



GARDE - TRAIN - BATAILLON.

GEFREITER
im Parade - Anzuge.



TRAIN - BATAILLON
des III. Armee - Corps.

FAHRER
im Ordennanz - Anzuge.

1861.

Versuch
einer Geschichte
des
Königlich Preussischen Trains

von
C. Brecht.



Berlin, 1868.

Druck von H. W. Sahn's Erben (C. Sahn Hof-Buchdrucker).

A.

Von 1412—1712.

Wenn man gegenwärtig diejenige Heeres-Abtheilung, welche im Kriege die Bagage nebst den anderweiten Bedürfnissen des Heeres nachzuführen, die Bedienung der Offiziere und Beamten, die Wartung der Pferde und den Transport der Verwundeten vom Schlachtfelde zu bewirken hat, mit dem Worte „Train“ bezeichnet, so führten die gleichen Heeres-Einrichtungen früherer Zeiten die Bezeichnungen: Bagage, Troß, Fuhrstaat, Gepäck, Equipage 2c.

Obgleich im großen Ganzen übereinstimmend, sind doch die inneren Einrichtungen dieses früheren Trains mit dem jetzigen schon um deshalb nicht die gleichen geblieben, als die verschiedenen Zeiten andere Armee-Einrichtungen hervorriefen, die natürlicherweise sich auch auf diesen für jede Armee so wichtigen Theil erstreckten.

In welcher Art nun in Preußen der Train von der Zeit des Kurfürsten Friedrichs des Ersten, bis gegenwärtig sich entwickelt hat, soll zu schildern versucht werden.

Als der Burggraf Friedrich von Nürnberg im Jahre 1412 mit der Kurmark Brandenburg belehnt worden war, fand er daselbst die von den früheren Askanischen Fürsten eingeführten militairischen Einrichtungen vor. Nach diesen war die Mark in Bezirke getheilt, welchen ein Vogt als oberster Militair-Befehlshaber vorstand und der im Kriegsfall die dienstpflichtigen Mannschaften, die Lehnspferde, sowie die Rüstwagen seines Bezirkes zu sammeln hatte. Letztere bildeten den Train des Heeres und dienten nicht allein zum Transport von Kriegsmaterial und Proviant, sondern wurden auch ganz besonders zur Verschanzung des Lagers benutzt, in welcher Aufstellung sie die Wagenburg bildeten, die als etwas ganz Unerläßliches in der damaligen Kriegsführung betrachtet und daher auch der ganze Wagen-Troß fast stets mit dem Namen „die Wagenburg“ bezeichnet wurde. Außerdem hatten die Rüstwagen noch den Zweck, sowohl in offener Feldschlacht als auf dem Marsche als Deckungsmittel zu dienen, indem man im Kampfe die Wagen auf den Flügeln und im Rücken des Heeres aufstellte, um dadurch den Feind zu nöthigen, nur die Front

anzugreifen; auf dem Marsche dagegen ließ man sie auf beiden Seiten der Kolonnen hintereinander fahren, um gegen plötzliche Ueberfälle gedeckt zu sein.

Der Werth, welchen die Rüstwagen mithin für die damalige Kriegsführung hatten, war ein außerordentlicher und erklärt sich nur dadurch die große Zahl derselben, die man bei verhältnißmäßig kleinen Heeren findet. Dies Verhältniß erhielt sich bis in's 16. Jahrhundert, wo ihr ursprünglicher Zweck verändert wurde, indem man sie nur als Bagagewagen benutzte.

Jeder Rüstwagen mußte mit Aexten, Schaufeln, Radehacken, Ketten, Sensen, Sicheln, Hufeisen, beschlagenen Pfählen und Vistualien, auch mit einem Vorrath von Lanzenspitzen etc., später auch mit Kraut (Pulver) und steinernen Kugeln beladen sein.

Läßt man die Einrichtung der von Berlin gestellten Rüstwagen auch für die übrigen märkischen Städte gelten, so waren dieselben mit schwarzem Tuche bezogen und mit Körben versehen, wie dies bei den Berlinischen nach noch vorhandenen Kammerei-Rechnungen aus jener Zeit der Fall gewesen ist.

In welcher Anzahl jedoch die Rüstwagen von den Städten im 15. Jahrhundert gestellt worden sind, läßt sich historisch ebensowenig feststellen, als ihr Vorhandensein bei dem ersten Feldzuge des Kurfürsten in der Mark, 1412 gegen die Mecklenburger. Erst 8 Jahre später, 1420, bei der Eroberung von Angermünde, lassen sich dieselben in der Kurfürstlichen Armee nachweisen, indem sämtliche Chronisten, welche die Einnahme dieser Stadt beschreiben, ausdrücklich hervorheben: der Kurfürst habe in der Wagenburg auf dem Marktplatz in Angermünde die Nacht verbracht und sei hier von den Pommern angegriffen worden.

Nähere Angaben, aus denen man eine gewisse Eintheilung der Rüstwagen erschen könnte, fehlen jedoch gänzlich, ebenso finden sich in den weiteren Kämpfen des Kurfürsten in der Mark keine erwähnt, obgleich man das Vorhandensein derselben unbedingt annehmen muß.

Gerade um diese Zeit war für die Wagen, durch die neue Taktik des Hussitischen Feldherrn Ziska, eine neue Epoche eingetreten. Dieser hatte sein Fußvolk, mit Eisen beschlagenen Dreschflegeln bewaffnet, im raschen und gewandten Fahren der Wagen eingeübt und gebrauchte letztere nicht allein als Streitwagen, sondern auch zu Lafetten für das schwere Geschütz und zu Verschanzungen. Die Wagenlenker führten alle Bewegungen mit solcher Schnelligkeit und Genauigkeit aus, daß der Feind bald mit einer langen Wagenreihe umzingelt, bald die Wagen in mehreren Reihen so ineinander geschoben wurden, daß dem Angreifer der Durchbruch nicht möglich war, und je nach Bedürfniß die Reihen geschlossen oder geöffnet werden konnten. Bei Lagern bildeten die Wagen, mit Ketten fest aneinander geschlossen und

mit Brettern und Planken umgeben, die Circumvallationslinie des Lagers und im Innern desselben eigene Straßen, in welche sich die Reiterei und das Fußvolk bei fehlgeschlagenen Angriffen schnell und mit Sicherheit zurückziehen konnte.

Gegen die Hussiten zog Kurfürst Friedrich zwei Mal zu Felde: 1427 als Führer der zweiten Heeres-Abtheilung, 1431 als Reichsfeldherr. Zur Führung dieser Kriege waren vorher von den Reichsständen besondere Beschlüsse gefaßt, welche auch in Betreff der Wagen bei den Deutschen Heeren einige Auskunft geben. So heißt es in beiden Reichstags-Beschlüssen wörtlich:

„Jedes Heer soll seine Wagenburg haben, die Wagen müssen gut und stark, auch jeglicher mit einer sechs Schuh langen eisernen Kette und zwei Planken oder Pallisaden beladen sein. Jeder Wagenknecht führt einen Dreschflegel, eine Grabeschaufel und andere nöthige Sachen mit sich. Es werden auch Leitern mit in's Feld genommen.“

Die Wagenburgen der einzelnen Heere, die das Reichsheer ausmachten, hatten ihre eigenen Anführer, deren Titel nicht bekannt sind, und standen in ihrer Gesamtheit unter dem Oberbefehl des Kriegs-Baumeisters, dem auch die Wagenknechte alle Schanzarbeit verrichten mußten. Die Wagen dienten zum Transport von Proviant, Munition und Mannschaften; im Lager wurden sie, mit Ausnahme der Munitionswagen, die beim Geschütz Aufstellung fanden, unmittelbar hinter der Brustwehr durch eiserne Ketten vereinigt, aufgestellt.

Die Zahl der Wagen, die Friedrich I. 1431 mit in's Feld nahm, läßt sich nicht nachweisen, nur erhebt sich so viel, daß das Deutsche Heer, welches beim Anrücken der Hussiten am 14. August 1431 bei Thauß in wildester Flucht davonlief, 240 Wagen einbüßte. —

Aus der Regierungsperiode des Kurfürsten Friedrich II. sind über die Rüstwagen keine weiteren Nachrichten vorhanden, als daß er, nach einem Schreiben vom Jahre 1450 von den Städten Berlin und Köln, die Nachsendung von Reifigen und Rüstwagen verlangt.

Die erste Auskunft über die Gestellung und Verwendung dieser Kriegswagen geben dagegen die noch vorhandenen schriftlichen Befehle und Dispositionen seines Nachfolgers, des kriegerischen Kurfürsten Albrecht Achilles, aus den Jahren 1478 und 1479 in seinem Kriege gegen die Pommern. Als derselbe nämlich hierzu die Vasallen und Städte zur Heeresfolge aufforderte, wurde die Anzahl der Streiter und Rüstwagen, die jeder Theil aufzubringen hatte, näher festgesetzt. Obgleich sich nun die Quote häufig verändert angegeben findet und sich eine bestimmte Zahl mit Sicherheit nicht feststellen läßt, so ergibt sich doch aus dem Schriftwechsel des Kurfürsten mit der Stadt Brandenburg, daß man nach „Herkommen“ auf

6 Fuß-Soldaten einen Wagen rechnete. Diese Feststellung scheint allgemein üblich, dem Kurfürsten aber noch zu hoch bemessen gewesen zu sein; denn als Brandenburg bat, ausnahmsweise einen Wagen auf 10 Mann anzunehmen, er nicht einmal 6, sondern nur 5 Mann incl. des Wagenführers, auf 1 Wagen gerechnet wissen wollte und am Donnerstag in den Ostern 1479 wörtlich bestimmte:

„Item ein jeglicher Wagen durch das ganze Heer soll haben 5, einen Wagenknecht und vier guter Trabanten, die sollen haben einen Spieß, eine Büchse, zwei Armbrust und was dazu gehört, damit sie Geschos genug haben und sonst eine ritterlich gute Wehr, es sey ein Schwerdt, ein Messer, Panzer, Schild und Harnisch, so er best kann.“

Das Heer, welches zu dem Zuge, der speciell gegen Stettin gerichtet war, zusammengebracht wurde, betrug nach einem gleichzeitigen Anschlage an Fuß-Soldaten 7180 Mann; rechnet man nun nach der angegebenen Festsetzung auf 1 Wagen 4 Fußgänger (die Wagenknechte als Fahrer zählen nach verschiedenen Beispielen in der Summe der Mannschaften nicht mit) so ergibt sich eine Anzahl von 1795 Wagen, und selbst in dem Falle, daß die Wagenknechte mit eingerechnet gewesen wären, würde sich die Zahl der Wagen doch noch immer auf die enorme Summe von 1436 Wagen belaufen haben.

Diese Berechnung könnte irrig erscheinen, wenn nicht noch ein weiterer Belag für die Richtigkeit sich in Folgendem fände.

Nach einer früheren Anordnung des Kurfürsten hatten die 3 Hauptstädte der Mittelmark, Brandenburg, Berlin und Frankfurt, „jede 400 Mann zu Ross und zu Fuß, mit sammt den Wagenknechten zu stellen, worunter 75 Reiter und 50 Wagen und Wagenknechte, die übrigen Trabanten (Fuß-Soldaten) sein sollten.“

Die 75 Reiter und 50 Wagenknechte, zusammen also 125 Mann, von der aufzubringenden 400 Köpfe starken Mannschaft abgerechnet, bleiben 275 Fuß-Soldaten, von welchen mithin circa 5 Mann auf jeden Wagen kommen, also vollständig das schon bei Brandenburg erwähnte Verhältniß eintrat.

Hierdurch wird auch gleichzeitig die Ansicht widerlegt, daß die 4 Trabanten nur zur Beschützung des Wagens gedient hätten; denn wäre dies der Fall gewesen, so würden die betreffenden Städte entweder 4 mal 50 Mann also 200 Mann mehr als im Anschlage ausgeworfen, haben aufbringen müssen oder ihre Schlacht-Soldaten wären nur 75 Köpfe stark gewesen, indem von den 275 zu Stellenden allein 200 für die Wagen absorbiert wurden.

Dagegen scheinen auf dem Marsche die 4 Trabanten sich bei jedem Wagen befunden zu haben; für die Schlacht jedoch wurden sie, je nach ihrer Ausrüstung in besondere Haufen (Armbrust-Schützen,

Büchsen-Schützen und Spießer) gestellt. Dafür, daß die auf einen Wagen gerechneten 4 Trabanten nicht einmal im Lager mit der Bewachung ihrer resp. Wagen betraut waren, sondern hierzu eigens Leute commandirt wurden, sprechen die Anordnungen des Kurfürsten bei der Aufstellung zum Sturme auf Garz, in denen er ausdrücklich befiehlt: „daß bei jedem Wagen ein Schütze, ein Spießer und ein Wagenknecht mit einem Flegel sehn sollen.“

Die Wagen selbst standen auf dem Marsche unter dem Befehle der betreffenden städtischen Hauptleute und im Lager unter dem Oberbefehl des Wagenburgmeisters.

Die eben erwähnten Anordnungen gegen Garz liefern ferner den Beweis, daß die Rüstwagen nicht allein zu den vorher angegebenen Zwecken, d. h. zur Fortschaffung von Kriegs-Material und zur Bildung der Wagenburg, sondern auch als Mittel zur Eroberung fester Plätze und zum Fouragiren gebraucht wurden.

Die betreffenden Stellen lauten wörtlich:

„Item zu ordnen 10 Wagen mit Wellen, damit die Gräben zu füllen; die sollen sie an beiden Stürmen gleich theilen, desgleichen 10 Wagen mit Brettern, Holz und Stangen, deren man zu der Füllung nothdürftig ist.“

Item die in die Futterung ziehen, sollen die übrigen 6 Haufen, da es nicht an ist, des gereisigen Zeugens und des Fußvolks, in der Wagenburg bleiben zur Bewahrung des Feldes und ob man die Futterer, Speiser oder andre verstärken will, daß man sie finde oder wozu man sie gebrauchen will.

Item daß allerwege der märkische Marschall, Bogt oder Kammer-Schreiber mit den Hauptleuten Eins werde, wie die Speisewagen gehen sollen, wohin und wann, damit sie mögen mit Gottes Hülfe bestellen, daß sie versorgt sind.

Item man soll allerwege mit dem Tag hinausrücken, der Haufe, der ob der Futterung halten soll, die die Futterwagen aufhalten, bei einander und von ihnen schicken 10 oder 20 Pferde, die alle Hält (Hinterhalte) vorbeschlagen und einnehmen, und so dieselben ihnen verkünden mit 2 oder 3 Knechten; die übrigen sollen an den Haltstätten bleiben bis an den Wiederhineinzug. Soll man in dem Namen Gottes die Futterwagen gehen lassen und mit dem Haufen den Futterwagen vor ziehen bis an die Enden, da sie bleiben wollen und halten, und sollen die Wagen nicht für sich gehen, sondern in der Resir (Revier) füttern, und so die Wagen nun alle gefuttern haben, so soll man die wieder lassen in Ordnung hineingehen, als sie hinausgegangen sind, und der Haufe nachtraben und bei 50 vor ihrem Haufen wieder nachtraben lassen bis in's Heer etc.“

Ob nun die in Vorstehendem erwähnten Speise- und Futterwagen, die hier augenscheinlich die heutigen Fouragier- und Proviant-

Wagen vertreten, eine besondere Art oder eben nur Rüstwagen, die man zu den gedachten Zwecken benutzte, gewesen sind, läßt sich nicht feststellen, obgleich das Letztere angenommen werden kann.

Weitere Auskunft über die Benutzung der Rüstwagen als Schlachtmittel giebt ferner der Anschlag des Kurfürsten für den Uebergang über die Randow und für den Sturm auf Vierraden, dessen wörtliche Ausführung schon um deshalbs geboten scheint, als durch Weglassen der gerade nicht direct auf die Wagen Bezug habenden Sätze, der Zusammenhang verloren gehen würde. — Derselbe lautet:

„Ordnung des Zuges.

Zum ersten, 3 Steinbüchsen von der Wagenburg,

10 Hakenbüchsen,

20 Handbüchsen,

darauf die Schützen,

darauf die Spießbrecher,

darauf die Hauptpanner,

die alle sollen zu Fuß abtreten vor dem Fuhr, 2 oder 3 Adlerlängen ungefähr, und sollen alle zu Fuß fechten und überkommen und ihre Pferde an die Wagen binden.

In der mittleren Zeil (Colonne) daneben auf beiden Seiten die Trabanten getheilt, die mittelmärkischen auf einer Seite, die altmärkischen auf der andern Seite.

Darauf die Bauern.

Darauf zu Roß und zu Fuß, die die Haufen in jeglicher Zeile helfen zu Haufen halten und nachtreiben,

die zu Roß sollen die sächsischen seyn, die zu Fuß soll man ordnen 40 oder 50.

Item so man mit den Wagen am Fuhr ist, soll man die Wagenburg an jeglicher Zeil hinten schließen, daß Niemand zurück oder weichen kann.

Sonst sollen an den äußeren Seiten der Wagenburg 4 oder 5 geordnet seyn, die die Wagen führen und zu Haufen halten und helfen schließen.

Item auf der andern Seite gegen das Schloß Vierraden wärts, zu der linken, als man danieden und dabey am Fuhr wollte überziehen, soll sein Markgraf Friedrich mit den fränkischen, alle zu Fuß, wie vorgemeldet.

Item auf der andern und rechten Seiten soll seyn das Rennpanner, alle Schützen von den altmärkischen und priegnischen Fußknechten, dazu die havelbergischen, ruppinschen und priegnischen Fußknechte und wie das Hauptpanner geschickt ist, sollen sie nach Anzahl auch geschickt seyn.

Item 100 Wagen sollen die fränkischen haben in 2 Zeilen (Colonnen) und einen Wagenburgmeister; 100 Wagen die priegniger

in 2 Zeilen und einen Wagenburgmeister; 100 Wagen gegen die Mittelzeile, da soll man anschließen die besten und Wagenburgmeister.

Item auf den ersten Wagen soll man führen Bretter und Bäume, eines Beines dick, und vor jeglicher Zeil 50 die halb Wellen oder Buchhauer, tragen und graben, und halb Schaufeln und Hauen haben.

Item so man hinüber kommt zu Fuß, sollen die Bauern mit andern Brücken hinüber machen, daß man die Wagen und mit der ganzen Wagenburg und zu Roß hinüber ziehe.

Die ersten so zu Fuß zu einem jeglichen geschickt hinüber kommen, sollen ob einander halten und bey ein (ander) bleiben, bis man gar hinüber kommt, und Rath werde, was man mit Rath vornimmt.

Die obgemeldeten Alle, so dem Feind zu Gegenwehr geschickt seyn, müssen stürmen und streiten. Stürmen den Wall oder Ufer, da man hinüber will; streiten so man hinüber kommt, mit den Feinden.

Item die Wagenburg, zugerichtet wie obgemeldet, bewahret, daß niemand fliehen kann, daß man niemand stehlen (abschneiden) kann und daß man das Volk hintennach treibt.

Item so die Wagenburg hinüber kommt und zieht, soll man sie vorne schließen.

Item nach vieler Berwegniß ist gerathschlagt, daß solcher Zug über die Randow zu ziehen mit dem ersten Tagesfeuer geschehen soll.“ —

Rechnet man die zur Bildung der Colonnen befohlenen Wagen zusammen, so ergiebt sich eine Zahl von 300 Wagen, die zum Uebergange gebraucht wurden; daß jedoch bedeutend mehr bei dem mindestens 7000 Mann starken Heere gewesen sein müssen, ist nach der oben angegebenen Berechnung als sicher anzunehmen.

Eine Verminderung des Wagentrosses trat nach dem Ableben Albrecht's dadurch ein, daß sein Nachfolger in der Kurwürde, Kurfürst Johann Cicero, den Städten erlaubte, einen Theil des zu stellenden Contingents an Mannschaften und Wagen gegen baare Entschädigung abzulösen.

Nach einem Anschläge vom Jahre 1489, der jedoch wegen seiner Unvollständigkeit eine genaue Uebersicht nicht gewährt, wurden erlassen: gegen Bezahlung von

56	Gulden	den	Städten	Berlin	und	Cölln	4	Wagen,
12	"		der	Stadt	Prenzlau	.....	3	"
16	"	"	"	"	Brandenburg	.....	4	"
13	"	"	"	"	Angermünde	.....	3	"
8	"	"	"	"	Bernau	.....	2	"

Den Oberbefehl über den ganzen Wagen-Troß übernahm sodann der Oberste-Geschirr-Meister und war dieser dafür verantwortlich, daß die Kaiserlichen Befehle und die des Obersten-Feldzeug-Meisters (Chef der Artillerie) streng und pünktlich befolgt wurden.

An Gehalt bezog er monatlich 50 Kronen, sein Schreiber 15 und sein Fourier 8 Kronen.

Waren die engagierten Wagen gestellt, so wurden dem, wie es scheint, von dem Obersten-Geschirr-Meister nicht abhängigen „Zeugmeister“ zur Fortschaffung der Artillerie, der Munition und anderen Kriegsmaterials, sowie der Pontons die erforderliche Anzahl Wagen und Vorlegepferde überwiesen, und übernahm dieser nun das Commando hierüber.

Der Oberst-Geschirr-Meister behielt sodann nur noch den Oberbefehl über die Wagen der höheren Offiziere und Beamten, die Proviant- und Marktender-Wagen und zwar für Letztere nur auf dem Marsche oder im Lager. Er wie der Zeugmeister wählten demnächst für ihre resp. Wagen-Parks aus den engagierten Fuhrleuten in der Regel auf 200 Zugpferde einen Geschirrmeister und nahmen hierzu solche Fuhrleute, welche mit dem Fuhrwesen vorzüglich Bescheid wußten, viel gereist und des Landes besonders kundig waren. Die Geschirrmeister bezogen monatlich an Sold 10 Kronen, und bestand ihre Hauptaufgabe darin, abwechselnd mit dem „Schanzmeister“ die Wege und Brücken, die der Zug passieren sollte, zu untersuchen und etwaige Hindernisse zu beseitigen. Die Nachricht, wohin marschirt werden sollte, erhielten sie Abends vor dem Abmarsche, worauf sie den Fuhrleuten die Stunde des Anspannens mittheilten und zugleich die Deichseln der Wagen nach der zu nehmenden Richtung hin wenden ließen.

Die Geschirrmeister des Zeugmeisters hatten außerdem den Fuhrleuten beim Einfahren der Geschütze in die Schanzen, Anweisung zu geben, hierbei selbst behülflich zu sein, auch bei der Anfuhr von Munition und anderer Artillerie-Bedürfnisse dafür zu sorgen, daß die Auf- und Abladung, sowie die Fahrt schnell von Statten ging.

Die Fuhrleute wurden bei der Annahme auf eigene Kriegsartikel verpflichtet und mußten an Eidesstatt Treue und Gehorsam geloben; sie erhielten sodann ein Handgeld, welches ihnen bei der ersten Soldzahlung, die in monatlich 6 Gulden bestand, in Anrechnung gebracht wurde. Zugleich wurde ihnen bekannt gemacht, daß ihnen ein Schaden an Wagen und Pferden nur in dem Falle ersetzt werden würde, wenn derselbe in Schlachten oder sonstigen kriegerischen Begebenheiten entstanden sei.

Streng verboten war ihnen, doppelte Ladung zu nehmen, in welchem Falle die fremden Güter confiscirt und meistbietend verkauft werden sollten; kamen sie dagegen zur Entlassung, so erhielten sie

für sich und ihre noch vorhandenen Pferde einen halbmonatlichen Sold ausgezahlt.

Für jedes Pferd wurden 7 Gulden monatlich vergütet, und daß die Pferdezahl stets vollzählig und die Thiere in gutem Stande waren, dadurch gesorgt, daß in den Kriegs-Artikeln für die Fuhrleute ausdrückliche Bestimmungen dafür getroffen wurden; so verordnet der

Art. IX. „Wer ohne Bewilligung der obersten Commissarien ein Pferd verkauft, soll mit Verlust seiner übrigen Pferde bestraft werden.“

und Art. XVII. „Die Fuhrleute dürfen ihren Pferden bei Leibesstrafe kein Futter entziehen; die Geschirrmeister haben darüber zu wachen.“

In dieser Art waren die Train-Einrichtungen des 16. Jahrhunderts in Deutschland.

Von den Wagen, die damals zu einem Feldzuge bei der Artillerie erforderlich waren, findet sich in Fronsperger's Kriegsbuch vom Jahre 1566 ein Verzeichniß, welches folgende Wagen anführt:

- 2 Wagen mit Brücken-Dielen,
- 1 Wagen mit Kugeln, Pulver und Luntten,
- 1 Wagen mit Holzärten und Beilen,
- 1 Wagen mit Maurer-Werkzeug,
- 2 Wagen mit Picken und Hauen,
- 2 Wagen mit Schaufeln,
- 1 Wagen mit Schmier, Speck, Del etc.,
- 1 Wagen mit Hebeisen und Schmiedezeug,
- 1 Wagen mit Hebdremmeln,
- 1 Wagen mit Lünsen, Spann-Nägeln, Hämmern, Zangen, Meißeln, Schlegeln etc.
- 1 Wagen mit Hufeisen und Nägeln,
- 1 Wagen mit Stellmacher-Werkzeug,
- 1 Wagen mit Lahnseilen, Strängen und Seilen,
- 1 Wagen mit beschlagenen Lahnstangen und Silscheitern,
- 1 Wagen mit rohem Stahl und Eisen zum Verschmieden,
- 1 Wagen mit großem und kleinen Zimmerholz zu Stüßbäumen,
- 1 Wagen mit runden Stangen zu Zeltbäumen, mit Leitern, Sprossen und Zelt Nägeln,
- 2 Wagen mit Schlegeln, großen und kleinen unausgearbeiteten Raben und Speichen,
- 1 Wagen mit unausgearbeiteten Achsen zu großem Geschütz,
- 1 Wagen mit unausgearbeiteten Lahnbäumen, Langweiden und Deichseln,
- mehrere Wagen mit Spießen, Hellebarden und Lanzen,
- 1 Wagen mit überzähligen Ladeschaufeln, großen und kleinen Ansaß-Kolben und Stangen zu allerlei Geschütz, Hakenbüchsen, Hand-

- röhren, Pulverflaschen, Räubern und Wischern, Bündpulver, Zündstricken, Linten, Hakenkugeln, Blei etc.,
- 1 Wagen mit Modellen und Formen zu Kugeln, Kehlen, Gießlöffeln, auch Eisen-Schroot in Fässern,
 - 1 Wagen mit Schwefel, Salpeter, Harz, Pech und anderem Material zum Feuerwerk,
 - 1 Wagen mit Feuerpfannen und Pechkränzen,
 - 1 Wagen mit Heu oder Amend, zum Laden der großen Geschütze,
 - 1 oder 2 Reisebahnen, um die Kranken und Verwundeten darin nach den Heilungsorten zu bringen,
 - 1 Wagen mit Harnischen, Kniebuckeln für Reifige und Stirnpanzer für Pferde,
 - 1 Wagen mit Kummten, Zäumen, Aftergeschirren, Sattlerwerkzeugen und ähnlichen Geräthen,
 - 1 Wagen mit Molken, Butten, Körben, Tragbahnen und Schubkarren zur Füllung der Schanzkörbe mit Erde,
- einige Wagen mit Sturmleitern und Feuerhaken, mehrere Wagen mit fertigen Brandkugeln, einige Wagen mit Roß-, Wind- oder Feldmühlen, desgleichen mit Feldbacköfen von Eisen oder Kupfer und schließlich Wagen mit Zelten für den Zeugmeister, Zahlmeister und anderen Beamten, für die Büchsenmeister und zur Aufbewahrung des Pulvers.

Zum Artillerie-Train gehörig, führt das Verzeichniß noch einen Schiffbrücken-Train auf, den Fronspurger mindestens auf 30 vier-spännige Wagen berechnet. Diese Schiffbrücken-Wagen waren den zur Fortschaffung der Geschütze dienenden s. g. Kanzenwagen gleich, nur daß auf der vorderen und hinteren Seite, von den über die Achsen liegenden Kiffblöcken eine starke Speiche weit über die Räder in die Höhe reichte, zwischen welchen sich die zum Schlagen einer Brücke erforderlichen Dielen, Bohlen, Ketten u. s. w. befanden. Auf diesen lagen, mit dem Boden nach oben gekehrt, um gegen den Regen gesichert zu sein, die Schiffe.

Bei diesem Artillerie-Train befand sich also Alles vereinigt, was man heut zu den Munitions-Colonnen, zum Laboratorium, Lazareth- und Ponton-Train, sowie zur Feldbäckerei zählt.

Marschirte der Train, so geschah dies in folgender Ordnung:

1. Der Avantgarden-Train, bestehend aus 1 Wagen mit Hacken, Aexten und Spaten und 2 Brücken-Wagen.

2. Der Artillerie-Train in der Weise, daß immer zwischen 4 Geschützen resp. Geschützwagen ein in dem Verzeichniß aufgeführter Rüstwagen fuhr, demnachst die Wagen mit den Sturmleitern folgten und die Schiffbrücken-Wagen den Schluß bildeten.

3. Der Train der „gemeinen Wagen“, in welchem die Zelt- und Küchenwagen der höheren Offiziere den Anfang machten, demnachst die Chargen- und Amtswagen der Offiziere und verschiedenen Beamten, nach der Rangfolge ihrer Eigenthümer geordnet, folgten, und den Schluß die Marktentenderwagen bildeten. —

In welcher Weise nun diese für die Reichsheere üblichen Train-Verhältnisse auf die Brandenburgische Kriegsmacht in Anwendung gekommen sind, läßt sich aus Mangel an Nachrichten nicht nachweisen; so findet sich von Joachim II. nur eine Urkunde, und zwar das „Aufgeboth wegen des Türken und daß niemand in fremde Kriegsdienste sich begeben“ von Sonntag nach Navitatis Mariae 1541, welche der Rüstwagen erwähnt und an der betreffenden Stelle lautet: „und Ir neben Ihnen, in guter Rüstung mit Gezelten, Rüstwagen, Schupffen, Spaden, und allen andern, so zum Zeltzug gehört, in guter Bereitschaft sitzen.“

Etwas mehr Auskunft geben die Urkunden aus der Regierungszeit Johann Georgs, der 1571 auf Joachim II. gefolgt war. Als dieser nämlich im Jahre 1583 das Kriegswesen in der Mark wieder zu regeln und auf einen festen Fuß zu bringen beabsichtigte, wurden die Städte aufgefodert, nach Ausweis ihrer Archive anzuzeigen, was sie früher zur Heeresfolge gestellt hätten. Auf Grund dieser Berichte sollte ein neuer Musterungsplan entworfen werden. Nach den Berichten, die eingingen, hatte

Neu-Angermünde seit 1482	16 Wagenpferde,
Spandau	1523 .. 2 Rüstwagen, 8 =
.....	1547 .. 1 „ 4 =
Brandenburg	1528 .. 3 =
Lenzen	1528 .. 1 =
Ruppin	1542 .. 1 =
Wusterhausen	1542 .. 1 =
Salzwedel	1552 .. 1 =

ohne Angabe der Zeit:

Potsdam	1 Rüstwagen und 2 Wagenpferde,
Prenzlau	1 „ „ 4 =
Templin	2 „ =
Kriss und Prigwall ...	1 „ „ 4 =
Bieslar	1 „ „ 4 =
Trebbin und Köpnic ...	1 „ =

Wilsnack den 4ten Theil eines Rüstwagens gestellt.

Ob nun auf Grund dieser Mittheilungen in Betreff der aufzubringenden Wagen resp. Pferde ein bestimmter Satz festgesetzt worden ist, ergiebt sich nicht; dagegen erhellt aus allen Edicten und Aufgeboten Johann Georgs das Bestreben, auch diesen Zweig der Kriegsführung stets in Ordnung gehalten zu wissen.

So heißt es in dem Aufgebote von Montag nach Circumcisionis Domini 1586 wörtlich:

„Ist demnach an euch alle vnd jede vnser gnedigs begeren vnd Ernster befehl, ihr wollet vor euch selbst, vnd mit eueren Rüstungen, Knechten, Wagen, vnd andern was zu aufrüstung vnd Kriegen gehörig, vnd wie ein jeder vns zu dienen schuldig, in gutter bereitshaft sitzen.“

Fast die gleichen Bestimmungen enthalten die Aufgebote vom 17. Juli 1594, 20. Oktober und 9. November 1596, ebenso die seines Nachfolgers, des Kurfürsten Joachim Friedrich, vom 12. November 1598, 27. Mai 1600 und 2. Januar 1606; von diesen lautet das erstere an der betreffende Stelle:

„vnd ewren landes Fürsten vnd Erbherrn Dienst gewertig sein, euch auch mit guten Pferden, Knechten, Harnischen, Büchsen, Gewehren, Heerwagen, Gezelten, Schüpfen vnd Spatten, sambt nottürlichem Profiandt, vnd andern was mehr zum Kriege vnd Feldtzuge gehöret, vngeseumbt gefast machen ic.“

das vom 27. Mai 1600:

„auch, ewre Reifige vnd Wagen-Pferde ic. ebenenmassen auffß fertigste in bereitshaft halten“

und das vom 2. Januar 1606:

„mit Ewren Pferden, Knechten, Fuß-Vold, Rüstwagen ic. in stetiger guter Verfassung vnd Bereitshaft sitzen.“

Als im Jahre 1610 der Kurfürst Johann Sigismund den Heerbann, der fast $\frac{1}{2}$ Jahrhundert nie anders, als zu den Musterungen zusammengekommen war, in Folge des Clevischen Erbstreits zu kriegerischen Zwecken benutzen wollte, ordnete er mittelst Circular-Ordre vom 21. Februar 1610 eine General-Musterung auf den 8. und 9. März an, in welcher auch

„die Rüstwagen und anders was zum Ernst und Feldzuge gehört“

inspicirt werden sollten.

Unordnungen und Widersetzlichkeiten, die bei dieser Musterung stattfanden, veranlaßten unterm 20. Juli 1610 ein neues Aufgebots-Mandat, durch welches Jeder, bei Vermeidung des Verlustes von Hab und Gut,

„die Rüstwagen, Geschütz, Kraut, Loth, Gezelten, und anderer Munition, so man zum Ernst und Feldzug haben muß, sich gefast halten sollte.“

Ziemlich gleich lautet ein anderweites Mandat vom 27. September 1615.

Außer den von den Städten gestellten Geschützen und Rüstwagen-Train findet sich bei der von Johann Sigismund 1610 unter dem Befehle des Obersten Meinhardt v. Schönburg errichteten eigenen

Artillerie ein Train-Personal, bestehend aus 1 Capitain mit 1 Conducteur über die Zugpferde und 1 Capitain über die Wagen vor.

Als der Kurfürst Georg Wilhelm 1618 zur Regierung kam, fand dieser die von seinem Vater 1617 errichteten stehenden Truppen, 300 Mann berittene Leibgarde und 1000 Mann Infanterie, beide in Compagnien getheilt, vor.

Die Böhmischen Unruhen, die Erwerbung Preußens und später die Zeiten des 30jährigen Krieges, veranlaßten ihn bald, diese Truppen zu vermehren, die 1640 bei seinem Tode eine Stärke von 4000 Mann Fußvold und 2000 Reiter hatten.

Ueber den Train dieser Truppen ergiebt sich nur aus der Verpflegung-Ordonnanz vom 8. Januar 1635, daß die Offiziere im Frieden ihren Troß und Bagage abschaffen sollten, einer Compagnie zu Roß dagegen 12, einer zu Fuß 10 Bagage-Pferde zugebilligt wurden.

Außer den stehenden Truppen war jedoch in dieser Periode auch auf den Heerbann zurückgegangen und dieser durch mehrfache Aufgebote (vom 1. Mai 1625, 12. November 1632, 4. Mai 1633) angewiesen worden:

„die schuldigen Pferde und Rüstwagen stets zur Hand zu haben.“

Daß bei der kurfürstlichen Armee „Wagenmeister“, aber nur im Kriege sich befanden, ergeben verschiedene Ordonnanzen, wo er sich beim Stabe aufgeführt findet, so in der vom 28. April 1639.

Unter der Regierung Friedrich Wilhelms, des großen Kurfürsten, scheinen die Rüstwagen der Städte zum Kriege nicht mehr herangezogen worden zu sein, da ihrer an keiner Stelle in dieser Beziehung Erwähnung geschieht und ihre Bestellung seit 1656 ebenso aufgehört haben dürfte, als gegen Entrichtung einer gewissen Geldsumme, von der persönlichen Bestellung abgesehen und das Kriegsvolk angeworben wurde. Trotzdem blieb die Verpflichtung zur Heeresfolge und Stellung von Rüstwagen bestehen, ja, der Kurfürst forderte, allerdings zu einer Zeit, in welcher er

„zur mercklichen Sublevation derer Landes-Onerum, Unsere Cavallerie gänzlich cassiret und abgedancket habe“,

in den Edicten wegen der Türkengefahr vom 7. Juni 1661, 7. August 1663, 22. September 1666 und 1. Juni 1669 die Lehnspflichtigen auf:

„sowohl auch die Rüstwagen und darzu gehörige schuldige Pferde“ in Bereitshaft zu halten.

Bei der vermehrten Kriegsmacht des Kurfürsten wurde auch der Train der Armee ein bedeutenderer, da jedem Offizier erlaubt war, so viel Wagen, Pferde und Knechte zu halten, als er wollte. Zur Oberaufsicht über das gesammte Fuhrwesen war ein General-Wagenmeister gesetzt, der zum Generalstabe gehörte und nach dem Besoldungs-Etat von 1657 monatlich 51 Thlr. Traktament und

6 Thlr. Servis bezog. In einem späteren Etat, anscheinend aus den Jahren 1670—1673, ist das Gehalt des General-Wagenmeisters nur auf 30 Thlr. monatlich und das zweier Wagenmeister-Leutenants auf 20 Thlr. festgesetzt. Außerdem befanden sich bei den Stäben der Generale Wagenmeister, von welchen 1657 der bei dem General v. Walbeck monatlich 30 Thlr. Traktament und $3\frac{1}{2}$ Thlr. Servis, der bei dem General v. Derfflinger dagegen nur 21 Thlr. Traktament und 3 Thlr. Servis bezog.

Was die Regiments-Wagenmeister betrifft, so scheint es zweifelhaft, ob diese Stellen stets besetzt waren, indem sich in den Ordonnanzen vom 23. Dezember 1665, 30. Mai 1672, 15. Februar 1673, 6. Juli 1674, 10. November 1679, 30. Januar 1681 und 1. Januar 1684, keiner, dagegen in den vom 8. April 1655, 20. Juli 1655, 20. Oktober 1676 und 21. Januar 1678 stets ein Regiments-Wagenmeister aufgeführt findet.

Nach der Interims-Verpflegungs-Ordonnanz vom 8. April 1655 wurde der monatliche Sold eines Wagenmeisters bei einem Regiment zu Fuß und zu Ross auf 9 Thlr. Traktament und der Servis auf $1\frac{1}{2}$ Thlr. festgesetzt.

Nach der Ordonnanz vom 20. Juli 1655 erhielt der Wagenmeister bei der Naturalverpflegung bei einem Regiment

zu Ross, täglich 5 Pfd. Brod, 3 Pfd. Fleisch und 5 Maass Bier,

zu Fuß, „ 4 „ 3 „ 4 „

ersterer auf 2, letzterer auf 1 Pferd gut gethan.

Eine fernere Ordonnanz vom 2. Januar 1678 setzte an monatlichem Sold fest für einen Wagenmeister bei einem Regiment zu Ross 9 Thlr. 1 Pf., zu Fuß 6 Thlr. 1 Pf. und bei einem Regiment Dragoner 7 Thlr. 1 Pf.

Einen bestimmten Armee-Train hat Friedrich Wilhelm nicht eingeführt; alle Ordonnanzen, Edicte, Patente etc., die uns überkommen sind, lassen bestimmt annehmen, daß der Kurfürst sich nicht allein im Frieden, sondern auch im Kriege nur requirirter Wagen und für die den Offizieren und Beamten eigenthümlich gehörige Bagage-Wagen stets des Vorspanns bediente. Erst im Jahre 1676 verordnete er unterm 20. Oktober, daß „auf jede Compagnie, von denen Regimentern, so zu Felde gehen“, 1 Bagage-Wagen mit 6 Pferden und 2 Knechten gut gethan werden sollte, und bestimmte ferner im Art. 8.:

„Was die Bagage- und Marketender-Pferde betrifft, da können zwar solche nicht abgeschafft werden. Jedoch wird ein jeder Obrister und Officier sich damit nicht in übermässiger Anzahl zu beschweren wissen.“

Im Frieden konnte, nach dem Edicte vom 28. Dezember 1659, welches in späterer Zeit fast wörtlich wiederholt wird, auf 2 Reiter 1 Bagagepferd passiren.

Wegen des Vorspanns erließ der Kurfürst verschiedene Marsch-Edicte (vom 7. November 1670, 12. November 1676, 13. März 1678 und 22. Mai 1678) und verordnet in letzterem (Art. X.):

„Zu fortbringung der franken, proviant, und andern unentbehrlichen nothwendigkeiten, sollen auf unsere pässe und verordnungen, jedweder compagnie nicht mehr als drey wagen gegeben werden, und selbige von einem nachtlager zum andern abgelöst und die pferde denen unterthanen keinesweges vorenthalten und ausgetauschet, noch die wagen überladen, das vieh dafür zu nichte gemacht, und die leute dabey übel tractiret und geschlagen werden; Sollten einige Officierer vor ihrer bagage nothwendig einige vorspann haben müssen, soll ihnen sonst keine als gegen Bezahlung, nemlich vor jedes Pferd des tages sechs groschen gefolget werden etc.“

Der Mißbrauch, welcher jedoch mit dem Vorspann getrieben wurde, veranlaßte den Kurfürsten, mittelst Patents vom 8. Februar 1677 zu bestimmen:

„Weilen auch wegen des Vorspanns vielfältige und überaus große Klagen an Uns gebracht, Als wollen und verordnen Wir Krafft dieses Unsers Patents gnädigst, daß bey denen Durch-Marchen auf jedwede Compagnie von 100 Gemeinen, nicht mehr als drey wagen gegeben etc. werden sollen.“

Als der Kurfürst 1675 am Rhein stand, und er aufs Schleunigste nach der Mark zurück mußte, um die dort eingedrungenen Schweden zu vertreiben, transportirte er seine 1000 Mann starke Infanterie auf 146 Wagen.

Zu der Zeit Kurfürst Friedrich III., nachmaligen Könige Friedrich I., fing man an, den Wagen-Troß der Armee etwas einzuschränken. Trotzdem herrschte noch immer ein großer Ueberfluß. So wurden auf den Stab eines Regiments zu Fuß nicht weniger als 24 Pferde gut gethan; war das Regiment nur 10 Compagnien stark, so hatte es 148 Pferde nöthig; selten hat es jedoch Brandenburgische Regimenter gegeben, welche nicht noch mehr Pferde hatten, indem mancher Oberst 16 und mehrere Pferde gehalten und so nach Verhältniß auch die andern Stabsofficiere.

An Rationen erhielt:

der Oberst	6,	Capitain	
Oberst-Leutenant . . .	4,	(Compagnie zu Fuß) 6,	
Major	3,	Premier-Leutenant . .	2, öfter auch 3,
Regts.-Quartiermstr. . .	3,	Seconde-Leutenant . .	$1\frac{1}{2}$,
Auditeur	2,	Fähnrich	$1\frac{1}{2}$, öfter auch 2,
Prediger	2,	Fourier	1,
Adjutant	2,	Compagnie-Wagen . .	4.
Regts.-Feldscheer . . .	2.		
Summa	24.		

Außer dem Compagnie-Wagen hatte der Capitain öfters noch 2 andere, der Premier-Lieutenant 1, der Seconde-Lieutenant und Fähnrich zusammen 1 Wagen, so daß ein Capitain für sich 10 Pferde, ein Premier-Lieutenant 8 und die beiden andern Offiziere auch 8 Pferde zusammen hatten.

Um den Troß zu vermindern, soll Friedrich III. im Jahre 1694 ein Reglement *) erlassen haben, nach welchem ein Oberst nicht mehr als 2, ein Oberst-Lieutenant oder Major nur 1 Wagen, der Regiments-Quartiermeister mit dem Feldscherer, der Prediger mit dem Auditeur nur 1 Wagen haben sollten.

Der Capitain erhielt außer dem Compagnie-Wagen nur 1 Wagen accordirt, der Lieutenant und Fähnrich aber durften keine Wagen, sondern nur Packpferde mitnehmen.

Der gesammte Train eines Regimentsstabes mußte mithin, incl. der Reitpferde bestehen in:

des Obersten	2	Reit-	1	Knecht-	2	Packpferd.,	2	Wagen,	8	Wagenpferd.
= Oberst-Lieutenants...	2	=	1	=	1	=	1	=	4	=
= Oberst-Wachtmeisters.	2	=	1	=	1	=	1	=	4	=
= Regts.-Quartiermstrs..	1	=	—	=	—	=	1	=	2	=
= Adjutanten	1	=	—	=	1	=	—	=	—	=
= Feldscheers	1	=	—	=	—	=	1	=	2	=
= Auditeurs u. Predigers	—	=	—	=	—	=	1	=	2	=
Sa. 9 Reit-, 3 Knecht-, 5 Packpferd., 7 Wagen, 22 Wagenpferd.										

Bei einer Compagnie zu Fuß bekam der Capitain:

- 1 Reitpferd,
- 4 Wagenpferde,
- 1 Packpferd,
- 1 Fourierpferd,
- 4 Compagniepferde.

Sa. 11 Pferde.

Der Lieutenant, wie der Fähnrich erhielten

jeder 1 Reit- und 1 Packpferd. 4 Pferde.

Sa. der Compagniepferde 15 Pferde.

Ein Infanterie-Regiment bestand damals aus 2 Bataillonen à 5 Compagnien und der Train desselben, mithin in:

102 Zugpferden, 35 Packpferden, 10 Fourierpferden, 3 Knechtspferden und 38 Reitpferden, im Summa also:

188 Pferden und
27 Wagen.

*) Dies Reglement läßt sich nirgends ermitteln. Hennert, S. 45, citirt dasselbe zuerst, er ist jedoch voller Widersprüche, die im Giritach S. 293 theilweise beseitigt sind; Lestercer führt hier schon „Packpferde“ an, die nach S. 31 aber erst 1713 eingeführt sein sollen.

Für ein Cavallerie-Regiment läßt sich der Train nicht bestimmt feststellen, da die Compagnie-Anzahl bei den Regimentern verschieden war; so gab es Regimenter von 9, 8, 4, 3, 2 Compagnien. Der Stab und dessen Train war dem eines Regiments zu Fuß ziemlich gleich; im Felde wurden ihm 39 Pferde und auf die Prima-Plane einer Reiter-Compagnie 20 Pferde gut gethan.

Was den Artillerie-Train betrifft, so bestand dieser bei der Armee, die der Kurfürst 1689 an den Rhein führte, aus 798 Köpfen, und excl. des Artillerie-Personals aus 1 Commissarius, 1 Prediger, 1 Stallmeister, 1 Proviantmeister, 1 Proviantschreiber, 1 Futter-Schreiber, 4 Wagenmeister, 1 Geschirrmeister mit 1 Gesellen, 1 Barbier mit 2 Gesellen, 1 Zimmermeister mit 10 Gesellen, 1 Sattler mit 2, 1 Reitschmiedemeister mit 5, 1 Zeugschmiedemeister mit 6, 1 Stellmachermeister mit 3 Gesellen, 1 Affuitenmacher, 1 Tischlergesellen, 1 Büchsenmachermeister mit 1 Gesellen, 1 Bäckermeister mit 1 Gesellen, 1 Böttchermeister, 8 Geschirrknechten, 92 Handlangern, 4 Wagenbauern, 492 Knechten, 1 Profoß und 2 Steckenknechten. Zu dem aus 60 Kanonen, 6 Haubizen und 5 Mortiers bestehenden Geschütz gehörten an Wagen: 50 Munitionskarren, 60 Rüstwagen, 12 Kugelwagen, 1 Paukswagen, 5 Vorraths-Affuiten, 2 Feldschmieden, 1 Mühlen- und Schiffsbrückenwagen, und wurden zur Fortschaffung der Geschütze und dieser Wagen 926 Pferde erfordert.

Da der den Regimentern bewilligte Train den Bedürfnissen nicht entsprach, so behielt Friedrich III. das System der Landfuhren und des Vorspanns bei und verordnete in der Instruction vom 12ten Mai 1692 für die Kriegs- und Steuer-Commissarien bei Führung der Truppen:

„Werden an Abfuhren gegeben, auf einen Stab, es sey zu Pferde oder zu Fuß, zween, auf eine Compagnie zu Pferde oder Dragoner, zween Wagen, jeder mit zween Pferden bespannet, und müssen diese Wagen von einem Nachtlager zum andern abgelöst, und von jeder Meile 3 gr. von zwei Pferden, von einem Wagen mit vier Pferden aber 6 gr. von dem Commissario gezahlt werden. Es ist aber hierbei zu merken, daß im Halberstädtischen, Hannoverischen, Münsterischen, Westphälischen, Clevischen und in denen der Gegend gelegenen Landen ein daselbst üblicher Karren mit zwey Pferden bespannet, vor einem hiesigen, und ein großer Wagen mit 4 Pferden vor hiesige zween Wagen gerechnet werden müsse. Es hat auch der Commissarius darüber zu halten, damit die Bauern-Pferde nicht vor der Officierer Kutschen-, Rüst- und andere schwere Wagen gespannt, auch diejenige Wagen, wovon die Bauern zu spannen schuldig, nicht überladen, und die Pferde zu Schanden getrieben werden, wie Er dann ebenfalls nicht zu gestatten, daß über die verordnete Anzahl einige Pferde, unter was

Praetext es geschehen möchte, weder von den Ober-Officiren noch von den Fourieren, ohne Seiner Churfürstlichen Durchlaucht expresse Verordnung genommen werden."

In einer weiteren Instruction vom 24. Januar 1706 wurde bestimmt, daß „auf jede 50 Mann, es sei zu Fuß oder zu Roß“ immer 1 zweispänniger Wagen gegeben werden sollte.

Der Proviant-Train bestand aus Karren mit 2 Pferden bespannt, nach Umständen auch mit Ochsen. Diese Karren gehörten in der Regel dem Staate, sonst wurden sie auch von den, dem Kriegsschauplatz nächsten Provinzen sammt Bespannung gestellt, und nach dem Kriege wieder zurückgegeben. So mußte die Provinz Cleve und Mark die Karren für die Brandenburgischen Truppen 1689 in den Niederlanden aufbringen und Anfangs Mai stellen. Sie wurden sämtlich notirt, ebenso der Name des Knechts, die Farbe und das Geschlecht der Pferde. Die Ortschaften, welche Karren gestellt hatten, mußten den Knechten, welche diese fuhren, 2 bis 3 Monate Kostgeld geben, auch für Pferdefutter sorgen. Auf 2 Compagnien wurde 1 Karren gerechnet, welcher auf 3 Tage Brod laden mußte; außerdem hatte man noch zur Reserve den vierten Theil Karren mehr, als Compagnien waren. Die Karren wurden nun in drei Theile getheilt: ein Theil war im Lager und stand mit Proviant bereit, der andere war damit unterwegs, und der dritte fuhr ab, um Proviant zu holen. Ueber die Karren war ein Proviant-Commissarius nebst einem Stallmeister, Futterschreiber und drei bis vier Wagenmeister gesetzt.

Das Vorhandensein von Wagenmeistern bei den Truppen läßt sich nicht erweisen, indem derselben in keiner Ordonnanz resp. den verschiedenen Einquartierungs- und Verpflegungs-Reglements erwähnt ist.

B.

Von 1713 — 1806.

Als Friedrich Wilhelm I. im Jahre 1713 seinem Vater in der Regierung gefolgt war, begann für die Armee eine neue Epoche, indem des Monarchen ganzes Streben dahin gerichtet war, eine Armee zu organisiren, welche dem jungen Königreiche die erforderliche Achtung bei den übrigen Staaten, nöthigenfalls mit Gewalt, zu erzwingen im Stande war.

Wie der König in der Armee überall auf größere Gleichmäßigkeit als bisher hinzielende Anordnungen traf, Truppen vermehrte und diese in gleich starke Regimenter zusammenzog, so war auch eine seiner ersten Fürsorgen der Bagage des Heeres gewidmet.

Durch die Marsch-Reglements vom 17. März und 8. Mai 1713, welche unterm 2. Mai 1722 erneuert wurden, erhielt, abweichend von der Instruction Friedrich I. vom 12. Mai 1692, bei Führen in Preußen, Pommern und Brandenburg an 4spännigen Wagen

der Stab zu Pferde und zu Fuß	3,
eine Compagnie zu Pferde, à 75 Mann ..	2 (später 3),
eine Compagnie zu Fuß, à 120 Mann	3 (= 4),

im Magdeburg-, Halberstadt-, Minden- und Ravensbergischen, sowie in den Provinzen Mark, Cleve und Geldern dagegen,

der Stab	2,
eine Compagnie zu Pferde	1,
eine Compagnie zu Fuß	2.

Waren diese nicht vorhanden, so mußten in Stelle eines Wagens 2 2spännige Karren gestellt werden.

Außerdem wurden in Kriegszeiten theils zum Reiten, theils zur Fortschaffung des Gepäcks, bewilligt,

bei der Kavallerie:		bei der Infanterie:	
dem Obersten	12,	.....	8 Pferde,
= Oberst-Lieutenant	8,	.....	6 "
= Oberst-Wachtmeister ..	6,	.....	6 "
= Rittmeister	6,	Hauptmann	4 "
= Lieutenant	4,	.....	2 "
= Cornet	3,	Fähnrich	2 "

dem Quartiermeister, Prediger, Auditeur und Feldscheer eines Regiments jedem 2 Pferde.

Durch die Verordnung des Königs vom Jahre 1714, „wie sich die Infanterie im Felde und in den Garnisonen zu verhalten hat“, welche später in das Reglement für die Infanterie umgewandelt wurde, ward der Train der Generale und Infanterie-Regimenter zuerst reglementsmäßig festgestellt.

Es wurden bewilligt, mit ins Feld zu nehmen, einem
 Feldmarschall: 1 6spännige Chaise, 2 Rüstwagen, 4 Pack-Caleschen und soviel Pack-Pferde resp. Esel und Reitpferde als er wollte;
 General der Infanterie: 1 6spännige Chaise, 1 Rüstwagen, 3 Pack-Caleschen, 12 Packpferde und Reitpferde nach Belieben;
 General-Lieutenant: 1 6- resp. 4spännige Chaise, 1 Rüstwagen, 2 Packwagen, 8 Packpferde und Reitpferde nach Belieben;
 General-Wachtmeister: 1 4spännige Chaise, 1 Rüstwagen, 2 Packwagen, 8 Packpferde und Reitpferde nach Belieben;
 General-Major: 1 4spännige Chaise, 1 Rüstwagen, 1 Packwagen, 6 Packpferde und höchstens 6 Reitpferde;
 Obersten: 1 4- auch 2spännige Chaise, 2 Pack-Caleschen, 6 Pack- und 3 Reitpferde;
 Oberst-Lieutenant: 1 2spännige Chaise, 1 Pack-Calesche, 4 Pack- und 2 Reitpferde;

Major: 1 Paß-Calesche, 4 Paß- und 2 Reitpferde;

Capitain: 1 Paß-Calesche für sich, 1 Paß-Calesche für die Compagnie, 1 Paß-Pferd für sich, 2 Paßpferde für die Compagnie und 1 Reitpferd;

Lieutenant: 1 Paß- und 1 Reitpferd.

Außerdem bestimmte die Verordnung von 1714 wörtlich:

„Wenn krieg ist, so wollen ihre Königl. Majestät per compagnie neun Knechte, als mußquetiers an tractament gut thun, davon sollen seyn

2 vor den Capitain,

3 vor die Subalternes,

3 vor die Paßpferde

und 1 vor die Kranken.

Hingegen soll der Obriste oder Commandeur vom regiment nicht leiden, daß ein Officier, unter was praetext es sei, einen soldaten bey seine pferde oder aufwartung nehme, und solches bey cassation des Obristen, auch desjenigen Officiers, welcher einen soldaten dazu gebraucht hat. Mehr equipage soll keiner mit zu selde nehmen, aber wohl weniger, denn je weniger einer mit sich führen, je lieber es ihre Majestät seyn wird. Hierbei zu notiren: daß alle paß-caleschen bey einem jeden regiment egal angestrichen, und die namen von den regimenten auf alle paß-caleschen geschrieben seyn sollen; die Generals hingegen lassen ihre namen auf ihre paß-wagens schreiben.

Wenn die armée rechts oder links abmarchiren soll, so fährt die bagage auch rechts oder links regimenterweise ab, und der general-wagenmeister läßt selbige hernachmals auf einen bequemen platz wieder auffahren, und zwar jede linie à part, und sobald die letzten regimenten aus dem Lager rücken, läßt selbiger sogleich die bagage folgen: die artillerie vorn vor der bagage von der ersten linie, alsdann die Generals-bagage nach ihrem Rang, und die bagage von den regimenten, sowie sie campiren, folgt. Die brod-farren ferner, vorn vor der bagage von der andern linie, darauf gleichfalls die Generals-bagage, nach ihrem Rang, und die bagage von den regimenten, so wie sie campiren, folgen. In solcher ordnung denn die bagage allezeit bleiben muß, es wäre denn, daß ein wagen stecken bliebe, oder entzwei brechen möchte, alsdann die hintersten vorbeifahren, und solcher wagen folgt hernach hinten nach. Von einem jeden regiment wird eine gewisse mannschaft von sechs bataillons ein Officier bey der bagage commandiren, welcher denn selbige bey der bagage vertheilet, und sobald ein allarm entstehen möchte, daß der Feind etwa einbreche, ziehet selbiger sogleich seine mannschaft zusammen, und marchiret damit hin, wo der Feind eingebrochen. Zur arriere garde werden, nachdem es

nöthig, bald mehr, bald weniger gegeben, welche denn alles, was von bagage und marode zurück bleibt, nachbringen muß. Bey der artillerie marchiret die artillerie-wacht, und bey der brod-farren und Generals-bagage gleichfalls ihre General-wachten bey einer jeden compagnie nach, und bleibt ordinaire der capitain des armées bey der bagage. Ausser erwehnter equipage ist noch erlaubt, daß par compagnie ein marquetenter mit zu selde gehe, davor der Obriste sorgen muß, hingegen soll kein soldat marquetentern.“

Die Infanterie-Reglements von 1718 und 1726 änderten diese Verordnung nur wenig; es wurden darin dem Obersten, Oberst-Lieutenant, Major und Capitain je 1 Reitpferd mehr bewilligt, als früher, und den Stabs-Offizieren nur eine bestimmte Anzahl von Bedienten erlaubt; die Capitaine verloren die Paßpferde, in der Bedeckung der Bagage wurden andere Dispositionen getroffen und bestimmt, daß das 1716 formirte Artillerie-Bataillon nicht für sich, sondern bei den Geschützen, also an der tête der Bagage marschiren sollte.

Der Train eines Infanterie-Regiments (das Regiment à 2 Bataillone, jedes 5 Compagnien stark) war den Reglements gemäß folgender:

	Wagen.	Pferde.	Knechte.
Oberst:			
1 4spännige Chaise mit 1 Knecht	3	18	3
2 2spännige Paß-Caleschen mit je 1 Knecht ..			
6 Paß- und 4 Reitpferde			
Oberst-Lieutenant:			
1 2spännige Chaise mit 1 Knecht	2	11	2
1 2spännige Paß-Calesche mit 1 Knecht			
4 Paß- und 3 Reitpferde			
2 Majore:			
à 1 2spännige Paß-Calesche mit 1 Knecht ...	2	14	2
2 Paß- und 3 Reitpferde			
6 Capitaine:			
à 1 2spännige Paß-Calesche mit 1 Knecht	6	24	6
2 Reitpferde			
10 Compagnien:			
à 1 2spännige Paß-Calesche	20	100	90
1 4spänniger Brod-Karren			
3 Paßpferde für die Montirungen, Zelte etc. ..			
1 Paßpferd für die Krankendecken			
9 Knechte			
32 Subalterne incl. 2 Adjutanten, à 1 Paß- und			
1 Reitpferd, 1 Knecht		64	32
Regiments-Feldscheerer	1	4	1
Regiments-Quartiermeister	1	2	1
Auditeur und Prediger zusammen	1	2	1
Summa	36	239	138.

Die etatsmäßigen Knechte mußten als Musketiere schwören „damit die Officiers ihrer besser versichert seyn und sie besser zwingen konnten.“ Sie wurden vom Regiment mit gleichmäßiger Montirung versehen, die jedoch mit derjenigen der Soldaten in keinem Stücke übereinstimmen durfte. Die Bedienten der Stabs-Offiziere, welche mit zum Trosse zählten, brauchten nicht zu schwören, mußten aber in die Livrée ihrer Herren gekleidet sein.

Für die Cavallerie gestaltete sich der Train nach den Cavallerie-Reglements von 1720 und 1727 derart, daß in Kriegszeiten mitzunehmen erlaubt wurde

einem General der Cavallerie: 1 Chaise mit 6 Pferden, 1 Rüstwagen,

3 Paß-Caleschen, 12 Paßpferde und soviel Reitpferde als er wollte;

einem General-Lieutenant: 1 Chaise mit 4 Pferden, 1 Rüstwagen,

2 Paßcaleschen, 8 Paßpferde und soviel Reitpferde als er wollte;

einem General-Major: 1 Chaise mit 4 Pferden, 1 Rüstwagen,

1 Paß-Calesche, 6 Paßpferde, 8 Reitpferde;

einem Obersten: 1 Chaise mit 2 oder 4 Pferden, 2 Paß-Caleschen,

6 Paßpferde, 6 Reitpferde;

einem Oberst-Lieutenant: 1 Paß-Calesche, 4 Paßpferde, 5 Reitpferde;

einem Major: 1 Paß-Calesche, 4 Paßpferde, 4 Reitpferde;

einem Rittmeister: 2 Paß-Caleschen (1 für die Escadron), 3 oder 4 Reitpferde;

einem Subaltern-Offizier: 2 Reitpferde, 1 Paßpferd.

Außerdem standen jeder Escadron 1 Kranken-Knecht und 2 Compagnie-Knechte, einer bei der Calesche der Compagnie und einer bei den Paßpferden, etatsmäßig zu; diese Knechte trugen grüne Röcke mit weißem Futter, welche aber mit Schnüren an den Aufschlägen versehen waren. Die Privat-Bedienten der Offiziere mußten dagegen ebenso wie bei der Infanterie, in die Livrée ihrer resp. Herren gekleidet sein.

Nach dem erwähnten Reglement bestand der Train eines zu diesen Zeiten 5 Escadrons oder 10 Compagnien starken Cavallerie-Regiments in Folgendem:

	Wagen.	Pferde.	Knechte.
Oberst:			
1 4spännige Chaise mit 1 Knecht	3	20	3
2 2spännige Paß-Caleschen mit je 1 Knecht ..			
6 Paß- und 6 Reitpferde			
Oberst-Lieutenant:			
1 2spännige Paß-Calesche mit 1 Knecht	1	11	1
4 Paß- und 5 Reitpferde			
Major:			
Ebenso, jedoch nur 4 Reitpferde	1	10	1
2 Rittmeister:			
2 1 2spännige Paß-Calesche	5	25	
3 Reitpferde			

5 Escadrons:			
à 1 2spännige Paß-Calesche	10	45	15
1 4spänniger Brod-Karren			
3 Paßpferde			
3 Knechte incl. eines Kranken-Knechts			
20 Subaltern-Offiziere, à 2 Reitpferde, 1 Paß-		60	20
pferd, 1 Knecht	1	4	1
Regiments-Feldscheerer	1	2	1
Regiments-Quartiermeister	1	2	1
Feldprediger und Auditeur		3	
Sattler, Profos und Bereiter		1	
Wagenmeister			
Summa	23	183	43.

Ueber den Train der Artillerie und den mit ihr verbundenen Pontonnieren unter Friedrich Wilhelm I. geben nur die für die Artillerie, welche den 12. September 1729 unter dem General-Major v. Linger in's Feld rücken sollte, und für die Artillerie, welche 1734 nach dem Ober-Rhein marschirte, festgesetzten Etats einige Auskunft.

Bei ersterer sollten sich befinden an Fahrzeugen:

- 1 4spännige 18pfündige Haubitze-Borraths-Affuite,
- 1 4spännige 12pfündige Kanonen-Borraths-Affuite,
- 1 4spännige 6pfündige Kanonen-Borraths-Affuite,
- 1 3spännige 3pfündige Kanonen-Borraths-Affuite,
- 24 5spännige Pontons,
- 2 Pontons-Borraths-Karren,
- 188 4spännige Rüstwagen,
- 1 2spänniger Paukswagen,
- 4 4spännige Kugelnwagen,
- 2 3spännige Schmiede-Karren;

an Personal:

- 1 Stallmeister mit 10 Thlr. monatl. Tractament,
- 1 Regiments-Quartiermeister .. = 20 =
- 1 Regiments-Feldscheerer = 24 =
- 1 Proviantschreiber = 12 =
- 1 Zeug-Lieutenant = 15 =
- 1 Auditeur = 12 =
- 2 Fouriere à 8 =
- 1 Ponton-Klempnermeister mit 8 =
- 2 Zimmermeister à 6 =
- 58 Zimmergesellen à 4 =
- 4 Feldscheerergesellen à 5 =
- 1 Stellmachermeister mit 8 =
- 3 Stellmachergesellen à 4 =
- 1 Schmiedemeister mit 8 =

4 Schmiedegesellen	à	4 Thlr.
1 Reit-Schmiedemeister	mit	8 =
2 Reit-Schmiedegesellen	à	4 =
1 Arzt-Schmiedemeister	mit	8 =
2 desgl. Gesellen	à	4 =
1 Riemer- und Sattlermeister ..	mit	8 =
2 desgl. Gesellen ..	à	12 =
16 Wagenmeister	à	8 =
20 Schirrknechte	à	4 =
558 Knechte	à	2 =
1 Profos	mit	2 =
2 Wagenbauer	à	8 =

Bei der zweiten befanden sich:

- 1 Schmiedekarren,
- 10 kleine Munitionskarren,
- 38 Küstwagen und zwar:

14 zu Patronen für die Infanterie, 1 zu Leinwand, Papier und Bindfaden, 4 zu Kugeln, 2 zu Pulver für die Infanterie, 1 zu Pulver für die Artillerie, 1 zu Flintensteinen, 5 zu Spanischen Reutern, 4 zu Schanzzeug, 1 zu Hufeisen, Nägeln etc., 1 zu Eisen und Vorrathsholz, 1 für den Feldscheerer und Reitschmidt, 1 für den Stellmacher und Riemer, 1 zu Kohlen, 1 zu Theer und Schmeer;

und an Train-Bedienten:

- 1 Zeugbedienter, 1 Schirrmeister und Wagenbauer, 2 Schirrknechte,
- 2 Fourierschützen, 1 Feldscheerer, 1 Zeugschmidt mit 1 Gesellen,
- 1 Reitschmidt, 1 Stellmacher mit 1 Gesellen, 1 Sattler und 100 Knechte.

Zu einer Montirung ohne Weste für Wagenmeister, Wagenbauer, Schirrknechte, Arzt und Reitschmiede wurden 1729 3½ Elle blaues Tuch, 4¼ Elle rothen Boh, 1 Duzend Knöpfe, 1¼ Elle rohe Leinwand, 2 Felle zu einem Paar Hosen, 1 Hut, 1 Paar Stiefeln und 1 Pallasch nebst Gehent, wofür die Kosten incl. des Macherlohns, 8 Thlr. 19 Gr. 3 Pf. betragen gegeben. Für Zimmer-, Riemer-, Stellmacher- und Schmiedemeister wurde dasselbe verabreicht; jedoch statt der Stiefeln 1 Paar lederne Stiefeletten, wodurch sich die Kosten auf 7 Thlr. 7 Gr. 3 Pf. ermäßigten. Die Gesellen dieser Handwerker erhielten dasselbe; jedoch keinen Pallasch, und kostete ihre Montur nur 5 Thlr. 1 Gr. 3 Pf., dasselbe war der Fall bei den Gesellen der Arzt- und Reitschmiede, und den Artillerieknechten, die jedoch statt der Stiefeletten wiederum Stiefeln trugen und deren Monturungskosten sich auf 6 Thlr. 13 Gr. 3 Pf. beliefen.

Ueber die Uniform der Bedienten der Artillerie-Offiziere erging unterm 10. Febrnar 1738 an den General-Major v. Lingen von der Artillerie folgende Cabinets-Ordnung:

„Da Ich befunden habe, daß bei unterschiedenen Regimentern viele Offiziers die Livreen vor ihre Leute mit Gold oder mit Silber chameriren lassen, und darin Depenses machen, so befehle Ich hierdurch, daß Ihr bei dem Feld-Bataillon Artillerie anbefehlen sollt, daß die Offiziers von dem ganzen Bataillon egale Livreen geben, die zwar proper und gut ist, jedoch nicht viel kostet, sie aber auch mit der Montirung der Bataillons nicht übereinstimmen muß, damit ein Unterschied zwischen der Soldaten-Montirung und zwischen der Offiziers-Livree sei, und wenn Krieg wird, die Offiziers-Knechte doch egal montirt werden müssen, so sollen die Offiziers nur gleich alle ihre Leute in egalen Livreen, die nicht viel kostet, kleiden.“

Die, wenige Jahre nach dem Regierungsantritte Friedrich des Großen unterm 1. Juni resp. 13. Juli 1743 gegebenen neuen Reglements für die Infanterie resp. Cavallerie, änderte in Betreff des Regiments-Trains Vieles.

Ein Infanterie-Regiment bestand allerdings nach wie vor aus 2 Bataillonen, das Bataillon jedoch nunmehr aus 6 Compagnien (1 Grenadier- und 5 Musketier-Compagnien); wenn nun schon durch die größere Offizier-Zahl und dadurch, daß jedes Regiment einen General als Chef bekam, der Train vermehrt wurde, so erhielt letzterer außerdem durch die 1741 eingeführten Regiments-Geschütze noch einen bedeutenden Zuwachs. Da die Regiments-Artillerie jedoch während der Regierungszeit Friedrich des Großen einigen Veränderungen unterlag und es zu weit führen würde, alle die hierdurch bedingten Aenderungen im Train eines Infanterie-Regiments aufzuführen, so mag eine Zusammenstellung aus der Zeit genügen, wo jene Veränderungen für eine längere Dauer in Gültigkeit blieben.

Nach den Reglements von 1743 und 1773 und dem Regiments-Artillerie-Etat von 1777 bestand der Train eines Infanterie-Regiments in Nachstehendem:

Oberst:	Wagen. Pferde. Knechte.		
1 4spännige Chaise mit 1 Knecht	3	18	3
2 2spännige Pack-Caleschen mit je 1 Knecht ..			
6 Pack- und 4 Reitpferde			
Oberst-Lieutenant:			
1 2spännige Chaise mit 1 Knecht	2	11	2
1 2spännige Pack-Calesche mit 1 Knecht			
3 Pack- und 3 Reitpferde			
2 Majore:			
à 1 2spännige Pack-Calesche mit 1 Knecht ...	2	18	2
4 Pack- und 3 Reitpferde			
7 Capitaine:			
à 1 2spänniger Wagen	7	28	
2 Reitpferde			

12 Compagnien:

	Wagen.	Pferde.	Knechte.
a 1 2spänniger Compagnie-Wagen	24	120	108
1 4spänniger Brodwagen			
3 Packpferde für die Zelte			
1 Packpferd für die Krankendecken			
9 Knechte			
3 Stabs-Capitains, 9 Premier-Lieutenants, 17 Seconde-Lieutenants incl. 2 Adjutanten:			
a 1 Pack- und 1 Reitpferd		58	
Regiments-Quartiermeister	1	2	1
Auditeur und Prediger zusammen	1	2	1
Regiments-Feldscheerer	1	4	1
Summa	41	261	118

Hierzu trat noch die Regiments-Artillerie mit ihrem Train und zwar mit:

2 7pfündige Haubizen	8	4	
2 3pfündige Kanonen	8	4	
2 6pfündige Kanonen	12	6	
2 Granatenwagen	2	12	6
4 Patronenkarren	4	8	4
Packpferde und Knechte	3	3	
Summa	47	312	145

Außerdem vermehrte sich der Train des Regimentes noch um den des Regiments-Chefs und den der Marketender. War ersterer General-Lieutenant, so standen ihm zu:

1 4spännige Chaise, 1 2spänniger Küstwagen, 1 2spännige Pack-Calesche, 3 Wagenknechte, 6 Pack- und 6 Reitpferde.

Rechnet man ferner auf jeden der 12 Marketender und auf den Traiteur ein 2spänniges Fahrzeug, so befanden sich bei einem Infanterie-Regiment nicht weniger als:

64 Wagen, 354 Pferde, 148 Knechte und circa 60 Bediente, Marketender etc.

In Hinsicht der Kleidung der Knechte und Bedienten blieb es bei der Bestimmung des Reglements von 1726.

Den Subaltern-Offizieren war das Mitnehmen von Wagen ausdrücklich verboten; wurde trotzdem ein Wagen vorgefunden, so sollte derselbe rücksichtslos verbrannt werden. Mittels Ordre vom 11. Juni 1744 wurde überdies noch bestimmt, daß die Subaltern-Offiziere nur

1 kleines Bett mit Gestell, 2 Montirungs-Röcke, 3 Kamisole, 3 Hosen, 2 Hüte, 1 Ueberrock, 2 Schärpen, 2 Paar Schuhe, Strümpfe und Wäsche auf 14 bis 20 Tage, 1 Paar Theetassen und etwas Zinn- und Kupferzeug mit zu Felde nehmen sollten. Ferner mußten die 3 Packpferde der

Compagnie-Subalternen in der Art besahen werden, daß das erste Pferd das Bett mit Stangen, 2 Krippen und 2 Pilet-Pfähle, das zweite die 3 Betten mit Gestellen, 1 Tisch, 3 Stühle, 2 Pilet-Pfähle, 1 Kessel, 2 Flaschen und Fouragier-Stricke und das dritte Pferd die 3 Kelleisen von fleisem Stulpenleder, außer 2 Pilet-Pfählen und 2 Sensen die vorher erwähnten Bekleidungsstücke trug.

Was den Train eines Cavallerie-Regiments betrifft, so richtete sich derselbe, abgesehen von der jeder Charge bei allen Regimentern gleichmäßig zustehenden Säzen, nach der Escadrons-Zahl des Regiments. Ein Kürassier-Regiment, welches 5 Escadrons stark war, hatte mithin einen geringeren Train als ein 10 Escadrons starkes Husaren-Regiment. Nach den Chargen-Säzen war der Train eines Kürassier-Regiments, excl. des Chefs, folgender:

Oberst:

	Wagen.	Pferde.	Knechte.
1 4spännige Chaise mit 1 Knecht	3	20	3
2 2spännige Pack-Caleschen mit je 1 Knecht ..			
6 Pack- und 6 Reitpferde			

Oberst-Lieutenant und Major:

a 1 2spännige Pack-Calesche mit 1 Knecht	2	22	
4 Pack- und 5 Reitpferde			

3 Rittmeister:

a 1 2spännige Pack-Calesche mit 1 Knecht	3	18	3
4 Reitpferde			

5 Escadrons:

a 1 2spänniger Packwagen mit 1 Knecht	10	50	25
1 4spänniger Brodwagen mit 1 Knecht			
3 Knechte für die Packpferde			
3 Packpferde für die Zelte			
1 Packpferd für die Krankendecken			

27 Subalterne incl. 2 Adjutanten:

a 1 Pack- und 1 Reitpferd		54	
Regiments-Quartiermeister	1	2	1
Regiments-Feldscheerer	1	4	1
Prediger und Auditeur zusammen	1	2	1
Wagenmeister und Sattler		2	
Summa	21	174	34

Der Artillerie-Train unter Friedrich den Großen läßt sich erst definitiv von der Reorganisation der Artillerie nach dem Hubertsburger Frieden feststellen, wo durch Umgießen der bis dahin verschiedenen Caliber eine gleichmäßige Batterie-Einrichtung hergestellt wurde. Man unterschied damals 4 Arten von Artillerie. Regiments-Artillerie, Batterie-Geschütze (die heutige Feld-Artillerie), reitende und Festungs-Artillerie. Des Trains der Regiments-Artillerie ist schon vorstehend gedacht und bleibt nur noch übrig den der Batterie-Geschütze und der reitenden Artillerie anzugeben.

Nach dem Hubertsburger Frieden wurden Haubiz-, mittlere und leichte 12pfündige und schwere 6pfündige Batterien gebildet.

Eine Haubiz-Batterie bestand aus 10 10spännigen Haubizen mit 50 Knechten,

10 6spännigen Granatenwagen	60	Pferden,	30	=
2 8spännigen Reserve-Lafetten	16	=	8	=
1 6spännigen Hebezugwagen	6	=	3	=
1 4spännigen Trainwagen	4	=	2	=
1 4spännigen Brodwagen	4	=	2	=
außerdem zum Borrath wenigstens ...	24	=	12	=
Packpferde zum Transport der Zelte ..	6	=	6	=

Hierbei befanden sich an Train-Personal: 1 Fuhrwesen-Offizier, 1 berittener Wagenmeister, 2 Schirrmeister, 1 Wagenbauer, 1 Schmiedeknecht, 1 Stellmacher, 1 Sattler oder Riemer; im

Ganzen	8	=	8	=
228 Pferden, 121 Knechten.				

Die Fahrer waren keine Artilleristen, sondern sogenannte Stückknechte. Die Bespannung gehörte der Artillerie.

Bei einer schweren 12pfündigen Batterie war das Geschütz mit 12 und der Munitionswagen mit 8 Pferden, bei einer mittleren 12pfündigen Batterie das Geschütz mit 10 Pferden, der Munitionswagen mit 8 Pferden, bei der leichten 12pfündigen Batterie, das Geschütz mit 8 und der Munitionswagen ebenfalls mit 8 Pferden, bei der schweren 6pfündigen das Geschütz mit 8 und der Munitionswagen mit 6 Pferden bespannt, wonach sich die Anzahl der Pferde einer Batterie feststellte, im Uebrigen war Alles wie bei der Haubiz-Batterie.

Ueber den Train der reitenden Artillerie läßt sich aus der Zeit von 1759, wo sie begründet wurde, bis 1782 nichts Bestimmtes mittheilen, da die Nachrichten aus dieser Zeit über diese eben erst neu geschaffene Waffe ungenügend sind. Nach dem Mobilmachungs-Plane von 1782 hatte 1 reitende Batterie

12 leichte 6-Pfünder, jeder mit 6 Pferden bespannt und 3 Knechte,
= 72 Pferde, 36 "

1 oder 2 7psd. Haubizen, jede mit 6 Pferden und 3 Knechten	12	"	6	"
2 Granaten-Wagen, jeder mit 6 Pferden und 3 Knechten	12	"	6	"
1 Borraths-Lafette mit 6 Pferden und 3 Knechten	6	"	3	"
1 Trainwagen mit 4 Pferden und 1 Knecht	4	"	1	"
2 Brodwagen, jeder mit 8 Pferden und 2 Knechten	8	"	2	"

an Trainpersonal: Reitende Knechte zum
Pferdehalten 28 Pferde, 28 Knechte,
1 Schirrmeister, 1 Reitschmiede-Geselle,
1 Sattler, 1 Feldscheerer 4 =
Knechte und Pferde zum Packen 6 = 4 =
Knechte und Pferde zum Borrath 10 = 5 =

Summa 162 Pferde, 91 Knechte.

Hatte die Batterie nur 1 7pfündige Haubiz, so verminderte sich der Train um 6 Pferde und 3 Knechte bei jedem Geschütze, ferner um 2 berittene Knechte zum Pferdehalten, 1 Knecht und 1 Pferd zum Packen, sowie um 1 Knecht und 2 Pferde zum Borrath.

Waren dies gewissermaßen die Artillerie-Regiments-Trains, so befand sich noch bei jedem Armee-Corps ein großer Artillerie-(Borraths- und Laboratorien-) Train. Dieser wurde stets von der Artillerie organisiert und befanden sich bei dem Borraths-Train, außer 4 25psd. Mörsern und 25psd. schweren Haubizen, noch eine Anzahl von Kanonen und Haubizen verschiedener Kaliber, sowie Munitions-Wagen, um sofort den Abgang in einer Action ersetzen zu können, und mehrere 6spännige Feldschmieden. Zu dem Laboratorien-Train gehörten, außer den zum Ernst- und Luftfeuer nöthigen Gegenständen, noch Pulver, Salpeter, Schwefel, Kohlen, Bomben, Granaten, Kartätschen, sowie Infanterie- und Kavallerie-Munition.

Zur Fortschaffung dieser verschiedenen Gegenstände dienten Munitions-, Ammunition-, Kugel-, Gewehrstein-, Kartusch- und Train-Wagen; außerdem aber befanden sich noch hierbei 6spännige Wagen für die Pontons und s. g. Portativbrücken, welche letztere den Zweck hatten, sofort kleine Gewässer überbrücken zu können, über welche, da das Pontonnier-Corps immer mit der Artillerie vereinigt war, Stabs-Offiziere der Artillerie das Commando führten.

Der Borraths- und Laboratorien-Train bei der Haupt-Armee, die in der Regel der König selbst commandirte, war der Haupt-Train, bei welchem sich auch der Heer-Paukenwagen mit der Heer-Fahne, der Ober-Feuerwerksmeister und der General-Chirurg befanden; bei einem Corps-Train waren dagegen einige Feuerwerker-Lieutenants, 1 Regiments-Feldscheer und Compagnie-Chirurgen angestellt. Jeder Corps-Train war in Colonnen, welche den Namen „Train-Colonnen“ und eine Nummer führten, getheilt.

Zur Aufsicht und Führung dieser Trains wurden alle bei den Batterie-Geschützen und reitenden Artillerie nicht verwendeten Offiziere commandirt und bestanden diese gewöhnlich aus 1 bis 2 Hauptleuten und einigen Lieutenants. Da bei der großen Menge von Pferden und Knechten, von denen 1 Knecht immer auf 2 Pferde gerechnet wurde, die sich bei dem Train befanden, die Ordnung von den dazu bestimmten Wagen- und Schirrmeistern nicht immer ausreichend ge-

handhabt worden war, so befahl der König, daß, wenn die Armee in's Feld rückte, bei jedem Haupt-Train 1 Train-Major, 2 bis 3 Hauptleute und 4 bis 6 Train-Lieutenants angestellt werden sollten. Diese führten nun die Aufsicht über den Stall, waren jedoch dem Artillerie-Commandanten des betreffenden Corps und den übrigen Stabs-Offizieren der Artillerie subordinirt. Zu Train-Offizieren wurden in der Regel alte Cavallerie-Offiziere und Wachtmeister, und zu Schirr- und Wagenmeister alte Unteroffiziere und Gemeine genommen.

Was den Administrations-Train anbetrifft, so stand derselbe wie die Administrations-Behörden, als Feldkriegs- und Dispositions-Kasse, Proviant-Aemter, Lazareth, Apotheken, Feld-Bäckereien und Proviant-Fuhrwesen, unter dem 1740 für die Armee gebildeten Feld-Kriegs-Commissariat. Im Jahre 1762 trat nur insofern eine Aenderung ein, als für jedes Armee-Corps ein eigenes Feld-Kriegs-Commissariat gebildet wurde.

Die Wagen, Pferde und Knechte eines Feld-Kriegs-Commissariats richteten sich nach den jedesmaligen Feld-Etats dieser Behörden.

Die Feld-Kriegs-Kasse und die Proviant-Kasse hatten 2 6spännige Kassenwagen mit 4 Wagenknechten und 1 Registratur-Wagen.

Das Feld-Lazareth bestand, außer dem ärztlichen Personale, aus:

1 Lazareth-Director, 6 Inspectoren, 6 Commissarien, und hatte 3 Apothekerwagen mit 20 Zugpferden und 6 Wagen-Knechten.

Bei den Feld-Bäckereien bediente man sich im siebenjährigen Kriege fast ausschließlich der Bügel-Defen, welche je aus 7 eisernen, 18 Centner schweren Bügeln zusammengestellt wurden. Auf 17 solcher Defen rechnete man ein Personal, bestehend aus:

1 Director, 1 Commissär, 1 Ober-Bachmeister, 1 Bachmeister, 16 Ober-Bäcker, 225 Bäcker, 1 Maurermeister, 15 Maurer, 2 Böttcher und 2 Chirurgen.

Zur Fortschaffung der Bügel-Defen, sowie des von den Feld-Bäckereien gelieferten Brodes und zum Transport anderen Proviant's, welcher der Armee nachgeführt wurde, mußte im ersten Schlesischen Kriege das Land die Fuhrn stellen. Um den Unterthanen diese lästige Naturalleistung abzunehmen, wurden bald darauf vom Staate Leiter-Wagen mit Jochen und Strängen angeschafft, die mit Ochsen, welche aus allen Provinzen gestellt werden mußten, bespannt wurden. Diese Thiere blieben jedoch aus Mangel an Ruhe und anderen Umständen meist liegen und bewiesen sich derart unzweckmäßig, daß man im siebenjährigen Kriege von dieser Art Transportmittel Abstand nahm. Es

wurden nun bei jedem Feld-Kriegs-Commissariat Fuhr-Colonnen gebildet. Von diesen bestanden einige aus 110 4spännigen Proviant-Wagen, die mit Korbgeflecht und leinenen Planen bedeckt waren und von 1 Knecht gefahren wurden; andere bestanden aus 2rädriegen, mit Körben und Planen versehenen Karren und waren mit 3 Pferden derart bespannt, daß das erste Pferd in einer 2deichsligen Gabel ging, an der die beiden anderen Pferde vermittelst einer Wage vorgelegt wurden.

Die Karren kamen jedoch in nicht langer Zeit in Miscredit, wogegen sich die 4spännigen Proviantwagen derart bewährten, daß man sie bei den Fuhr-Colonnen allgemein einführte.

Jede Colonne hatte einen Inspector, 2 Wagenmeister und 4 Schirrmeister; über mehrere Colonnen war ein Director gesetzt.

Die Schirrmeister bezogen 5 Thlr., die Wagenmeister 4 Thlr. und die Knechte 2 Thlr. an Traktament.

Bald nach ihrer Formation wurden den Colonnen, ihrer Thätigkeit entsprechend, die Bezeichnung: „Backofen-Fuhrwerk“ und „Mehlkarren-Fuhrwerk“ beigelegt. Im Jahre 1756 befanden sich bei der 1. Armee des Königs:

Bei dem 81 Köpfe starken Beamten-Personal der Feld-Bäckerei und der Feld-Magazine:

32 Pferde und 10 Knechte für die Kassen- und Registratur-Wagen.

Bei der Bäckerei:

1 Director, 2 Commissarien, 10 Bachmeister, 20 Ober- und 509 Bäckerknechte, 1 Maurermeister mit 37 Gesellen, 1 Ober-Feldscherer mit 6 Feldscherern, 1 Reitschmiedemeister mit 1 Gesellen, 1 Grobschmiedemeister mit 3 Gesellen, 1 Stellmachermeister mit 2 Gesellen, 1 Riernermeister mit 2 Gesellen, 1 Böttchermeister mit 2 Gesellen.

Bei dem Backofen-Fuhrwerk:

3 Inspectoren, 5 Wagenmeister, 5 Schirrmeister, 37 Backofenwagen, à 6 Pferde und 2 Knechte, 37 Leiterwagen, à 4 Pferde und 1 Knecht, 37 Spriegelwagen, à 4 Pferde und 1 Knecht, 1 Feldschmiede mit 6 Pferden und 2 Knechten, zur Reserve 36 Pferde und 18 Knechte.

Bei dem Mehlkarren- und Proviant-Fuhrwesen befanden sich:

1 Director, 2 Unter-Directoren, 8 Inspectoren, 32 Wagenmeister, 32 Schirrmeister, 1 Reit- und Arzt-Schmiedemeister mit 1 Gesellen, 1 Grobschmiedemeister mit 2 Gesellen, 1 Riernermeister mit 2 Gesellen, 1 Sattlermeister mit 2 Gesellen, 2 Wagenbauer mit 4 Gesellen, 2 Stellmachermeister mit 4 Gesellen, 1 Oberfeldscherer mit 6 Feldscherern, 607 Mehlskarren, à 3 Pferde und 1 Knecht, 180 Spriegelwagen,

à 4 Pferde und 1 Knecht, 1 Feldschmiede mit 4 Pferden und 1 Knecht, zur Reserve 160 Pferde und 40 Knechte.

Zu Directoren der Feld-Bäckereien, des Trains für das Proviantwesen, die Artillerie und Feld-Lazarethe wurden stets Stabs-Offiziere genommen, denen Capitaine oder Rittmeister als Gehülfen, Unteroffiziere und Gemeine als Wagen- oder Schirrmeister nach der jedesmaligen Höhe des Feld-Etats zugewiesen wurden. Die meisten dieser Offiziere und Unteroffiziere waren schon im Frieden bei den Train-Magazinen, deren Ursprung sich nicht nachweisen läßt, angestellt und hatten für die Anschaffung resp. Erhaltung der Wagen, Geschirre und übrigen Geräthschaften in tüchtigem und brauchbarem Zustande zu sorgen. Sämmtliche Train-Personen, incl. der Directoren, waren dem Intendanten subordinirt, standen aber auch, je nach ihrer Charge, in Subordinations-Verhältnissen. Die Handwerker bei den Administrationen waren Untergebene der Directoren, da sie aber nicht auf die Kriegs-Artikel vereidigt wurden und nur ihren Meistern zu gehorchen müssen glaubten, so führte dies Verhältniß, dessen Aenderung erst einer späteren Zeit vorbehalten blieb, besonders bei dem zahlreichen Bäckerei-Personal mehreremal zu Collisionen und tumultuari-schen Auftritten.

Die Knechte bei der Artillerie und dem Fuhrwesen, ebenso die bei den Wagen und Pack-Pferden der Regimenter, deren Zahl der Feld-Etat regelte, wurden im Frieden aus den Cantonisten designirt. Sie mußten verheirathet, stark und gesund sein und im Alter von 25 bis 35 Jahren stehen. Nach ihrer Aufzeichnung als Knechte wurden ihnen von der Cantons-Revisions-Commission die Kriegs-Artikel vorgelesen, sie darauf nach einem bestimmten Formular vereidigt und ihnen eröffnet, daß sie 12 Jahre dienstpflichtig seien, jedoch nur bei ausbrechendem Kriege wirklich Dienste zu leisten hätten.

Die Bekleidung der Train-Bedienten, als Wagenmeister, Schirrmeister, Reitschmiede, Sattler u. s. w., bestand 1756 in einem blauen, roth aufgeschlagenen Rocke mit 15 Knöpfen, einer paille Weste mit 12 Knöpfen, einem Paar ledernen Hosen, Stiefel und lederne Stiefel-letten, einem Hut-Gordon mit Knopf, einer Hut-Tresse mit Aufnäher und einem Pallasch mit Gehenk. Die Knechte trugen kurze Beinkleider ohne Stiefel-Manchetten, mit schlaffen Stiefeln ohne Stulpen, einen langen blauen Ueberrock mit zwei Reihen großer Knöpfe, einen dreieckigen Hut ohne Einfassung, jedoch mit weißen Gordons bekleidet.

1785 erhielten die Schirr- und Wagenmeister eine goldene Hut-Tresse, Letztere außerdem noch eine dergleichen Rocktresse.

Mit zum Trosse des Heeres gehörten die Marketender, welche bis zur Reorganisation der Armee nach dem Tilsiter Frieden gewissermaßen Abtheilungen des Verpflegungs-Trains bildeten und deren

Wirkungskreis ein bedeutend größerer als gegenwärtig war. Die Proviant-Behörden hatten nur für Brod und Rauchfutter, mitunter auch für Schlachtvieh zu sorgen, alle übrigen Bedürfnisse anzuschaffen und nachzubringen war den Marketendern überlassen. Jede Compagnie und Escadron mußte reglementsmäßig einen Marketender und das Offizier-Corps eines Regiments einen Traiteur haben. Nach der Compagnie- und Escadronszahl vermehrte sich mithin der Train des Regiments um die Fuhrwerke derselben.

Zu Marketendern wurden nur zuverlässige und sichere Leute angenommen, die sich durch einen förmlichen Vertrag zur Anschaffung von Lebens-Bedürfnissen verbindlich machen mußten. Sie wurden vereidigt und durften ihre Waaren, die vorher von Sachverständigen untersucht wurden, nur nach der Taxe, welche im Haupt-Quartier vom Ober-Auditeur, bei einem Regimente oder Bataillon durch den Major oder Adjutanten, mit Zuziehung des Auditeurs, angefertigt wurde, verkaufen.

Zur Erhaltung der Ordnung des gesammten Trains auf dem Marsche war im XXVI. Titel der Infanterie- und Cavallerie-Reglements ein besonderes Reglement gegeben, welches wörtlich bestimmte:

I. Artic.

Die Disposition von der Bedeckung bey der Bagage wird jedes-mahl vom Könige oder commandirenden General nach Befinden der Umstände gemacht. Die Officiers, welche dabey commandiret sind, haben zu observiren, was im 21sten Titel von den Escortes gesagt ist; das hiernächst folgende Reglement muß wohl observiret werden.

II. Artic.

Sowohl, wann die Armée marchiret, als am Tage einer Action, oder Rencontre, muß die sämtliche Bagage unter der Aufsicht und Anführung des General-Wagenmeisters stehen, und diejenigen, welche zu solcher gehören, insonderheit die Wagenknechte müssen schlechter-dings seinem Befehl gehorsamen, allen seinen Anordnungen sonder geringste Wiederrede nachleben, und solchen bey Leib- und Lebens-Strafe augenblicklich nachkommen; wie dann kein Wagen anders fahren muß, als wie es der General-Wagen-Meister ordnet.

III. Artic.

Bevor ein March mit der Armée angetreten wird, bekommt der General-Wagenmeister von dem General-Quartier-Meister die Ordre, nach welcher Route und in wieviel Colonnen die Bagage marchiren soll, welcher Ordre er ponctuel nachleben und die Disposition der Bagage darnach machen muß.

IV. Artic.

Der General-Wagen-Meister wird, wegen des Marches, lediglich an den General-Quartier-Meister verwiesen, als von welchem allein er seine Ordres und Instructiones zu empfangen hat, und er muß davor stehen und repondiren, daß solchen Ordres gebührend nachgelebet werde.

V. Artic.

Wann die Bagage in verschiedenen Colonnen marchiret, soll der General-Wagen-Meister vor jeder Colonne jemand anordnen, welcher die Colonne in Ordnung halten muß.

VI. Artic.

Von jedem Regiment soll der Auditeur bey den Wagens vom Regiment seyn, und solche in Ordnung halten, damit solche folgender gestalt auf einander folgen:

1. Der Wagen des Generals vom Regiment.
2. Die Wagens von der Leib-Compagnie.
3. Die Wagens der übrigen Compagnien, welche in der Ordnung aufeinander folgen müssen, wie sie rangiret sind, und wo sie hin gehören, und sollen zu dem Ende numerirt werden.

VII. Artic.

Auf vorbeschriebene Art sollen die Wagens von allen Regimenten nach der Ordnung, wie sie in der Brigade stehen, fahren; worauf der General-Wagen-Meister Achtung haben und alles darnach disponiren muß.

VIII. Artic.

Wann bey einem Marche der Auditeur eines Regiments bey der Bagage sich nicht einfndet, um auf seine Wagens Achtung zu haben, und solche in währendem Marche in Ordnung zu halten, so soll der General-Wagen-Meister schuldig seyn, solches sogleich nach dem Marche anzuzeigen, alsdann der ausgebliebene Auditeur mit Arrest, auch, wann durch seine Abwesenheit Unordnung oder Schaden bey der Bagage entstanden ist, mit Cassation gestraffet werden soll.

IX. Artic.

Der General-Wagen-Meister soll in diesen Stücken die Auditeurs unter seinem Befehl haben, und selbige müssen der Disposition, welche ihnen der General-Wagen-Meister giebet, und was er ihnen sonst, wegen des Marches, befiehlt, ohne einige Wiederrede nachleben.

X. Artic.

Am Tage, da marchiret wird, muß die Bagage bey guter Zeit gepacktet und fertig seyn, und der Auditeur des Regiments muß dabey halten, um mit der Bagage nach des Generals-Wagen-Meisters Anordnung in die Colonnen ordentlich einfahren zu können.

XI. Artic.

Alle Wagens von der Bagage, sie mögen gehören wem sie wollen, müssen in gehöriger Ordnung fahren, ihren Zug halten, dichte auf einander folgen, aber nicht in einander fagen, auch keine Lücken machen. Kein Wagen muß sich unterstehen vorzulagen, und außer seiner Ordnung unter andern Wagens einzubringen. Es muß auch kein Wagen stille halten, und dadurch die hinter ihm folgenden arrestiren, sondern ein jeder Wagen muß ohne Anhalten seinen Zug halten;

der General-Wagen-Meister, die Auditeurs, wie auch die Wagens-Meisters der Regimenter müssen auf vorstehendes alles wohl Achtung haben, und denjenigen Knecht, welcher wieder die Ordnung handeln will, davor sofort mit aller Schärfe ansehen.

XII. Artic.

Bey Passirung Defilés, Brücken, Gräben, Hölzungen, Dörfer, Städte und dergleichen Derter, müssen die Wagens nach ihrer Ordnung, und wie es der General-Wagen-Meister disponiret, nach einander ordentlich durchpassiren, und keiner dem andern vorfahren, noch sich außer seinem Zug eindrängen; derjenige Knecht, welcher sich hieran nicht binden, sondern die Ordnung brechen will, muß davor sofort auf das schärfste gezüchtigt und wieder an seinen Ort gebracht werden; wofern aber selbiger seinem Vorgesetzten sich opponiren, oder wohl gar zur Wehre sich setzen will, so muß ein solcher Knecht sofort auf den Kopf geschossen werden.

XIII. Artic.

Kein Knecht, oder anderer Bedienter bey der Bagage soll in währendem Marche, bey Todes-Strafe sich nicht unterstehen, von seinem Wagen zu gehen, um zu saufen, zu stehlen, oder zu plündern. Der General-Gewaltiger mit seinen Leuten, soll deshalb auf dem Marche bey der Bagage sich finden lassen, und, wann Knechte, oder Bediente, von ihren Wagens gehen, um zu stehlen, oder zu plündern, so soll der General-Gewaltiger sich ihrer bemächtigen und solche sogleich ohne weitere Umstände anhängen lassen.

XIV. Artic.

Wann die Bagage in währendem Marche vom Feinde alarmiret oder attackiret werden sollte, so muß sich kein Knecht unterstehen wegzulagen, oder anders zu fahren, als wie es der General-Wagen-Meister befiehlt, und wann befohlen wird zu halten, so muß er halt machen, auch im geringsten nicht anders fahren, als es ihm von seinen Vorgesetzten befohlen wird; wolte ein oder mehrere Knechte sich unterstehen, die Ordnung zu brechen, und mit den Wagens durchzugehen; so soll der General-Wagen-Meister, oder die von ihm bey jeder Colonne bestellten Leute, oder auch die Auditeurs dergleichen Knechte augenblicklich vor den Kopf schießen, und dadurch die andern in Ordnung erhalten.

XV. Artic.

An dem Tage einer Action muß die Bagage von dem General-Wagen-Meister und von den sonst dazu bestellten Leuten in sehr strenger Ordnung und Disciplin gehalten werden, und die Bagage muß von dem Ort, wo sie hält, sich nicht rühren, und die Knechte müssen von ihren Wagens weder weichen noch wandern. Wann der General-Wagen-Meister befiehlt, daß die Bagage avanciren, oder sich zurück ziehen soll, so müssen die Wagens solches in ihrer Ordnung

verrichten, und nicht aus ihrem Zuge lagen, oder vorfahren, sondern absolute in ihrer Colonne und Zuge bleiben. Diejenigen Knechte, welche hiewieder handeln und nach eigenem Gefallen flüchten wollten, sollen sofort niedergeschossen werden. In solchen und andern dergleichen Fällen muß die bey der Bagage commandirte Escorte dem General-Wagen-Meister und den andern Vorgesetzten sonder einigen Anstand assistiren, und die Knechte und Wagens in Ordnung halten helfen.

XVI. Artic.

Derjenige Knecht, oder es sey sonst von der Bagage wer es wolle, welcher sich unterstehen wird, bey solcher Gelegenheit die auf den Wagens befindliche Kasten zu öffnen, solche oder auch andere Bagage auf den Wagens zu plündern und preis zu machen, soll sonder einigen Anstand dabey sogleich niedergemacht, oder wenn es die Zeit und Umstände leiden, sogleich aufgehängt werden, er stehe oder diene bey wem er wolle; es wird auch bey Todes-Strafe verbothen, daß kein Knecht oder Bauer zur Vorspann sich unterstehen soll, bey dergleichen Alarme die Pferde auszuspannen, die Stränge entzwei zu schneiden, davon zu jagen, und die Wagens stehen zu lassen.

XVII. Artic.

Ein jeder Officier, welcher zur Escorte bey der Bagage commandirt ist, wird seine Leute bey solchem Alarme wohl observiren und genau Achtung haben, daß diese sich nicht debandiren, oder wohl gar die Wagens zu plündern anfangen, wovon die Officiers responsable seyn sollen.

XVIII. Artic.

Wann von dem General-Wagen-Meister und den Vorgesetzten eine Wagenburg zu machen, befohlen wird, so muß ein jeder Wagen und Knecht sich hierzu anschicken, und, ohne zu raisonniren, auch ohne ein Wort dawider zu sprechen, bey Lebens-Strafe so fahren, wie es die Vorgesetzten ihm anweisen und befehlen, damit die Wagenburg baldmöglichst geschlossen werde.

XIX. Artic.

Wann ein Wagen entzwey bricht, muß zwar dadurch der Zug nicht aufgehalten werden, sondern solcher Wagen muß zurück bleiben, und die andern Wagens müssen gemächlich fort fahren. Inzwischen muß der General-Wagenmeister, nebst den übrigen Wagen-Meistern doch davor sorgen, daß der zerbrochene Wagen bald wieder gemacht werde, und nachgehends in seiner vorigen Ordnung fahre oder nachkomme; sollte ein Wagen dergestalt brechen, daß er nicht wieder gemacht werden könnte, so müssen die besten Sachen davon unter die andern Wagens vertheilt und aufgepacket werden, der zerbrochene Wagen aber muß zurück bleiben.

Durch die bald nach dem Tode Friedrich des Großen, von König Friedrich Wilhelm II. im Jahre 1787 befohlene anderweite Formation der Infanterie-Regimenter, erhielt ein Regiment 3 Feld-Bataillone und 1 Depot-Bataillon, von denen erstere 4, letzteres 3 Compagnien stark war. Diese Umformung, welche durch das Infanterie-Reglement vom 13. September 1788 näher festgestellt wurde, änderte nicht allein die Train-Verhältnisse der Regimenter, sondern auch der Generalität. Letzteren wurde nicht mehr eine bestimmte Anzahl von Wagen vorgeschrieben, sondern ihnen überlassen, nach Belieben sich damit zu versehen; dagegen wurden täglich zugebilligt:

einem General-Feldmarschall ..	100	Rationen	und	38	Portionen,
General der Infanterie ..	50	=	=	18	=
General-Lieutenant	33	=	=	10	=
General-Major	24	=	=	8	=

Bei einem Infanterie-Regiment, dessen Depot-Bataillon keinen Train hatte, und einer Füsilier-Brigade (jede zu 3 Bataillonen à 4 Compagnien) erhielten:

	Wagen.	Pferde.	Knechte.
der Commandeur 1 4sp. Chaise, 1 Knecht, 6 Reit-			
pferde			
derselbe als Compagnie-Chef 2 Packpferde für	1	13	1
das Zelt.			
1 Packpferd für die Deconomie			
3 Stabs-Offiziere, à 3 Reitpferde, 1 Knecht, und			
als Compagnie-Chefs, die gleiche Zahl Pack-			
pferde wie der Commandeur.	—	18	3
7 Capitaine, à 2 Packpferde für das Zelt,			
1 Packpferd für die Deconomie,			
1 Reitpferd	—	28	—
12 Compagnien, à 1 4sp. Brodwagen mit 1 Knecht,			
7 Packpferde für die Zelte mit 4 Knechten,	12	156	96
2 Packpferde für Montirungen mit 3 Knechten			
4 Stabs-Capitaine, 36 Subalterne und 3 Adju-			
tanten, à 1 Pferd, 1 Knecht	—	43	43
Regiments-Feldscheer	—	1	2
Regiments-Quartiermeister, Auditeur und Pre-			
diger, à desgl.	—	3	3
Für die Wacht- und Brand-Zelte	—	4	2
3 Augmentations-Wagen, à 4 Pferde, 1 Knecht	3	12	3
2 Stabs- (Geld-) Wagen, desgl.	2	8	2
Summa ...	18	286	155

Die Zahl der Marketender, die früher mit ihren Fahrzeugen den Troß bedeutend vermehrt hatten, wurde dadurch reduzirt, daß nicht

jede Compagnie, sondern nur jedes Bataillon einen Marketerender mit zu Felde nehmen durfte.

Als 1797 die Depot-Bataillone auf 4 Compagnien gesetzt und dritte Musketier-Bataillone wurden, blieb das Regiments-Train-Verhältniß dasselbe.

Die Regiments-Artillerie mit ihrem Train bestand um diese Zeit bei einem Musketier-Bataillon aus:

2 6pfd. Kanonen mit 12 Zugpferden und 6 Knechten,

1 Patronenwagen mit 4 Zugpferden und 1 Knecht.

Füsilier-Bataillon aus:

1 3pfd. Kanone mit 4 Zugpferden und 2 Knechten,

1 Patronenwagen mit 4 Zugpferden und 1 Knecht.

Ein Jäger-Bataillon, welches keine Geschütze besaß, hatte

4 4sp. Patronen-Karren mit 4 Knechten.

Die Kartuschwagen der Regiments-Geschütze, Gewehrstein- und weitere Patronen-Wagen der Infanterie befanden sich beim Artillerie-Train.

Ueber die Ordnung des Regiments-Trains auf dem Marsche ordnete das Reglement von 1788 Folgendes an:

Marschirte ein Regiment allein, so fuhren die Kanonen vor ihren resp. Bataillonen. Hinter den Geschützen des 1. Bataillons kam die Chaise des Commandeurs, sowie der Geldwagen des Regiments, und hinter den Kanonen des Grenadier-Bataillons dessen Geldwagen. Die Packpferde wurden, wenn rechts abmarschirt worden war, auf der rechten und wenn links abmarschirt war, auf der linken Seite des Regiments in der Reihenfolge der Compagnien derart geführt, daß jede Compagnie die ihrigen neben sich hatte. Hinter dem Regimente fuhren die Brodwagen in folgender Ordnung:

I. die vom Grenadier-Bataillon, als:

- 1) der von des Majors-Compagnie,
- 2) = Augmentationswagen,
- 3) = von der 2. Capitains-Compagnie,
- 4) = von der 3. Capitains-Compagnie,
- 5) = von der ältesten Capitains-Compagnie,

II. die des 1. Bataillons, und zwar:

- 1) der von der Leib-Compagnie,
- 2) = Augmentationswagen,
- 3) = des Commandeurs vom Bataillon,
- 4) = von des Capitains-Compagnie,
- 5) = des Commandeurs vom Regimente,

III. die des 2. Bataillons:

- 1) der von des Commandeurs-Compagnie,
- 2) = Augmentationswagen,

3) = von des ältesten Capitains-Compagnie,

4) = von des 2. Capitains-Compagnie,

5) = von des Majors-Compagnie.

Hieran schlossen sich nach der vom Commandeur befohlenen Ordnung die Marketerender-Wagen an, welche den Schluß bildeten.

Das Commando über den Regiments-Train führte der Auditeur, dem 2 Capitainsd'armes zugeordnet waren. Auch wurde zur Bedeckung der Wagen 1 Offizier mit 36 Mann commandirt, welche zugleich die Arriere-Garde bildeten.

Wenn das Regiment mit der Armee marschirte, so blieben, im Falle nicht deshalb besondere Befehle ergingen, nur die Geldwagen, die Commandeur-Chaise und die Packpferde beim Regimente, die übrige Bagage dagegen fuhr unter Aufsicht des Auditeurs und der beiden Capitainsd'armes nach dem Sammelorte der Armee-Bagage und stand hier unter dem Oberbefehle eines die Dienste eines General-Wagenmeisters versehenen Offiziers. Diesem Offizier hatten der Auditeur und die Knechte unbedingt zu gehorchen und durfte kein Wagen anders, als wie er es befohlen hatte, fahren. Der General-Wagenmeister selbst stand direct unter dem commandirenden General resp. General-Quartiermeister; von dem Letzteren erhielt er auch die Ordre, nach welcher Richtung und in wieviel Colonnen die Bagage marschiren sollte. Jeder Colonne wurde ein besonderer Offizier vorgesetzt, welchem die der Colonne zugetheilten Auditeure und Knechte wiederum den strengsten Gehorsam schuldig waren. In Betreff der Zug-Ordnung blieben die in den früheren Reglements gegebenen, oben schon citirten Bestimmungen mit geringfügigen Aenderungen in Kraft bestehen.

Die Train-Verhältnisse eines Cavallerie-Regiments blieben dieselben wie früher, dagegen traten bei den Artillerie-Regimentern bedeutende Veränderungen ein.

Bei der Feld-Artillerie (jezt 4 Regimenter zu Fuß und 1 Regiment reitende) befanden sich bei jeder Batterie an Personal und Fahrzeugen:

- 1 bis 2 Trainwagen, 1 bis 2 Compagnie-Brodwagen,
- 1 bis 2 Train-Brodwagen, sämmtlich 4spännig und mit
- 1 bis 2 Knechten; 1 Wagenmeister, 1 bis 2 Wagenbauer;
- 3 bis 4 Schirrmeister, sämmtlich beritten, 1 bis 2 Sattler-
- Gesellen, 1 bis 2 Reitschmiedegesellen und 1 Train-Chi-
- rurgus. Außerdem hatte jede Batterie für die Zelte und
- Montirungen 5 bis 8 Packpferde mit 2 bis 4 Knechten,
- sowie jeder Offizier 3 Pferde und 2 Knechte.

Der eigentliche Artillerie-Train war in „Train-Colonnen“ getheilt, deren jede mit wenigen Ausnahmen aus:

1 3pfd. Füsiliers-Kartuschwagen	mit	4 Pferden
11 6pfd. Kartuschwagen	= à	6 =
8 12pfd. desgl.	= à	6 =
1 7pfd. Granatenwagen zu reit. Haubitzen	=	6 =
1 7pfd. desgl. zu ordin. Haubitzen	=	6 =
5 10pfd. Haubitzen-Granatenwagen	= à	6 =
8 Infanterie-Patronenwagen	= à	6 Pferden
2 Cavallerie-Patronenwagen	= à	6 =
1 Infanterie-Gewehrsteinwagen	=	4 =
1 6pfd. Vorraths-Affuite	=	4 =
2 Schanzzeugwagen	= à	4 =
1 Trainwagen	=	4 =
1 Wagenschmierwagen	=	4 =
2 Train-Brodwagen	= à	4 =
45 Fahrzeugen mit 95 Knechten und		273 Pferden

bestand.

An Train-Bedienten gehörten zu einer Colonne:

- 1 Wagenmeister, 1 Wagenbauer, auf 36 bis 40 Pferde
- 1 Schirrmeister, auf 30 Pferde 1 Pferd zum Vorrath und auf 2 Vorraths-Pferde 1 Knecht, 2 Reitschmiedegesellen, 1 Sattlergeselle, 1 Train-Chirurgus und 3 Knechte, und 5 Pferde zum Packen der Zelte.

Als Colonnen-Commandeur fungirte ein Artillerie-Offizier, dem ein Artillerie-Personal von 1 Seconde-Lieutenant, 4 Corporalen, 5 Bombardieren, 1 Tambour und 55 Kanonieren zur Seite stand.

Bei dem Artillerie-Train jedes Corps befand sich außer einer Handwerks- noch 1 Laboratorien-Colonne und 1 fliegendes Pferde-Depot. Außerdem waren für die ganze Armee noch 2 Brandgeschoss- und 4 Brücken-Colonnen und 4 stehende Pferde-Depots vorhanden.

Die Handwerks-Colonne bestand aus:

- 1 6sp. Feldschmiede, 1 4sp. Eisen- und Kohlenwagen,
- 2 4sp. Wagen zum Handwerkzeug für Stellmacher und Zimmerleute, 3 6sp. Räderwagen, 1 4sp. Brodwagen, 1 Zeugschreiber als Führer, 1 Schirrmeister, 1 Sattlergeselle, 1 Zeugschmiedemeister, 1 Stellmachermeister und 1 Zimmermeister, jeder mit 4 Gefellen, 1 Train-Chirurgus, 17 Knechten und 45 Pferden.

Eine Laboratorien-Colonne hatte:

- 3 4sp. Munitionswagen mit Pulver und Blei, 4 dergl. mit Laboratorien-Geräthschaften, 1 4sp. Brodwagen, 1 Schirrmeister, 1 Train-Chirurgus, 16 Knechte und 35 Pferde.

Jedes der fliegenden Pferde-Depots bestand aus:

- 100 Depot-Pferden, 3 6sp. Fouragewagen, 1 4sp. Brodwagen.

Dazu kamen:

- 1 Train-Offizier, 1 Ober-Wagenmeister, 1 Wagenmeister,
- 3 Schirrmeister, 1 Reitschmiedegeselle, 1 Train-Chirurgus, 50 Knechte,

so daß sich im Ganzen incl. der Wagenknechte 60 Knechte und 128 Pferde beim Depot befanden.

Diese Depots hatten die Bestimmung, der Artillerie beständig zu folgen. Die stehenden Pferde-Depots dagegen befanden sich einige Meilen hinter der Armee und mußten die fliegenden Depots stets mit gesunden Pferden versehen und die ihnen überwiesenen kranken Pferde in Behandlung nehmen. Ein derartiges Depot war stark:

- 1 Train-Offizier, 1 Ober-Wagenmeister, 2 Wagenmeister,
- 5 Schirrmeister, 1 Kupferschmiedemeister mit 2 Gefellen,
- 1 Sattlergeselle, 1 Train-Chirurgus, 110 Knechte und 230 Pferde,

und hatte 2 Fourage-, 1 Brod- und 1 Wagen zur Fortschaffung der Medizin und des Handwerkszeuges.

Eine Brandgeschoss-Colonne wurde gebildet aus:

- 3 10pfd. und 2 7pfd. Haubitzen-Granatenwagen, 3 12pfd. und 2 6pfd. Kartuschwagen, 1 Train- und 1 Brodwagen,
- 1 Reitschmiedegeselle, 2 Schirrmeister, 1 Train-Chirurgus, 25 Knechten und 74 Pferden.

Eine Brücken-Colonne bestand aus:

- 8 6sp. Wagen, von denen 4 mit Balken und 4 mit Brettern beladen waren, 1 Schirrmeister, 1 Zimmermeister mit 8 Gefellen, 24 Knechten und 49 Pferden.

Was nun schließlich den gesammten Proviant-, Lazareth- und Administrations-Train betrifft, so änderten sich dessen Verhältnisse unter Friedrich Wilhelm II. und in den ersten Regierungsjahren Friedrich Wilhelm III. nur unbedeutend, und erst bei der Reorganisation der Armee nach dem Tilsiter Frieden, wo die Train-Verhältnisse eine völlig andere Gestalt annahmen, erhielt dieser Train diejenige Organisation, deren weiterer Ausbau in dem heutigen Verpflegungs-Train eine hohe Vollkommenheit erlangt hat.

C.

Von 1806 — 1852.

Der unglückliche Ausgang des Feldzuges im Jahre 1806 hatte so mannigfache Mängel in der Armee und deren Verwaltung herausgestellt, daß nach dem Frieden von Tilsit eine besondere Reorga-

nisations-Commission ernannt wurde, welche auf Grund der gemachten traurigen Erfahrungen bei der Neubildung des Heeres die entdeckten Uebelstände beseitigen und Besseres an die Stelle des Alten setzen sollte.

Ganz besonders wurde hierdurch der Train betroffen, welcher durch die unermüdlige Thätigkeit des General-Intendanten v. Ribbentrop vollständig umgestaltet und nun erst das wurde, was man gegenwärtig unter Verpflegungs-Train versteht.

Der frühere Verpflegungs-Train bestand, wie im Abschnitt B. gezeigt worden, nur aus den Feldbäckereien und den Mehlfuhrwesen-Colonnen; jetzt wurde demselben Alles einverleibt, was zur Verpflegung und Versorgung des Heeres mit Vorräthen aller Art überhaupt gehörte; ihm wurden die Brodwagen der Regimenter, die Pferde-Depots der Artillerie, sowie die neugeschaffenen Lazarethe überwiesen, und ihm Einrichtungen gegeben, deren Grundformen sich bis auf die gegenwärtige Zeit erhalten haben.

Aber auch das Grundübel des früheren Trains, nämlich der Mangel jeden militärischen Geistes in diesem wichtigen Heerestheil, mußte Ribbentrop zu beseitigen.

Die Train-Mannschaften führten früher unter ihrem Titel „Knechte“ ein trostloses, ja verachtetes Dasein. Die Handwerker, gegen Lohn angenommen und meist verkommene Subjekte, standen in keinem militärischen Range und Verhältniß und waren allenfalls ihren Meistern gehorsam. Ribbentrop schuf ein Institut mit streng militärischen Einrichtungen, und seinen Bestrebungen ist es zu danken, daß die Wagen-, Pack- und Stück-Knechte den Titel „Knecht“ verloren und ebenso wie die Handwerker, die von jetzt ab aus den Kantons ausgehoben und auf die Kriegskartel vereidigt wurden, den Namen „Trainsoldaten“ erhielten und den übrigen Truppen in allen Beziehungen vollständig gleichgestellt wurden.

Welche Ansprüche von nun ab an einen Trainsoldaten gemacht wurden, ergiebt der für dieselben normirte und folgendermaßen lautende Eid:

„Ich N. N. gelobe und schwöre zu Gott, dem Allmächtigen, daß ich alles Dasjenige, so mir in den Kriegskarteln vorgelesen und erklärt ist, nach allen Kräften zu beobachten bestrebt sein werde.

Ich will auch meinem Allergnädigsten König und Herrn treu und ehrlich dienen; sobald ich während meiner Dienstzeit beordert werde, mich jederzeit zu der bestimmten Frist an dem mir bekannten Ablieferungsorte einfinden und mich überhaupt so betragen, wie es einem treuen Unterthan und Soldaten meines Allergnädigsten Königs ansteht und gebührt. Auch will ich meinen Vorgesetzten in Allem gehorsam sein, die mir anvertrauten Pferde und Geräthschaften, Wagen und Sachen auf das Sorgfältigste, als wäre es mein Eigen-

thum, in Acht nehmen, mich zu keiner Zeit und unter keiner Bedingung ohne den Befehl meiner Vorgesetzten aus der mir angewiesenen Reihe oder von dem bestimmten Versammlungsorte, es sei weder allein, noch mit den Pferden, entfernen, sondern die mir anvertrauten Sachen gegen jeden feindlichen Angriff auf das Kräftigste vertheidigen, wie dies die Pflicht jedes rechtschaffenen Soldaten ist.

Dies Alles gelobe und beschwöre ich vor Allen, die hier gegenwärtig sind, so wahr mir Gott helfe, und ich hoffe, selig zu werden, durch Jesum Christum und sein heiliges Wort. Amen!“

Der jetzt direkt unter dem General-Kriegs-Commissar stehende Train wurde nun derart eingetheilt, daß für jede Brigade*) eine Train-Compagnie bestand, die alle für die Brigade erforderlichen Administrations-, Dekonomie- und Lazareth-Branchen umfaßt und welche die Bestimmung hatte:

- a. durch ihre Feldbäckerei-Colonne den Bedarf an Brod und Zwieback, insofern nicht auf anderem Wege dazu gelangt werden konnte, zu erzielen;
- b. durch die Brod- und Mehlfuhrwesen-Colonnen, den Truppen das von den Feldbäckereien gelieferte Brod und letzteren wiederum anderweitige Vorräthe nachzuführen;
- c. durch die Pferde-Depots, den Abgang von Pferden zu ersetzen.

Als Commandeure dieser Compagnien fungirten mit den Rechten und Pflichten eines Regiments-Commandeurs ausgestattete Capitaine, zu denen die übrigen Offiziere bei dem Fuhrwesen in dem gleichen Verhältnisse standen, wie die Offiziere einer Compagnie oder Escadron zu ihrem Compagnie- resp. Escadrons-Chef. Letztere waren entweder von den Regimentern abocmuandirte oder auf Wartegeld gesetzte Offiziere, welche während dieses Verhältnisses meist schon in den Train-Magazinen als Aufsichts-Beamte fungirt hatten.

Nach dem Frieden von Tilsit bis gegen Ende des Jahres 1812, wo sich der Etat bis 1815 successive vermehrte, bestand eine Train-Compagnie aus:

1 Train-Capitain,	
3 Lieutenants,	2 von der Cavallerie,
	1 „ „ Infanterie,
3 Wachtmeister,	
1 Feldwebel,	
14 Unteroffiziere,	8 von der Infanterie,
	3 „ „ Cavallerie,
	3 „ „ reit. Artillerie,

*) Eine Brigade bestand aus 2 Regimentern (6 Mäsketier- und 1 Grenadier-Bataillon) 3 Regimentern Cavallerie, 1 Fuß- 1 reitenden und 1 Reserve-Batterie.

4 Oberbäcker mit Unteroffiziers-Rang,

25 Gefreite, { 13 von der Cavallerie,
 { 12 " Infanterie,

195 Trainsoldaten, als:

30 Bäcker, 5 Grobschmiede, 3 Stellmacher, 3 Sattler, 1 Böttcher,
1 Tischler, 2 Maurer, 150 Fuhrleute.

Die Mannschaften bei einer Branche waren in Beritte eingetheilt, bei denen die Gefreiten der Cavallerie die Aufsicht über Mannschaften und Pferde, die der Infanterie aber über die Fahrzeuge und Ladung führten. 2 Beritte bildeten einen Zug, an dessen Spitze zu gleichen Zwecken 1 Unteroffizier der Cavallerie und 1 Unteroffizier der Infanterie standen. Ueber jede Branche stand nun ein Offizier und diese wieder unter dem Train-Capitain.

Die Uniformstücke der Trainsoldaten des Administrations-, Dekonomie- und Lazareth-Trains bestanden in:

- 1) einer Jacke von dunkelblauem Tuche mit Aufschlägen und Kragen von bleumeurantem und Achselklappen von rothem Tuche und mit zinnernen Knöpfen,
- 2) einem Camisol von grauem Tuche,
- 3) einem Paar Reithosen von grauem Tuche mit Leder besetzt,
- 4) einem Paar Stalhosen von grauer Leinwand,
- 5) einem Mantel von grauem Tuche mit Kragen von bleumeurantem und Achselklappen von rothem Tuche,
- 6) einer Feldmütze von grauem Tuche, mit einer Einfassung von bleumeurantem Tuche,
- 7) einem Ejakot mit ledernem Schirme und Rinnbändern, weiß und schwarz wollener Rose, Agraffe von weiß wollenem Bande hellblauer Kokarde und mit einem Ueberzuge von Wachseleinand,
- 8) einem Paar Fingerhandschuh von grauem Tuche,
- 9) einem Mantelsack von grauem Tuche,
- 10) einem Paar wollenen Socken,
- 11) einer Säbelskoppel von schwarzem Leder,
- 12) einem Paar Sporen,
- 13) einem Brodbeutel,
- 14) einem Paar kurzen Stiefeln,
- 15) einem Paar Schuhen,
- 16) zwei Hemden,
- 17) einer schwarz Tuchenen Halsbinde.

Hierzu traten später noch Kochgeschirre und Fouragesäcke. Bewaffnet waren die Mannschaften mit Säbel und Pistolen, die Handwerker mit Karabinern.

Die Uniform der Trainsoldaten bei den Regimentern hatte gleiche Bestandtheile, nur schrieb eine Allerhöchste Kabinets-Ordre vom

6. März 1813 vor, daß bei diesen die Farbe des Kragens und der Achselklappen auf Jacke und Mantel mit der des betreffenden Regiments übereinstimmen mußte.

Die Uniform der Train-Offiziere blieb größtentheils wie früher, und bestand in einem dunkelblauen Rock mit rothem Unterfutter, rothen schwedischen Aufschlägen, rothem Kragen und weißen, erhabenen Knöpfen.

Nach einer Cabinets-Ordre d. d. Potsdam, den 10. Oktober 1810 erhielt der Rock den damals üblichen Schnitt und dunkelblaue Achselklappen, auch mußten die neu eingeführten grauen Beinkleider angelegt werden. In Stelle des Huts trat ein Ejakot mit silberner Tresse und der eingeführten sonstigen Garnirung ohne Federbusch.

Da diese Uniformen jedoch von der der Mannschaften zu sehr abwich, so bestimmte Se. Majestät durch Ordre d. d. Berlin, den 23. Januar 1812, wörtlich:

„Ich finde es angemessener, daß die Train-Offiziere eine Uniform tragen, welche mit der Montirung der Train-Soldaten, denen sie vorgesetzt sind, in Absicht der Farbe des Kragens und der Aufschläge übereinstimmt, und setze daher hiermit fest, daß sie hiefür statt der rothen Kragen und Aufschläge dergleichen von hellblauer Farbe tragen sollen.“

Nachträglich wurde Allerhöchst sodann noch befohlen:

„daß die Offiziere dieselben farbigen Achselklappen tragen sollen, welche die Soldaten hatten.“

Ribbentrop strebte unermüdlich dahin, auch in der Form der Fahrzeuge, der Bespannung etc. ebenfalls Gleichmäßigkeit zu erzielen. Für alle Branchen des Trains wurden überdem bestimmte Etats festgesetzt und darin genau bestimmt, wie viel jeder an Fuhrwerk, Pferden und Mannschaften zukommen und welche Utensilien und Goldsätze bei jedem Amte und jeder Colonne in Anwendung gebracht werden sollten.

Man unterschied

- 1) den Verpflegungs-Train,
- 2) den Administrations-Train,
- 3) den Lazareth-Train und
- 4) den Regiments-Train.

Zum Verpflegungs-Train zählte man die Feldbäckereien, das Brot- und

das Mehl-Fuhrwesen, sowie die fliegenden Pferde-Depots.

Die Feldbäckereien, die früher eiserne Bügel in bedeutender Menge zur Errichtung von Defen mit sich führten, sollten jetzt die Bügel nur als Nothbehelf betrachten und durften daher auf eine Brigade zwei Defen mit sich führen. Hauptsächlich sollten sie jetzt

die von gebrannten Steinen aufzuführenden Ofen als das Hauptmittel zur Erzielung des Brothbedarfs betrachten und, wo es irgend zulässig, die Backöfen der Städte und Dörfer in Anspruch nehmen.

Eine Feldbäckerei, die nach den Pferden und Fahrzeugen in Bezirke, nach den Handwerkern in Corporalschaften getheilt war, erhielt 1807 folgenden Etat:

1 Lieutenant der Infanterie, 1 Feldwebel, 1 Oberbackmeister,
1 Gefreiter der Cavallerie, 1 Chirurgus, 4 Oberbäcker.

50 Trainsoldaten, nämlich:

30 Bäcker, 1 Grobschmied, 2 Maurer, 1 Sattler, 1 Stellmacher,
1 Tischler, 14 Fuhrleute;

5 6spännige Fahrzeuge und zwar:

2 Backöfen-, 2 Requisitionen- und 1 Spriegel-Wagen;

36 Wagen-Pferde (incl. 6 zur Reserve) und

3 Klepper für den Offizier, Backmeister und Gefreiten.

1812 trat an Stelle des Lieutenants ein Capitain und vermehrte sich der Etat um 1 Oberschlächter, 4 Schlächter und 1 Böttcher, in welcher Höhe er bis 1814 in Geltung blieb.

Das Brotsfuhrwesen trat an die Stelle der Brotwagen, welche früher jede Compagnie und Escadron besaß. Aus diesen Brotwagen, welche jetzt den Brothbedarf auf 4 Tage fassen sollten, wurden Colonnen gebildet und deren zweckmäßige Benutzung den Verpflegungs-Behörden überlassen.

Eine Brotsfuhrwesen-Colonne bestand 1807 aus:

1 Lieutenant von der Cavallerie,

1 Unteroffizier = = =

6 Gefreiten = = =

3 Unteroffiziere = = Infanterie,

2 = = = reitenden Artillerie,

1 Chirurgus, 1 Kurschmied.

42 Trainsoldaten, nämlich: 1 Grobschmied, 1 Stellmacher, 1 Sattler,
39 Fuhrleute.

32 4spännige Brotwagen,

132 Wagen-Pferde (incl. Reserve) und

12 Reitpferde resp. Klepper, für den Lieutenant, die Cavalleristen
und Artilleristen, den Chirurgus und Kurschmied.

1812 aus:

1 Stabs-Capitain,

3 Unteroffizieren von der Cavallerie,

6 Gefreiten = = =

3 Unteroffizieren = = Infanterie,

6 Gefreiten = = =

1 Chirurgus, 1 Kurschmied;

56 Trainsoldaten, nämlich: 1 Sattler, 1 Stellmacher, 1 Offizier-
knecht, 53 Fuhrleute,

31 4spännigen Brotwagen (incl. 1 zur Reserve),

141 Wagen-Pferden (incl. 21 zur Reserve) und

14 Reitpferden (resp. Klepper).

5 Wagen bildeten einen Beritt, 10 einen Zug; sämtliche Wagen hatten Deckel.

Das Mehlsfuhrwesen war ebenfalls, wie das Brotsfuhrwesen, in Colonnen formirt und hatte die Pflicht, den Truppen den Mehlsbedarf auf 4, nicht wie früher auf 8 Tage nachzuführen. Die innere Eintheilung war conform der des Brotsfuhrwesens, die Wagen dagegen waren mit Planen versehen.

Eine Colonne war stark:

1807:

1 Lieutenant von der Cavallerie,

2 Unteroffiziere = = =

6 Gefreite = = =

3 Unteroffiziere = = Infanterie,

6 Gefreite = = =

1 Unteroffizier = = reitenden Artillerie,

1 Chirurgus, 1 Kurschmied,

60 Trainsoldaten, nämlich: 3 Grobschmiede, 1 Stellmacher, 1 Sattler,
1 Böttcher, 54 Fuhrleute,

22 6spännige Wagen,

1 6spännige Feldschmiede,

144 Wagen (incl. Reserve) und

12 Reitpferde;

1812:

1 Stabs-Capitain,

3 Unteroffiziere von der Cavallerie,

6 Gefreite = = =

3 Unteroffiziere = = Infanterie,

6 Gefreite = = =

1 Chirurgus, 1 Kurschmied,

62 Trainsoldaten, nämlich: 1 Ober-Schmied, 2 Schmiedegesellen,
1 Sattler, 1 Stellmacher, 1 Böttcher, 1 Offiziersknecht,
55 Fuhrleute,

32 4spännige Wagen, und zwar: 30 Mehls-, 1 Reserve-Wagen,
1 Feldschmiede,

153 Wagenpferde (incl. 25 zur Reserve),

14 Reitpferde resp. Klepper.

Die fliegenden Pferde-Depots waren, wie im Abschnitt B. erwähnt, früher nur für die Artillerie vorhanden. Die neue Organisation bestimmte sie zum Nutzen für alle Waffen. Man nahm die

Pferde zu allen Dienstzwecken auf und ließ auch daraus den Ersatz für die sämtlichen Waffen, sowie für die Trains, bewirken. Jedem Depot einer Brigade wurde 1 Unteroffizier der Cavallerie als Schirrmeister vorgelegt, dem 25 Trainsoldaten zur Hülfsleistung und ein 2spänniger Wagen zur Fortbringung von Geschirrsachen überwiesen wurden. Zum Etat des Depots gehörte ein Bestand von 50 Pferden.

Als im Mai 1811 verschiedene Transporte von Militair-Effecten die Bespannung einer Colonne nothwendig machten, erhielt diese unterm 3. Juni desselben Jahres eine besondere Instruction, welche den speciellen Dienstbetrieb behandelte und unterm 15. März 1812 den Brot- und Mehl-Fuhrwesen-Colonnen zur Richtschnur mitgetheilt wurde.

Der neu organisirte Train fand seine erste Verwendung 1812 bei dem Hülfs-corps gegen Rußland. Diesem Corps wurden 3 Compagnien überwiesen, jede in der Stärke von

- 1 Bäcker-Abtheilung,
- 2 Brotwagen-Colonnen,
- 2 Mehlmwagen-Colonnen und
- 1 fliegenden Pferde-Depot.

Die Brot- und Mehlmwagen-Colonnen wurden jedoch nicht, wie ursprünglich bestimmt, sondern aus mannigfachen Gründen nur aus 22, und zwar 6spännigen Fahrzeugen, gebildet. Hierdurch erfuhr auch die innere Eintheilung der Colonnen eine Aenderung in der Art, daß auf einen Beritt nicht 5, sondern nur 4 Wagen, und auf einen Zug nicht 10, sondern nur 8 Wagen gerechnet wurden.

Das Personal jeder der 3 Bäckereien ward in Corporalschaften getheilt, von denen die drei ersten aus 1 Ober-Bäcker und 10 Bäcker-gehilfen, die vierte aus 1 Ober-Schlächter, 4 Schlächtergehilfen und 7 Handwerkern, die fünfte dagegen aus dem Gefreiten der Cavallerie und den 14 Fuhrleuten gebildet wurde.

Als im Jahre 1813 die bedeutende Verstärkung der Armee es unmöglich machte, dem Verpflegungs-Fuhrwesen die früher bestandene Ausdehnung zu geben, wurde den Brigaden statt einer Brot- und einer Mehlmwagen-Colonne, nur eine Colonne gegeben. Hierbei wurde gleichzeitig der Unterschied zwischen Brot- und Mehl-Fuhrwesen aufgehoben, und um mit der Ladung von Kässern kein Hinderniß zu finden, die mit Deckeln versehenen Brotwagen abgeschafft, die mit Planen bedeckten Mehlmwagen dagegen allgemein eingeführt, den Colonnen der Name „Proviant-Colonnen“ gegeben und diese auf den Etat der bisherigen Mehlmwagen-Colonnen gesetzt.

Eine weitere Aenderung erfuhr der Verpflegungs-Train im Jahre 1815 noch dadurch, daß der Etat der Feldbäckerei-Abtheilungen um

- 1 Offizier, 12 Ober-Bäcker, 1 Ober-Schlächter, 90 Bäcker-gehilfen, 8 Schlächtergehilfen, 6 Maurer, 1 Trainsoldaten und
- 2 Reitpferde

erhöht wurde. Dasselbe geschah bei den Pferde-Depots, denen ein Offizier, statt des bisherigen Unteroffiziers, vorgelegt wurde, und welche jetzt einen Etat von

- 1 Offizier, 2 Wagenmeistern, 1 Kürschmied, 50 Trainsoldaten und 100 Pferden

erhielten.

Durch Verfügung des General-Kriegs-Commissars, d. d. Jauer, den 25. August 1813, erhielten die vorhandenen Train-Compagnien fortlaufende Nummern und standen unter folgenden Commandeuren:

- Nr. 1. Capitain von Reizenstein,
- = 2. Obrist-Lieutenant von Ratte,
- = 3. = von Kuhse,
- = 4. Major von Bismarck,
- = 5. = von Dornis,
- = 6. = von Herzberg,
- = 7. Capitain von Buddenbrock.

In der Folge reichten diese 7 Colonnen nicht aus und wurden deshalb im Laufe des Krieges noch besondere Colonnen aus Bauerwagen gebildet, welche dieselben Einrichtungen, wie die Proviant-Colonnen erhielten.

Bei der Mobilmachung des Jahres 1815 erhielt jedes der sechs ersten Corps der Armee unter den betreffenden Train-Capitains

- 1 Feldbäckerei,
- 6 Proviant-Colonnen und
- 1 fliegendes Pferde-Depot.

Die durch die verschiedenen Verhältnisse bedingten mannigfachen, im Allgemeinen aber unbedeutenden Abweichungen von den festgesetzten Etats hier anzuführen, ist der Raum nicht; erwähnt sei jedoch, daß unterm 10. Mai 1815 jede Bäckerei 1 resp. 2 Trommeln und jede Proviant-Colonne 1 Trompete erhielt, um den Mannschaften die nöthigen Signale zu geben.

Was den Administrations-Train betrifft, so erfuhr auch dieser von 1807 an mehrfache Veränderungen, die hauptsächlich durch die Zusammenstellung der Beamten bei den Aemtern hervorgerufen wurden.

Im Jahre 1815 hatte

- das General-Kriegs-Commissariat:
- 3 6spännige Fahrzeuge, 22 Wagenpferde (incl. 4 zur Reserve),
- 1 Wagenmeister, 8 Trainsoldaten, 25 Officiantenknechte,
- ein Ober-Kriegs-Commissariat:
- 1 4spänniges Fahrzeug, 7 Wagenpferde (incl. 3 zur Reserve),
- 3 Trainsoldaten, 9 Officiantenknechte,
- ein Brigade-Kriegs-Commissariat:
- 1 2spänniges Fahrzeug, 3 Wagenpferde (incl. 1 zur Reserve),
- 3 Trainsoldaten, 5 Officiantenknechte,

das Haupt-Proviant-Amt eines Corps:

1 2spännigen Registratur-Wagen, 3 Wagenpferde (incl. 1 zur Reserve), 2 Trainsoldaten, 4 Officiantenknechte, ein Brigade-Proviant-Amt:

1 2spännigen Registratur-Wagen, 3 Wagenpferde (incl. 1 zur Reserve), 2 Trainsoldaten, 4 Officiantenknechte, das Feld-Post-Amt eines Corps:

3 2spännige Fahrzeuge, 6 Wagen- und 9 Postillonspferde, 1 Briesträger, 9 Postillone, 3 Trainsoldaten, 4 Officiantenknechte, die Feld-Post-Expedition einer Brigade:

1 2spänniges Fahrzeug, 2 Wagen- und 3 Postillonspferde, 3 Postillone, 1 Trainsoldat, 1 Officiantenknecht, die General-Kriegs-Kasse:

2 6spännige Kassenwagen, 16 Wagenpferde (incl. 4 zur Reserve), 8 Trainsoldaten, 1 Commandirten zur Aufsicht und eine Corps-Kriegs-Kasse:

4 6spännige Fahrzeuge, 30 Wagenpferde, incl. 6 zur Reserve, 15 Trainsoldaten, 8 Officiantenknechte, 1 Wagenmeister.

Den Brigade-Predigern (welche 1809 an die Stelle der bisherigen Feldprediger traten) und jedem Mitgliede eines Brigade-Gerichts (seit 21. Januar 1812 in Stelle der Regiments-Auditeure eingeführt) wurde 1 Trainsoldat, dem Polizei-Director eines Corps dagegen wurden 2 Trainsoldaten zugewiesen.

Was nun den neu geschaffenen Lazareth-Train betraf, so unterschied man dabei „fliegende“ und „Haupt-Lazarethe“. Jene waren für die Brigaden, diese für die Divisionen bestimmt, und sollten erstere 200, letztere 1200 Kranke aufzunehmen im Stande sein. Im Jahre 1809 bestanden für die Armee 3 Haupt- und 6 fliegende Lazarethe. Der für dieselben 1808 festgesetzte Etat kam jedoch nicht zur Ausführung, da die kriegerischen Verhältnisse des Jahres 1812 andere Einrichtungen bedingten.

Die oberste Leitung der Lazarethe wurde in dieser Zeit dem General-Intendanten, Grafen v. Pottum, übertragen, und nunmehr von diesem, in Verbindung mit dem General-Kriegs-Commissar Ribbentrop und dem General-Chirurgus Dr. Görcke, ein anderweiter Etat entworfen.

Hiernach bestanden

ein fliegendes oder leichtes Lazareth aus:

1 Ober-Stabs-Chirurg, 1 Stabs-Chirurg, 2 Ober-Chirurgen, 11 Chirurgen, 1 Reise-Feld-Apotheker, 1 Unter-Feld-Apotheker, 1 Handarbeiter, 1 Lazareth-Inspector, 2 Revier-Aufseher, 12 Krankenwärtern, Koch- und Wasch-Weibern, 1 Kassenbeamten, 1 Expedienten, 1 Wachtmeister der Cavallerie, 1 Unteroffizier der Infanterie, 15 Trainsoldaten, 9 Officiantenknechten,

8 Wagen, und zwar:

1 4spännigen und 1 2spännigen Bandage-Wagen, 1 6spännigen und 1 2spännigen Apotheker-Wagen, 4 4spännige Deconomie-Wagen,

36 Wagenpferden (incl. 6 zur Reserve),

14 Reitpferden für das ärztliche Ober-Personal, die Beamten und den Wachtmeister;

ein Haupt-Lazareth aus:

1 Divisions-General-Chirurg, 1 Ober-Stabs-Chirurg, 4 Stabs-Chirurgen, 9 Ober-Chirurgen, 60 Lazareth-Chirurgen, 1 Instrumentenmacher, 1 Reise-Feld-Apotheker, 1 detachirten Feld-Apotheker, 3 Unter-Feld-Apothekern, 2 Handarbeitern, 1 Ober-Lazareth-Inspector, 4 Lazareth-Inspectoren, 18 Revier-Inspectoren, 80 Krankenwärtern, 2 Kassenbeamten, 2 Expedienten, 2 Wachtmeistern der Cavallerie, 2 Unteroffizieren der Infanterie, 22 Trainsoldaten, 30 Officiantenknechten,

12 Wagen, und zwar:

3 4spännigen Bandage-Wagen, 1 6spännigen und 1 4spännigen Apotheker-Wagen, 5 4spännigen Deconomie-Wagen, 1 4spännigen Kranken-Wagen,

62 Wagenpferden (incl. 8 zur Reserve), und der (2) des Divisions-Chirurgus. Letzterer erhielt keine Reitpferde, sondern mußte sich aus den ihm gewährten Mobilmachungs-Competenzen ein eigenes Fahrzeug schaffen,

39 Reitpferde für das ärztliche Ober-Personal, die Beamten und den Wachtmeister.

Die Fortschaffung der Verwundeten vom Schlachtfelde nach den fliegenden Lazarethten war im Jahre 1813 Sache der Polizei-Directoren der verschiedenen Corps. Diese hatten dafür zu sorgen, daß wo möglich für jede Compagnie, Escadron und Batterie 2 vier- oder 4 zweispännige Wagen requirirt und bei den Verbindungsplätzen zu ihrer Disposition aufgestellt waren, wohin die Verwundeten, nach Beendigung des Gefechts aufgesucht, durch commandirte Mannschaften gebracht wurden. Diese Einrichtung hatte jedoch manche Nachtheile, hauptsächlich die, daß eine geraume Zeit verstrich, ehe den Verwundeten die erste Hülfe zu Theil werden konnte. Es wurden deshalb im Anfange des Jahres 1814 auf Anregung des damaligen Chefs der Artillerie, Prinzen August von Preußen, Königliche Hoheit, und Allerhöchst durch Cabinets-Ordre, d. d. H.-N. Chaumont, den 9. März 1814, genehmigt, bei der Garde-Brigade und jeder Brigade des I., II. und III. Corps

„Compagnien zur Fortbringung der Verwundeten vom Schlachtfelde“

ins Leben gerufen.

Diese Compagnien, die man häufig auch schon als „Kranken-

träger-Compagnien" amtlich erwähnt findet, traten unter specieller Leitung des Brigade-Chefs und wurden aus besonders gut gedienten Leuten und bewährten, zuverlässigen Offizieren zusammengesetzt.

Jede Compagnie war stark:

1 Stabs-Capitain, 1 Premier-Lieutenant, 1 Feldwebel, 1 Capitain d'Armes, 6 Unteroffiziere, 2 Spielleute, 1 Chirurgus, 20 Gefreite, 90 Gemeine, 2 Knechte für die Offiziere, 2 Trainsoldaten, 1 4spänniger Wagen, 4 Wagen- und 3 Reitpferde für die Offiziere.

Die Bekleidung war durch die erwähnte Ordre vorgeschrieben und bestand in

einer grauen Mütze von der Form der Infanterie-Mützen mit dunkelblauer Einfassung und wachseinenem Ueberzuge, einer Lithewke von dunkelgrau melirtem Tuche mit dunkelblauem Kragen, gelben Knöpfen und dunkelblauen Achselklappen, gewöhnlichen Infanterie-Mänteln mit dunkelblauem Kragen, Infanterie-Handschuhen und über den Stiefeletten zu tragenden Beinkleidern,

den kleinen Montirungsstücken der Infanterie,

einem Tornister mit schwarzen Riemen,

einem schwarzen Schultergehenk und gewöhnlichen Socken.

Bewaffnet wurden die Mannschaften nur mit Säbeln.

Jede Compagnie erhielt zur Ausübung ihrer Pflichten:

15 Tragbahren, 39 Tragsessel von Zwillich und

50 Paar Krücken.

Den Regiments-Train betreffend, so gewann derselbe nicht allein schon durch die (1808) erfolgte Umformung der Regimenter, als speciell durch das Reglement d. d. Königsberg, den 26. September 1808, eine andere Form und eine bedeutende Erleichterung hauptsächlich dadurch, daß erstens der Train des Regiments-Inhabers, da diese Stellen eingingen, fortfiel und zweitens die Subaltern-Offiziere die Knechte verloren.

Nach dem Tilsiter Frieden wurden bewilligt:

dem Brigade-General . . . 13 Rationen 5 Knechte,

= Brigadier 13 = 5 =

= Commandeur 6 = 2 =

= Stabs-Offizier 4 = 2 =

= Capitain 2 = 1 =

= Stabs-Capitain 1 = 1 =

= Adjutanten 2 = 1 =

= Regts.-Quartiermeister 1 = 1 =

= Regts.-Chirurg 1 = 1 =

= Bat.-Chirurg 2 = 1 =

= Auditeur 1 = 1 =

= Feldprediger 1 = 1 =

Als später die Stellen der Stabs-Capitaine, Regiments-Quartiermeister, Auditeurs und Feldprediger eingingen, verminderte sich der Train des Regiments und deren Pferde und Knechte.

Ein Infanterie-Regiment bestand jetzt aus 2 Musketier- und 1 Füsilier-Bataillon (jedes zu 4 Compagnien), 2 Grenadier- und 1 Garnison-Compagnie. Da jedoch die Grenadier-Compagnien von 2 Regimentern zu einem selbstständigen Bataillon zusammengezogen wurden und dies sodann seinen eigenen Train hatte, so kann dieser bei dem eigentlichen Regiments-Train nicht in Betracht kommen.

Die Garnison-Compagnie hatte keinen Train.

Der Train eines Infanterie-Regiments (3 Bataillone) war ohne die Grenadier-Compagnien folgender:

	Wagen.	Pferde.	Knechte.
Commandeur	—	6	2
4 Stabs-Offiziere à 2 Knechte 4 Pferde	—	16	8
7 Capitains à 1 = 2 =	—	14	7
5 Stabs-Capitains à 1 = 1 =	—	5	5
3 Adjutanten à 1 = 2 =	—	6	3
1 Regiments-Quartiermeister	—	1	1
1 Regiments-Chirurgus	—	1	1
1 Bataillons-Chirurgus	—	1	1
per Compagnie 1 Packpferd zur Deconomie der Offiziere mit 1 Knecht	—	12	12
per Bataillon 1 4spänniger Patronenwagen mit 1 Knecht	3	12	3
per Bataillon 1 4spänniger Montirungswagen mit 1 Knecht	3	12	3
per Bataillon 1 4spänniger Offizier-Equipagenwagen mit 1 Knecht	3	12	3
per Regmt. 1 4spänn. Geldwagen mit 1 Knecht	1	4	1
per Regiment 1 2spänniger Medizinwagen mit 1 Knecht	1	2	1
Summa	11	104	51

Der Train eines Grenadier-, Jäger- oder Schützen-Bataillons bestand in: für

	Wagen.	Pferde.	Knechte.
1 Stabs-Offizier	—	4	2
3 Capitains à 1 Knecht, 2 Pferde	—	6	3
1 Stabs-Capitain	—	1	1
1 Adjutanten	—	2	1
1 Bataillons-Chirurgus	—	2	1
per Compagnie 1 Packpferd zur Deconomie der Offiziere mit 1 Knecht	—	4	4
per Bataillon 1 4spänniger Patronenwagen, 1 4spänn. Montirungswagen, 1 4spänn. Offizier-Equipagenwagen mit je 1 Knecht	3	12	3
Summa	3	31	15

Im Jahre 1810 verloren die Grenadier-, Füsilier-, Jäger- und Schützen-Bataillone die Packpferde und erhielten dafür per Compagnie 1 1spännige Karre mit 1 Trainsoldaten.

Ein Cavallerie-Regiment, jetzt durchweg aus 4 Escadrons bestehend, hatte

Wagen. Pferde. Knechte.

per Escadron 2 Packpferde zur Fortbringung der Montirungsstücke, Krankendecken, Pferde-, Arznei- und Schmiede-Geräthschaften mit 1 Knecht	—	8	4
per Regiment 1 2spännigen Geldwagen und 1 2spännigen Wagen für die Medizin, Sattler- u. Büchsen Schmiedgeräthschaften mit je 1 Knecht	2	4	2
Hierzu traten die überzähligen Pferde und die Knechte der Offiziere mit	—	39	32
Summa	2	51	38

Der Train einer Fuß- als berittenen Batterie bestand in 2 Packpferden zur Fortschaffung der Montirungsstücke, Pferde-Arzneien u. mit 1 Knechte, der einer Pionier-Compagnie in 6 Packpferden mit 2 und 3 Knechten für die Offiziere.

Als im Jahre 1813 die Landwehr ins Leben trat, erhielt ein Landwehr-Infanterie-Regiment nach der Allerh. Cabinets-Ordre vom 27. April 1813

1 4spännigen Patronenwagen, 1 4spännigen Medizin- und Kassenwagen, 1 4spännigen Equipage-Wagen;
ein Cavallerie-Regiment:

1 2spännigen Medizin- und Kassenwagen, 1 4spännigen Equipage-Wagen.

Eine vollständige Gleichstellung mit den Linien-Truppen erfolgte erst im April 1815 und später (unterm 22. März 1816) wurde überdem festgesetzt, daß nur das erste Aufgebot mit Feld-Equipage und zwar per Bataillon wie ein Füsilier-Bataillon versehen werden sollte.

Alle Wagen eines Infanterie- oder Cavallerie-Regiments, mit Ausnahme der Patronenwagen, welche stets bei der Batterie der Brigade unter Aufsicht eines Unteroffiziers blieben, standen bei der 1. Compagnie resp. Escadron unter Aufsicht des Commandeurs und unter dem Befehle eines Unteroffiziers, die Packpferde dagegen unter dem eines Gefreiten.

Auf dem Marsche commandirte der Regiments-Quartiermeister, und nach Abschaffung dieser Charge, ein dazu commandirter Offizier sämtliche Wagen und Pferde, und traten dann die dabei commandirten Unteroffiziere und Gefreiten, sowie die Knechte unter seinen unmittelbaren Befehl.

Zur Verhinderung von Störungen auf dem Marsche eines Corps durch den Train und auch zur Controllirung desselben, fungirte für

jedes Corps ein Polizei-Director in der Eigenschaft als General-Wagenmeister. Dieser hatte nach der Allerhöchsten Instruction d. d. Frankfurt a. M., den 27. November 1813, ganz besonders für die Ausführung der Befehle der commandirenden Generale über die Marschordnung und Bewegung des Trains zu sorgen und standen ihm, sobald die Bagage von dem Corps getrennt marschirte, in Beziehung auf die Disciplin die Rechte eines Brigade-Chefs zu, in welches Verhältniß er auch den Commandeuren der einzelnen Colonnen gegenüber trat.

Zur besseren Handhabung der Ordnung theilte man nach § 10 und 11 der gedachten Instruction den Train in 2 Kategorien, nämlich in „Troß“ und „Bagage“. Zu Ersterem rechnete man:

- a) die Packpferde mit ihren Führern,
- b) die Reitknechte mit ihren Pferden,
- c) alle Fahrzeuge der Truppen und Administrationen mit Bespannung und Bespannung,
- und d) die Wagen, Leute und Pferde der Lieferanten und Markettender.

Zur Bagage dagegen:

- a) die Medizin-Wagen und Karren der Regiments- und Bataillons-Chirurgen,
- b) die Munitionswagen der Regimenter, sowie diejenigen, welche sich in den Parks befanden,
- c) die mit Lebensmitteln beladenen Proviant- und Bauer-Wagen,
- und d) die Fahrzeuge der Feldlazarethe.

Um das übermäßige Mitnehmen von Privat-Fahrzeugen, Bedienten u. zu verhindern, wodurch die Armee im Kriege 1806 so unendlich schwerfällig gemacht worden war, wurde im § 13 der erwähnten Instruction wörtlich bestimmt:

„Es soll ohne Erlaubniß der commandirenden Generale weder ein Knecht und Pferd, noch ein Wagen über den Etat bei der Armee gehalten werden, und derjenige, der sich eine solche Uebersetzung des Stats ohne jene Erlaubniß zu schulden kommen läßt, büßt sein Vergehen mit dem Verluste der Person, oder der Sachen, welche man bei ihm gegen die Vorschriften findet. Der Polizei-Director überweist solche Leute und Pferde, sowie die confiscirten Fahrzeuge, wenn letztere im Dienste gebraucht werden können, an die fliegenden Pferde-Depots. Sind aber unter den Fahrzeugen Kutschen und andere Wagen vorhanden, wovon die Armee keinen Gebrauch machen kann, so läßt er diese öffentlich verbrennen, und zwar mit der ganzen Ladung, um dem Eigenthümer dadurch zugleich von dem Ueberfluß zu befreien, welchen der Soldat in dem jetzigen Kriege entbehren muß.“

Von weiterem Interesse ist die gedachte Instruction, welche

übrigens auch 1815 in Geltung trat, noch insbesondere dadurch, als sie, so viel ermittelt, die letzte ist, in der die Formation einer „Wagenburg“ angeordnet ist. Der hierüber sprechende Artikel lautet:

„Wird die Bagage vom Feinde bedroht, so muß der Bagage-Commandant die Wagenburg formiren, die Vertheidigung arrangiren, und wenn er dem Feinde gewachsen ist, sie durchzusetzen suchen, im entgegengesetzten Falle aber den Rückzug mit Ruhe und Ordnung antreten. Uebereilt ihn der Feind, so versteht es sich von selbst, daß er sämtliche Wagen mit ihrer Ladung, sowie die Last, welche die Packpferde tragen, insofern keine Rettung möglich ist, in Feuer aufgehen läßt.“ —

Als nach der Demobilmachung des Jahres 1814 die durch die erfolgte Verstärkung der Armee bedeutend angewachsene Zahl von Fahrzeugen und besonders der Umstand, daß diese jetzt sämtlich Staats-Eigenthum waren, den Geschäften der Train-Verwaltung eine größere Ausdehnung gab, wurde, um diese gehörig zu controlliren, gleich nach dem Pariser Frieden, für jedes der in demselben Jahre eingesetzten General-Commandos, ein Train-Director ernannt, der zugleich Inspecteur für die zwei Train-Depots eines General-Commandos war.

Jedem Train-Depot stand zunächst eine aus 1 Train-Offizier, 1 Lazareth-Inspector und 1 Gehülfe zusammengesetzte Verwaltung vor, welche nach dem zweiten Pariser Frieden, durch Allerhöchste Ordre vom 31. Juli 1816 dahin geregelt wurde, daß das erste Mitglied den Titel „Rendant“ und das zweite den eines „Controleurs“ führen sollte. Sämtliche beim Train (Directionen und Depots) angestellte Offiziere bildeten nunmehr das „Corps der Train-Offiziere“ und bestand dies nach der erwähnten Ordre aus:

6 Majors als Train-Directoren, 12 Capitains als Train-Rendants, 12 Premier-Lieutenants als Train-Controleurs und 18 Seconde-Lieutenants als Train-Gehülfe.

Die Directionen und Depots vertheilten sich in folgender Art:

- I. Direction in den Provinzen Brandenburg und Pommern, Depot in Berlin und Stettin.
- II. Direction in den Provinzen Ost- und West-Preußen, Depots in Königsberg und Graudenz.
- III. Direction in den Provinzen Magdeburg und Sachsen, Depots in Magdeburg und Merseburg.
- IV. Direction in der Provinz Westphalen, Depots in Münster und Minden.
- V. Direction in den Provinzen am Rhein, Depots in Düsseldorf, Benrath und Coblenz.
- VI. Direction in den Provinzen Schlesien und Posen, Depots in Breslau und Posen.

Bemerkt sei hierbei, daß die Cabinets-Ordre vom 31. Juli 1816, wodurch diese Directionen in's Leben gerufen wurden, außerdem noch anordnete:

„Das Train-Personal soll keineswegs zur Zahl der Combatanten gerechnet werden, sondern gehört ohne Ausnahme zu den Administrationen, welchen der General-Intendant vorgesetzt ist.“

In der angegebenen Art blieben die Train-Einrichtungen für das Friedens-Verhältniß bis zum Jahre 1852, nur daß in diesem Zeitraum, die Verwaltung der Depots und die Bearbeitung der Train-Angelegenheiten von den Ober-Kriegs-Commissarien, auf die am 1. November 1820 in Stelle dieser getretenen Intendanturen überging und die Uniform des Train-Personals im Jahre 1842 nach der neuen Bekleidung der Truppen geändert wurde.

Für das Kriegs-Verhältniß erschien dagegen unterm 24. Januar 1831 eine von dem General-Intendanten Ribbentrop entworfene und unterm 16. April dess. J. vom Kriegs-Ministerium bestätigte „Dienst-Anweisung“ für die Train-Compagnien, welche in 150 Paragraphen die innere Eintheilung der Compagnien, die Functionen der Offiziere, Mannschaften und Handwerker, sowie den Dienstbetrieb auf das Speciellste vorschrieb.

Die ursprüngliche Bestimmung einer Compagnie blieb dieselbe wie früher, nur hatte sie jetzt noch

- 1) die Viehheerden nachtreiben zu lassen und die Gewährung des Fleischbedarfs zu unterstützen;
- 2) durch ihre Proviant-Fuhrwesen-Colonnen auch Bekleidungs-Gegenstände und Lazarethbedürfnisse fortzuschaffen, und
- 3) das ihr anvertraute Königliche Eigenthum selbst zu bewachen und, nöthigen Falls, gegen jeden Angriff mit den Waffen standhaft zu vertheidigen.

Nach der neueren Dienst-Anweisung bezeichneten, im Falle einer Mobilmachung, die Intendanten der Corps den resp. Train-Offizieren die Orte, an welchen sie die Trainsoldaten, Pferde, Geschirre und Stallfackeln, die Bekleidungs- und Ausrüstungs-Gegenstände für die Trainsoldaten und Handwerker empfangen, und ertheilten zugleich den Train-Capitainen die erforderliche Instruction zur Errichtung und Mobilmachung der Compagnien. Von dem Tage an, wo jene Bekanntmachung den Offizieren und diese Instruction den Capitainen zuging, traten sie nicht allein unter- und gegeneinander, sondern auch den Mannschaften gegenüber in diejenigen dienstlichen Verhältnisse, welche schon 1807 festgesetzt waren.

Die Train-Capitains standen, wie früher, in allen Beziehungen unter den Corps-Intendanten, von welchen sie alle Weisungen auf die Thätigkeit und Benützung der Compagnien empfangen. Ihre Thätigkeit wurde jedoch dadurch eine vermehrte, als ihnen jetzt auch eine

der wichtigsten Functionen, welche früher den Polizei-Directoren oblagen, zugewiesen wurde. Hierüber spricht sich der § 33 der erwähnten Dienstanzweisung wörtlich dahin aus:

„Am Tage der Schlacht soll sich der Train-Capitain auf den Verbindungsplätzen einfinden und hier die Abbringung der Verwundeten, nach den Bestimmungen der Intendantur, leiten.

Der Intendant wird ihn zu dem Ende benachrichtigen, welche Fahrzeuge zu jenem Zwecke zu seiner Disposition stehen werden und ihn autorisiren, aus den benachbarten Städten und Dörfern noch besonders Fahrzeuge stellen zu lassen, sowie, nach Erforderniß der Umstände, Leute zum Tragen der Verwundeten nach den leichtesten Feldlazarethen zu fordern etc.“

Jedem Capitain wurde zur Ausbülfe ein Controleur zugeordnet, und ihm zur Fortschaffung der Schriften etc. ein 2spänniges Fuhrwerk mit einem Reservepferde zugewiesen.

Eine Train-Compagnie sollte bestehen aus:

- 1 Feldbäckerei-Colonne, 7 Proviant-Fuhrwesen-Colonnen und 1 fliegendem Pferde-Depot.

Eine Feldbäckerei-Colonne, deren Thätigkeit unmittelbar von der Intendantur und in zweiter Linie von dem Bäckerei-Amte geleitet wurde, hatte auf 5 6spännigen Fahrzeugen die eisernen Bügel für 2 Backöfen und die erforderlichen Back-Utensilien mit sich zu führen, und folgenden Etat:

- 1 Capitain oder Rittmeister II. Klasse als Colonnen-Commandeur, 1 Seconde-Lieutenant als Gehülfe, 1 Feldwebel der Infanterie, 1 Gefreiter der Cavallerie, 1 Backmeister, 16 Ober-Bäcker, 62 Bäcker (incl. 2 Lambours), 1 Ober-Schlächter, 8 Schlächter, 1 Ober-Maurer, 7 Maurer, 1 Schmied, 1 Sattler, 1 Stellmacher, 1 Böttcher, 1 Tischler, 1 Chirurgus, 1 Kurtschmied, 20 Trainsoldaten (incl. 2 für die Offiziere), 40 Pferde (incl. 6 Klepper zum Reiten).

Die Trainsoldaten, Wagen und Pferde bildeten unter Aufsicht des Gefreiten einen Beritt. Die 100 Handwerker, mit Einschluß der Ober-Handwerker, wurden in 6 Sectionen, und zwar:

- 4 Sectionen Bäcker à 19 Mann, 1 Section Schlächter à 9 Mann, 1 Section der übrigen Handwerker à 13 Mann

eingetheilt und von den 2 Lambours, der eine der ersten und der andere der dritten Bäcker-Section überwiesen.

Der Backmeister, Feldwebel, Chirurgus und Kurtschmied wurden keiner Section zugetheilt, sondern waren die nächste Umgebung der Colonnen-Offiziere.

Die Proviant-Colonnen, deren Etat sich um 1 Offizier vermehrte und um einige Pferde verringerte, wurden den Divisionen der Corps attachirt, hatten jedoch auch Detachements zur Fortschaffung

und Heranziehung von Montirungsstücken, Arznei und Verbandmitteln etc. zu geben. Ihre Thätigkeit wurde ebenfalls von dem Intendanten resp. den Intendantur-Abtheilungen angeordnet und geleitet.

Nach den §§ 21 bis 23 der Dienstanzweisung wurden die 30 Fahrzeuge einer Colonne mit ihrer Bemannung und Bespannung in 6 Beritte eingetheilt. Jeder Beritt umfaßte 10 Trainsoldaten und 21 Pferde und stand unter der Aufsicht eines Gefreiten der Cavallerie und eines Gefreiten der Infanterie; 2 Beritte formirten unter Aufsicht eines Unteroffiziers der Cavallerie und eines Unteroffiziers der Infanterie einen Zug, dem aus der Reserve noch 1 bis 2 Trainsoldaten und 2 bis 3 Pferde zugetheilt wurden. Die 6 Handwerker der Colonne bildeten unter dem Ober-Schmied eine besondere Section. Der Chirurgus und Kurtschmied dagegen gehörten keiner Section an, ebenso wie der Reserve-Wagen und die Feldschmiede keinem Beritte zugetheilt wurden.

Ein fliegendes Pferde-Depot erhielt einen Etat von

- 1 Premier-Lieutenant der Cavallerie als Commandeur,
- 1 Wachtmeister,
- 3 Unteroffizieren,
- 4 Gefreiten,
- 1 Trompeter,

} von der Cavallerie,

102 Trainsoldaten (incl. 1 bei dem Commandeur),

1 Chirurgus, 1 Kurtschmied,

215 Pferden (incl. der für den Offizier, die Cavalleristen, den Chirurgus, den Kurtschmied), und

1 2spännigen Fahrzeuge.

Der § 24 der Dienstanzweisung bestimmte, daß die Pferde und Trainsoldaten unter den 4 Gefreiten in 4 Beritte, jeder aus

25 Trainsoldaten und 51 Pferden

bestehend, eingetheilt und 2 Beritte unter Aufsicht eines Unteroffiziers einen Zug formiren sollten.

Der Wachtmeister, der eine Unteroffizier, der Chirurgus, Kurtschmied und Trompeter gehörten, wie bei der Bäckerei- und Proviant-Colonne, zur Umgebung des Commandeurs.

Ueber die Dienstverrichtungen und Pflichten des Train-Personals enthielten die Abschnitte 2 bis 6 der Dienstanzweisung die genauesten Instructionen. Der siebente und letzte Abschnitt schrieb das Verfahren bei Märschen, Lagerungen und in Quartieren und zwar in Betreff der Lagerungen vor, daß die Feldbäckerei-Colonnen wie eine Infanterie-Compagnie, die Proviant-Fuhrwesen-Colonnen und fliegenden Pferde-Depots dagegen wie die Escadrons der Cavallerie campiren sollten.

Vom 1852 bis jetzt.

Als nach Schluß der Reihe der Königlich Preussischen Armee im Jahre 1848 zum ersten Male wieder mobil und in diesem, sowie den beiden folgenden Jahren zu fröhlicher Zerstreuung herangezogen wurde, machte sich ein solcher Mangel an ausgebildeten Trainsoldaten und Offizieren fühlbar, daß man sich der Ermöglichung nicht länger entschließen konnte, hierin, trotz aller Mängel der Verhältnisse, etwas thun zu müssen.

Es wurde deshalb durch Allerhöchste Order vom 29. April 1852 die Einrichtung getroffen, daß bei jedem Cavallerie-Regiment 12 und zwar (vom 1. October 1853) auch bei jeder Batterie 5 Rekruten zu einer 4-jährigen Dienstzeit während der Wintermonate eingestellt und in dieser Zeit im Fahren und in der Pferdewartung ausgebildet wurden.

Die erwähnte Allerhöchste Order kann nun mit vollem Rechte als der Anfang der heutigen Train-Organisation angesehen werden. Mit ihr begann die vierte Epoche des Preussischen Trains, denn sie stellt zum ersten Male das Prinzip auf, daß zum Trainsoldaten nicht jeder Fahrmann und sonst ausgeübene Kavallerie sofort brauchbar, sondern dazu erst eine militärische Ausbildung nöthig sei.

Um bei einer Mobilmachung für die Formation des Verpflegungs- und Transport-Trains einen Rahmen zu haben, wurden durch Allerhöchste Order vom 21. April 1853 und dem Organisationsplan vom 15. Mai 1853 bei jedem Armee-Corps Train-Stämme in der Stärke von

6 Unteroffizieren und

24 Gefreiten

gebildet und den betreffenden Artillerie-Regimentern attachirt, mit der einzigen Ausnahme, daß der des III. Armee-Corps mit dem des Garde-Corps dem Garde-Artillerie-Regiment zugewiesen wurde.

Der Ersatz dieser Mannschaften erfolgte bei den Unteroffizieren meist durch freiwilligen Uebertritt von Cavallerie- resp. Artillerie-Unteroffizieren und Gefreiten dieser Waffen.

Als Commandeure der Train-Stämme fungirten Stabs-Offiziere der Artillerie, welche a la suite eines Artillerie-Regiments geführt wurden. Sie hatten die militärischen Angelegenheiten der Stämme zu leiten, für die Kriegstüchtigkeit des Train-Materials in den Depots, welches bis jetzt immer noch von der Intendantur verwaltet wurde, zu sorgen, und bei einer Mobilmachung das Commando der in diesem Falle gebildeten Train-Bataillone zu übernehmen.

In Folge dieser Anordnungen wurde der Rendant eines Depots erster, der Controleur zweiter Train-Offizier und der Schirmmeister auf den Unteroffizier-Grad des Stammes übernommen.

Um ein geeignetes Offizier-Corps zu erhalten, wurden in Folge des vorbezeichneten Organisationsplanes für den Train im Frieden geeignete Offiziere, resp. Offiziers-Kandidaten der Landwehr-Cavallerie und Artillerie dem Train überwiesen und die Cavallerie- und Artillerie-Regimenter ermächtigt, ausscheidenden Feldwebeln, Wachtmeistern und Unteroffizieren die Qualifikation zu Landwehr-Train-Offizieren zu erteilen.

Um die Stamm- und beurlaubten Train-Mannschaften weiter zu bilden, fanden zur Zeit der Divisions-Uebungen, unter Leitung des Train-Commandeurs und Zuziehung beurlaubter Landwehr-Offiziere, 14tägige Uebungen statt.

Eine weitere Ausdehnung gewann der Train, als durch Allerhöchste Order vom 21. Dezember 1855 für den Kriegsfall die Bildung einer Krankenträger-Compagnie bei jedem Armee-Corps angeordnet wurde.

In dieser Art bestand der Train bis Ende October 1856, wo durch den Organisationsplan für den Train im Frieden vom 4. November 1856 die Stämme bei jedem Armee-Corps in Train-Bataillone umgewandelt wurden und zwar jedes in der Stärke von:

1 Commandeur, 1sten, 2ten Train-Offizier, 1 Wachtmeister, 5 Unteroffizieren, 21 Gefreiten, 2 Reit- und 4 Zugpferden; (letzte zur Ausbildung der Stamm-Mannschaften im Fahren und Reiten).

Es standen nun das Train-Bataillon des Garde-Corps mit dem Depot in Berlin,

- I. Armee-Corps: Königsberg,
- II. " " in Liebenwalde, Depot in Bischofswerder,
- III. " " mit dem Depot in Berlin,
- IV. " " " " Magdeburg,
- V. " " " " Posen,
- VI. " " " " Breslau,
- VII. " " " " Münster,
- VIII. " " in Coblenz, Depot in Ehrenbreitstein.

Die Bataillone wurden hierdurch eigene Truppenkörper, standen jetzt direkt unter den General-Commandos und blieben nur in Betreff der Verpflegung und Bekleidung den betreffenden Artillerie-Regimentern attachirt.

Die Commandeure erhielten überdem noch die Verwaltung der Depots, welche jetzt den Intendanturen abgenommen wurde, mit voller Verantwortlichkeit.

In Bezug auf die Mannschaften, durften nunmehr nur Unteroffiziere der Artillerie und Gefreite, welche mindestens 1 Jahr bei der Kavallerie gedient hatten und vollständig als Reiter ausgebildet waren, angenommen werden, und um eine größere Anzahl ausge-

bildeter Trainsoldaten für das Benutzten-Verhältniß zu erhalten, erhielten von nun ab die Kavallerie- und Artillerie-Regimenter auch für die Sommermonate Rekruten zur Ausbildung im Reiten, Fahren und in der Pferdepflege überwiesen.

Im Jahre 1857 wurden den Train-Bataillonen die nach dem Organisations-Plane vom 5. September desselben Jahres formirten Militair-Bäcker-Abtheilungen attachirt.

Diese bilden den Stamm der Feldbäckerei-Colonnen und tragen die Mannschaften die Train-Uniform, jedoch mit dem Infanterie-Seitengewehr ohne Stichblatt am schwarzen Säbelskoppel.

Die Kopfstärke der Bäcker-Abtheilungen ist bei den Armee-Corps verschieden und befinden gegenwärtig sich beim

	1. Armee-Corps	2 Oberbäcker,	5 Schiefer,	26 Bäcker,	Sa. 33,
II.	"	1	3	11	= 15,
Garde u. III.	"	2	7	31	= 40,
IV.	"	1	5	22	= 28,
V.	"	1	3	13	= 17,
VI.	"	1	5	19	= 25,
VII.	"	1	4	16	= 21,
VIII.	"	4	11	54	= 69,
IX.	"	—	1	2	= 3,
X.	"	1	3	12	= 16,
XI.	"	1	1	6	= 8.

Gleich nach Beendigung der Mobilmachung des Jahres 1859 wurden in Folge Allerhöchster Ordre vom 29. Juli 1859 für jedes Bataillon zwei Abtheilungen, die später die Bezeichnung „Compagnien“ erhielten, formirt; durch eine fernere Allerhöchste Ordre vom 2. Juni 1860 wurden die Bataillone, mit Beibehaltung ihrer früheren Bezeichnung „Train-Bataillone des 1. Armee-Corps“ selbstständige Truppentheile und erhielten eine Stärke von:

1 Stabs-Offizier als Commandeur, 2 Rittmeistern, 2 Premier-Lieutenants, 5 Seconde-Lieutenants, 2 Wachtmeistern, 8 Sergeanten, 21 Unteroffizieren, 20 Gefreiten, 16 Gemeinen, 200 Train-Soldaten, 1 Arzt, 1 Zahlmeister, 1sten 2ten Train-Offizier, welche beide die Depot-Verwaltung unter Aufsicht des Commandeurs führen, und 12 Handwerker.

Der Etat der Unteroffiziere, Gemeinen und Train-Soldaten änderte sich in der Folge mehrfach; er betrug:

1860	31 Untofz.	20 Gefr.	16 Gem.	200 Trains.	12 Handw.
1861	31	20	22	144	12
1862	31	20	34	88	12
1867	46	30	50	88	12
1868	46	30	49	88	12

Zur Herbeiführung und Wahrnehmung eines gleichmäßigen Dienst-

betriebes bei sämtlichen Train-Bataillonen wurde durch Allerhöchste Ordre vom 2. Juni 1860 eine Train-Inspection, welche direkt vom Allgemeinen Kriegs-Departement ressortirt, mit dem Garnison-Orte Berlin gebildet.

Zum Train-Inspecteur wurde zugleich der Oberst Jacobi vom früheren 7. Artillerie-Regiment durch Allerhöchstes Patent vom 1. Oktober 1860 ernannt; als derselbe unterm 8. Januar 1864 zum Artillerie-Inspecteur befördert worden war, folgte ihm der damalige Abtheilungs-Commandeur im 6. Artillerie-Regiment, jetzige General-Major Woide.

Dem Train-Inspecteur, welcher aus den bewährtesten ältesten Stabs-Offizieren der Artillerie gewählt wird, sind 1 Premier-Lieutenant als Adjutant und 2 Unteroffiziere als Schreiber zugetheilt.

Diese Train-Inspection brachte denn auch bald mit bekanntem Preussischem Diensteifer eine vollständige Gleichmäßigkeit in Handhabung des Dienstes bei sämtlichen Bataillonen zu Stande.

Hierzu wurde speziell kurz nach Bildung der Inspection, von ihr in Betreff der Ausbildung der Mannschaften eine aus 9 Paragraphen bestehende „Vorschrift für die Uebungs- und die Zeit-Eintheilung während der einhalbjährigen Uebungsperiode bei den Train-Bataillonen“ entworfen und den Bataillonen zur Richtschnur übersandt.

Nach dieser Vorschrift erstrecken sich die Uebungen in

1) Exercieren zu Fuß mit dem Seitengewehr, 2) Reiten, 3) Fahrunterricht, 4) Evolutionen und Felddienst-Uebungen, 5) Stalldienst, Schirren, Satteln und Packen, 6) Wachtdienst, 7) Instandsetzungs-Arbeiten und 8) theoretischem Unterricht.

Für die Unteroffiziere wurden anfänglich die Dienstvorschriften für die Unteroffiziere der Artillerie, soweit sie auf den Trainedienst Anwendung fanden, beibehalten, bis 1866 von der Inspection für dieselben eine eigene Dienst-Instruction zusammengestellt wurde.

Außerdem wurde bei jedem Bataillon für Unteroffiziere, Gefreite und Gemeine eine Bataillonschule gebildet; für erstere überdem noch ein vom Zahlmeister geleiteter Cursus in der Administration zur Ausbildung von Wachtmeistern eingerichtet.

Durch dieselbe Allerhöchste Ordre, welche die Train-Inspection ins Leben rief, wurde der Train, der seit 1816 zu den Nichtcombattanten gezählt wurde, wieder in den Stand der Combattanten erhoben, und ihm dieselbe Prärogative, wie den übrigen Truppen ertheilt; so wird der Train jetzt zum Garnisonwachtdienst und der Garde-Train nach der Allerhöchsten Ordre vom 16. Februar 1865 selbst zum Wachtdienst vor dem Palais Se. Majestät des Königs in Berlin herangezogen.

Auf Veranlassung der Train-Inspection wurden noch im Jahre 1860

die Unteroffiziere, Gefreite und Gemeine mit Pistolen bewaffnet und finden von dieser Zeit ab Schießübungen in der Weise statt, daß in den ungeraden Jahren außer 5 Plazpatronen, mit zwei scharfen Patronen zu Fuß und 3 dergleichen zu Pferde auf eine Entfernung von 25 Schritten, in den geraden Jahren auf 40 Schritt Distance geschossen wird.

Als besonders erwähnenswerthe Einrichtungen, nach Bildung der Train-Inspection, sind folgende aufzuführen.

Mittels Verfügung des Kriegs-Ministeriums vom 17. September 1861 erhielt jedes Train-Bataillon einen und durch weitere Verfügung vom 13. Mai 1867 einen zweiten Lazarethgehilfen zugewiesen.

Um den großen Bedarf an Trainsoldaten zur Augmentirung der Armee zu decken, bestimmte die Allerhöchste Ordre vom 12. Juli 1862: daß von den alljährlich zur Entlassung kommenden Reservisten sämtlicher Cavallerie-Regimenter, der dritte Theil mit mindestens 50 Köpfen pro Regiment, nicht zur Reserve der Cavallerie, sondern zu der des Trains zu entlassen ist.

Hierdurch erhielt der Train für den Kriegsfall einen bedeutenden Zuwachs an Trainsoldaten, welcher mit der Zahl der bei den Bataillonen ausgebildeten das Bedürfnis vollständig deckte.

Um eine größere Zahl geeigneter Avancirten, welche durch den Uebertritt von Unteroffizieren und Gefreiten der Cavallerie und Artillerie nicht herbeigeführt werden konnte, zu erhalten, wurden durch den Organisationsplan vom 1. April 1863 dem Train Rekruten auch zu einer dreijährigen Dienstzeit überwiesen, von denen die befähigten zu Unteroffizieren resp. Gefreiten befördert werden.

Diese dreijährigen Mannschaften führen den Titel „Gemeine“, im Gegensatz zu den 1 Jahr dienenden „Trainsoldaten“. Außerlich unterscheiden sich beide Kategorien nur dadurch, daß erstere die Cartouche tragen und letztere nicht.

Ferner wurde in Folge Allerhöchster Ordre vom 7. November 1863 den Train-Bataillonen gestattet, per Compagnie 4 einjährig Freiwillige anzunehmen, welche durch Einstellung ausrangirter Pferde über den Etat, unentgeltlich beritten gemacht werden, für welche jedoch die Rationsgebühr nach den festgesetzten Preisen von den Freiwilligen zu bezahlen ist.

Um auch die Train-Bataillone in Bezug auf die Benennung mit den übrigen Truppen gleichzustellen, wurde denselben durch Allerhöchste Ordre vom 4. Dezember 1868 die Bezeichnung:

Garde-Train-Bataillon,	
Ostpreussisches Train-Bataillon	Nr. 1,
Pommersches „ „	Nr. 2,
Brandenburgisches „ „	Nr. 3,
Magdeburgisches „ „	Nr. 4,

Niederschlesisches Train-Bataillon	Nr. 5,
Schlesisches „ „	Nr. 6,
Westphälisches „ „	Nr. 7,
Rheinisches „ „	Nr. 8.

Hierzu traten im Jahre 1867:

das Schleswig-Holsteinsche Train-Bataillon	Nr. 9,
„ Hannoverische „ „	No. 10.,
„ Hessische „ „	No. 11.

Was nun die Uebungen dieser Bataillone betrifft, so finden dieselben jährlich unter Leitung der betreffenden Commandeure und Einziehung beurlaubter Landwehr-Offiziere und Mannschaften und Bespannung eines entsprechenden Theils einer Train-Colonne im Stabsquartiere auf die Dauer von 14 Tagen statt.

Die für den Dienst nothwendigen Fahrzeuge (24 vierspännige Wagen und 2 Karren) werden dazu als „Uebungs-Material“ aus den ältesten Feldbeständen überwiesen.

Derartige Uebungen haben 1862 und zwar auf 4 Wochen, 1863 auf 14 Tage bei sämtlichen Armee-Corps, 1864 bei dem I., II., IV., V., VI., VII., VIII. und 1865 bei dem I., II., IV., V., VI. und VIII. Corps stattgefunden. 1866 sind dieselben wegen des Krieges und 1867 zur Schonung der Leute ausgefallen. Die Mannschaften des Garde-Trains haben bis jetzt stets bei den Provinzial-Bataillonen geübt.

Durch die Erhebung der Train-Bataillone zu stehenden Truppen-theilen erfuhr auch die Uniform des Trains eine, dem neuen Verhältnisse entsprechende Aenderung.

Die Offiziere und Stamm-Mannschaften trugen nämlich bis zum Jahre 1863 den Landwehr-Infanterie-Helm, die Trainsoldaten dagegen nur die Dienstmütze mit dem Landwehrkreuz.

Die Allerhöchste Ordre vom 16. September 1860 bestimmte nun, daß die Offiziere und Mannschaften der Train-Bataillone mit Einschluß der Krankenträger-Compagnie und die Mannschaften bei der Feldadministration, fortan die Uniform-Abzeichen des stehenden Heeres, die Landwehr-Train-Offiziere jedoch ihre bisherige Uniform unverändert beibehalten sollten.

Die Kopfbedeckung, d. h. für die Stamm-Mannschaften der Helm und für den Trainsoldaten die Dienstmütze, beide allerdings jetzt ohne Landwehr-Zeichen, blieb bis zum Jahre 1863, wo durch Verfügung des Militair-Ökonomie-Departements vom 27. Januar allgemein der Ezakot eingeführt wurde. —

Bei einer Mobilmachung wird aus dem Train-Bataillon, unter Beibehaltung der Benennung, der Verpflegungs-Train gebildet.

Der Bataillons-Commandeur behält in diesem Falle das Commando über das mobile Bataillon und hat die militairische Aufsicht

über den gesammten Verpflegungs-Train eines Armee-Corps, wie bei dem der Lazarethe, Administrations-Behörden und Colonnen. Der 1. und 2. Train-Offizier bleiben dagegen zur Verwaltung des Depots in der Garnison zurück und an Stelle des Bataillons tritt die Ersatz-Abtheilung, deren Commandeur in dasselbe Dienstverhältniß tritt, wie der Commandeur des Frieden-Train-Bataillons.

Der Verpflegungs-Train besteht nach der Dienstanzweisung für die Bataillone vom 13. April 1859, aus:

- 1) dem Stabe des Bataillons, 2) 5 Proviant-Colonnen, 3) 1 Feldbäckerei-Colonne, 4) 1 Pferde-Depot und 5) 1 Krankenträger-Compagnie.

Die Bestimmung der Bataillone ist nach der erwähnten Dienstanzweisung, deren Inhalt im großen Ganzen mit der von 1831 übereinstimmt, die gleiche wie ehemals. Ebenso ist das Verhältniß der Bataillons-Commandeure dem Train-Personal gegenüber und umgekehrt, dasselbe wie bei den früheren Train-Compagnien, nur daß der Commandeur jetzt unmittelbar unter dem commandirenden General steht und von diesem Anweisungen und Befehle zu empfangen hat.

Was die Zusammensetzung der einzelnen Abtheilungen eines Bataillons betrifft, so besteht der Stab des Bataillons aus:

- dem Train-Commandeur, 1 Seconde-Lieutenant als Adjutanten, 1 Unteroffizier als Schreiber, 3 Pferdewärtern für die Offiziere, 1 Trainfahrer

und gehören dazu:

- 6 Reitpferde (3 für den Commandeur, 2 für den Adjutanten 1 für den Unteroffizier), 2 Wagenpferde, 1 zweispänniger Registratur- u. Wagen.

Eine Proviant-Colonne hat folgenden Etat:

- 1 Rittmeister als Colonnenführer, 1 Seconde-Lieutenant, 1 Assistenz-Arzt, 1 Zahlmeister, 1 Wachtmeister, 7 Unteroffiziere, 6 Gefreite, 1 Kutschmidt, 1 Oberschmidt, 2 Schmiedegesellen, 1 Sattler, 1 Stellmacher, 1 Böttcher, 75 Trainsoldaten, (darunter 1 Trompeter, 1 Schneider, 1 Schuhmacher), 65 Trainfahrer für die Bespannung, 5 Trainfahrer zu den Vorrathspferden, 4 Pferdewärter für die Offiziere, den Arzt und Zahlmeister, 1 Pferdewärter zur Reserve, 101 Pferde und zwar: 140 Wagenpferde incl. 10 zur Reserve, 21 Reitpferde, 30 vierspännige Proviantwagen, 1 vierspänniger Reservewagen, 1 sechsspännige Feldschmiede.

Jede Proviant-Colonne wird in 2 Abtheilungen und eine Reserve eingetheilt.

Die Abtheilung besteht aus 4 Zügen, jeder Zug aus 2 Sectionen, die Section aus 2 Fahrzeugen nebst Bespannung und Bemannung. Der Reserve-Wagen und die Feldschmiede gehören als besondere

Section zur ersten Abtheilung und stehen unter dem speciellen Befehl des Colonnenführers.

Die Reserve besteht unter dem Commando eines Unteroffiziers (Quartiermeisters):

- a) aus den 6 Handwerkern in einer Section unter dem Ober-Schmidt;

- b) aus den 6 Reserve-Trainsoldaten und den 10 Reservepferden.

Die erste Abtheilung, bei welcher sich der Colonnenführer selbst befindet, führt unter seiner Aufsicht ein Unteroffizier, die zweite Abtheilung der zweite Offizier der Colonne.

Jeder Zug wird von einem Unteroffizier oder Gefreiten geführt und als Beritt beaufsichtigt. Es werden dazu jeder Abtheilung 2 Unteroffiziere und 2 Gefreite zugetheilt.

Der Arzt, Zahlmeister, Wachtmeister, Quartiermeister und Kutschmidt mit den dazu gehörigen Pferdewärtern und Pferden, werden als permanente Begleiter des Colonnenführers den 4 Zügen der ersten Abtheilung attachirt; die übrigen 2 Gefreiten bleiben zur Verwendung als Fouriere, Quartiermacher, ingeleichen zu Stellvertretungen in Reserve.

Auf dem Marsche marschirt eine Proviant-Colonne zu Einem, rechts oder links abgebrochen, mit 4 Schritt Distance. Der Reserve-Wagen, die Feldschmiede, die Vorrathspferde und das berittene Personal befinden sich an der Queue. Die Handwerker-Section marschirt, nach dem Ermessen des Commandeurs, vor oder hinter der Colonne. Der Wachtmeister schließt.

Bei Lagerungen wird eine Proviant-Colonne auf dem ihr angewiesenen Platze, in 2 Linien, mit 10 Schritten Intervalle und 20 Schritten Distance, aufgeföhren. Die Intervalle der 8 Wagen jeder Abtheilung werden mittelst der Stallleine in der Weise hinten geschlossen, daß dieselbe um die Trageschenkel geschlungen und fest angezogen wird, so daß immer 8 Fahrzeuge einen Stall für sich bilden und zwischen je 2 solcher Ställe ein Durchgang bleibt. Die Pferde werden, zu 5 oder 6 in jeder Wagen-Intervalle, mit den Köpfen nach hinten an die Stallleine gebunden. Die Deichselspitzen eines jeden Stalles werden durch Bindestränge mit einander verbunden, und dadurch der Stall nach vorne geschlossen.

Die Bekleidung jedes Pferdes wird 4 Schritte hinter demselben, nach der Deichsel zu, womöglich auf Stroh niedergelegt. Ist Baumaterial vorhanden, so werden Hütten oder Baracken für die Leute und Gerüste für die Sachen und Geschirre erbaut. Die Hütten für die Führer kommen hinter der Mitte ihrer Abtheilungen, die des Commandeurs hinter der Mitte der Front zu stehen.

Die Stellen für die Kochherde und die Latrinen werden vom Commandeur bestimmt.

Eine Feldbäckerei-Colonne besteht, wenn die eisernen Backöfen mitgeführt werden, aus:

1 Premier-Lieutenant als Colonnenführer, 1 Assistenz-Arzt, 1 Zahlmeister, 1 Feldwebel, 1 Unteroffizier, 16 Oberbäckern, 62 Bäckern incl. 2 Tambours, 1 Oberschlächter, 8 Schlächtern, 1 Obermaurer, 7 Maurern, 1 Schmidt, 1 Sattler, 1 Stellmacher, 1 Böttcher, 1 Tischler, 11 Trainfabriern incl. 1 zur Reserve, 3 Pferdewärtern für den Offizier, Arzt und Zahlmeister, 5 Reitpferden (2 für den Colonnenführer, je 1 für den Assistenz-Arzt, Zahlmeister und den Unteroffizier),

22 Wagenpferden incl. 2 zur Reserve,
2 4spännigen Backofenwagen,
2 desgl. Requisitionswagen,
1 desgl. Deckelwagen.

Im Falle die Backöfen nicht mitgenommen werden, vermindert sich das Personal und die Pferde um

6 Trainfabriern und 10 Wagenpferde;

auch fallen selbstverständlich die 2 vierspännigen Backofenwagen fort.

Die innere Einrichtung der Colonne ist dieselbe, wie die in der Dienstauweisung von 1831 vorgeschriebene. Die Colonne marschirt in Sectionen oder in Reihen. Sind die eisernen Öfen mitgenommen, so folgen zunächst hinter der Mannschaft die Backofenwagen, dann der Requisition- und der Reserve-Wagen, hierauf die Vorrathspferde und das berittene Personal. Der Feldwebel schließt.

In diesem Falle ist die Lagerung wie bei der Proviant-Colonne, nur werden die Intervalle der Fahrzeuge 12 Schritt groß gemacht, weil in jeder derselben 7 Pferde untergebracht werden müssen. Marschirt die Colonne dagegen ohne Backofen-Wagen, so fahren die beiden Fahrzeuge mit 25 Schritt Intervalle für den Stall auf, da derselbe 15 Pferde aufnehmen hat. Wegen der dadurch bedingten weiten Spannung wird die Stallleine in der Mitte der Intervalle durch einen Pfahl unterstützt.

Das Pferde-Depot eines Bataillons besteht aus:

1 Seconde-Lieutenant als Führer, 1 Zahlmeister, 1 Wachtmeister, 2 Unteroffizieren, 2 Gefreiten, 1 Kürschmidt, 41 Trainsoldaten, und zwar:

1 Trainfabriern, 37 Pferdewärtern zu den Vorrathspferden, 1 Pferdewärter zum Blasen der Signale, 2 Pferdewärtern bei dem Offizier und Zahlmeister

und hat außerdem:

33 Reitpferde, nämlich:

2 für den Offizier, 1 für den Zahlmeister, 1 für den Wachtmeister, 2 für die Unteroffiziere, 2 für die Gefreiten, 1 für den Kürschmidt, 24 zum Vorrath.

26 Stangenpferde, davon:

2 zu dem Fahrzeug, 24 zum Vorrath.

18 Vorderpferde, 9 Packpferde zum Vorrath,

und 1 zweispännigen Registratur- und Utensilien-Wagen.

Die Pferde und Trainsoldaten des Depots werden unter den 2 Unteroffizieren und 2 Gefreiten in 4 Beritte eingetheilt, so daß:

der erste Beritt unter einem Unteroffizier aus 10 Trainsoldaten, 20 Pferden incl. des Pferdes des Unteroffiziers und des zum

Blasen der Signale bestimmten Trainsoldaten,

der zweite Beritt unter einem Gefreiten aus 9 Trainsoldaten, 19 Pferden incl. des Gefreiten,

der dritte Beritt unter einem Unteroffizier aus 10 Trainsoldaten, 21 Pferden incl. des Unteroffiziers und

der vierte Beritt, unter einem Gefreiten aus 9 Trainsoldaten, 19 Pferden incl. des Gefreiten

besteht.

Je 2 Beritte (1 und 2, 3 und 4) bilden unter den Unteroffizieren des ersten und dritten Berittes einen Zug. Der Wachtmeister schließt das Depot und unter seiner speziellen Aufsicht befindet sich der zweispännige Wagen mit Bespannung und 1 Trainsoldat, dem auch das Pferd des Wachtmeisters überwiesen wird.

Der Zahlmeister und Kürschmidt nebst Trainsoldat und Pferden, sowie der Trainsoldat und die Pferde des Depotführers werden dem ersten Zuge attachirt. Vermehrt sich die Zahl der Pferde durch Ueberweisung von den Truppen, durch Beutepferde etc., so werden die Beritte vermehrt und ist sodann der Führer des Depots ermächtigt, bei dem Train-Commandeur um Ueberweisung von Offizieren und Mannschaften anzutragen.

Das Depot marschirt nach der Reihenfolge der Beritte zu 2 Pferden, dann folgt das Fahrzeug, diesem das berittene Personal und der Wachtmeister schließt; die Lagerung ist wie die einer Escadron.

Was die Krankenträger-Compagnie betrifft, so ist derselben die Wirksamkeit übertragen, welche nach der Dienstauweisung von 1831 der Train-Compagnie-Commandeur mit commandirten Mannschaften und requirirten Wagen hatte; sie bildet jetzt eine eigene Truppe, ähnlich der im Jahre 1814 ins Leben gerufenen, und besteht aus:

1 Hauptmann oder Rittmeister als Commandeur, 3 Seconde-Lieutenants, 3 Assistenz-Ärzten, 1 Feldwebel, 16 Unteroffizieren, 16 Gefreiten, 170 Gemeinen, 8 Trainsoldaten, nämlich:

1 Trainfabriern für die Bespannung, 7 Pferdewärtern für die Offiziere und Ärzte,

15 Reitpferden (3 für den Commandeur, 12 für die Lieutenants und Ärzte), 2 Wagenpferden, 1 2spännigen Packarren.

Die Compagnie rangirt in 2 Gliedern und wird in 3 Abtheilungen jede zu 15 Tragbahnen, in der Stärke von

1 Offizier, 1 Assistent-Arzt, 5 Unteroffizieren, 60 Gefreiten und Gemeinen und 2 Hornisten eingetheilt.

Die weitere Einteilung in Sectionen, geschieht wie bei der Infanterie; sie marschirt in Marsch-Sectionen oder Reihen und lagert wie eine Infanterie-Compagnie. —

Wie die Mobilmachung des gesammten Verpflegungs-Trains von dem Bataillons-Commandeur geleitet wird, so stehen auch nach Beendigung derselben sämtliche Abtheilungen unter seiner Aufsicht. Die Commandeure der einzelnen Abtheilungen haben zu diesem Behufe monatlich einen Rapport über die Thätigkeit der Abtheilung ihm einzureichen und sind zur Führung eines Tagebuchs verpflichtet, aus welchem der Dienstbetrieb und alle Veränderungen in Bezug auf den Stand der Mannschaften und Pferde ersichtlich sein müssen.

Außer dem Verpflegungs-Train besteht bei jedem Armee-Corps ein Administrations-Train, welcher die bei den verschiedenen Branchen befindlichen Fahrzeuge, Mannschaften und Pferde umfaßt. Auch dieser Train wird bei dem betreffenden Train-Bataillon mobil gemacht, d. h. ihm werden von letzteren die Offiziere, Mannschaften, Pferde und Fahrzeuge zugewiesen, welche für die Dauer der Mobilmachung resp. des Krieges ebenfalls unter der militairischen Oberaufsicht des Train-Bataillons-Commandeurs stehen.

Die erste Stelle unter dem Administration-Train nehmen unstreitig die Lazarethe ein. Schon kurz nach Erlass der Allerhöchsten Ordre über die Organisation des Train-Wesens vom 12. April 1852 und in den darauf folgenden Jahren erhielten die letzten (1844) für den Lazareth-Train gegebenen Vorschriften, sowohl in Betreff des Personals als der Fahrzeuge, mannigfache Aenderungen, deren Aufzählung, da sie nicht zur practischen Anwendung gelangten, wenig Interesse bieten; dagegen haben diejenigen, welche vor Ausbruch des letzten Krieges Geltung hatten und demnächst auch zur Ausführung gekommen sind, Anspruch auf unsere besondere Aufmerksamkeit.

Zur Unterstützung des Corps-General-Arzt's in der administrativen und technischen Leitung des Lazareth-Dienstes, insbesondere bei den Corps-Lazarethen, steht bei jedem Armee-Corps ein Feld-Lazareth-Director, welchem in Betreff des Train-Dienstes

1 Premier-Lieutenant, 1 Kürschmidt, 3 Gefreiten, 4 Trainsoldaten (1 Trainfahrer und 3 Pferdewärter)

mit 5 Reitpferden, 2 Wagenpferden und 1 2spännigem Fahrzeug, beigegeben werden.

Die Lazarethe eines Armee-Corps bestehen in

3 leichten (Divisions-) und 3 schweren (Corps-) Lazarethen,

für welche das Reglement über den Dienst der Krankenpflege im Felde vom 17. April 1863 Geltung hat. Sie stehen hiernach unter dem Befehle des commandirenden Generals, die Divisions-Lazarethe jedoch zunächst unter dem der Divisions-Commandeure. In Bezug auf die Leitung der einzelnen Geschäfte hat der Corps-General-Arzt, (dem, wie hierbei bemerkt wird, 1 Trainfahrer, 3 Pferdewärter und 2 Wagenpferde zugewiesen sind), den ärztlichen, chirurgischen und pharmazeutischen Dienst, der Corps-Intendant die Dekonomie und Kassenverwaltung und der Train-Bataillons-Commandeur, wie Eingang erwähnt, den militairischen Dienst zu leiten resp. zu beaufsichtigen.

Die Divisions-Lazarethe, die unter Leitung von je einem Ober-Stabs-Arzt als Chef-Arzt stehen, sind zur Aufnahme von 200 Kranken und Verwundeten eingerichtet und haben den Zweck, letzteren die erste Hülfe auf dem Schlachtfelde zu leisten und sie bis dahin zu behandeln, bis sie einem Corps-Lazareth oder einer Heilanstalt übergeben werden können. Zur Erreichung dieses Zweckes sind die Divisions-Lazarethe in ein fahrendes Detachement und ein Depot eingetheilt. Das fahrende Depot folgt den Truppen unmittelbar auf das Schlachtfeld und übt hier, in Verbindung mit der Krankenträger-Compagnie, seine Functionen aus.

Der Train eines Divisions-Lazareths besteht aus:

1 Seconde-Lieutenant, 1 Wachtmeister, 3 Unteroffizieren, 2 Gefreiten, 33 Trainsoldaten und zwar:

17 Trainfahrer incl. 2 zur Reserve, 16 Pferdewärtern für die Aerzte und Beamte,

7 Reitpferden, 32 Wagenpferden incl. 2 zur Reserve und 10 Fahrzeugen, als:

2 4spännige Medizin- und Bandage-Wagen,

2 desgl. Dekonomie-Utensilien-Wagen,

1 4spänniger Krankentransport-Wagen,

4 2spännige Transportwagen für Schwerverwundete,

1 desgl. Reservewagen.

Die Corps-Lazarethe, welche zur Behandlung von 600 Patienten eingerichtet sind und die ihnen von den Divisions-Lazarethen übergebenen Kranken und Verwundeten weiter zu behandeln haben, stehen ebenfalls unter Leitung eines Ober-Stabs-Arzt's und haben ein Train-Personal von:

1 Seconde-Lieutenant, 1 Wachtmeister, 5 Unteroffizieren, 2 Trainsoldaten, 40 Trainsoldaten und zwar:

23 Trainfahrern incl. 3 zur Reserve, 17 Pferdewärtern für die Aerzte und Beamten,

mit 9 Reitpferden, 44 Wagenpferden incl. 2 zur Reserve

und an Fahrzeugen:

1 4spännigen Apotheker-Wagen,

- 1 4spännigen Bandage-Wagen,
- 6 desgl. Oekonomie-Utensilien-Wagen,
- 1 desgl. Krankentransport-Wagen,
- 1 2spännigen Apotheker-Wagen,
- 1 desgl. Bandage-Wagen.

Die Administrationen haben folgenden Train:

Die Feld-Intendantur eines Corps:

4 Trainfahrer, 10 Pferdewärter, 4 Wagenpferde, 1 4spännigen Registraturwagen.

Eine Feld-Intendantur-Abtheilung:

2 Trainfahrer, 6 Pferdewärter, 2 Wagenpferde, 1 2spännigen Registraturwagen.

Eine Corps-Kriegs-Kasse:

1 Unteroffizier, 8 Trainfahrer incl. 2 zur Reserve, 4 Pferdewärter, 14 Wagenpferde incl. 2 zur Reserve, 3 4spännige Kassenwagen.

Ein Feld-Haupt-Proviant-Amt:

1 Trainfahrer, 6 Pferdewärter, 2 Wagenpferde, 1 2spännigen Registraturwagen.

Ein Feld-Proviant-Amt einer Division:

1 Trainfahrer, 6 Pferdewärter, 2 Wagenpferde, 1 2spännigen Registraturwagen.

Das Feld-Proviant-Amt der Reserve-Artillerie:

1 Trainfahrer, 4 Pferdewärter, 2 Wagenpferde, 1 2spännigen Registraturwagen.

Das Feld-Bäckerei-Amt:

1 Trainfahrer, 4 Pferdewärter, 2 Wagenpferde, 1 2spännigen Registraturwagen.

Das Feld-Post-Amt eines Armee-Corps:

3 Trainfahrer incl. 1 zur Reserve, 6 Pferdewärter, 12 Postillone, 8 Reitpferde, 14 Wagenpferde incl. 2 zur Reserve, 4 2spännige Kaleschen resp. Packwagen, 1 4spänniger Geld-, Schriften- und Requisitenwagen.

Die Feld-Post-Expedition einer Division:

1 Trainfahrer, 2 Pferdewärter, 3 Postillone, 3 Reitpferde, 2 Wagenpferde, 1 2spännigen Geld-, Schriften- und Requisitenwagen.

Das Auditoriat:

7 Pferdewärter

und die Geistlichkeit:

12 Trainsoldaten.

Von der Generalität u. hat der

Commandirende General:

1 6spännigen Wagen, 3 Fahrer, 7 Pferdewärter.

Divisions-Commandeur:

1 4spännigen Wagen, 2 Fahrer, 6 Pferdewärter.

Brigade-Commandeur:

1 2spännigen Wagen, 1 Fahrer, 3 Pferdewärter.

Chef des Generalstabes:

1 4spännigen Wagen, 2 Fahrer, 3 Pferdewärter.

Ein Stabs-Offizier, Hauptmann oder Lieutenant des Generalstabes:

2 Pferdewärter.

Was den Truppen-Train betrifft, so besteht derselbe für ein Infanterie-Regiment, aus:

Für den Stab:

		Trainfahrer.	Pferdew.	und Packpferde.
1 2sp. Wagen,	2 Wagenpf.	1	7	
	I. Bataillon.			
1 4sp. Offiz.-Equip.-W.	4	8	12	4
1 4sp. Montirungswagen	4			
1 2sp. Medizinkarren	2			
1 6sp. Patronenwagen	6			
	II. Bataillon.			
1 4sp. Offiz.-Equip.-W.	4 Wagenpf.	8	13	4
1 4sp. Montirungskarren	4			
1 2sp. Medizinkarren	2			
1 6sp. Patronenkarren	6			
	Füsilier-Bataillon.			
1 4sp. Montirungswagen	4 Wagenpf.	10	9	—
1 2sp. Medizinkarren	2			
1 6sp. Patronenwagen	6			
4 2sp. Comp.-Packkarren	8			
16 Fahrzeuge mit	54 Zugpf. und	27	41	8

Der Train-Etat für die Füsilier-Bataillone gilt auch für sämtliche Bataillone der Füsilier-Regimenter, so daß sich bei einem Füsilier-Regiment, incl. des Stabes:

22 Fahrzeuge, 62 Zugpferde, 31 Trainfahrer und 34 Pferdewärter

befinden.

Für ein Jäger- und Schützen-Bataillon besteht der Train aus:

1 2spännigen Offizier-Equipagen-Wagen, 1 2spännigen Medizinkarren, 4 2spännigen Compagniekarren, 4 2spännigen Munitions-Karren,

im Ganzen also aus:

10 Fahrzeugen mit 12 Zugpferden und 10 Trainfahrern, wozu noch 13 Pferdewärter treten.

Bei dem Garde-Jäger-Bataillon ist der Etat um 3 Pferdewärter stärker, wenn der Commandeur des Bataillons zugleich Inspecteur der Jäger und Schützen ist.

Der Train eines Landwehr-Infanterie-Regiments besteht:

a) für den Stab, aus:

1 2spännigen Fahrzeug mit 1 Trainfahrer und 4 Pferdewärtern;

b) für jedes Bataillon aus:

1 6spännigen Patronenwagen, 1 4spännigen Offizier-Equipage-Wagen, 1 4spännigen Montirungs-Wagen, 1 2spännigen Medizinfarren, 4 Packpferden, 8 Trainfahrern und 13 Pferdewärtern.

Ein Cavallerie-Regiment, (Linie sowohl als Landwehr) besitzt an Train-Personal, Pferden und Fahrzeugen:

1 4spännigen Offizier-Equipage-Wagen, 1 2spännigen Medizinfarren, 1 2spännigen Schmiedefarren, 4 2spännige Escadrons-Packfarren,

im Ganzen also:

7 Fahrzeuge mit 16 Zugpferden und 8 Trainfahrern.

Was den Artillerie-Train betrifft, welcher durch die im vorigen Jahre stattgefundenen anderweitigen Organisation der Batterien und Kolonnen eine wesentliche Aenderung erlitten hat, so läßt sich über die gegenwärtigen Verhältnisse desselben nichts Bestimmtes mittheilen, da diese in dem Mobilmachungs-Etat enthalten sind, welcher selbstverständlich noch nicht in die Oeffentlichkeit gekommen ist.

Ein Pionier-Bataillon hat an Fahrzeugen und Train-Mannschaften:

1 2spännigen Stabswagen, 2 2spännige Offizier-Equipage-Wagen, 4 4spännige Schanz- und Werkzeug-Wagen,

im Ganzen also:

7 Fahrzeuge mit 20 Zugpferden und 10 Trainfahrern, außerdem noch 14 Pferdewärter.

Der zum Dienst eines Pionier-Bataillons gehörende „Ponton-Train“ des betreffenden Armee-Corps, welcher jetzt von einem Rittmeister des Trains geführt wird, bestand bis 1866 aus:

34 6spännigen Hackets, 1 6spännigen Kohlen- und Eisentwagen, 2 4spännigen Werkzeugwagen, 2 4spännigen Train-Requisitenwagen, 1 4spännigen Feldschmiede und 1 2spännigen Packwagen mit 244 Zugpferden, 130 Trainfahrern und 3 Pferdewärtern.

Kurz vor Ausbruch des Krieges erhielt der gesamte Train auf Antrag der Inspection durch Kriegs-Ministerial-Befehl vom 24. April 1866 das Baum- und Zuggeschirr der Artillerie bewilligt, so daß von da ab in der ganzen Armee ein und dasselbe Geschirr bei 2-, 4- und 6spännigen Fahrzeugen eingeführt ist.

Die von dem ersten Inspecteur des Trains, Obersten Jacobi begonnenen, von dessen Nachfolger, dem jetzigen General-Major und Train-Inspecteur Woide vollendeten Einrichtungen ließen die Thätigkeit des Trains in dem Feldzuge von 1866 in so vorzüglicher Weise hervortreten, daß Seine Majestät der König dem Train einen Beweis Seiner Allerhöchsten Anerkennung durch Verleihung einer verbesserten Uniform zu geben sich veranlaßt fand, und deshalb unterm 17. November 1866 befahl, daß derselbe

1) statt der bisherigen Aufschläge an den Waffenröcken, farbige und zwar von der Farbe der Kragenpatten und

2) statt der bisher unter dem Waffenrock getragenen schwarzen Säbelskoppeln, dergleichen breite von weißsämisch Leder

tragen sollte.

Diese Allerhöchste Gnadenanerkennung hat den Train nunmehr auch äußerlich den übrigen Truppen gleichgestellt, und wird dieselbe stets für ihn ein Sporn sein, durch seine Leistungen der Königlichen Gnade auch fernerhin sich würdig zu zeigen.

U e b e r s i c h t

der bisherigen Train-Bataillons-Commandeure.

Train-Bataillon

des Garde-Corps:

Major v. Carlowitz, Major v. Decker, Major v. Streit, Oberst v. Lettow;

des I. Armee-Corps, Ostpreussisches Train-Bataillon Nr. 1.:

Major Jungmann, Major Rodenwoldt, Major Schuch, Major Kalau v. Hofe;

des II. Armee-Corps, Pommersches Train-Bataillon Nr. 2.:

Major Hesse, Major Eschment, Oberst-Lieutenant Rodenwoldt, Oberst-Lieutenant Schmelzer;

des III. Armee-Corps, Brandenburgisches Train-Bataillon Nr. 3.:

Major v. Brause, Major Colomier, Major Knothe, Major Caspari, Major v. Mechow, Oberst Troschel.

des IV. Armee-Corps, Magdeburgisches Train-Bataillon Nr. 4.:

Major Krause, Major Tiedemann, Major v. Ramm, Major Zietzen.

des V. Armee-Corps, Niederschlesisches Train-Bataillon Nr. 5.:

Major Zimmermann, Major v. Bülsingsloewen, Major Schütz, Major Daberkow, Major v. Hollenffer, Major Walter, Major Herwarth v. Bittenfeld;

des VI. Armee-Corps, Schlesisches Train-Bataillon Nr. 6.:

Oberst-Lieutenant Wilufski, Oberst-Lieutenant v. Gontard, Oberst-Lieutenant Arent;

- des VII. Armee-Corps, Westphälisches Train-Bataillon Nr. 7:
 Major Ostwald, Major Schenk, Oberst-Lieutenant Cred-
 ner, Oberst-Lieutenant Alfter;
- des VIII. Armee-Corps, Rheinisches Train-Bataillon Nr. 8:
 Major Zenker, Oberst-Lieutenant Rodenwoldt, Oberst-
 Lieutenant de Merée, Major v. d. Marwitz;
- des IX. Armee-Corps, Schleswig-Holsteinisches Train-Bataillon
 Nr. 9:
 Major Giersberg;
- des X. Armee-Corps, Hannoversches Train-Bataillon Nr. 10:
 Major v. Berge und Herrndorff;
- des XI. Armee-Corps, Hessisches Train-Bataillon Nr. 11:
 Oberst Schuch.