über

Skafat—Trembowla und auch das 4. Korps wurde auf die Straße Wołoczysk—Tarnopol basiert. Zur Ergänzung seiner Verpflegung reicht die Leistungsfähigkeit der Feldbahn allerdings nicht aus. Es kann aber bei der Nähe des eigenen Gebietes keiner Schwierigkeit unterliegen, den noch nötigen Verpflegsnachschub mittels landesüblicher oder ärarischer Etappentrainzüge nach Tarnopol vorzubringen. Ganz abgesehen von dem Bedürfnisse des 4. Korps bedarf man einer größeren Verpflegsreserve, für deren Bereithaltung Tarnopol vorläufig der richtige Punkt ist.

Mit zunehmendem Erfolge ist man bestrebt, den Nachschub durch den Etappenraum von der schwerfälligen Bewegung langer Wagenzüge unabhängig zu machen. Es wird sowohl die Verwendung von Motortrains (Automobil mit mehreren Anhängewagen) auf Straßen als auch die Ausnützung von Automobilen als Zugkraft für kurze Feldbahnzüge auf Schienen versucht.

Als beiläufiger Anhaltspunkt kann gelten, daß ein Automobil mit drei Anhängewagen rund eine (Eisenbahn-)Waggonladung transportiert.

#### IV. Telegraph und Telephon.

Bahntelegraph bis Kamionki—Bogdanówka.

Reservetelegraph von Wołoczysk bis Tarnopol.

Armeetelegraphenabteilung bis zum Armeehauptquartier nach Brzeżany.

Telephonleitung der Feldbahn Kamionki—Tarnopol.

Während des Vormarsches des 4. Korps auf Trembowla wurde täglich eine Transversalleitung der Korpstelegraphenabteilung 4 zum Armeehauptquartier gelegt. Die vom Korpshauptquartier zum Korpstrain gehende Telephonleitung stellte eine teilweise Verbindung entlang der Linie Grzymalów—Trembowla her.

#### V. Reserveanstalten.

Etappenmagazin in Tarnopol; gefüllt zum Teile durch Nachschub, zum Teile durch Requisition. Zu letzterer werden u. a. die nach Trembowla gesendeten 6 Etappentrainzüge verwendet. Sie erhalten eine Kompanie und einen Zug Kavallerie als Bedeckung vom Stande der Etappentruppen.

In Tarnopol werden ferner bereitgehalten:

mobile Reservespitäler, Reservemunitionskolonnen;

etabliert: Reservebäckereien, Reserve-Schlachtviehdepots.

Weitere Reserveanstalten, Eisenbahnsanitätszüge und Krankenzüge werden in Wołoczysk bereitgehalten und nach Bedarf bis zur Eisenbahndstation vorgeschoben.

#### VI. Etappenbehörden.

Eisenbahnlinienkommando für die Strecke Proskurów — Wołoczysk — Bogdanówka in Wołoczysk;

Etappenlinienkommando für die Etappenstraße Wołoczysk — Tarnopol in Tarnopol.

Stabile Bahnhofkommanden: Wołoczysk, Proskurów.

Mobiles Bahnhofkommando: Bogdanówka, solange hier die Eisenbahnendstation etabliert ist.

Etappenkommanden. Aufgabe: fungieren als Lokalbehörde, besorgen die Sicherung des Ortes gegen feindliche Unternehmungen mit Hilfe der ihnen zur Verfügung stehenden Etappentruppen, stellen Bedeckung für Wagentransporte, bereiten Unterkunft und Verpflegung für die durchmarschierenden Transporte vor.

Etabliert in:

Etappenanfangsstation: Proskurów.

Etappenhauptstation: Wołoczysk.

Etappenendstation: Tarnopol.

Etappenstation: Romanowe Siolo als Nächtigungsort für die in 2 Märschen von Wołoczysk nach Tarnopol marschierenden Transporte.

#### VII. Etappentruppen.

Von den dem Armeegeneralkommando unterstellten Etappentruppen sind vorläufig eingeteilt:

in Tarnopol 3 Bataillone, eine Eskadron;

in Romanowe Siolo und in Bogdanówka je eine Kompagnie mit einigen Reitern;

in Romanowe Siolo für Bahnsicherungen als Bedeckung für Transporte und für Requisitionen 1 Bataillon,  $\frac{1}{2}$  Eskadron;

bei Trembowla als Requisitionskommando, wie schon unter V. erwähnt, eine Kompagnie und ein Zug Kavallerie.

Der Rest der Etappentruppen befindet sich in Wołoczysk.

Nach der am 31. Oktober 1870 getroffenen Neueinteilung der Etappentruppen verfügten die Generaletappeninspektionen der 4 Feldarmeen über zusammen:

25 Bataillone, 14 Eskadronen, 2 Batterien;

die in deutschem Besitze festgehaltenen Generalgouvernements Elsaß, Lothringen und Rheims verfügten überdies über zusammen:

60 Bataillone, 19 Eskadronen, 7 $\frac{1}{2}$  Batterien.

### § 32. Wirksamkeit der Etappeneinrichtungen nach einem entscheidenden Gefechte.

(Beilage 23.)

#### Krankenversorgung und -abschub.

Schon während der Vorrückung vom Sereth gegen die Złota Lipa erhielt jedes Korps ein Feldspital zugewiesen. Die Feldspitäler wurden am 6. Operationstage in der Nähe des Gefechtfeldes etabliert. Die Verwundeten konnten zum Teile direkt in den Sektionen untergebracht werden; zum Teile wurden sie auf den Verbandplätzen transportfähig gemacht und unter Mitwirkung der Feldsanitätskolonnen des Deutschen Ritterordens in die Feldspitäler überführt. Während des Gefechtes waren zwei weitere Feldspitäler im Marsche von Tarnopol nach Brzeżany. Sie bildeten bisher eine Reserve des Armeegeneralkommandos, das sie zeitgerecht bis zur Etappenendstation vorgezogen hatte. Am 7. früh eingetroffen, wurden sie in Litiatyn und Komarówka etabliert.

Die Feldspitäler müssen aber der Armee nachfolgen, daher möglichst bald wieder aufpacken und als Train weitermarschieren. Das Armeegeneralkommando sendet daher am 8. Operationstage mobile Reservespitäler vor, die es gleichfalls schon in Tarnopol bereitgestellt hatte. Das Personal der Reservespitäler übernimmt die Kranken von den Ärzten der Feldspitäler und nach bewirktem Wechsel sind die Feldspitäler am Abende des 9. marschfertig.

Die Zahl der Reservespitäler ist geringer als jene der Feldspitäler, weil man darauf rechnet, einen Teil der Verwundeten, nämlich die Transportablen, aus den Feldspitalern direkt in rückwärtige stabile Heilanstalten abzuschieben.

Zum Abschube der Transportablen wird die Feldbahn ausgenützt. Ihr Endpunkt befindet sich am 8. Operationstage in Poczapińce, am 9. beim Folwark östlich Kupczyńce.

In letzterem Orte errichtet das Armeegeneralkommando aus dem Stande seiner Personalreserve eine Krankenabschubstation. Der Transport zu dieser erfolgt mittels leerer, für Verwundete hergerichteter Verpflegsstaffel und durch die Blessiertentransportkolonne vom Roten Kreuz. Eine zweite Krankenabschubstation läßt sich, wenn der Abtransport am 9. noch nicht beendet wäre, am 10. an dem Feldbahndepot östlich Kozowa etablieren.

Die Abschubstation bei Kupczyńce muß für Nachtruhe eingerichtet werden, weil der Transport vom Schlachtfelde fast einen Tag in Anspruch nimmt und weil auch der weitere Abschub mit der Feldbahn erst nach etwa 6 Stunden Fahrzeit Tarnopol erreicht.

Das Armeegeneralkommando hätte ferner eine Krankenhaltstation mit Nachtruhe in Bogdanówka zu errichten, um für jene Verwundete zu sorgen, welche von hier mit Eisenbahnsanitätszügen oder Krankenzügen in das eigene Gebiet zurückgeführt werden können. Diese Transporte gehen zunächst in die etwa im ehemaligen Aufmarschraume liegenden Krankenzerstreungsstationen und von diesen in die stabilen Sanitätsanstalten des Reichsinneren. Die Krankenzerstreungsstationen fallen oft mit den Sammelstationen zusammen.

#### Standesergänzung.

Die nach dem Gefechte notwendig werdende Ergänzung an Mann und Pferd wird den in der Heimat ausgebildeten Ersatzformationen entnommen. Die Ersätze werden in die Sammelstationen und von diesen bis zur Eisenbahndstation dirigiert. (Kamionki, solange die Bahn bis Romanówka fertig ist.) Nun folgt der Fußmarsch auf der Etappenstraße.

Jeder Tagemarsch endigt in eine der Etappenstationen: Tarnopol, Płotysza, Brzeżany u. s. w.

Die Transporte finden hier die Unterkunft, eventuell auch die Kost vorbereitet; jedenfalls fassen sie Verpflegung und Fourage. Zivilspitäler, Marodezimmer etc. sind eingerichtet, um die mit den Transporten kommenden Kranken aufzunehmen.

In gleicher Weise wird für die von der Armee nach rückwärts gesendeten Kriegsgefangenen und deren Bedeckung gesorgt. Die vom Kriegsschauplatz in das Hinterland instradierten Transporte gehen bis in die Sammelstationen und werden dort in Einzeltransporte nach den verschiedenen Bestimmungsorten aufgelöst.

Der Durchmarsch der zahlreichen und großen Nachschübe zur Armee legt den Etappenkommanden bezüglich Beschaffung von Verpflegung und Fuhrwerken um so größere Verpflichtungen auf, als es ja das Streben aller Etappenbehörden ist, die Hilfsquellen des eigenen Bereiches tunlichst der im Felde stehenden Armee direkt zuzuführen.

Das Werk des königlich preußischen Obersten Cardinal v. Widdern: »Der Krieg auf den rückwärtigen Verbindungen der deutschen Heere und der Etappendienst 1870/71«, gibt über den überaus mühseligen Dienst der Etappenbehörden Aufschluß.

Vorschieben der Etappeneinrichtungen; Verpfegsnachschub.

Die Operationsrichtung der Armee ist nach dem Kampfe an der Złota Lipa entschieden; sie führt auf Lemberg. Die Vorrückungslinien sind in der Textskizze 43 enthalten.



Textskizze 43.

Nunmehr duldet die Einrichtung einer zweiten Feldbahnlinie keinen Aufschub. Die drei südlichen Korps werden über Brzeżany basiert, wo die Feldbahn am 13. Operationstage eintreffen kann. An diesem Tage ist die feldmäßige Eisenbahn bis Borki Wielkie fertiggestellt. Borki Wielkie wird Eisenbahnstation. Der östlich derselben liegende Teil der Feldbahn wird abgebrochen.

Die Einrichtung einer zweiten Etappenlinie, welche an den nördlichen Armeeflügel führt, wird am 8. Operationstage eingeleitet.

Es werden an diesem Tage 6 hundertachsige Züge mit dem Material zweier Feldbahnsektionen bis Maksymówka (Endpunkt der Eisenbahn) vorge-schoben. Am 9. früh beginnt der Bau der Feldbahn auf der Linie Czystylów—Jeziernia—Jarczowce—Zborów. Die Bahn erreicht am Abende des 13. Operationstages Jeziernia (38 km in 5 Tagen), am 15. Operationstage Zborów.

Die Verpfegsabgaben beider Feldbahnen sind folgende:

Feldbahn (Kamionki) Borki Wielkie—Tarnopol—Brzeżany.

Operations- tag	Eintreffen		Verwertung der Verpfleg- züge durch Füllen der	die nebenstehenden gefüllten Staffeln erreichen d. Teten d. Armeekolonnen	
	Verpf.- Züge	in		am	bei
8.	1	Poczapińce	Magazinsstaffel 1, 2, 3 des 1. Korps	11.	Przemysłany
9.	1	Folwark östlich Kupczyńce	Magazinsstaffel 1, 2, 3 des 3. Korps	12.	zwischen Swirz und Dzwinogród
10.	1	4 km westlich Kupczyńce	Magazinsstaffel 1, 2, 3 des 4. Korps	13.	Bóbrka
11.	1	M. H. Trybuhowa	Nachschubstaffel 4 der 3 In- fanterie- und der Korpsver- pflegskolonnen des 1. Korps	14.	Winniki
12.	1	nordwestlich Krzywe	Nachschubstaffel 4 der 3 In- fanterie- und der Korpsver- pflegskolonnen des 3. Korps	15.	gelangen in den Raum westlich Dzwinogród
13.	1	Brzeżany	Nachschubstaffel 4 der 3 In- fanterie- und der Korpsver- pflegskolonnen des 4. Korps	16.	gelangen in den Raum nordwestlich Bóbrka
14.	3	Brzeżany	Magazinsstaffel 4, 5, 6 des 1., 3., 4. Korps	16.—17.	Ankommen im Raume östlich und südöstlich Lemberg

Feldbahn Maksymówka—Jezierna—Zborów.

—	—	—	—	am	Eintreffen
9., 10.	—	—	—	—	—
11.	1	Czystków	Das Etappenlinienkommando hat 3 Etappentrainzüge aus Landesfuhrn aufgestellt, welche mit den Vorräten nebenstehender 2 Verpfleg- züge beladen werden	15.	im Raume östlich Lemberg
12.	1	M. H. Opal		16.	dto.
13.	1	Jezierna	Magazinsstaffel 1, 2, 3 des 2. Korps	16.	dto.
14.	1	Jarczowce	Nachschubstaffel 4 der Ver- pflegskolonnen des 2. Korps	17.	dto.
15.	1	Zborów	Magazinsstaffel 4, 5, 6 des 2. Korps	18.	dto.

Auf Grund der Verpflegungssituation vom Morgen des 8. Opera-  
tionstages:

Nachschubstaffel 4 der Verpflegskolonnen leer bei den Feldspitalern;  
Magazinsstaffel 1, 2, 3 aller Korps leer und in 2 Gruppen westlich des  
Sereth bereitgestellt;

2 Reserveverpflegsportionen (am 6. und 7.) aufgebraucht.

Auf Grund vorstehender Tabellen geht für den Nachschub an Verpflegung hervor:

Die 6 vollen Nachschubstaffel, welche jedes Korps noch hat, reichen bis einschließlich 13. Operationstag aus.

Am Abende dieses Tages müssen bei den Truppen Verpflegsstaffel eintreffen, die gegenwärtig — am 8. früh — noch leer sind.

Die Tabelle über die südliche Feldbahn zeigt, daß die am 8., 9. und 10. Operationstage entladenen Verpflegszüge die Kolonnenenden bis zum 13. erreichen. Für den 14. Operationstag ist also gesorgt; ebenso erhält das 1. Korps noch am 14. rechtzeitig seinen Nachschub für den 15. Für das 3. und 4. Korps müßten 3 ärarische Etappentrainzüge vorgezogen werden, um die Verpflegung für den 15. Operationstag zeitgerecht vorzubringen. Diese Trains können, selbst wenn sie von Wołoczysk vorgezogen werden müßten, am 8. laden und am 13. bis 14. zuverlässig im Raume östlich Lemberg eintreffen.

Am 14. bis 15. Operationstage entsteht entweder durch feindliche Gegenwirkung eine Pause in der fortlaufenden Vorrückung der Armee, oder es erfolgt die Besitznahme von Lemberg. Jeder dieser Fälle beschließt die für den Nachschub kritischste Zeit des andauernden Vormarsches.

Die Tabelle über die nördliche Feldbahn zeigt, daß deren Wirksamkeit erst am 15. Operationstage beginnt.

Es besteht also eine zweitägige Lücke im Verpflegsnachschube, welche wieder durch 3 Etappentrainzüge oder durch einen Motortrain ausgefüllt werden muß.

Außer den bisher verwendeten 6 Etappentrainzügen, welche nur ein Bindeglied zwischen den mobilen Vorräten der Korps und der Feldbahn darstellen, müßten weitere Verpflegstransporte zur sukzessiven Ergänzung der zwei verbrauchten Reserveverpflegsportionen vorgeschoben werden.

Diese Transporte haben nur die Queues der Feldverpflegsmagazine zu erreichen, welche die vom Manne zu tragenden Reserveverpflegsportionen ersetzt haben.

Der kurze Operationsstillstand, welcher der Einnahme von Lemberg jedenfalls folgt, wird den Feldbahnen und den übrigen Verpflegstransporten ermöglichen, etwa noch gebliebene Lücken des Nachschubes auszugleichen.

Die Situation an den Etappenlinien am Abende des 13. Operationstages zeigt die Beilage 24.





47439/  
12