

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Einzelchriften über den Russisch-japanischen Krieg

Wien, 1906

Landung der II. japanischen Armee auf der Liaotun-Halbinsel

Landung der II. japanischen Armee auf der Liaotun-Halbinsel.

Wie in einer früheren Darstellung ausgeführt, mobilisierte die I. japanische Armee General Kuroki am 5. Februar 1904; ihre 12. Division landete bis Ende dieses Monats, die Garde bis etwa 20. März und die 2. Division Ende März an der koreanischen Küste bei Tschemulpo, beziehungsweise in der Tatong-Bai nächst Tschinampo. Infolge schwieriger Wegverhältnisse und wiederholter Halte verzögerte sich der Marsch der Armee an den Jalu (500, beziehungsweise 270 km) derart, daß sie bei Widschu erst in der Zeit vom 10. bis 20. April eintraf. Dort bedurfte sie noch weiterer 10 Tage, um ihre Vorbereitungen für den Fluß-Übergang zu beenden, worauf die Armee am 1. Mai, d. i. zwölf Wochen nach Beginn des Krieges, ihre ersten Gefechte liefert und das russische Ostdetachment bei Tjurentschön und Hamatan schlägt. Dann legt sie bis zum 11. Mai noch 60 km nach Fönhuantschön zurück, wo sie neuerdings, diesmal zu einem mehrwöchentlichen Halte, stehen bleibt, um die Landung der anderen japanischen Armeen abzuwarten.

*Operativer
Zusammen-
hang
der I. und
II. Armee.*

Die zur Landung auf der Liaotung-Halbinsel bestimmte II. japanische Armee General Oku — 1., 3., 4. Division, 1. Kavallerie- und 1. Feld-Artillerie-Brigade, dann ein Haubitzen-Regiment — erhielt den Mobilisierungsbefehl am 6. März und es hatte der 8. März als der erste Mobilisierungstag zu gelten. Dank der vierwöchentlichen Vorbereitungszeit war die Armee einschließlich ihrer Trains schon am 15. März in den Mobilisierungsstationen — Divisionsstäbe in Tokio, Nagoja und Osaka (Beilage 4 und 17) — marschfertig und wurde binnen wenigen Tagen in den Häfen von Jokohama, Osaka

und Udschina (bei Hiroschima) divisionsweise zur Einschiffung bereitgestellt. Fünf Wochen lang harrt die Armee dort der Einschiffung.

Die Ursachen dieser Zögerung sind weder in einem Mangel an Transportschiffen, noch in der Frage der Seebeherrschung zu suchen. Denn die japanische Handelsflotte, die zu Beginn des Krieges wohl nur den gleichzeitigen Transport von wenig mehr als 4 Divisionen gestattete, einen Monat später aber gewiß schon 5 Divisionen befördern konnte, stand Ende März, nach Ausschiffung der Armee Kurokis, für den Transport der II. Armee vollständig zur Verfügung; dennoch wird letztere nicht eingeschifft. Andererseits sichert das Geschwader Vizeadmirals Kamimura eben seit Ende März die Korea-Straße und hiemit auch die Fahrt der japanischen Transportflotte gegen das russische Kreuzergeschwader von Wladiwostok; wohl übernimmt der kühne russische Vizeadmiral Makarow gerade am ersten Mobilisierungstage der II. Armee das Kommando des Port Arthur-Geschwaders und wird durch wiederholte Ausfahrten immerhin zu einer Gefahr für die beabsichtigte japanische Landung, aber am 13. April geht der Admiral mit seinem Flaggschiff unter, das russische Geschwader flüchtet nach Port Arthur, und die II. Armee wartet noch immer zu.

Erst am 25. April, eben als General Kuroki die eigene starke Überlegenheit gegenüber dem russischen Ostdetachment festgestellt und seine Vorbereitungen zum Jalu-Übergange schon so weit gefördert hat, daß er die Flußforcierung für den 1. Mai vorherbestimmen kann, schifft sich die Armee, obwohl eben um diese Zeit das russische Kreuzergeschwader von Wladiwostok im Japanischen Meere kreuzt, endlich ein, erreicht bis zum 28. April die Tatong-Bai und wartet dort abermals bis zum 4. Mai, an welchem Tage der Rückzug des russischen Ostdetachements über Fönhuantschön hinaus nicht mehr zweifelhaft ist und General Kuroki selbst den Weitermarsch nach Fönhuantschön antritt. Dann erst dampft die II. Armee nach den Elliot-Inseln ab, um westlich davon zu landen; ihre Landung wird also, genau nach dem Muster vom Jahre 1894, von der Jalu-Passage der I. Armee und von deren Festsetzung am mandschurischen Flußufer abhängig gemacht.

Analog der operativen Anlage des chinesisch-japanischen Feldzuges, konnte die II. Armee, auch diesmal in der Gegend von Pitsewo gelandet, nur die Aufgabe haben, den Kriegs-

hafen Port Arthur, welcher samt dem dort ankernden russischen Geschwader zur See schon blockiert war, auch zu Lande von allen Hilfsquellen abzuschneiden, ihn zu cernieren und hiemit gleichzeitig die Eisenbahn-, zugleich Schiffsstationen Taliengewan und Dalni in Besitz zu nehmen, die als Ausgangspunkte des Landtransportes von Belagerungsmaterial gegen Port Arthur und des Nachschubes allen Kriegsmaterials für die erst später gegen die feindliche Armee zu richtende Operation von größter Bedeutung waren. Hiemit trat anfangs Mai — nachdem die II. Armee in ihrer damaligen Zusammensetzung für die Cernierung des von nicht ganz 2 russischen Divisionen besetzten Port Arthur stark genug, die I. Armee dagegen allein viel zu schwach war, um eine Offensive gegen die bei Daschitsao-Liaojan schon versammelten feindlichen Kräfte zu versuchen — die Aktion gegen den feindlichen festen Platz an die erste Stelle der japanischen Operationen und verzögerte den Aufmarsch der übrigen japanischen Kräfte zum Stoße gegen die feindliche Armee außerordentlich. Von dieser Kräftedisposition wird nach abgeschlossener Darstellung der Umstände, unter welchen die III. und die IV. japanische Armee landeten, noch die Rede sein; hier sei nur das operative Verhältnis, wie es zwischen der I. und II. Armee bestand, mit wenigen Worten gestreift.

Wenn das japanische Oberkommando in seinen Anordnungen für die Einschiffung und Landung der II. Armee den Wert der Zeit so gering einschätzte, so mag dies, außer durch den immer wieder bemerkbaren, beinahe hypnotisch zu nennenden Einfluß des Feldzuges vom Jahre 1894, auch durch die Scheu veranlaßt gewesen sein, die II. Armee landen zu lassen, bevor sich die erstgelandete mit dem in Europa militärisch hochbewerteten Gegner gemessen und den Grad der eigenen Schlagkraft erwiesen hatte. Der Sieg am Jalu hat dann tatsächlich nicht allein den moralischen Erfolg, sondern auch die reelle Gewißheit gebracht, daß die I. Armee zur Behauptung Nord-Koreas keinerlei Unterstützung bedürfe, die II. Armee also zur Einschließung von Port Arthur verfügbar sei. Hiemit hört jedoch die Wechselbeziehung beider Armeen auf.

Die Landungsplätze der II. waren vom Kantonierungsraume der I. Armee 230 bis 250 *km* entfernt, General Kuroki konnte also die Operationen Okus schon wegen dieser enormen Trennung direkte nicht unterstützen, und zwar

umsoweniger, als sich diese Entfernung mit jedem Marsche, welcher den General Oku seinem Operationsziele Port Arthur näher brachte, noch vergrößerte. Auch war die der I. Armee etwa zugedachte Bestimmung, den Rücken der Armee Okus gegen Unternehmungen der bei Haitschön-Daschitsao stehenden russischen Kräfte indirekte, in der Art einer Flankenstellung zu sichern, wohl nur in der Form einer Bedrohung erreichbar, weil die Situation der I. Armee bei Fönhuantschön den Bedingungen einer solchen Stellung keineswegs entsprach. Die Armee stand dort von der über Daschitsao und Kaitschou gegen Port Arthur führenden Route 150 *km* entfernt und durch die Gebirgszüge des Fönschuilin und Siuöschan, die für Truppenkolonnen nur auf wenigen Pässen überschreitbar sind, geschieden; sie war daher schon deshalb außerstande, eine rasche Offensive in jener Richtung zu führen, ganz abgesehen davon, daß sie den an der Eisenbahn stehenden russischen Gesamtkräften gegenüber zu schwach und vom feindlichen Ostdetachement in ihrer rechten Flanke selbst bedroht war. So repräsentierten beide Armeen isolierte Kraftgruppen mit von einander ganz unabhängigen Aufgaben: die eine muß das Lande eigener Verstärkungen defensiv abwarten, die andere soll, nachdem sie 5 Wochen lang gewartet hat, 250—300 *km* von der ersteren gegen einen befestigten Platz vorgehen.

Man sieht: so rasch und schneidig die Japaner im Vertrauen auf die Überlegenheit ihrer Flotte die Feindseligkeiten zur See eröffnet und nur gegen ein einziges Ziel gerichtet hatten, so zögernd beginnen sie den Feldzug und geben ihren Operationen zu Lande kurz nach einander zwei Ziele: erst nur die Sicherung Nord-Koreas, dann auch die Einschließung von Port Arthur. Uneinbringliche Zeitverluste sind die Folge. Die russische Feldarmee gewinnt viele Monate für ihre Versammlung und die Möglichkeit, über die isolierte I. japanische Armee herzufallen; die Besatzung von Port Arthur kann ihre Maßnahmen zur Verteidigung des Platzes ebenfalls monatelang ungestört durchführen.

*Russische
Kräfte auf
der Liaotun-
Halbinsel.*

In der großen russischen Front Liaojan—Port Arthur bildete die Liaotun-Halbinsel von Kriegsbeginn an eine etwa 150 *km* breite Lücke. Da sich die russische Feldarmee an der Bahnstrecke Liaojan—Haitschön sammelte und das Kwantun-Detachement zur Verteidigung Port Arthurs im

Kwantun-Gebiete zu bleiben hatte, stand ursprünglich auf der Halbinsel nur die von Oberst Denisow befehligte 4. Brigade der Eisenbahn-Schutzwache (Transamurische Grenz-wache), die in der Gesamtstärke von 4 Kompagnien, 4 Sot-nien und 1 reitenden Gebirgs-Batterie längs der Bahnlinie Kaitschou—Kintschou verteilt war. Im Detail oblag die Sicherung der Bahnstrecke von Wafantien bis Sanschilipu der 53., von da bis Port Arthur der 21. Schutzwach-Kompagnie; jede Kompagnie mit dem Stande von 2 Offizieren und etwa 200 Mann auf 12—15 Posten verteilt.

Erst im April, als die Bucht von Kaitschou und der Hafen von Inkou eisfrei geworden waren und das russische Armeeoberkommando eine dortige japanische Landung für wahrscheinlich zu halten begann, wurden die vorgenannten Abteilungen der Eisenbahn-Schutzwache durch Truppen des I. sibirischen Korps (1. und 9. ostsibirische Schützen-division) verstärkt und dieses selbst zur Sicherung der vermeintlich gefährdeten Küstenstrecke im Raume Inkou—Kaitschou—Haitschön bereitgestellt. Von den Verstärkungs-truppen standen unter Befehl des GM. Sykow, Komman-danten der 2. Brigade der 9. Schützendivision, an der Bahn-strecke Kaitschou—Wafantien: 4 Schützenbataillone, 5 Eskadronen des Primorski-Dragonerregiments, 1 Batterie und einige berittene Jagdkommanden des I. sibirischen Korps; dann 1 Bataillon der 1. Schützendivision in Pulantien. GM. Sykow stand in Wafantien und hatte auch die Südwestküste der Halbinsel zu beobachten. Die Gesamtkraft der Truppen an der Bahnlinie Kaitschou—Kintschou zählte also anfangs Mai, die Garnisonen dieser Orte ungerechnet, 6 Bataillone, 9 Eskadronen und etwa 14 Geschütze, und war, selbst ihre recht-zeitige Vereinigung vorausgesetzt, zu schwach, um japanische Landungen an irgend einem Punkte der Küstenstrecke Takuschan—Kap-Konetschny ernstlich gefährden zu können. Da überdies das Gros GM. Sykows nördlich der Poststraße Pulantien—Pitsewo gehalten wurde, standen nächst des von den Japanern zur Landung gewählten Küstenstrichs (west-lich der Elliot-Inseln) nur Teile der 53. und 21. Schutzwach-kompagnie an der Eisenbahn zwischen Pulantien und Kin-tschou, dann etwa 1 Sotnie der Schutzwache und einige berittene Jagdkommanden in Patrouillen aufgelöst an der Südostküste selbst.

Bei und nördlich Kaitschou stand das I. sibirische Korps in weiten Kantonierungen; in Kintschou befand sich das selb-

ständige 5. Schützenregiment des Kwantun-Detachements und sicherte dort die Befestigungsarbeiten der 4. Schützendivision auf der Landenge südlich des Ortes. Aber auch von diesen Gruppen war eine Gefährdung japanischer Landungen, d. h. ein rascher Stoß mit geschlossenen, an wirksamer Artillerie starken Kräften während der feindlichen Ausschiffung, kaum zu erwarten, denn beide waren durch ihre Aufgaben an bestimmte Räume gebunden: das I. Korps hatte die Küste Inkou—Kaitschou, das Kwantun-Detachment Port Arthur zu sichern.

Die Kasakenbrigade Mischtschenko endlich — das 1. Tschitinski- und 5. Sotnien des 1. Werchneudinski-Regiments, das mittlerweile von der Kwantun-Halbinsel herangezogen worden war — kam für eine Aktion an der Südostküste der Halbinsel überhaupt nicht in Betracht, weil sie, zur Sicherung der rechten Flanke des Ostdetachements bestimmt, schon unmittelbar nach den Kämpfen am Jalu in nördlicher Richtung auf Siujan zu weichen begann.

*Die Landungsstellen.
(Beilagen 18
und 19.)*

Über die Verteilung der russischen Kräfte auf der Liaotun-Halbinsel dürfte das japanische Oberkommando zum mindesten im großen orientiert gewesen sein; schon darin lag, abgesehen von dem nötigen operativen Zusammenhang der II. Armee mit der Blockadeflotte Vizeadmiral Togos, die Veranlassung, die Landung nicht an der Nordwestsondern an der Südostküste anzuordnen. Und nachdem das Endziel dieser Armee der Angriff auf Port Arthur war, mußten deren Ausschiffungsplätze, bei aller Rücksicht für die Empfindlichkeit der Landung gegen feindliche Störungen, so nahe als möglich an dem festen Platz gewählt werden, um den Landtransport des Belagerungsmaterials auf die tunlichst kürzeste Strecke zu beschränken. Das japanische Oberkommando wählte hiezu den Küstenstrich zwischen Pitsewo und der Jentoa-Bai.

Dieser Küstenstrich begrenzt mit der tief ins Land schneidenden Einbuchtung von Port Adams eine gebirgige Landzunge, die infolge ihrer Breite von nur 25—30 km gegen eine feindliche Offensive aus der Richtung von Kaitschou um so leichter zu sperren ist, als der Entwicklungsraum des Gegners vom Geschützfeuer größerer Kriegsschiffe bei Pitsewo und leichter Kanonenboote bei Pulantien noch weiter eingeschränkt werden kann.

In der Richtung gegen Port Arthur verengt sich die Landzunge zwischen der Küste bei Kintschou und der Deep-, Kerr- und Talienswan-Bucht noch mehr, an letzterer sogar auf nur 3 *km*; aber anfangs Mai waren diese Buchten schon durch russische Seeminen für Schiffe jeder Art unzugänglich gemacht und die Enge südlich Kintschou von starken russischen Kräften besetzt, was dort jeden Landungsversuch von vornherein ausschloß.

Vom japanischen Standpunkt beurteilt, waren Störungen der Ausschiffung in der gewählten Küstenstrecke, schon nach der bisherigen passiven Kriegführung der Russen zu schließen, nicht allzu wahrscheinlich. Die starke russische Gruppe bei Kaitschou stand 120—130 *km* entfernt und konnte einer überraschend und an mehreren Punkten gleichzeitig angeordneten Landung auch dann kaum gefährlich werden, wenn sie, was nicht anzunehmen war, ausreichendes Zugs-material zur Verfügung gehabt hätte, um sich auf der Eisenbahn bis Pulantien zu verschieben; die Gruppe bei Kintschou hätte bis zur Jentoa-Bai allerdings nur 35—40 *km* zurückzulegen gehabt, aber — und dies mußte dem japanischen Oberkommando aus den Meldungen des Vizeadmirals Togo bekannt sein — sie befestigte dort die Landenge südlich des Ortes, was die Absicht irgend einer Offensive nicht vermuten ließ.

Schließlich liegt der Jentoa-Bai ein geschlossener, 100 bis 250 *m* hoher Rücken vor, der in seinen gegen die Küste abgebogenen Enden, den Berggruppen Samson und Siahuschan, kulminiert und den zur Flankensicherung der Landung disponierten Truppen gute Aufstellungen bietet. Es ist klar, daß diese Terrainkonfiguration auch die Verteidigung des Küstenstriches außerordentlich unterstützt hätte.

Der Küstenstrich selbst ist so flach, daß auch nur mittelgroße Transportdampfer 7—8 *km*, stellenweise über 10 *km* von der Küste entfernt ankern und die Ausschiffung mit flachen 0,60—1 *m* tauchenden Dschunken bewirken müssen, wodurch bei hohem Seegang und starker Brandung die Dauer der Ausschiffung ganz unberechenbar verlängert wird.

Die Jentoa-Bai ist eine kleine, weit einspringende Bucht, welche im Süden durch das bis 200 *m* hohe und steil abfallende Kap Konetschny begrenzt und gegen Winde aus dieser Richtung geschützt wird;*) die Ufer sind jedoch

*) Schön: Der Kriegsschauplatz in Ostasien.

ziemlich flach und gestatten bei Ebbe auch leichten Fahrzeugen nur die Annäherung auf etwa 1 *km*. Der Hafen von Pitsewo, welcher für die Landung gleichfalls in Betracht kam, ist seicht, daher nur für Schiffe kleineren Tiefganges zugänglich; bei Ebbe zieht sich das Wasser an der benachbarten Küste etwa 3 *km* zurück. Die Landungsverhältnisse sind dort also nicht günstig und der Hafen überdies von Kintschou, dem nächsten Operationsobjekt der zu landenden Armee, doppelt so weit entfernt, als die Jentoa-Bai (70—80, beziehungsweise 35 *km*). Die Bedeutung des Hafens liegt in der Verbindung der etwa 7000 Einwohner zählenden, ressourcenreichen Stadt Pitsewo mit der nur 35 *km* entfernten Eisenbahnstation Pulantien durch eine Poststraße und eine Telegraphenlinie.*)

Ernster als zu Lande konnte die Ausschiffung der II. Armee zur See gefährdet werden, denn die bisherigen zwei Branderangriffe des Vizeadmirals Togo und das Auslegen von Streuminen hatten die Hafenausfahrt von Port Arthur nicht absolut zu sperren vermocht, so daß speziell Torpedofahrzeuge des russischen Geschwaders die Blockade immer noch unschwer brechen und die japanischen Transportschiffe in der nur 50—60 Seemeilen entfernten Jentoa-Bai angreifen konnten. Deshalb und um das eigene Flottenlager im Tunguz-Kanal der Elliot-Inseln zu sichern, ließ der Admiral das Fahrwasser zwischen dem Kap Terminal und der Insel Kuanlutau durch eine etwa 8 Seemeilen lange, mittels Bojen verankerte Barrikade aus schweren Balken, Stahldrahtkabeln, Fischernetzen und Tauwerk sperren; ähnliche Hindernisse sperren auch vier Durchfahrten zwischen den Inseln westlich Kuanlutau. Endlich unternahm Vizeadmiral Togo am 3. Mai, also zwei Tage vor Beginn der Landung, einen dritten Branderangriff gegen Port Arthur, welcher, nach japanischen Angaben, die dortige Hafenausfahrt für größere Schiffe sperrte. (Siehe 1. Heft, Seite 55.)

*Die
Landung.*

Am frühen Morgen des 4. Mai lichtete die japanische Transportflotte in der Tatong-Bai die Anker und dampfte, vom 3. Geschwader Vizeadmiral Kataoka begleitet, nach den Elliot-Inseln. Die Zusammensetzung dieses Geschwaders läßt sich annähernd wie folgt feststellen:

*) Schön: Der Kriegsschauplatz in Ostasien.

5. Division, Konteradmiral Jamada: die Kreuzer »Nischin«, »Matuschima«, »Haschidate«, »Itsukuschima« und der Aviso »Mijako«;

6. Division, Konteradmiral Togo: die Kreuzer »Tschijoda«, »Akitsuschima«, »Akaschi«, »Suma«;

7. Division, Konteradmiral Hosoja: 2 Küstenverteidiger und mehrere Kanonenboote;

endlich eine Torpedobootsflottille.

Während der Fahrt trennte sich eine Schiffsgruppe von der Transportflotte ab und landete an der Küste von Takuschanchan Truppen, vermutlich eine Landwehrbrigade, welche die linke Flanke der I. Armee zu sichern hatte.

Die Transportflotte erschien am Abend des 4. westlich der Elliot-Inseln, gegen die Küste zu von den Kanonenbooten Konteradmiral Hosojas und von Torpedobooten gesichert, und ankerte während der Nacht zum 5. vor den Landungsplätzen in der Jentoa-Bai und in der Einbuchtung von Tafandjatun. Gleichzeitig hielt eine schwächere Transportgruppe vor Pitsewo.

Über die Landung in der Jentoa-Bai liegen folgende Angaben vor. Am 5. Mai, 5^h 20ⁱ früh, gingen die 20. Torpedobootsdivision und die Transportdampfer »Honkong Maru« und »Nippon Maru« so nahe, als es die Uferverhältnisse gestatteten, an die Küste heran. Die Torpedoboote schossen einige Zeit hindurch gegen die Uferhöhen, auf welchen russische Patrouillen sichtbar waren, worauf Marinelandungsdetachements samt Matrosenpionieren mittels Landungsbooten ausgeschifft wurden; da letztere, der eingetretenen Ebbe wegen, nicht am Ufer selbst anlegen konnten, mußten die Leute etwa 1000 Schritt waten. Während das Matrosenlandungsdetachement auf die Höhen vorwärts des Landungsplatzes eilte, begannen die Pioniere den Bau von Landungstegen, immer von den Kanonenbooten »Akagi«, »Oschima« und »Tschokai« unmittelbar gesichert. Um 7^h 20ⁱ früh hatte das Marinedetachement eine den Landungsplatz sichernde Aufstellung besetzt und eine weithin sichtbare Flagge gehißt, zum Zeichen, daß die Ausschiffung der Truppen erfolgen könne. Diese begann um 8^h früh. Die erstgelandeten Infanterieabteilungen — von der 3. Division — verstärkten das Matrosendetachement in dessen Aufstellung, die nächsten wurden auf die Höhen links des Tscheneuho und in der Richtung auf Sandjatin an die von Kintschou herführende Route vorgeschoben. Analog dirigierte die bei Tafandjatun

gelandete Gruppe Abteilungen gegen Syndjatun und Pitsewo. Die kleine russische Kolonie des letzteren Ortes hatte sich bei Erscheinen der japanischen Schiffe, unter Mitnahme der Post- und Telegraphenkorrespondenz, nach Pulantien geflüchtet; die Landung fand auch bei Pitsewo keinerlei Widerstand und das japanische Detachement schob sofort ein Bataillon gegen Tandsiafan vor, welches die nach Pulantien führende Telegraphenleitung zerstörte. Bis zum Abende des 6. Mai war die Ausschiffung der 3. Division beendet; am 7. begann die 1., am 10. die 4. Division zu landen. Das Armeekommando wurde im Laufe des 8. ausgeschifft.

Das Erscheinen der japanischen Flotte wurde am 4. Mai abends sowohl aus Pitsewo, als auch von den russischen Patrouillen, welche südwestlich dieses Ortes die Küste beobachteten, gemeldet. Am 5. verlassen Admiral Aleksejew und Großfürst Boris Wladimirowitsch Port Arthur mittels Eisenbahn, um sich nach Charbin zu begeben.

Am Morgen desselben Tages erhält Obstlt. Rantsow, Kommandant des Schützenbataillons in Pulantien, von GM. Sykow den Befehl Nachrichten über die japanische Landung einzuholen. Rantsow sendet eine Kompagnie und ein Jagdkommando gegen Pitsewo und rückt selbst mit zwei Kompagnien und zwei Jagdkommanden gegen die Jentoa-Bai; es gelingt ihm, die Landung zu beobachten, wobei er die Stärke der bis zum Abend ausgeschifften Truppen auf 10.000 Mann schätzt. Am 6. zurückkehrend, stößt er bei Syndjatun bereits auf japanische Infanterie und muß in westlicher Richtung ausweichen; die auf Pitsewo gesandte Kompagnie findet Tandsiafan besetzt und geht nach Pulantien zurück.

*Besetzung
der
Eisenbahn,
Aufklärung,
Absuchen der
Kerr-Bai.*

Die Ereignisse der nächsten Tage zeigen, in welcher Art die II. japanische Armee den beiden Forderungen entsprach, welche eine gelandete Truppe zu erfüllen hat: rasche Störung der Verbindungsmittel des Feindes und Erkundung seiner Stärke und Situation. Ihre Maßnahmen zielten dahin, den Verkehr der Eisenbahnstrecke Pulantien—Sanschilipu zu gefährden, den Eisenbahntelegraphen zu zerstören und gegen Wafantien und Kintschou aufzuklären. Eine Zerstörung der Eisenbahn beabsichtigten die Japaner nicht, weil sie die Bahn für den Nachschub während der nächsten Operationen, Belagerung von Port Arthur und Offensive gegen die operie-

rende russische Armee, selbst brauchten; deshalb beschränkten sie sich auf die leichte Beschädigung des Geleises und auf die Zerstörung des Telegraphen und hielten nächst der Bahnlinie Detachements bereit, welche die Wiederherstellung des Verkehrs hindern sollten.

Ein am 6. aus Port Arthur abgelassener Postzug mit 200 Verwundeten und Kranken wird 2 *km* südlich Pulantien von einer Abteilung des dahin dirigierten japanischen Detachements — 1½ Bataillone, 1 Zug Pioniere der 3. Division — angeschossen; der Lokomotivführer bremst, setzt aber dann über Aufforderung eines Offiziers die Fahrt fort und der Zug gelangt ohne weiteren Zwischenfall aus dem feindlichen Feuerbereich. Kurz darauf, 8^h früh, erscheint das Gros des japanischen Detachements vor der Eisenbahnstation selbst und wird von der dortigen Schutzwache nach einigem Geplänkel mit dem Verluste von 1 Toten und 4 Verwundeten abgewiesen; doch gelingt es ihm, das Geleise der Eisenbahnbrücke am südlichen Ende der Station zu beschädigen.

Welche Meldung über dieses kleine Gefecht nach Liaojan erstattet wurde, ist nicht bekannt; Tatsache ist, daß das russische Armeekommando schon am selben Tage auf jede Sicherung der gefährdeten Bahnstrecke verzichtet und der Kommandant der russischen Schutzwache in der Eisenbahnstation Wafantien im Laufe des 6. nachstehendes Telegramm des Armee-Generalstabschefs erhält: »Übermitteln Sie folgende Weisung sofort dem GM. Sykow: Der Armeekommandant befiehlt, daß Ihr Detachement so rasch als möglich zurückzugehen hat, und zwar noch heute mit Nachtmarsch und wenn tunlich mittels Eisenbahn. Beistellung der Züge wurde verfügt. Es ist erwünscht, daß die Abteilungen, welche die Bahn nicht benutzen können, die Station Sjunötschön in zwei Märschen erreichen. Die einwaggonierten Truppen sind nach Liaojan (!) zu instradieren. Nehmen Sie die Schutzwache mit und versammeln Sie die (Primorski) Dragoner zur Deckung des Rückzuges. GLt. Sacharow.« GM. Sykow vereinigte sein Detachement am 7. bei Wafantien und trat am selben Tage den Rückzug an, dem sich die Eisenbahnschutzwachen bis einschließlich Pulantien anschlossen.

Die transportablen Stationseinrichtungen wurden von einer Abteilung des 4. Transamurischen Eisenbahnbataillons geborgen, das auch den Telegraphen bei Pulantien zerstörte. Nur je 2 Eskadronen des Primorski-Regiments und der Schutz-

wache sollten, unter Kommando des Obersten Denisow, am Feinde bleiben und den weiteren Verlauf der japanischen Landung beobachten. Hiemit war also die Eisenbahnstation Pulantien und die Strecke nördlich davon bis Wafantien schon am 7. Mai preisgegeben. Eine zwingende Notwendigkeit für diesen hastigen Rückzug und für die Zerstörung der eigenen Telegraphenleitung läßt sich aus den bisher bekannt gewordenen Ereignissen nicht ableiten. Denn die Japaner hatten die Bahn am 5. gar nicht, am 6. nur bei Pulantien angegriffen und waren von der dortigen schwachen Stationswache abgewiesen worden, und wenn die Schutzwache auch viel zu schwach war, um die Zerstörung der Bahn auf die Dauer zu hindern, so hätte sie, bei Pulantien und Schihai vom Detachement GM. Sykow, bei Sanschilipu von Abteilungen aus Kintschou unterstützt, die Zerstörung, beziehungsweise den Verlust der Bahnlinie doch noch einige Tage lang verzögern können und wohl auch deshalb verzögern sollen, weil die Bahn und deren Telegraphenleitung die einzige Verbindung des zur See bereits blockierten Kriegshafens Port Arthur bildeten, dessen Verteidigungsinstandsetzung damals noch lange nicht beendet war.

Die Schutzwachen zwischen Pulantien und Kintschou blieben anfangs sich selbst überlassen. Als jedoch die Nachricht vom Rückzuge GM. Sykows nach Port Arthur gelangte, ließ GLt. Stößel, der noch Kranke, Verwundete und Zivilpersonen aus der Festung abschieben wollte, ein Detachement der 4. Division — angeblich 6 Bataillone mit Artillerie — gegen Pulantien vorgehen mit dem Auftrage, die Eisenbahn zu sichern und die japanischen Patrouillen, welche die Bahn bereits an mehreren Stellen erreicht hatten, zu vertreiben. Aber schon am 8. Mai wurde die Schutzwache bei Uschilipu von einem japanischen Detachement — 1 Bataillon, 1 Zug Pioniere der 1. Division — angegriffen und nach hartem Kampfe (Russen 4 Tote, 8 Verwundete: Japaner 4 Tote, 9 Verwundete) zurückgedrängt, worauf die Japaner den Telegraphen dort zerstörten, das Geleise aber intakt ließen.

Die japanischen Landungen wurden inzwischen, wie bereits geschildert, fortgesetzt. Oberst Denisow, der den Auftrag hatte, sie zu beobachten, ging mit den ihm unterstellten 4 Eskadronen am 8. zur Aufklärung vor und stieß etwa 10 *km* nordwestlich Pitsewo auf besetzte flüchtige Befestigungen; der Ort selbst soll, nach Aussagen von Chinesen, eine Besatzung von 1500 Mann gehabt haben. Denisows Patrouillen gelangen bis

an die japanische Sicherungslinie vorwärts der Landungsplätze und erfahren, gleichfalls von Chinesen, daß die Japaner bereits 20.000 Mann mit Feld- und schweren Geschützen (Haubitzen) gelandet hätten.

Anderseits kommt eine japanische Aufklärungseskadron bis an den Ort Wafantien und konstatiert auch dort den Rückzug der Russen. In der Richtung gegen Kintschou werden die vorgeschobenen japanischen Sicherungsabteilungen, auf die Nachricht über das Vorgehen russischer Kräfte gegen Sanschilipu, auf eine Infanteriebrigade verstärkt, welche am 10. gegen die Eisenbahn einschwenkt und hiedurch die Tete des russischen Detachements zum Stehen bringt. Die japanische Vorpostenlinie ist an diesem Tage schon über den Weg Pitsewo—Kintschou vorgeschoben und läuft von Tand-siafan über Mutsiatun und Sandjatin an das rechte Ufer des Tscheneuho. In Pitsewo stand an diesem Tage auch schon Artillerie, was von einem Nachrichtendetachement des Obersten Denisow konstatiert wurde, das bei Annäherung an den Ort Geschützfeuer erhalten hatte.

Ein kühnes Wagestück gelang dem Obstlt. Spiridonow, Kommandant des 4. Transamur-Eisenbahnbataillons. Trotzdem GM. Sykow die Bahn bereits am 6. und 7. geräumt hatte und somit zu vermuten war, daß dieselbe von den Japanern bald darauf besetzt wurde, unternahm er am 10. Mai mit einem kleinen Arbeitsdetachement seines Bataillons eine Rekognoszierungsfahrt auf der Bahn von Wafantien gegen Kintschou in der Absicht, etwa zerstörte Streckenteile wieder herzustellen.*) Er kam, nachdem er das bei Pulantien beschädigte Geleise hergestellt hatte, von den Japanern unbelästigt bis Sanschilipu, erfuhr dort von den Teteabteilungen des Detachements der 4. Division, daß die Linie weiterhin nicht unterbrochen sei und kehrte dann, wieder ohne einen Schuß bekommen zu haben, nach Wafantien zurück.

Am 12. Mai besetzte ein japanisches Detachement (1 Bataillon und 2 Eskadronen) Pulantien, räumte aber den Ort wieder, nachdem eine nach Wafantien vorgeschickte Eskadron wieder eingerückt war. Gleichzeitig dürften japanische Abteilungen auch bei Schihai und Uschilipu erschienen sein, denn ein Eisenbahnzug mit russischen Familien aus

*) Angeblich soll der Eisenbahnzug Spiridonows am 10. Mai viel Kriegsmaterial, darunter 25 Maschinengewehre, eine große Menge von Gewehr- und Geschützmunition und nach einer Version auch das neue Steuer für das Schlachtschiff »Cesarewitsch« nach Port Arthur geschafft haben.

Port Arthur kehrte am 12. bei Sanschilipu um. Die definitive Besetzung Pulantiens erfolgte erst am 14. Mai, also eine Woche nachdem die Russen den Ort verlassen hatten, durch ein Detachement von 2 Bataillonen und 2 Eskadronen. Der erste Zweck der Landung, die vollständige Isolierung Port Arthurs, war hiemit erreicht.

Um diese Zeit dürfte die II. Armee wie folgt gruppiert gewesen sein:

1. Division gegenüber Sanschilipu, dann an den über Sandjatin und von Tafandjatun gegen Kintschou führenden Wegen;

3. Division und die Kavalleriebrigade Front gegen Norden zur Sicherung des Raumes zwischen Pulantien und Pitsewo;

4. Division bei Mutsiatun in Versammlung begriffen.

Die Artilleriebrigade hatte anscheinend ihre Ausschiffung noch nicht vollendet.

Schon bald nach Landung der ersten Truppenstaffel gingen die Japaner daran, die Kerr-Bai, welche bei gutem Ankergrund 6—10 *m* Tiefe aufweist, von russischen Seeminen zu säubern, um dadurch einen besseren und näheren Zutritt zur Landenge von Kintschou, dem nächsten Ziele der II. Armee, zu gewinnen. Die Aufgabe oblag der 5. Schiffsddivision Konteradmiral Jamada und der Torpedobootsflottille und wurde nach eingehender Rekognoszierung am 12. Mai begonnen. Während die Kreuzer »Itsukuschima« und »Nischin«, dann der Aviso »Mijako« die russischen Patrouillen durch Geschützfeuer von den Uferhöhen vertrieben, suchten vier Torpedobootsdivisionen (2., 6., 20. und 21.) mit Schleppapparaten nach Minen; eine Torpedodivision (12) nahm Lotungen vor und entdeckte an der Südküste der Bai eine Telegraphenleitung, welche sie von ausgeschifften Matrosen zerstören ließ. Um Mittag, als ein Torpedoboot (Nr. 48) eine Mine durch Geschützfeuer zu zerstören versuchte, stieß es an eine andere, welche das Boot in zwei Teile sprengte; die Besatzung verlor 1 Offizier und 6 Mann tot, 7 Mann verwundet. Die Arbeit wurde trotzdem, vom Feinde ungestört, bis zum Einbruch der Dunkelheit fortgesetzt. Als die japanischen Fahrzeuge am Morgen des 14. abermals in der Kerr-Bai erschienen, wurden sie aus flüchtigen Befestigungen, welche die Russen für 1 Kompagnie und 6 Geschütze der 4. Schützendivision auf der Landzunge westlich der Bai ausgehoben hatten, beschossen; dieses Feuer währte, obgleich es von den Schiffsgeschützen erwidert wurde, den ganzen

Tag und kostete die Japaner 18 Mann. Trotzdem setzten die Torpedoboote (2. Torpedodivision) die am 12. begonnene Arbeit fort und zerstörten bis 5^h nachmittags fünf Minen. Die Torpedodivision war eben im Begriffe sich zu sammeln, um zur Flottenbasis einzurücken, als unter dem Aviso »Mijako« eine Mine explodierte, welche das Schiff binnen 23 Minuten zum Sinken brachte; der Menschenverlust betrug 2 Mann tot, 6 verwundet.

Auch am nächsten Tage suchten die japanischen Torpedoboote (6. Torpedodivision) unter dem Schutze der Schiffsdivision Jamadas die Kerr-Bai ab. Es gelang ihnen trotz des feindlichen Artillerie- und Infanteriefeuers — diesmal ohne Verluste — 8 weitere Minen unschädlich zu machen, womit die Bai von russischen Minen gesäubert war. —

Am 15. Mai landeten die letzten Truppen der II. japanischen Armee, und es dürfte bis dahin auch schon der größte Teil ihrer Trains ausgeschifft gewesen sein — abermals, wie jede japanische Unternehmung zu Wasser, eine ganz hervorragende technische Leistung.

Mit der II. Armee gelangten 36 Bataillone, 17 Eskadronen, 36 Feld-, 5 Haubitzbatterien, 2 Maschinengewehr-
 abteilungen und 3 Pionierbataillone zur Einschiffung. Rechnet man die hiezu gehörenden Munitions-, Verpflegs-, Sanitäts- und Brückentrains mit, welche mit Rücksicht auf die japanischerseits angewendeten Traintransportsmittel — einspännige Karren, Tragtiere und Kulis (Ersatzreservisten) — einen sehr hohen Stand an Mann, Pferd und Fuhrwerk aufwiesen, so ergibt sich der Gesamtstand der einzuschiffenden Armee mit mindestens 50.000 Mann, 25.000 Pferden und 264 Geschützen (Haubitzen, Maschinengewehren), nebst zahlreichen Fuhrwerken und großen Mengen Kriegsmaterials. Hiefür waren, nach der japanischen Vorschrift für Seetransporte berechnet, zumindest 184.000 Transporttonnen erforderlich. Tatsächlich soll die II. japanische Armee auf 83 Dampfern eingeschifft worden sein.

*Technische
 Details
 der Ein- und
 Aus-
 schiffung.*

Die Technik der Ein- und Ausschiffung bei diesem bedeutenden Seetransporte, bis in das kleinste Detail durchdacht und den lokalen Verhältnissen geschickt angepaßt, verdient besonders hervorgehoben und besprochen zu werden. In jedem Hafen, wo Truppen eingeschifft wurden, fungierte ein Offizier als Hafenkommandant, welcher mit einer Anzahl

ihm beigegebener Offiziere und Zivilfunktionäre die Einschiffung leitete. Die Dampfer wurden für den Massentransport sorgfältig eingerichtet. Für die gesamte auf einem Dampfer zu befördernde Mannschaft bestanden unter Deck hölzerne, mit Strohmatte bedeckte Liegestätten in solcher Höhe übereinander angeordnet, daß der Mann aufrecht sitzen konnte. Für die Pferde wurden teils auf Deck, teils im Zwischendeck hölzerne, nach vorne offene Boxes, je nach dem vorhandenen Raume zu 4 und mehr nebeneinander, aufgestellt.

Das unmittelbare Anlegen der Transportschiffe am Ufer war nur in größeren, mit Moli ausgestatteten Häfen möglich, sonst kamen beim Einschiffen flache, landesübliche Boote, Sampan genannt, in Verwendung, welche, bis 60 Mann oder 6—7 Pferde fassend, entweder von 1—2 Mann gerudert oder gruppenweise von Dampfbarkassen geschleppt wurden. (Beilage 20.) Die Infanterie marschierte mit voller Rüstung in die Sampans ein, die sehr dicht, Mann an Mann belegt wurden. In einem beobachteten Falle dauerte das Einmarschieren eines Halbataillons in 6 Sampans etwa 30 Minuten, während das Einmarschieren von den Sampans über das Fallreep aufs Schiff in 20 Minuten beendet war. Die Mannschaften begaben sich sofort in die ihnen zugewiesenen Räume und etablierten sich dort sehr geschickt und in auffallend kurzer Zeit.

Beim Einschiffen der Pferde konnte ein Vorgang beobachtet werden, welcher zwar dem bei Seetransporten allgemein gebräuchlichen Verfahren ähnelt und daher wenig Neues bietet, dessen Schilderung jedoch mit Rücksicht auf einige Details, die sich besonders bewährt zu haben scheinen, nicht ohne Interesse sein dürfte. Die Pferde wurden abgesselt, abgezäumt und nur an einer Strickhalfter geführt, der Einschiffungsstelle gegenüber zu 5 aufgestellt. Die zur Einschiffung der Pferde bestimmten Sampans legten mit dem Buge am Landungsstege an. An jener Bordwand, gegen welche die Köpfe der Pferde gerichtet werden sollten, lag ein leerer Sampan. Der Landungssteg sowie der Boden der Sampans waren mit Strohmatte überdeckt. Man führte die Pferde, deren Hufe zum Schutze gegen das Rutschen mit vorbereiteten Strohpantoffeln überzogen waren, an der Hand heran, worauf sie meistens willig in die Sampans hinabsprangen. Im Sampan standen die Pferde querschiff, mit den Köpfen nach derselben Richtung; bei jedem Pferde war dessen Pferdewärter. Sobald 2—3 Sampans mit je 5 Pferden

(5 Mann, 2 Ruderer) beladen waren, wurden sie durch eine Barkasse zum Schiff geschleppt. Zum Hissen der Pferde mittels des Dampfkranes benützte man einen 60 *cm* breiten Bauchgurt samt Brust- und Umlaufriemen. Während des Hissens wurde das Pferd mittels einer Führungsleine parallel zur Bordwand gehalten. Zuerst belegte man die senkrecht zur Fahrtrichtung aufgestellten Randstände, in welchen die Pferde mit den Köpfen gegen die Mitte des Schiffes zu stehen kamen. Erst als alle diese Stände belegt waren, wurden die Mittelstände — Pferde mit der Kruppe gegen die Fahrtrichtung — benützt. Als Stütze gegen Schwankungen erhielt jedes Pferd an der Sattelgurtstelle einen 42 *cm* breiten Gurt, dessen Enden an der Decke der Stände befestigt waren. Da man kein Stroh unter die Pferde gab, war die Reinigung der Stände nur schwer möglich.

Für Ausschiffungen an der Liaotun-Küste, wo man nicht hoffen durfte, technische Hilfsmittel zu finden, führte die Transportflotte im ersten Staffeln Sampans und Dampfbarkassen, dann Material für Landungsbrücken mit. An den Landungsplätzen mit flachem Ufer und schlammigem Grunde, wo das Meer bei Ebbe kilometerweit zurücktritt, wurden leichte, sehr lange und gegen das Meer zu abfallende Landungsstege, und zwar nur für die Infanterie, gebaut, für Pferde und Fuhrwerke aber mittels Sandsäcken und Strohmatten im Schlamm Wege hergestellt. Die Ausschiffung erfolgte mittels Sampans analog wie die Einschiffung. Auf Deck kamen immer nur so viele Leute, als in den am Fallreep eben angelegten Sampans Platz hatten. Die Pferde wurden mittels Dampfkran auf die Sampans gestrichen. Letztere, von Dampfbarkassen geschleppt, gelangten bis an die Sandwege, wo sie im Schlamm aufsaßen. Die Pferde sprangen auffallend willig in das kniehohe Wasser; nur in seltenen Fällen war es notwendig, sie anzutreiben oder durch Heben der Vorderfüße über Bord zum Herausspringen zu veranlassen.

Die große Ruhe, Präzision und musterhafte Ordnung der japanischen Ein- und Ausschiffungen wird allgemein rühmend hervorgehoben.
