Zeitschrift: Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendent pour les logisticiens

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 88 (2015)

Heft: 10: 75 Jahre Rütlirapport

Rubrik: [Impressum]

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: 31.07.2025

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

ARMEE-LOGISTIK

88. Jahrgang. Erscheint 10-mal jährlich (monatlich, Doppelnummern 7/8 und 11/12).
ISSN 1423-7008.
Beglaubigte Auflage 3999 (WEMF 2014).

Offizielles Organ: Schweizerischer Fourierverband (SFV) / Schweizerische Offiziersgesellschaft der Logistik (SOLOG) / Verband Schweizerischer Militärküchenchefs (VSMK) / Armee Logistik Verband Aargau (alvaargau)

Jährlicher Abonnementspreis: Für Sektionsmitglieder im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für nicht dem Verband angeschlossene Angehörige der Armee und übrige Abonnenten Fr. 32.–, Einzelnummer Fr. 3.80. Postkonto 80-18 908-2

Verlag/Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband, Zeitungskommission, Präsident Four Stefan Walder, Aufdorfstrasse 193, 8708 Männedorf, Telefon Privat 079 346 76 70, Telefon Geschäft 044 258 40 10, Fax 044 258 40 30, E-Mail swalder@bluewin.ch

Redaktion: ARMEE-LOGISTIK, Four Christian Schelker, Kaserne, 5001 Aarau, E-Mail: redaktion@armee-logistik.ch

Chefredaktor:
Oberst Roland Haudenschild (rh)
Sektionsnachrichtenredaktor: Four Christian Schelker (cs)
Mitarbeiter: Hartmut Schauer (Deutschland/Amerika).
Oberst Heinrich Wirz (Bundeshaus / Mitglied EMPA);
Member of the European Military Press Association (EMPA).
Rédaction Suisse Romande (Correspondance:)
Michel WILD (mw), Huberstrasse 34, 3008 Berne, téléphone privé 031 371 59 84, mobile 079 328 25 36.

Redaktionsschluss:
Nr. 11/12 – 05.11.2015, Nr. 1 – 05.12.2015,
Nr. 2 – 05.01.2016
Grundsätzlich immer am 5. des Monats für die Ausgabe des kommenden Monat.

Adress- und Gradänderungen:
SFV und freie Abonnenten: Zentrale Mutationsstelle SFV, Postfach, 5036 Oberentfelden, Telefon 062 723 80 53, E-Mail: mut@fourier.ch
SOLOG-Mitglieder: Bei den jeweiligen Sektionsvorständen oder beim Zentralkassier (siehe Impressum SOLOG)
VSMK-Mitglieder: Verband Schweizerischer Militärküchenchefs, Zentrale Mutationsstelle VSMK, 8524 Uesslingen E-Mail: mutationen.vsmk@bluewin.ch
ALVA-Mitglieder: Stabsadj Sandro Rossi, Im Täli 5, 5452 Oberrohrdorf, E-Mail: sandro.rossi@alvaargau.ch

Inserate: Anzeigenverwaltung Armee-Logistik, Four Christian Schelker, Kaserne, 5001 Aarau, Telefon Geschäft 044 258 40 10 (Hr. Walder), Fax 044 258 40 30, E-Mail: swalder@bluewin.ch,
Inseratenschluss: am 01. des Vormonats

Druck: Druckerei Triner AG, Schmiedgasse 7, 6431 Schwyz, Telefon 041 819 08 10, Fax 041 819 08 53

Satz: Druckerei Triner AG

Vertrieb/Beilagen: Schär Druckverarbeitung AG, Bernstrasse 281, 4852 Rothrist, Telefon 062 785 10 30, Fax 062 785 10 33

Der Nachdruck sämtlicher Artikel und Illustrationen – auch teilweise – ist nur mit Quellenangabe gestattet. Für den Verlust nicht einverlangter Beiträge kann die Redaktion keine Verantwortung übernehmen.

Die irgendwie geartete Verwertung von in diesem Titel abgedruckten Anzeigen oder Teilen davon, insbesondere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt. Jeder Verstoss wird gerichtlich verfolgt.

Red Ball Express

Für eine der grössten logistischen Operationen des Zweiten Weltkrieges lautete der Codename Red Ball Express. Er bestand aus einer Flotte von Lastwagen und Anhängern, die grosse Mengen Munition, Verpflegung und Betriebsstoff an die westeuropäische Front der alliierten Armeen lieferten. Der Zweite Weltkrieg kann als erster wirklich motorisierter Krieg bezeichnet werden, mit einem Bedarf in nicht gekanntem Ausmass an Kraftstoff, Öl und Schmiermittel (englisch Petroleum, Oils and Lubricants, POL). Der Nachschub erfolgte in Fünf-Gallonen-Kanistern (19 Liter), Tankwagen oder neu konzipierten mobilen Rohrleitungen. Die aus den Operationen in Nordafrika, Sizilien und Italien gewonnenen Erkenntnisse kamen der viel umfangreicheren Invasion in der Normandie im Juni 1944 zugute.

Für alle Fahrzeuge der Invasion war ein voller Tank und zusätzlich ein Behälter mit fünf Gallonen Benzin vorgesehen. Bis zum 41. Tag der Anfangsphase war eine weitere intensive Versorgung geplant, sowie der Aufbau einer grundlegenden Versorgungsplattform mit frontnahen Depots. Die Versorgungssituation nach der erfolgreichen Landung gestaltete sich wie folgt: Bis zum 21. Tag nach der Invasion waren 177 000 Fahrzeuge, 0,5 Mio. Tonnen Material und über 28 Mio. Liter POL Reserven in riesigen Lagern.

Nach dem Durchbruch der deutschen Linien bei Sanit-Lô ergab sich die Chance einer schnellen Verfolgung für die Alliierten; damit begann ein Bewegungskrieg quer durch Nordfrankreich. In der Woche vom 20. bis 26. August 1944 kam der Wendepunkt, nachdem die 1. und 3. US-Armee die Deutschen in einer rasanten Verfolgungsjagd zurückgedrängt hatten. In einer Woche wurden im Durchschnitt mehr als 3 Mio. Liter Benzin pro Tag verbraucht; die 3. US-Armee verbrauchte am 24. August allein 2,95 Mio. Liter.

In Abwendung vom eigentlichen Overlord-Plan wurde entschieden die Seine zu überschreiten und weiter Richtung Osten vorzustossen ohne auf den kompletten Aufbau der Versorgungslinien zu warten. Der Versorgungsmangel machte sich bemerkbar, die Nachschublieferungen schrumpften zusammen, da 90 bis 95% aller Nachschubgüter noch in Depots in der Normandie lagerten. Vom Kanal waren die Alliierten mehr als 480 km ins Landesinnere vorgestossen, was den Aufbau eines effizient funktionierenden Nachschubsystems dringend notwendig machte.

Über eine Distanz von ca. 250 km wurde eine Einbahnstrassenschleife aufgebaut, der Red Ball Express, um die Lücke zwischen den Truppen und den Lagerstätten in der Normandie zu schliessen. Am 25. August startete er mit 67 Lastwagen-Kompanien über eine festgelegte Route zwischen Saint-Lô und Chartres. Nach vier Tagen erreichte er ein Maximum von 132 Lastwagen-Kompanien mit 5'958 Fahrzeugen. Es wurde rund um die Uhr in Konvois gefahren, die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 40 km/h durfte nicht überschritten werden; Überholen war verboten. Durch die rasch zusammengestellten Red Ball Konvois gelang es den benötigten Treibstoff schnell an die Front zu bringen; vor Ort konnte mit der Anlage von Reservedepots begonnen werden. Ursprünglich war der Red Ball Express nur bis zum 5. September vorgesehen, aber er wurde bis zum 16. November 1944 fortgesetzt und beförderte mehr als 500 000 Tonnen Nachschubgüter.

Die Nachschubtransporte über eine Distanz von mehr als 600 km verliefen relativ problemlos, aber der dafür bezahlte zu hohe Preis führte zu ihrem Ende:

- Stetiger Tag-und-Nacht-Betrieb belastet Fahrer und Fahrzeuge
- Immer dieselben Fahrzeuge eingesetzt, ohne ausreichende Wartung
- Mangel an Ersatzteilen und steigende Fahrerausfälle
- Erhöhter Bedarf an Austausch-Reifen von ca. 30 000 vor dem Start Red Ball Express bis auf 55 000 im September
- Fahrer überschreiten Höchstgeschwindigkeit und Lastwagen sind oft überladen.

Mit der Zeit ergab sich ein weiterer Mangel: Die Kanister für den Treibstofftransport gingen aus. Nur durch erhöhte Fertigungszahlen in der USA konnte dieser Engpass beseitigt werden.

Das grösste Problem wurden die immer weiter entfernten Frontlinien; ein wirtschaftlicher Transport mit Fahrzeugen war kaum mehr möglich. Red Ball Express verbrauchte am Ende ca. 1 Mio. Tonnen Treibstoff, nur um die eigenen Fahrzeuge in Bewegung zu halten.

Quelle: http://de.wikipedia.org

(rh)