

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 60=80 (1914)

Heft: 3

Artikel: Trainführung

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31166>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Größe diese Schiffe werden sollen. Das vorige Rechtenministerium Lindman hatte einen 7000 Tonnen großen Typ vorgeschlagen, der auch als Hochseeschiff dienen kann, und das jetzt im Bau befindliche Panzerschiff, zu dem sämtliche Kosten durch *freiwillige Sammlungen* der Bevölkerung aufgebracht wurden, ist auch von diesem Typ. Aber Staaff erklärt in seiner Rede, daß die Flotte wesentlich die Aufgabe haben solle, feindliche Landungen zu verhindern. Somit wird die Regierung kaum viel größere Schiffe wie die jetzigen 3—4000 Tonnen großen Küstenpanzerschiffe vorschlagen. Das Flottenprogramm der Regierung bedeutet somit eine Schwächung der schwedischen Flotte. Ferner werden bedeutende Verstärkungen an den in den Stockholmer Schären liegenden Festungen *Waxholm* und *Oskar Fredriksborg*, sowie an der Festung *Karlskrona* vorgeschlagen, und an der *Mündung des Angermanälf*, also bei Hernösand am Bottnischen Meerbusen, soll als *Flottenstützpunkt* eine Festung angelegt werden. Die Kosten der Reformen werden auf 50—60 Mill. Kr. berechnet und sollen teils aus erwarteten höheren Staatseinnahmen, teils aus einer Wehrsteuer nach deutschem Muster gedeckt werden. M.

Trainführung.

(Schluß.)

Trainkolonnen, die in fester und kundiger Hand zusammengehalten sind, bieten immer noch die Gewähr geringster Gefährdung. Am gefährlichsten sind Trainteile, die sich aus irgend einem Grunde von ihren Einheiten oder größeren Zusammenfassungen losgelöst haben und nun ohne genügend orientierte Führung, mehr auf eigene Faust im Lande herumfahren. Oft in der besten Absicht möglichst rasch wieder zu ihrem Truppenteil zu kommen oder sonstigen Anschluß zu finden, verstopfen sie leicht Weg und Steg, bringen geordnete Kolonnen in Verwirrung und sind Panikerreger erster Güte. Das sind die Gründe, warum man überhaupt das Heeresfuhrwesen militärisch organisiert hat und warum man die Fuhrwerke der verschiedenen Einheiten, je nach den Materialien, mit denen sie beladen sind, in verschiedene Gruppen zusammenstellt. Damit ist aber auch für den Führer einer solchen Kolonne als hauptsächlichste Verpflichtung gegeben, scharf darüber zu wachen, daß dieselbe solange als möglich bei einander bleibt, daß sich nicht einzelne Teile willkürlich ablösen oder zurückbleiben und daß auch dann, wenn die Kolonne im Interesse der Truppen aufgelöst, in deren Unterkunftsorte verteilt werden muß, dies auf eine Art und Weise geschieht, welche ein Verfahren oder führerloses Herumtreiben der einzelnen Fuhrwerke oder Fuhrwerksgruppen möglichst ausschließt. Hiezu braucht es noch keine großen strategischen Künste, aber eine Reihe von Kenntnissen und taktischen Fertigkeiten, Sinn für Zeit und Raum, die erlernt, geübt und praktiziert sein wollen. Es sind zumeist höchst einfache Dinge, sozusagen die gewöhnlichsten Produkte des gesunden Menschenverstandes, aber erfahrungsgemäß kommt dieser gerade in der Uniform nicht immer zum Durchbruch.

Um in die oft sehr langen Trainkolonnen hinein Ordnung und Zusammenhang zu bringen, um zu verhindern, daß zu große Abstände entstehen und

dann durch Nachjagen und Nachtraben die Pferde unnötig und vorzeitig ermüdet werden, um überwachen zu können, daß alle Pferde immer gleichmäßig im Zuge sind, um den richtigen Durchgang von Befehlen und Meldungen zu gewährleisten, braucht es eine richtige Verteilung des im allgemeinen nur spärlich zur Verfügung stehenden Kadrepersonals und eine entsprechende Abgrenzung der Befehlsbefugnisse. Hiefür muß man wissen, worauf es ankommt. Es muß einem im Gefühl liegen, daß ein berittener Unteroffizier mehr überwachen kann und dem Führer eine größere Stütze sein wird, als ein ranghöherer, aber unberittener Kamerad, der einer berittenen Truppengattung angehörende oder aus einer solchen hervorgegangene Offizier mehr als der, dem solche Eigenschaften nicht zukommen. Das ist eine Wissenschaft, die je länger je weniger praktiziert wird.

Gegen das Zurückbleiben und Ablösen einzelner Trainteile oder Fuhrwerke ist die Bestellung eines Schließenden das beste Mittel. Je größer die Kolonne ist, um so höher in der Rangstufe darf dieser Schließende sein. Ja, es kann sich sogar empfehlen, demselben noch einen Gehilfen zuzuteilen, damit dieser unter Umständen die Führung zurückgebliebener Fuhrwerke übernehmen oder zu raschen Meldungen nach vorwärts gesendet werden kann. Läßt sich bei bestem Willen ein solcher Schließender nicht erübrigen, so ist der Führer der hintersten Wagen dahin zu belehren und zu beauftragen, daß nun er noch die Pflichten des Schließenden mit zu übernehmen hat, daß ihm zum allermindesten bei Steigungen die Aufgabe zukommt, ein Zurückbleiben von Fuhrwerken mit allen möglichen Mitteln zu verhüten. Auch hievon ist bei den meisten Trainkolonnen nicht besonders viel zu sehen.

Auf jeder von Truppen benützten Straße müssen Berittene, womöglich auch Fuhrwerke nach vor- und rückwärts, und zwar nicht nur im Schritt, sondern auch in rascherer Gangart verkehren können, ohne daß lange um Durchpaß geschrien werden muß. Hiezu dient die alte Regel, daß auf der rechten Straßenseite gefahren werden muß. Dieses Rechtshalten ist um so notwendiger, je weniger breit die Straße ist und je geringer, wie beispielsweise im gebirgigen Gelände, die Möglichkeit eines Passierens außerhalb der Straße vorhanden ist. So darf es jedenfalls nicht vorkommen, daß auf einer Gebirgsstraße, auf der die eidgenössische Post zu verkehren hat, Fuhrwerke kaum an den in der Einkolonne marschierenden oder ruhenden Traktierkolonnen vorbeizubringen sind.

Die gefährlichste Seite der Trainkolonnen ist, daß bei unvorsorglicher Führung Straßen und Ortschaften bis zur Unpassierbarkeit verstopft werden. Das ist namentlich dann der Fall, wenn in eine Ortschaft hineinmarschiert wird, ohne die Gewißheit zu haben, wie auf der andern Seite wieder herauszukommen ist, oder wenn eine Fuhrwerkskolonne rasch in der entgegengesetzten Marschrichtung zurückfahren soll.

Um ohne große Stockungen und ohne Straßen und Wege zu verbarrikadieren jederzeit nach jeder Richtung hin abfahren zu können, herrschte die gute Gepflogenheit, mit Trainkolonnen, die zu längerem vorhergesehenem oder unvorhergesehenem Halten gezwungen waren, nicht auf der Straße stehen zu bleiben, sondern seitwärts derselben an geeigneter Stelle irgend eine Parkformation zu be-

ziehen. Da es keineswegs Jedem gegeben ist, für eine größere Fuhrwerksmenge ohne weiteres den erforderlichen Platz abzuschätzen, so gehörte es mit zur Schulung der Trainoffiziere, ihnen Auge und Sinn für solche Raumverhältnisse zu schärfen und sie auf Vor- und Nachteile solcher Plätze und die nach den Verhältnissen wünschbaren Anforderungen aufmerksam zu machen. Nach und nach hat man dann weniger Wert auf das Beziehen solcher Parkplätze gelegt und man hat auch im Manöver die Gewohnheit angenommen, einem Halten auf fester Straße den Vorzug vor dem Einfahren in den etwas weichen Wiesengrund einzuräumen. Aber eigentlich war es nicht diese genannte, immerhin erwägenswerte Ueberlegung, die für solches Gebahren maßgebend war. Bestimmend war vielmehr eine rein finanzielle Erwägung, die mit kriegsgemäßigem Verhalten und kriegsentsprechender Übung nichts zu tun hat; die Verminderung des Landschadens. Dazu gesellte sich dann freilich noch etwas eigene Bequemlichkeit. So genießt man denn nur noch selten des Anblicks parkierender Trainkolonnen und aus Gründen, die alles andere als militärisch sind, droht eine bewährte Maxime der Trainführung nach und nach in Vergessenheit zu geraten, obgleich sie wie keine andere geeignet ist, die Gefahren des Trosses zu mildern und auszuschalten. Die Fortpflanzung der in der Schlacht von Gravelotte-St. Privat bei dem im Mance-Grund haltenden Husarenregiment entstandenen Panik auf die Fuhrwerke und Handpferde, die auf der großen Gravelottestraße standen, hätte in solchem Maße nie und nimmer erfolgen können, wenn diese Vehikel nicht „in schönster Ordnung“ auf der Straße gestanden hätten, sondern schön geordnet in Parkformation seitwärts der Straße. Man denke sich eine solche Panik und ihre Folgen in unserem bewegten Gelände oder in Gebirgsgegenden, wo die nicht allzu breiten Straßen und Wege sich bald durch Engen ziehen, in steilen Kehren das Gefälle überwinden oder beidseitig von unpassierbaren Hemmnissen begleitet sind. Der Schaden und seine weiteren Rückwirkungen sind kaum auszumalen.

Um zu vermeiden, daß Ortschaften für große und kleine Trainteile zur Mausefalle werden, ihnen den Durchpaß sperren und damit veranlassen, daß durch das Nachdrängen andern Trosses ein Wirrwar entsteht, der nur mit großem Zeitverlust und durch die Anwendung kräftigster Mittel zu lösen ist, bedarf es neben praktischer Ueberlegung gleichfalls nur entsprechender Gewöhnung. Der Führer oder einer seiner Gehilfen muß vorausreiten und sich überzeugen, ob die Ortschaft in einem Zuge passiert werden kann. Bevor diese Gewißheit herrscht, wird überhaupt nicht in dieselbe hineinmarschiert. Ist vorläufiger Durchpaß nicht möglich, so wird vor der Ortschaft angehalten. Nur ausnahmsweise Umstände, wie das Vorhandensein geräumiger Plätze verbunden mit günstigen Tränke- und Fütterungsgelegenheiten, können bei Ausschluß aller feindlichen Ueberraschungen ein Hineinfahren in die Oertlichkeit und ein Halten in derselben rechtfertigen. Auch beim Halten außerhalb der Ortschaft ist Bezug einer Sammelformation angezeigt, zumal bei längerer Dauer des Aufenthalts, bei geringer Breite der Straße, in Gebirgsgegenden, bei Lagen, in denen mit feindlichen Angriffen oder rückgängigen Bewegungen zu rechnen ist. Nie-

mals darf aber ohne weiteres in eine Oertlichkeit hineinmarschiert und dort in irgend einer Straße, womöglich noch in den Ortseingängen, angehalten werden. Das Letztere ist aber eine Erscheinung, die unseren Übungen mehr und mehr geläufig wird.

Zu jeder ersprießlichen Trainführung gehört aber vor allem zuverlässige Sachkunde in allem, was Pferde, Beschirung und Bastung anbetrifft. Allerdings keine Sachkunde, die im Aufzählen der verschiedenen Namen aller Pferdeknochen gipfelt oder der die Benennung sämtlicher Geschirrtteile und die verschiedenen Faltungen des Leders besonders geläufig sind, sondern eine solche, die zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Zug- und Tragtiermaterials befähigt, die sicher die Geschirranpassung zu beurteilen vermag und die sich nicht in Amateur- und Sportexspektionen verliert. Ein richtiger Trainführer muß das haben, was man „Pferdegefühl“ nennt, sonst ist er ein verlorenere Mann und seine Tiere bedauernswerte Geschöpfe. Er muß herausfühlen, ob diese und jene Leistung noch geliefert werden kann, wo Schonung einzutreten hat, wo bis zum Äußersten gegangen werden darf, sonst bleibt er ein Hauderder und Pferdeschinder, obgleich ihm Ausdrücke wie „sorgsamste Pferdepflege“, „verwachsen mit dem Pferde“ und ähnliche Schmarren zum zweiten Worte geworden sind.

Wer dieses richtige Pferdegefühl sein eigen nennt, der wird ohne Not nicht zu raschen Gangarten greifen, nachdem er kaum die Stalltüre hinter sich hat; es wird ihm aber auch nicht befallen im Trab zu marschieren, wenn er belastete Wagen und nur zwei Pferde vorgelegt hat. Das gleiche Gefühl wird ihn veranlassen, nicht mit schweißtriefenden Pferden in den Stall zu kommen, aber es wird ihn auch davor bewahren, mit den Tragtierkolonnen bis in jene Höhen hinaufzuklettern, wo nur der heisere Lämmergeier krächzt.

Solche Sachkunde und solches Pferdegefühl sind aber doppelt notwendig, seitdem unser Train in Folge der Truppenordnung eine bedeutende Vermehrung durch die Saumtierkolonnen aller Art erhalten hat, für die Tragtiere zwei verschiedene Sattelarten geschaffen worden sind und unser Maultierbestand und der Bestand an des Säumens gewohnten Pferden dem Bedürfnis bei weitem nicht genügen will. Es wird dann nicht mehr vorkommen, was in der letzten Zeit vorgekommen ist, daß Tragpferde ihren Wiederholungskurs mit Maultiersätteln absolvieren, was ihnen, in Anbetracht der bei dieser Sattelart viel geringer bemessenen Widerrist- und Rückenfreiheiten, jedenfalls nicht gerade bekömmlich gewesen ist. Unser Saumtierbedarf beträgt 5360 Stück, an diensttauglichen Maultieren sind vorhanden 2230, das ergibt einen Fehlbetrag von 3130. Da die Zahl der sonst in der Schweiz vorhandenen Saumpferde nicht der Rede wert ist, zudem in Folge veränderter Verkehrsverhältnisse stetig zurückgeht, so muß dieser Fehlbetrag im Mobilmachungsfalle aus dem Bestande der Trainpferde gedeckt werden. Da sich nicht alle Pferde ohne weiteres als Tragtiere eignen, die hierfür ungeeigneten, namentlich solche mit schwachem Rücken und zu langen Lenden, sich rasch abnützen und außer Dienst fallen, so ist gründliche Sachkunde auch in diesen Dingen für die Trainorgane sehr erwünscht. Man erhält sonst einen Pferdeverbrauch gegen den selbst mit

dem beträchtlichen Ueberschuß an Trainpferden auf die Länge nicht aufzukommen sein wird.

Richtiges Pferdegefühl ist nun nicht Jedermanns Sache. Bei vielen ist es Anlage und entwickelt sich ohne große Nachhülfe selbsttätig aus sich heraus. Bei anderen führt es einen Dämmerzustand und bedarf gleich einem Dornröschchen der Erweckung. Andere eignen es sich an durch viele Uebung, vielfache Dienstleistung und Empfänglichkeit für Belehrung. Manchem gehts wie mit dem Jaß und ähnlichen Spielen: „Sie lernen's nie"! Kommen diese ans Ruder, so ist es schlimm. Entweder wird mit der „kriegerischen Rücksichtslosigkeit“ operiert und mit diesem Schlagwort alles gedeckt, was vernünftigen und weiter ausschauendem Gebrauche von Mann und Pferd entgegensteht oder naivste Unkenntnis in diesen Dingen läßt Rekordleistungen entstehen, die an und für sich ganz nett wären, wenn sie sich nur auf die Dauer ohne Schaden für Pferdelungen und Pferdebeine ausführen ließen.

Anders verhält es sich mit dem, was man unter Sachkunde versteht. Sie kann und muß erlernt werden in den für die Ausbildung zur Verfügung gestellten Schulen und Kursen. Dieselbe ist aber wesentlich praktischer Art, beruht auf vielfacher Uebung und Gewöhnung und erhält ihre eigentliche Weihe und Läuterung durch die Erfahrung. Bloße theoretische Unterweisung genügt nicht. Man muß das, was man erlernen soll, gesehen und erlebt haben. Man sollte das Instrument, das man später einmal im Orchester zu spielen hat, vorher einmal einzeln zu üben Gelegenheit haben. Wer keinen Begriff, keine räumliche Vorstellung davon hat, wie lange die Trainschleppe ist, die er hinter sich nachschleift, wird sich gegen die elementarsten Postulate der Trainführung versündigen. Er wird zu traben beginnen, während noch ein Großteil seiner Kolonne den Hang hinaufkeucht oder einen Steig hinunterkriecht. Er wird sich erst zum Vorspann entschließen, wenn schon die meisten Besspannungen nutzlos abgemüht worden sind. Nur zweckmäßig angelegte praktische Uebungen vermögen über die Reibungen aufzuklären, die sich bei der Führung und Leitung größerer Fuhrwerkskolonnen einstellen können. Mit wenig Worten: Trainführung läßt sich nicht nur theoretisch vom Katheder dozieren, sie will praktisch erlebt sein.

Es ist nötig, hierauf mit aller Deutlichkeit aufmerksam zu machen. Nach und nach hat sich die Auffassung eingeschlichen, die Trainausbildung im Vergleich mit derjenigen anderer Truppengattungen als *quantité négligable* behandeln zu dürfen. Man hat die Dauer der Offiziers- und der Unteroffiziersausbildung erheblich beschnitten. Man hat aber im gleichen Atemzuge den Bedarf an Offizieren und Unteroffizieren um ein Beträchtliches vermehrt, ohne ausreichend zu berücksichtigen, daß allein schon durch diese Operation die Qualität unter der Quantität zu leiden haben wird. Man hat die vorher ganz auf die Praxis abgestellte Ausbildung des Offiziersersatzes wieder in ein mehr theoretisches Fahrwasser gesteuert, das der praktischen Truppenverwendung nicht förderlich sein kann. Man wähnte auch mit dem Mittel theoretischer und applikatorischer Kurse solchen Offizieren die zur Trainführung benötigte praktische Fachkunde beibringen zu können, die überhaupt

nie einer berittenen Truppe angehört haben. Das ist Täuschung, die zu dilettantischem Betriebe und damit zu bitteren Erfahrungen führen muß. Traindienst auf dem Papier verleitet leicht zu Künsteleien, die vor der Praxis rauher Wirklichkeit nicht Stand halten. Die Rechnung kann nie stimmen, ein praktisches Defizit ist unvermeidlich und dieses muß mit Pferdefleisch bezahlt werden.

Die Schwierigkeiten und Reibungen der Trainführung wachsen mit der Kolonnenlänge, der Verschiedenheit der Glieder, aus denen sich die Kolonne zusammensetzt, dem zur Verfügung stehenden Gehilfenpersonal und dem Zustand von Weg und Gelände, das die Kolonne zu durchmessen hat. Sie steigern sich nicht nur in arithmetischer, sondern in geometrischer Progression. Nach der provisorischen Ausgabe unserer Felddienstordnung sind auch Bataillons-, Regiments- und Brigadequartiermeister zur Führung größerer Train- und Saumkolonnen berufen. Die Anordnung ist nicht neu, sie ist zum Teil von früher übernommen, gewachsen ist im allgemeinen nur die Größe der Kolonnen. Dem Quartiermeister eines Infanteriebataillons können als Führer des Bagagetrains eines Infanterieregiments 34 Fuhrwerke unterstellt sein. Bei einem Gebirgsregiment hat er im Bagage-Saumtrain 92 Tragtiere unter sich. Das ergibt Kolonnenlängen von über 400 und 550 m. Einem Regimentsquartiermeister der Infanterie sind als Führer des Küchentains seines Regiments ohne die Handpferde 12 Fuhrwerke unterstellt, bei einem Gebirgsregimente sind es 57 Tragtiere. Das entspricht Kolonnenlängen von 150 und 350 m. Der Quartiermeister einer Infanteriebrigade, der den Bagagetrain oder Bagage-Saumtrain seiner Brigade zu leiten hat, gebietet nur auf die Fuhrwerke bzw. Tragtiere der Infanterie beschränkt, über 103 zweispännige Wagen oder 272 Tragtiere. Die Kolonnenlängen dieser Troßgebilde wachsen an auf über $1\frac{1}{4}$ und $1\frac{1}{2}$ km. Diese Zahlen beweisen mit wünschenswertester Deutlichkeit, daß es sich hier um Anforderungen handelt, denen nur durch Uebung und Gewohnheit gefestigte Sachkunde entsprechen kann. Daran ändert die verhältnismäßig hohe Dotation der Bagage- und Bagage-Saumtrain mit Train- und Säumer-Unterroffizieren nicht viel. Man muß dieses Material eben auch sachkundig zu gebrauchen wissen, sonst trägt es nicht den Nutzen, den es tragen kann. Jedenfalls erhellt aus den angeführten Beispielen wie aus den früheren Erörterungen: für solche vorwiegend praktische und handwerksmäßige Betätigung ist mit rein theoretischer und applikatorischer Unterweisung nicht auszukommen. Man begeht aber auch ein Unrecht wenn man Offiziere vor Aufgaben stellt, zu deren richtiger Bewältigung sie der Staat nicht mit dem nötigen Rüstzeug versehen hat. Dies fällt umso mehr ins Gewicht, weil in allen diesen Fällen die Folgen mangelhafter Trainführung unmittelbar rückwirkend werden auf die Verpflegung und damit auf die Leistungsfähigkeit der fechtenden Truppen. Dessen sind sich die betreffenden Offiziere auch wohl bewußt. Vergreifen sie sich in den Mitteln, oder wenden sie die zur Verfügung stehenden nicht zweckmäßig an, so geschieht dies in den meisten Fällen, nicht weil es am guten Willen fehlt, sondern weil es am Können, an der nötigen Sachkunde mangelt.

Es ist vom Staate dafür zu sorgen, daß er diese Sachkunde verlangen darf; er hat darauf zu sehen, daß diejenigen, welche die richtige Beanlagung haben, auf den richtigen Posten gestellt werden. Darum muß er auch die hierfür zweckmäßigsten Einrichtungen schaffen. Haben solche schon bestanden und gute Fürchte getragen, so sind sie, neuen Experimenten zu Liebe, nicht über den Haufen zu werfen, sondern noch zweckmäßiger auszugestalten.

Nun hat aber die Traintruppe neben ihrer so ganz auf das Praktische und das Handwerksmäßige abgestellten Führerbetätigung noch eine andere ihr mehr als jeder anderen Truppengattung anheftende Eigentümlichkeit. Ihre kriegerische Tätigkeit läßt sich im Frieden nur annähernd üben. Im Besonderen können bei den Friedensübungen diejenigen Reibungen, welche für den Betrieb am schwerwiegensten in Betracht fallen, nicht einmal annähernd dargestellt werden. Alle diese Umstände bedingen unweigerlich eine *Stabilität in der Ausbildung*. Ist eine solche einmal geschaffen, dann werden auch mit der Zeit *Einheitlichkeit in den Führungsgrundsätzen und übereinstimmende Handhabung derselben* die notwendigen und nützlichen Folgen sein. Anders läßt sich diesen Führerfordernissen nicht beikommen.

Stabilität in der Ausbildung ist aber nur zu leisten bei *einheitlicher Leitung*. Sie wird auch nicht annähernd zu erreichen sein, wenn die Schulung der Rekruten bei drei, vier, fünf verschiedenen Truppengattungen erfolgt. Zumal dann nicht, wenn für die zentrale Unteroffiziersausbildung nur eine ganz karge Zeit zugemessen ist, so daß hier neben allem Anderen eine Ausgleichung in den Ausbildungsdivergenzen vollständig ausgeschlossen ist. Darum gehört die Ausbildung wieder, wie früher schon geübt, unter ein und denselben Hut. Damit ist dann auch die Verantwortlichkeit reinlich ausgeschieden, es kann das nötige sach- und fachkundige Lehrpersonal zur Verfügung gestellt werden und die Ausbildung erfolgt nach denselben Gesichtspunkten. Es herrscht nicht mehr ein „Multa“, sondern ein „Multum“. Noch zweckdienlicher wäre volle Selbständigkeit, gleich wie bei anderen Truppengattungen. Eine numerische Stärke von 4000 bis 5000 Mann sollte Rechtfertigung genug sein.

Aber auch denjenigen Offizieren, die der Traintruppe nicht angehören, oder nicht aus derselben hervorgegangen sind, die jedoch den Vorschriften gemäß die Führung von Trainkolonnen zu übernehmen haben, sollte Gelegenheit geboten werden sich mit der Trainführung inmitten des praktischen Betriebes vertraut zu machen. Das kann am zweckmäßigsten nur dort geschehen, wo eine entsprechende Fuhrwerkszahl zur Verfügung steht und somit auch unter kundiger Hand die Mittel zur Darstellung kriegswahrscheinlicher Verhältnisse vorhanden sind, soweit sich solche überhaupt darstellen lassen. Aufgebaut auf diese reelle Unterlage erhalten dann theoretische und applikatorische Belehrung erst ihren wahren Wert und bilden die des Ganzen würdige Krönung.

Die Gefährlichkeit des Trosses wird am besten durch zweckmäßige Leitung und Führung pariert. Nur ausreichende Sachkunde kann den Train so

lange als möglich leistungsfähig erhalten. Beides wird allein gewährleistet durch einheitliche praktische Ausbildung von unten herauf. -t.

Entwicklung der Taktik der römischen Legion zur Zeit der Republik.

Von Prof. Dr. H. Schneider, Oberleut. II/32.

Die wichtigste Bürgerleistung im alten Rom war der Heeresdienst. Nur die Bürgerschaft hatte das Recht und die Pflicht die Waffen zu tragen. Die bewaffnete Gesamtheit der Bürger bildete also zugleich die Kriegerschaft; daher *populus* = das Volk, verwandt mit *populari* = verheeren, verwüsten.

Die älteste Form der römischen Bürgerwehr war offenbar eine Truppe von 1000 Mann, was aus dem lateinischen Namen für Soldat, *miles* = der Tausender von *mille* = tausend hervorgeht. So viel wird jede der drei ältesten *tribus* *Ramnes*, *Titius* und *Luceres* unter je einem *tribunus militum* gestellt haben. Ferner stellte vermutlich jede dieser drei *tribus* eine Hundertschaft *Reiter*, *centuria* von *centum* = hundert unter je einem *tribunus celerum*; *celer* = schnell. Diese Kontingente, wozu etwa noch eine Anzahl außer Reih und Glied fechtender Leichtbewaffneter gekommen sein mögen, bildeten das römische Angriffsheer. Die Legion, *legio* = Lese, Auslese = Aushebung, von *legere* = lesen. Der Feldherr war regelmäßig der König selber.

Ihre Aufstellung erfolgte in einer geschlossenen Phalanx, die Reiter auf beiden Flügeln. Die Hauptwaffe dieses ältesten Heeres war die lange Stoßlanze. Mit der Zunahme der Bevölkerung behielt man für die neu zu bildenden Truppenkörper die alte Einteilung bei, bis zur Einführung der servianischen Verfassung, durch welche die Dienstpflicht und Bewaffnung nach der Größe des Grundbesitzes geregelt und jeder Ansässige in das Heer eingereiht wurde, als Entgelt für seine Leistungen aber auch das Recht erhielt, an den politisch immer mehr an Bedeutung gewinnenden *Centuriatscomitien* teilzunehmen.

Nach übereinstimmender Darstellung der Alten richtete sich seit der Reform des Königs *Servius Tullius* die Bewaffnung der römischen Phalangiten nach dem Vermögen, und was das neue ist, sie umfaßte also Bürger und Einwohner in gleicher Weise. Der Größe der Grundstücke entsprechend wurde die kriegspflichtige Mannschaft eingeteilt in fünf Ladungen = *classes*, von *calare* = zusammenrufen. Militärisch schied man sie in ein erstes und zweites Aufgebot, wovon die jüngern = *iuniores*, vom laufenden 17. bis zum vollendeten 46. Jahre, vorwiegend zum Felddienst verwendet wurden, während die ältern = *seniores*, bis zum vollendeten 60. Altersjahre als Landsturm daheim die Mauern schirmten. Nur die erste Klasse, 80 *Centurien* umfassend, trug volle *Hoplitenausrüstung*, bestehend aus Panzer (*lorica*), Rundschild (*clipeus*), Helm (*galea*), Beinschienen (*ocreae*), Schwert (*gladius*) und Stoßlanze (*hasta*). Mit jeder folgenden Klasse wurde die Bewaffnung leichter. Der zweiten, 20 *Centurien*, fehlte der *lorica*; an Stelle des *clipeus* trat aber der Langschild (*suritum*); die dritte, 20 *Centurien*, entbehrte auch der Beinschienen; die vierte sodann, 20 *Centurien*, hatte dazu keinen Helm und die