

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 19 (1946)

Heft: 2

Artikel: Von der Verpflegung fremder Armeen im zweiten Weltkrieg
[Fortsetzung und Schluss]

Autor: Rickenbach, W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-516796>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

DER **FOURIER**

OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZ. FOURIERVERBANDES

Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Bewilligung der Redaktion.

Von der Verpflegung fremder Armeen im zweiten Weltkrieg

von Major W. Rickenbach, Kdt. Vpf. Abt. 6, Zürich
(Schluss)

Die Schlächtereikompagnie ist bei den Deutschen wie z. B. auch bei den Schweden ebenfalls in der Division und in der Armee organisiert. Sie war auch motorisiert und mit allen notwendigen Geräten und Maschinen, namentlich auch für die bei den Deutschen so wichtige Wurstherstellung (kalte Abendkost) versehen. Zur Aufgabe der Schlächtereikompagnie gehörte auch die Desinfizierung der sich in der Nähe des Arbeitsplatzes befindlichen Wasserlachen, Dünggruben usw. Das ankommende Vieh wurde auf Viehseuchen untersucht und die Fahrzeuge nach jedem Transport desinfiziert. Die Blutverwertung spielte ebenfalls eine grosse Rolle, weshalb alle zum Blutauffang notwendigen Geräte, wie Blutauffangmulden usw., vorhanden waren. Der Kompagnie waren auch zwei Fleischschauer mit den erforderlichen Geräten zugeteilt. Die Viertel wurden mit Weinstein säure bespritzt, um sie für den Transport widerstandsfähiger zu machen. — Der Einsatz der Schlächtereikompagnie richtete sich ebenfalls ganz nach der taktischen Lage, nach den Viehressourcen, der Jahreszeit und den Wegverhältnissen. Während des sommerlichen Vormarsches in Russland im Sommer 1941 wurde bei der Truppe geschlachtet, weil die Hitze und die immer länger werdenden Nachschublinien zum Fleischverderb geführt hätten. Das Personal der Schlächtereikompagnie wurde den Verpflegungsämtern und den Bäckereikompagnien zur Aushilfe zur Verfügung gestellt. Den extremen Fall des Schlachtens bei der Truppe bildete aber wohl der Vormarsch der Italiener in Abessinien, wo ebenfalls aus klimatischen Gründen und wegen der Länge der Vormarschstrassen der kämpfenden Truppe Lebendvieh an Fallschirmen abgeworfen wurde. Im russischen Winter trat dann die Schlächtereikompagnie der Division wieder voll in Tätigkeit, wobei ihr ein viele Kilometer ins rückwärtige Gebiet reichender Erfassungsraum zugewiesen wurde. Dort standen auch genügend Vorräte an Heu und Stroh zur Verfügung, was an der Front in der unbebauten, wasserarmen Steppe nicht möglich gewesen wäre. Vielfach ging man sogar dazu über, die Schlächtereikompagnie mehrerer Divisionen, z. B. eines Korps, zusammen in einer Stadt als Schlachtgemeinschaft einzusetzen. In einer genau geregelten Arbeitsteilung, bei der man einige Kompagnien nur zum Schlachten, andere da-

gegen nur zum Wursten einsetzte, wurde die zentrale Frischfleisch- und Wurstversorgung der beteiligten Divisionen sichergestellt. Wie bei keinem anderen Artikel griff man bei der Viehbeschaffung auf Ortsressourcen.

In Griechenland erfolgten z. B. in hohem Masse Lieferungsvereinbarungen mit Viehhändlern und -aufkäufern. Das Lebendvieh wurde jeweils im Schlachthof der Stadt Athen unter Beisein des Lieferanten, eines Truppenveterinärs, eines griechischen Tierarztes, eines Abnahmebeamten des Armeeverpflegungslagers und eines Vertreters der Schlächtereikp. abgenommen.

Begreiflicherweise spielt bei der Fleischversorgung auch das Kühlproblem eine wichtige Rolle. Dieses besteht aber namentlich bei entsprechenden klimatischen Verhältnissen auch für andere Verpflegungsartikel. Infolgedessen wurde in allen Armeen den Kühl- und Kältemaschinen und -anlagen grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Die Deutschen erstellten Kältemaschinenanlagen für grosse Gefrierlagerräume, daneben aber auch transportable 5 und 10 cm³ fassende Gefrierlagerzellen für ortsfesten Einsatz, motorisierte Gefrierlagerwagen von 3 und 5 Tonnen Nutzlast, Einbauwände für Gefrierlagerräume und Eisenbahnwagen und ferner Truppen-Gefrierkisten mit 90 Liter Inhalt. — Besonders originell war auch die Einrichtung von Eismieten im Osten. Eis in Bächen und Flüssen wurde stückweise losgebrochen und zu pyramidenförmigen Bergen bis zu drei Meter hoch übereinandergeschichtet. Einige Male mit Wasser übergossen, froren die einzelnen Stücke zu einem festen Eisberg zusammen. Auf das Eis wurde eine dicke Schicht Stroh gepackt und darüber Erde geworfen. Zum Schutz gegen Sonnenbestrahlung wurde über das ganze ein Behelfsdach errichtet. Diese Eismieten hielten sich bis in den Sommer hinein. Im Bedarfsfall wurden die für Kühlzwecke benötigten Eisstücke mit einer Hacke losgehauen und ihrem Zweck zugeführt.

Von höchster Wichtigkeit, sei es in Nordafrika, aber auch in Russland und im Balkan, war der Wassernachschub. Für Nordafrika hatten die Deutschen ausser den üblichen Generalstabskarten auch noch eine sehr minutiös gestaltete Wasserkarte erstellt. Sie berücksichtigte nicht allein die Bedürfnisse der Truppe, sondern auch die militärischen Operationen (Sicherung von Quellen). Die Wasserkarte gibt genaue Auskunft über die bekannten Wasserstellen. Sie vermerkt die Qualität des Wassers, die Ergiebigkeit der Brunnenart (Zisternen, flache Brunnen, Tiefbrunnen) usw. Weil die Quellen nicht genügten, wurde es nötig, besondere Wasserversorgungs- und Destillierkompagnien zu schaffen. Sie setzten sich zum grössten Teil aus Ingenieuren, Wasserbautechnikern, Bohrmeistern, Elektrotechnikern für Pumpen, Schlossern für Werkstätten und Geräte und Erdarbeitern zusammen. Die Destillierkompagnie besass die nötigen Einrichtungen, um das Meerwasser in Süsswasser zu verwandeln. Sie musste auch Brunnen und Quellen, die vom Gegner mit Öl durchsetzt wurden, wieder trinkbar machen. — Das Wasser wurde dann in besonderen Tankwagen zu den Wasserausgabestellen gebracht, wo es in Kanister, Korb- oder Feldflaschen abgefüllt wurde. Oft warfen Flugzeuge an Fallschirmen auch zentnerschwere Eisblöcke ab. Was in der Wüste die spärlichen Quellen, sind im Osten die Wassertankstellen auf den vereisten Flüssen. Da sämt-

liche Brunnen zugefroren waren, mussten Wasserholer eingesetzt werden, die oft von weither das kostbare Nass, das sie aus den in der Mitte des Flusses geschlagenen Löchern schöpften, in die Stellungen fuhren.

Bei anderen Armeen ist die Verpflegungsorganisation der Division im Grundsatz die gleiche. Immer handelt es sich darum, von den Organen der Armee die Vorräte nach Gattungen entgegenzunehmen, sie herzurichten, nach Truppen auszuscheiden und diesen zuzuführen oder von diesen abholen zu lassen.

England:

Die im Jahre 1940 geltende englische Nachschubsorganisation kannte grosse Nachschubslager, Feldbäckereien und Feldschlächtereien mit Kühllagern im rückwärtigen Gebiet der Armee. Von da geschah der Transport nach Warengattungen zu Ausladebahnhöfen. Dort erfolgte die Abholung durch truppeneigene Motorlastwagenkolonnen. Auf einem Umladeplatz nahmen dann diese Kolonnen den Umlad nach Massgabe der zu versorgenden Truppenkörper (Bat. usw.) vor. Weiter vorn, an einem sog. Rendez-vous-Platz, trafen die Kolonnen auf den Div. K. K. oder einen von ihm bezeichneten Offizier, der die Kolonnen nach den sog. Treffpunkten, wo sich die Rgt.- oder Bat. Qm. befanden, leiten liess. Von dort erfolgte dann das Geleit nach den Ablieferungsstellen von Bat. und Kp. Im Grunde handelt es sich also um eine Art Unterkunftsfassung. Dieses Verfahren wurde von Marschall Alexander bei seinem Rückzug in Burma (1942) als zu kompliziert beanstandet. Angaben über die neueste Organisation waren mir nicht zugänglich.

Schweden:

Schweden unterhält bei der Division eine Verteilungsintendantur-Kp., bestehend aus einem Stab, zwei Intendanturzügen (Magazinzüge), einem Bäckereizug, einem Schlächtereizug, einem Transportzug und einem eigenen Kp.-Tross. In der Regel werden für die einzelnen Marsch- oder Gefechtsgruppen — verstärkte Regimenter — besondere Lebensmittelnachschubplätze (Fpl.) eingerichtet. Die Einrichtung erfolgt durch die Verteilungsintendanturkompagnien. Die Verpflegung für die Ausgabe wird in der Regel aus dem vorderen Etappenmagazin (dem Korps unterstellt) von den Transportverbänden des Verpflegungstrains (Div.) vorgebracht, aber ohne Brot und Fleisch. Diese Artikel werden wie im deutschen Nachschub von der Feldbäckerei bzw. -schlächtereie durch eigene Lastwagen zugeführt. Der Lebensmittelnachschubplatz ist ähnlich wie in Deutschland und bei uns organisiert: Die Lebensmittel liegen der Strecke entlang, gewöhnlich in drei verschiedenen Abteilungen, eine für Hafer, eine für Brot und eine für Gemischwaren. Oft organisiert man hierbei mehr als eine Ausgabestelle bei der Abteilung: beispielsweise zwei bei der Haferabteilung und drei bei der Brotabteilung, wodurch das Fassungs Geschäft erheblich beschleunigt wird.

Japan:

In Japan erfolgte die Einrichtung von Verpflegungsämtern durch die Division, die auch die Verpflegung mit dem Div.-Tross in die Ausgabestellen bringt. Bäcker-

und Metzgerkompagnien wurden nur in den seltensten Fällen aufgestellt, da die Brotbasis durch den Reis gebildet wird und Fleisch nicht die Rolle spielt wie bei der europäischen Verpflegung. Vorhandene Bäcker- und Metzgereinheiten unterstanden dem Divisionsintendanten. Der Nachschub aus der Heimat bildete lediglich eine Ergänzung der im Lande vorgefundenen Bestände. Dabei handelte es sich in erster Linie um Reis und um hochwertige Dauerwaren für Sondereinsätze und Spezialtruppen.

Vereinigte Staaten von Amerika (USA):

Über die amerikanische Organisation sind mir keine Details bekannt. Interessant sind die Anforderungen, die an die Soldaten der Service-Company, eine Art Magazin-Kompagnie, gestellt werden. Diese Soldaten sollten nicht unter 72 kg wiegen, dem athletischen, beweglichen Typ angehören und etwa gleich gross sein. Die Handhabung der Lasten erfordere Männer dieses Typs, damit Verletzungen auf ein Mindestmass, Leistungen auf ein Höchstmass gebracht werden. Entsprechender Unterricht über die richtige Art, Lasten zu bewegen, Raum zu sparen und haushälterisch mit den vorhandenen Kräften umzugehen, sei erforderlich und werde sich durch erhöhte Leistungen der ganzen Einheit bezahlt machen (vergleiche demgegenüber unsere HD. Magazin-Det.!).

b) Nachschubsmittel und -linien

Auch der Einsatz der Nachschubsmittel, wie Eisenbahn, Motorlastwagen, Pferdefuhrwerk, Schlitten, Träger usw. richtet sich ganz nach den topographischen Verhältnissen, nach der Feindeinwirkung und ist in allen möglichen Kombinationen denkbar.

Die Eisenbahn wird so lange benützt, als es irgendwie geht, weil ihre Transportkapazität am grössten ist. Geleiseunterbrüche wurden jeweils sofort wieder repariert. Gegen Partisanenüberfälle halfen Panzerlokomotiven, Schienenlastwagen usw. Zu schaffen machte den Deutschen in Russland die unterschiedliche Spurweite. Tausende von Arbeitern mussten für die Umlegung eingesetzt werden. Umgekehrt bereitete dieser Umstand dem russischen Oberkommando beim Vormarsch von 1944/45 weniger Mühe, weil sie von den Deutschen viel rollendes Material eroberten, das sie dann für ihre eigenen Transporte gut gebrauchen konnten. In einigen Fällen legten sie neben den Hauptstrecken deutscher einen Nebenstrang russischer Spurweite an, sodass russische Lokomotiven und Bahnwagen aus den Versorgungszentren direkt an die Front fahren konnten. Entsprechend der Bedeutung der Geleiseanlagen setzten die Deutschen auf ihren Rückzügen sowohl in Italien wie auch in Russland den sog. Schwellenpflug ein, d. h. eine Maschine, die alle Geleiseanlagen gründlich zerstört.

Der Motorlastwagen hat im vergangenen Krieg eine gewaltige Bedeutung erlangt. In der amerikanischen Armee kam 1 Motorfahrzeug auf 9 Mann, gegenüber 90 Mann im ersten Weltkrieg. Die von den Motorlastwagen zu überwindenden Hindernisse und Strapazen waren beträchtlich. In Russland versanken die Lastwagen oft bis über die Räder hinauf in den Morast. Oftmals mussten sie

während ihrer Fahrt dutzende Male herausgeschafft werden, was bis zu $\frac{9}{10}$ der Fahrzeit kostete. Manchmal gab es nichts anderes mehr als Umlad auf die einheimischen Panje-Wagen mit 150 kg Nutzlast. Überall mussten Ausbesserungstrupps eingesetzt werden, die mit Reisig, Holz und Steinen die Strassen wieder fahrbar machten. Die Anforderungen, die an die Fahrer gestellt wurden, waren oft fast übermenschlich. Bis zu 450 km am Tage waren sie unterwegs und zwar in Russland wie auch in Italien, Nordafrika oder Frankreich. Brücken und Fährten wurden zu Nadelöhren oder Flaschenhälsen und damit oft zur Schicksalsfrage des Transportproblems. In Russland ging der Nachschub oft für mehrere Armee-korps über eine einzige Strasse und musste durch eine endlose Kette von Schlamm-tümpeln und Morastkratern durchgeschleust werden. Sehr bewährt haben sich in Russland für den Vormarsch mit Motorlastwagen die gefrorenen Flüsse. Sie waren frei von Schlaglöchern, Fahrinnen und sonstigen Unbequemlichkeiten und verfügten über eine sehr grosse Tragkraft. Da sie oft tief ins Gelände eingeschnitten sind, entzogen sie zugleich auch die Kolonnen der Feindsicht.

Im Westen zeigte sich 1940 wegen der ungeahnten Schnelligkeit des deutschen Vormarsches sofort ein grosser Mangel an motorisierten Nachschubskolonnen. Die Intendanten schufen sich daher durch Requisition eigene Kolonnen. Es wurde auf dem Lande alles, was sich überhaupt für Nachschub eignete, zusammengesucht: Bierwagen, Möbelwagen, Kastenwagen, Lieferwagen jeden Alters und Fabrikates. Diese „Kraut- und Rübenkolonnen“ waren der Schrecken aller Nachschubstrassen, zumal die Fahrer zum grössten Teil Zivilfahrer waren, die für Geld und gute Worte ebenfalls aus dem Lande angeheuert wurden, die mitunter ihre Heuer aber vertranken und sich ohne Abschied drückten, wenigstens aber den Wagen zurückliessen. Die Kolonnen waren nicht von Motorfahrer-Offizieren, sondern von irgend einem zuverlässigen Infanterie-Unteroffizier oder -Soldaten geführt. Dieser sass meist auf dem ersten Lastwagen und brachte auch unter diesen primitiven Verhältnissen seine Kolonne fristgerecht an den Bestimmungsort. Personenwagen und Motorrad zur Wegerkundung fehlten. Umgekehrt wurden beim russischen Vormarsch im Frühling 1945 Tausende von deutschen Motorlastwagen für den russischen Nachschub eingesetzt und fuhren über Strassen, die von gefangenen deutschen Arbeitsbataillonen repariert wurden. Im russischen Winter hatte der Motorlastwagen oft ausgespielt. Hier leistete der landesübliche pferdebespannte Panje-Schlitten gute Dienste; denn auch mit Motorschlitten war allein nicht durchzukommen. Der eisigen Steppenschneesturm verwehte die Strassen immer wieder. Schneeräumungskolonnen waren in dauernder Tätigkeit. Die Panje-Schlitten entwickelten eine eigene Technik des Schneeräumens: Vor den Fahrzeugkolonnen hob ein kleiner Vorpflug, dann ein grösserer Schneepflug — beide von Pferden gezogen — die Bahn aus. Notfalls spurten leichte Schlitten voraus, denen die schwerer beladenen und zuletzt die Feldküchen folgten. — Noch schlimmer als die Kälte waren die Schlammperioden im Frühling und Herbst, vor allem im Seen- und Sumpfgebiet der russischen Nordfront. Die lehmigen Nachschubwege wurden wie Schmierseife. Oft mussten 8 Pferde einen einzigen Verpflegungswagen durch

den Schlamm ziehen und zuletzt die Männer selbst auf ihren Rücken die Lasten kilometerweit schleppen. Hier bildeten die Knüppeldämme das Rückgrat des Nachschubwesens. Sie durchzogen die Wälder und Moore wie ein engmaschiges Netz in einer Länge von vielen hundert Kilometern. Bei einer durchschnittlichen Dicke des Baumstammes von zehn Zentimetern werden für den Bau von nur einem Kilometer 10 000 Stück benötigt. Auf den Knüppeldämmen wurden oft Bahnschienen angebracht, die dann von mit Pferden gezogenen hölzernen Rollwagen befahren wurden. Oft überflutete sie das Wasser bis zu einem halben Meter Höhe, sodass jeder Verkehr zu Lande unterbunden war und Schlauchboote und Holzflösse die Aufgabe des Nachschubes übernahmen. — Beim Unterbruch von Brücken mussten Laufstege gebaut werden. Auf beiden Seiten des Flusses wurden Motorlastwagenkolonnen eingesetzt, während für den Transport über den Fluss oft Hunderte von Trägern nötig wurden. — Noch ein Beispiel aus dem Versorgungssystem von Stalingrad: Nachschubslinie war hier die Wolga. Jede Art von Transportmittel wurde eingesetzt, alte gebrechliche Dampfboote, mit Leder oder Wachtuch überzogene Korkboote, Fischerboote, improvisierte Flosse. Ihre Besatzungen bestanden zum grossen Teil aus alten Bauernfrauen aus den Märkten der Stadt, und aus Fischerleuten. Diese Versorgungsschiffahrt wurde durch eine sog. Moskito-Flotte geschützt, deren erfolgreichste Einheiten schwergewapante schnelle Kutter (Beiboote zu Kriegsschiffen) waren. Die Nächte boten wenig Schutz, denn die Ufer der Wolga um Stalingrad waren meist von Bränden hell erleuchtet.

Wichtig war für das Funktionieren des Nachschubsystems die Wegmarkierung. Hier mussten Schilder, Zeichen und Wegmarken, in erster Linie aber die Tag und Nacht dienstuenden Verkehrsposten eingesetzt werden.

Grosse Bedeutung erlangte, wie schon seinerzeit im abessinischen Feldzug, der Nachschub mit dem Flugzeug. Das ausschliesslich für Nachschubszwecke gebaute und eingerichtete Transportflugzeug wurde, in Transportgruppen zusammengefasst, erstmals von den Deutschen in Polen eingesetzt. Hier war kein Wetter zu schlecht, kein Platz zu klein, ja kein Acker zu ungeeignet, um die Aufgabe durchzuführen. Deutsches Transportflugzeug war vor allem die Ju 52, „die gute dicke alte Tante“, die viel gerühmte, oft bewährte. Die Waren wurden in manns- hohe Verpflegungsbehälter in Form von Stahlzylindern, sog. Versorgungsbomben, Marmeladebomben genannt, verpackt. Sie wiesen einen zusammengelegten Fallschirm auf, der vor dem Abwurf von der Flugzeugbesatzung geöffnet wurde und ein langsames zur Erdegleiten ermöglichte. Von ausschlaggebender Bedeutung wurde dann der Einsatz des Flugzeuges bei den Deutschen in Nordnorwegen, wo weder See- noch Landverbindung möglich war. Von der Abwurfstelle aus war dann ein Trägerdienst zu organisieren. Die abgeschnittene Gruppe von Narvik musste monatelang aus der Luft versorgt werden. Den grössten Einsatz brachte aber deutscherseits der Feldzug in Russland mit seinem ausserordentlich dünnmaschigen Eisenbahnnetz und seinen schlechten Wegen. Die Flugzeuge warfen Dauerbrot, Zwieback, Wurstkonserven, Tee, Schokolade und Drops über den Stellungen ab. Bei den Alliierten erlangte der Flugzeugnachschub spezielle Bedeutung in Burma. Die

Dschungelsoldaten verfügten nur in den seltensten Fällen über Trains und Feldküchen. Von den 1200 Mauleseln, die General Wingate als Transporttiere mitnahm, überlebte ein einziger den Feldzug. Bei der Rückkehr salutierte jeder einzelne Soldat vor diesem braven Tier. Die einzige Möglichkeit, die Vorräte zu erneuern, bestand im Flugdienst. Oft konnten aber die Flugzeuge wegen Nebels und schlechter Witterung die Truppe wochenlang nicht finden. Der Nachschub musste daher auf dem Rücken des Soldaten mitgeführt werden. Sein Gepäck betrug 25 kg und enthielt ausser Konservenvorräten eine Unmenge von Arzneien, Gegengiften und Pulvern. Es wird auch berichtet, dass sich die englischen Soldaten in Jäger verwandeln mussten, Elefanten erlegten, Unmengen von Antilopen und sogar Schlangenkoteletts assen, um durchzuhalten.

Bei der Invasion von Nordafrika und Holland (1942/44) setzten die Alliierten ebenfalls grosse Lufttransportflotten ein. Hie und da wurde auch die Artillerie in den Dienst des Nachschubes gestellt. Im Winter 1944/45, anlässlich der Rundstedt-Offensive, verwendeten die Amerikaner sog. Schokoladekanonenkugeln. Sie füllten Schokolade und andere konzentrierte Lebensmittel in die Hüllen von 105 Millimeter-Haubitzgeschossen und feuerten sie über die deutschen Linien hinweg zu den eigenen Kameraden, die von den Deutschen eingeschlossen waren und volle 5 Tage auf ihren Einsatz warten mussten.

Die Rolle der Häfen für den Nachschub soll hier nur der Vollständigkeit halber und andeutungsweise erwähnt werden. Es ist allgemein bekannt, dass die Frage geeigneter Nachschubshäfen für die Alliierten bei der Invasion in Frankreich zum heikelsten Problem des ganzen Feldzuges geworden war. Von ausschlaggebender Bedeutung war daher der „Port Winston“, der künstliche Landungshafen zwischen Le Havre und Cherbourg. Hunderte von Ingenieuren und Tausende von Spezialarbeitern arbeiteten mehr als ein Jahr lang daran. Nach der Landung vom 6. Juni 1944 wurden dessen Bestandteile über den Kanal geschafft und bei Arromanches, unweit Bayeux zusammengefügt. Schon im Juli, wenige Wochen nach der Landung erreichte er seine volle Kapazität.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch die Lösung des Treibstoffnachschubes mittels der Pipeline erwähnt. Sie bestand aus 20 Röhren; davon gingen fünf nach Cherbourg, die anderen nach Boulogne. Die Legung im Kanal erfolgte mittels riesiger schwimmender Trommeln, von denen die Leitung, ein biegsames Stahlrohr von 75 mm Durchmesser, abgewickelt und auf den Meeresgrund gelegt wurde. Die Pipeline nahm ihren Anfang bei Tankern, die ihre Ladung in britischen Häfen löschten.

Besondere Probleme brachte, wie von jeher, der Nachschub im Hochgebirge. Aus der Nachschubaufgabe der Deutschen im Kaukasus sei folgendes Beispiel im Zusammenhang erwähnt: Der Weg von 80 km von den Stellungen bis zum Tal bedingte das Hintereinanderschalten von verschiedenen Transportmitteln, wie Pferdegespanne, Ochsespanne, Tragtiere, Träger. Dies bedingte eine grosse Zahl von Umschlagstellen oder besser von Verpflegungsstützpunkten, denn neben dem Umschlag wurde sehr bald auch die Vorratshaltung not-

wendig, um bei eintretenden Störungen auf einzelnen Wegstrecken durch Hochwasser, Brückenschäden usw., ein Stocken des Nachschubes zu vermeiden. Belastbarkeit: Gespanne und Kettenkrafträder nicht mehr als 250—300 kg, Tragtiere 50 kg, Träger 15 kg. Deshalb musste im allgemeinen auf Frischkartoffeln, -gemüse und -obst verzichtet und auf Trockenwaren zurückgegriffen werden, vor allem auf Trockenkartoffeln, -gemüse und -obst, Suppenkonserven, Teigwaren, Reis, Gries und die sehr begehrte Trockenmarmelade. Fleisch belastete den Nachschub nicht, da es in Form von Schlachtvieh während der warmen Jahreszeit auf den Alpen zu finden war und später, auch im Winter, hinaufgetrieben wurde. Die tiefen Temperaturen erlaubten dann ein sofortiges Schlachten auf Vorrat. Besondere Schwierigkeiten traten bei der Brotversorgung auf. Da Dauer- oder Knäckebrötchen nicht in ausreichender Menge hergestellt werden konnten, musste das im Tal erbackene Frischbrot nachgeschoben werden, das etwa sechs bis sieben Tage bis zu den vordersten Linien unterwegs war und bis zu siebenmal umgeschlagen werden musste. Grosse Verluste bis zu 50% durch Zerschlagen, Nässe und Schimmel waren die Folge. Der Behelfsbau ortsfester Backöfen liess sich bei raschem Vordringen der Truppe und vor allem mangels geeignetem Baumaterial (Ziegelsteine) nicht durchführen. Zweckmässig wäre deshalb die Ausstattung der Bäckerei-Kp. der Gebirgsdivisionen mit vier zerlegbaren und bastbaren Backgeräten aus Eisenblech für Holzfeuerung gewesen, die zum Wärmeschutz mit Erde zu umkleiden wären und bei Dauerbetrieb eine tägliche Leistung von 500 Broten hätten haben müssen. — Eine ständige Quelle von Sorgen war die Packmaterialfrage. Abhilfe durch Anfertigen von festen Kisten wurde mit allen Mitteln versucht. Diese sollten, aus starken Brettern hergestellt, nicht mehr als 25 bis 30 kg wiegen und mit Metallbändern gegen Auseinanderbrechen gesichert sein. Verluste lassen sich auch vermeiden, wenn genügend Hanf- und Jutesäcke vorhanden sind. Der Bedarf für eine Gebirgsdivision im vorliegenden Einsatz beläuft sich auf etwa 80 000 Stück. Um den Nachschub aus den Armeeverpflegungslagern zu entlasten, wurden die eigenen Beschaffungsmöglichkeiten erkundet und erschöpft. Es gelang zum Teil mit einfachsten Mitteln, Zwieback, Rauchfleisch, Dauerwurst, Trockenkartoffeln, Dörrobst, Marmelade, eingesäuerte Tomaten und Gurken, Sauerkraut, Käse und Butter herzustellen. Diesem kam die Fruchtbarkeit des Gebirgsvorlandes entgegen.

c) „Aus dem Lande leben.“

Das alte Verpflegungsprinzip, dass die Truppe in erster Linie aus dem Lande leben soll und der Nachschub erst dann einsetzt, wenn und soweit die Selbstsorge aussetzt, mit anderen Worten subsidiären Charakter hat, wurde auch im zweiten Weltkrieg allorts angewendet. Die Truppe darf nicht sagen, das Verpflegungsamt muss liefern, sondern wie kann ich durch planvolle Eigenversorgung den Nachschub entlasten. Die Beschaffung der Verpflegung aus dem Lande soll grundsätzlich Sache der Verpflegungsdienste der Division oder der Armee sein. Die Truppe an der Front hat sich auf die Beschaffung von Frischgemüse, Kartoffeln und Rauhfutter zu beschränken. Sie hat aber die Arbeit der Verwaltungsdienste durch

Meldung der in ihrem Bereich vorgefundenen Vorräte zu unterstützen. Zu diesem Zwecke bildeten die Deutschen sog. Erfassungskommandos. Sie bestanden aus Angehörigen des Verpflegungsamtes, der Bäckerei- und Schlächtereikp. und den nötigen Fahrzeugen. Für Auseinandersetzungen mit gegnerischen Truppen, Partisanen, und der naturgemäss nicht immer friedlich gesinnten einheimischen Bevölkerung, wurden sie mit Maschinenpistolen und Handgranaten bewaffnet. Bezeichnenderweise wird von den Deutschen erklärt, das Auffinden von Vorräten und Versorgungsbetrieben werde erleichtert durch einheimische Vertrauensleute, wie Volksdeutsche, Angehörige von Minderheiten, vom Feindstaat Unterdrückte usw. Bei der Ausnützung der Versorgungsbetriebe empfahl es sich, den Betrieb möglichst in seiner alten Form bestehen zu lassen, also die Einheimischen so weit als möglich weiterarbeiten zu lassen. — Grosse Beute wurde in Griechenland vorgefunden. Nach deren Erfassung wurden mit Fabriken und Firmen Verträge abgeschlossen zur Herstellung von Konserven und anderen Verpflegungsmitteln aus griechischen Erzeugnissen. Um der Truppe etwas besonderes zu bieten, wurden grosse Mengen Bohnenkonserven (Bohnen in Olivenöl), Fischmarinaden (Bratheringe), Kürbis in Dosen, fünf verschiedene Arten von hervorragender Marmelade in griechischen Fabriken gegen Bezahlung für die deutsche Wehrmacht hergestellt. Um der Truppe Vitamine zuzuführen, wurde ein Vertrag über die Lieferung von Frischgemüse, Zitronen, Orangen, Tomaten, Kirschen usw. abgeschlossen. Auch Versorgung mit Bier (Inbetriebsetzung einer Brauerei) und Zigaretten war vorgesehen. Auch riesige englische Warenbestände wurden erbeutet. Oft kam es vor, dass die Einheimischen jene Warenbestände, vor allem Vieh, das sie bereits der griechischen und englischen Armee verkauft hatten, als Privateigentum ausgaben und den Deutschen nochmals verkaufen wollten.

In der Periode der „Drôle de guerre“ im Westen wurden die deutschen Verpflegungsämter zu eigentlichen Selbstversorgungsbetrieben ausgebaut. Diese schlossen mit einheimischen (deutschen) Lieferanten, so mit Schlächtereien, Gemüse- und Südfrüchtegrosshandlungen, Lieferungsverträge ab. „Als sich die Division im Juni 1940 im Festungsvorfeld der Maginotlinie zum Angriff bereitstellte, war auch für das Verpflegungsamt die Stunde des Aufbruches gekommen. Ein Nachkommando blieb am alten Ort zurück und bewachte die Vorräte. Das Amt hatte sich so seinen eigenen Verpflegungsstützpunkt geschaffen und konnte längere Zeit auf Nachschub aus dem Armeeverpflegungslager verzichten. Als die Truppe zum Frontalangriff gegen die Maginotlinie ansetzte, war sie aufs beste versorgt. Vor allem fehlte das wertvolle Frischgemüse nicht. Jeder Mann ging in den Kampf mit einem Bündel Rettiche, einer Frischgurke und mehreren Zitronen. In Lothringen erfolgte schnelle Beschlagnahmung wichtiger Lebens- und Genussmittel und die Verhinderung der Plünderung durch die Zivilbevölkerung. Der Kauf von Frischwürsten und Räucherwaren erfolgte in der Heimat von den früheren Lieferanten. Nach der Auslösung des Angriffes im Westen konnten dagegen Verpflegungs- und Futtermittel nicht dem Lande entnommen werden. Bis auf wenige Ausnahmen waren im gesamten nordfranzösischen Raum kaum Lebens- und Futtermittel nieder-

gelegt. Verpflegungsämter im Sinne der deutschen Heeres-Verpflegungsämter (Armeemagazine) besass der Franzose nicht. Im allgemeinen hatte er für seine Truppen in den Standorten nur für etwa sechs bis zehn Tage Verpflegung niedergelegt. Also Nachschub, aber wie? Nachschub aus der Heimat war wegen der unterbrochenen Eisenbahnverbindungen nicht möglich. Verpflegungsmittel konnten noch nicht in grossen Mengen in festen rückwärts liegenden Lagern untergebracht werden, und zwar wegen der Eile des Vormarsches. Bis zur Herstellung der Verkehrsverbindung mit der Heimat mussten daher in Holland Lastwagenkolonnen aufgestellt werden, die die dort aufgekaufte Verpflegung auf kürzestem Wege ins Operationsgebiet in Frontnähe zu den neuerrichteten Heeresverpflegungslagern brachte. Später wurden dann die Verpflegungszüge aus der Heimat dorthin geleitet. In grösster Eile mussten Schlachthallen, Fabriken, Garagen, Lagerhäuser gesäubert und für die Lagerung der Verpflegungs- und Futtermittel eingerichtet werden. In einem solchen Heeresverpflegungslager wurden bis zu fünf Millionen Portionen und achthunderttausend Rationen eingelagert.“

Auch in Russland war die Selbstsorge teilweise mit Schwierigkeiten verbunden. Die Deutschen glaubten zunächst, in diesem Agrarland, das noch kurz vor Ausbruch des Krieges grosse Mengen Getreide an Deutschland lieferte, genügend Mehl, Kartoffeln, Viehfutter usw. aufzufinden. Durch die Enteignung des Bauernstandes und die Beseitigung der Privatinitiative mangelte es jedoch an der Intensität der Bodenbewirtschaftung. Dem Einzelbauern blieb nur noch das Allernotwendigste für eine primitive Lebenshaltung, während alles übrige an die Kolchosen und Sowchosen abgeliefert wurde. So fand man im allgemeinen meist geringe Vorräte. Oftmals waren die Verpflegungs- und Rauhfutterbestände von den Russen vor ihrem Rückzug in Brand gesteckt oder verunreinigt worden, sodass in jedem Fall die Beute vor ihrer Verwendung einer eingehenden Prüfung unterzogen werden musste. Bei der Nutzbarmachung des eroberten Gebietes wurde von den Deutschen äusserst systematisch vorgegangen. Es wurden genaue Anleitungen ausgegeben über die Bewirtschaftung der Getreide- und Mühlenerzeugnisse, Haltbarmachung von Kartoffeln und Gemüse, Kartoffellagerung in Mieten, Trocknen von Gemüse, Obst und Kräutern, Herstellung von Fett und Brotaufstrichen, Herstellung der Abendkost (Käse, Haltbarmachung von Fischen durch Räuchern, Salzen, Trocknen), Herstellung von Getränken usw. Grosse Bedeutung erlangte auch die Ernteeinbringung. Jeder Truppenteil hatte einen Landwirtschaftsoffizier zu ernennen. Die Schwierigkeiten waren erheblich. Fast überall fehlten die Ackergeräte, Erntemaschinen und Traktoren. In vielen Dörfern mussten erst die Verwalter der Landwirtschaftsbetriebe eingesetzt werden. Grosse Arbeit verursachte die Heranziehung der Zivilbevölkerung. — Interessant ist noch das Beispiel über die Einbringung eines Beute-Eisenbahnzuges: „Einmal stiess man auf einen kilometerlangen Güterzug, umfassend 31 Waggons Mehl, 60 Waggons mit Nudeln, Erbsen, Fischkonserven, Zucker, Buchweizen, Hirse, Roggen und Hafer. Zur grössten Überraschung entdeckte man in 14 Kühlwagen, in denen Rinder und fette Schweine bis unter das Dach aufgestapelt waren, auch 5000 eingefrorene, bereits gerupfte

Gänse und Enten. Sechs weitere Wagen endlich enthielten viele Tonnen dickflüssiger, gesüsster, herrlicher Kondensmilch, und für besondere Feinschmecker waren schliesslich sogar etliche Fässer echten russischen Kaviars dabei. Da die Gefahr bestand, dass die Russen den ihnen bekannten Zug mit Artillerie beschossen oder mit Fliegerbomben angreifen würden, wurde durch russische Gefangene in Trägerkolonnen der gesamte Inhalt zunächst in den naheliegenden Wald geschafft. Hier lagerten die Bestände sicher und gut getarnt. Der Korpsintendant hielt sich selbst längere Zeit am Zug auf, um aus den Beutebeständen die Abgabe an die anderen Divisionen des Korps zu organisieren. Die Verpflegung reichte für eine Division 10 Tage aus. Schwierigkeiten bereitete die Mehlqualität. Es war so verschieden, dass für die Verarbeitung keine einheitliche Norm aufgestellt werden konnte. Die Bäckerei-Kp. musste lange experimentieren, um ein geniessbares Brot zu erbacken.“ — Andererseits herrschte beim Vormarsch der Amerikaner und Engländer in Italien eine derartige Knappheit an Lebensmitteln, dass viele Armeefahrzeuge abgegeben werden mussten, um für die Zivilbevölkerung Ernährung herbeizuschaffen.

IV. Taktisches

In den vorhergehenden Abschnitten wurde bereits immer wieder darauf hingewiesen, dass auch das Verpflegungssystem weitgehend der Feindeinwirkung ausgesetzt war. Infolgedessen kann man es hier bei der Aufzeichnung einiger typischer Beispiele bewenden lassen.

Objekt der Angriffe sind sowohl die Verpflegungseinrichtungen wie auch die Transportformationen. Beide müssen mit Luft- und mit Erdangriffen rechnen. Die Taktik der Kolonnen gegen Luftangriffe ist die, dass man sich zunächst der Sicht der Flieger zu entziehen sucht. Ist dies nicht möglich, so wird auf Jagd- oder Kampfflieger aus den die Kolonne begleitenden Maschinengewehren das Feuer eröffnet. Gegen Bomber sind die Kolonnen machtlos. Gegen Erdangriffe müssen oft sogar Panzerbekämpfungsdetachements oder Begleitpanzer eingesetzt werden. Aus dem deutschen Feldzug in Russland wird berichtet, es sei für jede Nachschubkolonne selbstverständlich geworden, dass die Männer vor den wenigen Meter über den Erdboden wegfliegenden russischen Fliegern unterwegs oft in Deckung gehen mussten. Ein weiteres Beispiel: „Die Parole heisst nicht nur ‚fahren‘. Es geht auch vom Steuer ans Gewehr. Gestern griffen uns Schlachtflieger an. Sie kamen ganz tief herunter und richteten sich über der Rollbahn haargenau aus. Unsere Zwilling-Mg., die je auf dem ersten und letzten Fahrzeug auf besonderen Protzen montiert sind, liessen sie bis auf 150 m anfliegen, dann jagten sie ihnen die Abwehr entgegen und schlugen sie ab. Ein paar Kilometer darnach kamen Bomber in grosser Höhe. Gegen sie waren wir machtlos. Wir stiegen aus und sicherten uns Deckungslöcher neben der Rollbahn. Aber das ist nicht alles. Wir müssen auch sonst aufpassen. Die Strasse, die heute früh feindfrei war, kann abends bei der Rückkehr schon besetzt sein. Der Fahrer muss also auch im Erdkampf seinen Mann stellen.“ Den Kolonnen, die dem Feind am nächsten kommen, müssen sogar Panzerbekämpfungstrupps mitgegeben werden.

Verpflegungskolonnen, die häufig zwei Tage und länger auf der Fahrt waren, begegneten immer wieder versprengten feindlichen Trupps, die die fahrenden Kolonnen aus dem Hinterhalt beschossen. In den meisten Fällen konnte man sich diesen Beschiessungen durch schnelles Fahren entziehen. Wenn aber die angreifenden Trupps stärker waren, war man gezwungen, den Lastwagen schnellstens zum Stehen zu bringen, die immer bereit liegenden Schusswaffen oder Handgranaten zu ergreifen, sich im Strassengraben in Deckung zu bringen und von dort aus den Angriff zu beginnen. Wenn es gar galt, eingeschlossene Gruppen durch Motorlastwagen zu versorgen, war der Kampf unvermeidlich. Eine solche Kolonne war wie folgt zusammengesetzt: an der Spitze Motorrad mit Sozius und Seitenwagen, Kdt. auf Sozius, im Seitenwagen ein Mg., dann ein Panzerwagen, dann die Lastwagen und wieder ein Panzerwagen, zusätzlicher Schutz durch Schlachtflieger, die links und rechts Bomben warfen. Oft erfolgten auch Angriffe grösserer Verbände auf Verpflegungsämter, Bäckerei- und Schlächtereikp., ja sogar auf Armeeverpflegungslager. Hierbei erfolgte entweder Abwehr aus eigener Kraft durch hinhaltendes Gefecht, während welchem der Abtransport der Waren und Einrichtungen vorgenommen wurde, oder man forderte Infanterie an. Bäcker- und Metzgersoldat hatten ständig ihre schussbereite Waffe in Griffnähe. Im Winter musste jeweils ein ausgedehntes Sicherungssystem eingerichtet werden. Immer wieder erfolgte die Absetzung von feindlichen Fallschirmtrupps. Oft waren vorgeschobene Ausgabestellen, Ämter und Verpflegungsstützpunkte auch stundenlang dem Artilleriefeuer ausgesetzt. Häufig zerstörten auch Stormoviks die von den Partisanen genau angegebenen Depots. Auf die deutschen Motorlastwagenkolonnen im Gebirge Siziliens lauerten die feindlichen Jäger unentwegt, und jede Stockung wurde ausgenützt. Die Bei- und Mitfahrer auf den Trittbrettern und hinten am Wagenende suchten trotz Staub und Sonnenglast den Himmel ab, warnten beim Herannahen eines Flugzeuges sofort den Fahrer, der stets darauf gefasst sein musste, in Sekundenschnelle das Fahrzeug an möglichst günstiger Stelle zum Stehen zu bringen. Meist griffen die Spitfires und Lightnings nicht einzeln, sondern gleich zu dritt oder gar zu sechst oder zwölft an, sodass auf offenen Strecken trotz aller Fahrkunst manches Fahrzeug zur Strecke gebracht wurde.

Beim Nachschub an der offenen Invasionsküste im Sommer 1944 konnte der Verkehr in jeder Hinsicht gegen Überraschungen, und vor allem auch aus der Luft, hinreichend geschützt werden. Sperr- und Beobachter-Fesselballons sicherten neben Flak und Jagdflugwaffe den Nachschub der Alliierten. Unheimlichen Umfang nahmen in der zweiten Hälfte des Weltkrieges die Bomberangriffe gegen den Nachschubverkehr an. Die Alliierten wendeten dabei ab 1944 eine sog. Erwürgungstaktik an: Dem Gegner wird die Kehle zugedrückt, d. h. der Nachschub unterbrochen. Zuerst werden die Bahnbrücken bombardiert, die am schwersten zu reparieren sind, dann die Strassenbrücken, darauf die Bahnlinien selbst und die Stromzufuhr. Die von den Deutschen unternommenen Reparaturarbeiten wurden meist nicht gestört, sondern die Linien an anderen Stellen wieder unterbrochen, sodass im Laufe der Zeit das ganze Bahnnetz aus lauter zusammengeflackten unsicheren

Teilen bestand, die immer wieder zusammenbrachen. Sehr eindrücklich ist, was in dem jüngst erschienenen Buch von Rieckhoff „Trumpf oder Bluff“ (Aufstieg und Niedergang der deutschen Luftwaffe) steht: „Die Invasion kam. In kurzer Zeit war das Bahnnetz zwischen der Reichsgrenze und der Kanalküste an allen entscheidenden Punkten so nachhaltig zerstört, dass jeder geregelte Nachschub aufhörte. Die Sabotage der französischen Eisenbahner tat ein übriges. Hunderte von Zügen stauten sich auf den grossen Verschiebebahnhöfen. Betriebsstoffzüge, Munitionszüge, Truppentransporte und Züge mit sonstigem Nachschubgut waren wegen der Unterbrechung der Strecken derart ineinander verkeilt, dass niemand mehr aus noch ein wusste. In diese massierten Wagenmassen schlugen die Angriffe der schweren Bomber. Tagelange Brände, Explosionen von Zeitzündern und brennender Munition machten die Bahnhöfe unpassierbar und vereitelten jeden Versuch zur Rettung der unersetzlichen Güter. Der Flakschutz, den der Luftgau Westfrankreich und die Flakkorps vorsorglich aufgebaut hatten, war gegenüber den massierten Angriffen, trotz nie dagewesener Abschusserfolge, machtlos. Nicht viel glücklicher war die Lage bei der 19. Armee, die aus dem Raum Toulon-Marseille durch das Rhonetal nordwärts strebte. Überall blieben ungeheure Vorräte liegen, von denen die Besatzungstruppen jahrelang hätten existieren können. Ein Abtransport nach Deutschland gelang nicht mehr. Wie stets hatte man versäumt, sich mit den Versorgungsgütern auf einen Rückzug vorzubereiten.“

Infolge der starken Feindeinwirkung auf den Nachschub und ihre Abwehr durch die Nachschubtruppen selbst, hat sich in den kriegführenden Ländern deren Stellung stark gehoben. Sie wurde derjenigen der Fronttruppen durchaus gleich. Es dachte niemand an der Front mehr daran, Trains und rückwärtige Dienste im Hinblick auf ein etwa gesichertes Leben über die Achsel anzusehen. Es war keine Seltenheit, dass sie gegen zehnfache und noch grössere Übermacht mit dem gleichen Mut wie die im eigentlichen Wortsinn kämpfende Truppe ihren Mann standen. Das böse Wort vom Etappenschwein wurde in Deutschland daher in diesem Krieg nicht laut, und nicht von ungefähr erfolgte hier die Umbenennung der früheren rückwärtigen Dienste in Versorgungstruppen.

V. Psychologisches

Den enormen Anforderungen, die der moderne Krieg an den Nachschub stellt, musste man nicht nur mit ernährungsphysiologischen und technischen Höchstleistungen, sondern auch mit einer angepassten Ausbildung und Psychologie begegnen. So wurden in Deutschland neben der ordentlichen hochgespannten und hochentwickelten Ausbildung aller Funktionäre Lehrfilme, Rundsprachgespräche usw. über den Nachschub in den Dienst dieser Aufgabe gestellt. Man vervollständigte dabei nicht nur die Bildung der Funktionäre und Mannschaften, sondern erzielte damit auch das Interesse der weiteren Öffentlichkeit an den Fragen des Nachschubes, was sich wiederum in deren höheren Bewertung auswirkte. Ausserordentliches Gewicht wurde auf die Formung der Persönlichkeit des Vorgesetzten, namentlich des höheren, gelegt. Hier wurden

in Deutschland folgende Forderungen aufgestellt: „Zu bekämpfen ist der Geist der Bequemlichkeit und der bürokratischen Engstirnigkeit. Der Bürokrat liebt das undurchdringliche Geheimnis, bei dem man in dem einen Zimmer nicht weiss, was im Nachbarzimmer geschieht, wo man mit seinem Alleinwissen sich in einer unnahbaren Vollkommenheit fühlt und sich unwirsch oder ironisch über alle Gedankengänge von anderer Seite und alle Sinndeutung des eigenen Tuns erhaben weiss. Es gibt eine geradezu eingeborene Abneigung gegen jede geistige Bewegung und weiterführende Initiative, gegen neue Ideen, freimütigen Gedankenaustausch, gegen den hellen Geist der Tatkraft und der klaren Zweckmässigkeit, gegen den gesunden Blick über die ‚Zuständigkeit‘ hinaus. Nur Kurzsichtigkeit und Kleinmut wagen sich nicht über die blossen Tageslösungen hinaus.“

Man verlangte ferner vom Wehrmachtsbeamtenkorps, dass es soldatisch empfinde und handle. Dabei dürfe aber soldatisch nicht mit ständigem Schreien und einer möglichst rauhbeinigen Art verwechselt werden; „denn auch in der soldatischen Welt ist eine menschliche Höflichkeit durchaus möglich. Von den Beamten in leitender Stellung ist zu fordern, dass sie neben guten Charaktereigenschaften auch ein ihren Untergebenen überlegenes geistiges Format besitzen. Das hebt den Dienststellenleiter ab und nicht die von manchen so gepflegte Unfehlbarkeit. Schaffen Sie in den Männern ein persönliches Wertgefühl und machen Sie sie stolz auf ihre Arbeit.“ (Aus der Ansprache eines Korpsintendanten an seine untergebenen Dienststellenleiter.)

Persönliches Wertgefühl und Stolz auf die eigene Arbeit soll bei den Untergebenen vor allem auch durch die Förderung des Vorschlagswesens erzielt werden. Dieses sei das unentbehrliche Hilfsmittel der Leistungsertüchtigung und Leistungssteigerung. Heute herrsche die Erkenntnis vor, dass eine lebendige Mitarbeit aus eigenem Ansporn und selbständige Einsichten nicht gebunden sind an irgend einen Rang, und dass unbeschadet der dienstlichen Ordnung wertvolle Anregungen und praktische Vorschläge nicht erstickt werden dürften durch den „Dienstweg“ und die „Zuständigkeit“. Jeder Funktionär, ja jeder Soldat hatte das Recht, unter Umgehung des Dienstweges bei einer hierfür bezeichneten Stelle Vorschläge und Anregungen direkt einzureichen. Durch Preisaufgaben über Erfahrungen wurde die Initiative weiter gefördert. Darin kann man im Verwaltungsdienst nie genug tun. Schon Napoleon prägte den Satz: „L’initiative c’est l’offensive de l’administration.“ Und der Satz des älteren Moltke: „Strategie ist ein System von Aushilfen“ gilt ohne weiteres auch für den Verpflegungsdienst. Selbstverständlich müssen bestimmte Vorschriften eingehalten werden. Sie sollen aber so weit möglich den Charakter von Richtlinien haben, in deren Rahmen sich die Selbständigkeit voll auswirken kann.

Grosses Gewicht wird auch gelegt auf das persönliche Kennenlernen der Nöte und Wünsche des Mannes, der am Feind steht. Mit den üblichen Besuchen auf den Regiments- und Bataillons-Gefechtsständen ist es nicht getan. Dort kann man sich wohl über die Nöte und Wünsche der Truppe orientieren lassen, selbst sehen und erleben kann man dies jedoch nur durch den

Besuch der vordersten Kampfstützpunkte und Feldwachen. Man steht dann den Anträgen der Truppe ganz anders gegenüber; man sieht sie dann eben mit dem Blickwinkel von vorn und kann unberechtigten Wünschen entgegentreten, wird sich für berechnete Wünsche mit vertieftem Verständnis einsetzen und Schwierigkeiten infolge der reichen Erfahrungen, die man durch die Frontbesuche erhält, durch Behelfe überwinden. Die bei den Truppenbesuchen erörterten Wünsche sind nach der Rückkehr sofort in die Tat umzusetzen. Dort, wo dies nicht möglich ist, muss dies der Truppe unter entsprechender Begründung sofort mitgeteilt werden, damit nicht falsche Hoffnungen und Erwartungen eintreten.

VI. Schlussfolgerungen

Wie eingangs erwähnt wurde, sind die Berichte über das Verpflegungswesen im letzten Krieg noch lückenhaft. Es dürfte noch längere Zeit gehen, bis das Material vollständig vorliegt. Daher sollten wir in unserem Lande schon bald mit der Auswertung des bisher Vorhandenen beginnen. Schade ist, dass die schriftlichen Unterlagen nicht durch während der Kampfhandlungen vorgenommene persönliche Augenscheine ergänzt werden konnten. Meines Wissens befand sich bei den schweizerischen Militärmissionen, die vor und während des Krieges ins Ausland abkommandiert wurden, kein Verwaltungsoffizier. — Das vorhandene Material darf nicht kritiklos ausgewertet werden. Vielmehr ist zu prüfen, was sich für unsere Verhältnisse eignet. Auch hier gilt der Satz: „Prüfe alles und behalte das Beste.“ Wir dürfen uns weder von falschen Minderwertigkeits-, noch ebenso falschen Überwertigkeitsgefühlen leiten lassen. Auch die Frage der Atombombe und der Raketengeschosse wird mithineinspielen.

Aus dem bereits vorhandenen Material ergeben sich unter anderem etwa folgende Fragen, die zu prüfen wären:

Die vermehrte Differenzierung der Verpflegung nach dem Einsatz der Truppe;

Die vermehrte Standardisierung der Verpflegung zur Vereinfachung des Nachschubes und des Fassungsgeschäftes;

Die Ausstattung sämtlicher Truppen mit motorisierten Fassungstrains anstelle oder neben dem pferdebespannten Fassungstrain zur Beschleunigung und vermehrten Dezentralisierung des Nachschubes und zur Erleichterung der Aufgabe der Verpflegungs-Abteilung;

Die Frage der Neuorganisation der Verpflegungs-Abteilung im Sinne vermehrter Beweglichkeit, z. B. Zuteilung von Bäckerkompagnien oder Bäckerzügen und Zusammenfassung der Metzger in Metzgerkompagnien;

Die Modernisierung der Bewaffnung der Verpflegungstruppe im Sinne der Zuteilung von Maschinenpistolen, Handgranaten, event. auch von Tankbüchsen und Panzerfäusten usw.;

Die Modernisierung des Korpsmaterials der Verpflegungstruppe und die Frage der Motorisierung der Bäckerkompagnie;

Die vermehrte Ausbildung der Verpflegungstruppe für den Kampf aus der fahrenden Kolonne und die kriegsgemässere Gestaltung des Verpflegungsnachschubes in den Manövern;

Die Vertiefung der psychologischen Erkenntnisse bei den Vorgesetzten aller Stufen zum Zwecke der Leistungssteigerung und der Initiative.

Unser Land hatte das unendliche Glück, von zwei Weltkriegen verschont zu bleiben. Dies kann sich aber auch verhängnisvoll auswirken. Es kann zu Selbstzufriedenheit und damit zu Stagnation führen. Davor müssen wir uns hüten. Wir müssen, „wo es nottut, auch den Mut zu radikalen Lösungen aufbringen. Setze sich jeder an seinem Orte und nach seinen Kräften dafür ein!

Vom vorliegenden Artikel (28 Seiten) sind Sonderabzüge erstellt worden, die, solange Vorrat, gegen Einzahlung von Fr. 1.— pro Exemplar plus Fr. —.20 Porto auf Postcheckkonto VIII 18908 beim Sekretariat „Der Fourier“ bezogen werden können.

Militärische Beförderungen

In Ergänzung der in der letzten Nummer des „Fourier“ publizierten militärischen Mutationen per 1. Januar 1946 führen wir nachstehend auch noch die Beförderungen von Vpf. Of. und Qm. zu Hauptleuten an.

Zu Hauptleuten wurden befördert die Oberleutnants:

Offiziere der Verpflegungstruppe: Bärtschi Friedrich, Pratteln (Vpf. Kp. 13), z. D.; Lüthi Eduard, Bern (Vpf. Kp. 11), z. D.; Bernasconi Miro, Thun, Cdt. Cp. suss. 15; Schwörer Rudolf, Zürich, Kdt. Vpf. Kp. 12; Flückiger Hans, Interlaken (Cp. suss. 15), Kdt. Vpf. Kp. 7.

Quartiermeister: Bosshard Alfred, Bern (z. D.), Geb. Füs. Bat. Lw. 110; Weber Hans, Zürich (Flab. Abt. 52), Flpl. Gr. 5; Bänninger Hans, Winterthur, Füs. Bat. Lw. 107; Diemi Hans, Thun, z. D.; Gugger Fritz, Chêne-Bougerie, Qm. Stab 5. Div.; Loup Philippe, Jussy, Bat. fus. 13; Lüthi Werner, Steffisburg, Füs. Bat. 56; Mollet Walter, Solothurn, Geb. Füs. Bat. 39; Pedrina Ugo, Aarau (Geb. Tg. Kp. 9), Fest. Art. Abt. 7; Winkler Fritz, Bern (z. D.), Flab. Rgt. 101; Zumsteg Ernst, Mettau, Geb. Füs. Bat. 42; Denzler Hans, Zürich, Qm. Stab 6. Div.; Egli Albert, St. Gallen, Geb. Füs. Bat. 37; Ehrensam Fritz, Liestal, Rdf. Bat. 5; Gygax Max, Bern (Geb. Füs. Bat. Lw. 109), Geb. Füs. Bat. 87; Heiz Kurt, Reinach (Kom. Of. Gz. Br. 4), Qm. Sch. Mot. Kan. Rgt. 14; Lombardi Mario, Basel (Bat. car. mont. 9/297), Uff. com. S. M. Br. fr. 9; Martin Daniel, Lausanne, Bat. car. 1; Weibel Notker, Bern, Geb. Tr. Abt. 6; Widmer Karl, Flurlingen, z. D.; Willi Fritz, Bern (Stab Fl. und Flab. Trp.), Flab. Rgt. 24; Baumann Walter, Bern (Stab Fl. und Flab. Trp.), Flab. Rgt. 23; Frey Walter, Bern (z. D.), Sap. Bat. 2; Gürtler Felix, Winterthur (F. Art. Abt. 23), Geb. Füs. Bat. Lw. 45; Kündig Arnold, Kilchberg, Füs. Bat. Lw. 102; Pfister Adolf, Stäfa, Füs. Bat. Lw. 106; Reust Fritz, Wabern, Sap. Bat. 4; Schoch Willy, Herisau, Geb. Füs. Bat. 85; Schüpbach Theodor, Wilderswil, Geb. Füs. Bat. 35; Walthert Albert, Neuchâtel, Bat. fus. 24/233; Zingg Paul, Magglingen, S. Bat. 3; Lang Erwin, Bern, z. D.

Territorialdienst: Traber Albert, Goldach; Kasser Walter, Täuffelen.
Beste Gratulation!