

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 54 (1981)

**Heft:** 8

**Artikel:** Mut allein genügt nicht

**Autor:** Furrer, Faustus

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-518857>

### **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:** 01.04.2025

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

## Mut allein genügt nicht



Hptm Faustus Furrer

(Wir stellen den Verfasser und sein Buch am Ende des Artikels vor. Red.)

### **Einige Gedanken zur geschichtlichen Entwicklung der Logistik**

Seit es kriegerische Auseinandersetzungen gibt, mussten diese versorgungstechnisch vorbereitet und auch materiell entsprechend genährt werden.

«Wenn ein Heer zu einer Unternehmung vorschreitet, sei es, um den Feind und sein Kriegstheater anzugreifen oder sich an den Grenzen des eigenen aufzustellen, so bleibt es von den Quellen seiner Verpflegung und Ergänzung in einer notwendigen Abhängigkeit und muss die Verbindung mit ihnen unterhalten, denn sie sind die Bedingungen seines Daseins und Bestehens.»  
(Clausewitz)

Viele Feldherren missachteten dieses Grundgesetz und mussten verheerende Verluste an Menschen, Tieren und Material hinnehmen.

### **Die Zeit vor Napoleon**

Die Heere Alexanders des Grossen, Cäsars, Hannibals, der Kreuzfahrer oder eines Gustav Adolf — um nur einige Beispiele zu nennen — deckten den grössten

Teil ihrer Bedürfnisse aus den eroberten Ländern. Diese Art der Lebensmittelbeschaffung führte aber oft zu Plünderungen und endete nicht selten in der vollständigen Ausbeutung der eroberten Gebiete. Weil die Disziplin der Truppen dadurch zusehends abnahm, entstanden zusätzliche Führungsprobleme. Infolge Abneigung und wachsenden Hasses der Bevölkerung entwickelten sich Widerstandsgruppen, welche aus Rache Nachschubkolonnen überfielen und Anschläge auf Armeemagazine verübten. Der Teufelskreis schloss sich durch neue Versorgungsprobleme und Selbstsorgeaktionen (sprich: Plünderungen) durch die Armeen.

Diese grossen Heere waren aber trotz Selbstsorge und Requisition auf funktions-tüchtige Verbindungs- und Nachschublinien angewiesen. Die Regierungsgeschäfte im eignen Land mussten abgewickelt und Nachschubgüter, die im besetzten Gebiet nicht vorhanden waren, mussten beschafft werden.

Ein Beispiel für die Bedeutung dieser Problematik bietet das Alexanderheer: Mit zunehmender Entfernung von der make-

donischen Heimat wurden die Nachschublinien immer länger. Infolge Rekrutierungs- und Nachschubschwierigkeiten aus dem weit entfernten eigenen Land musste Alexander bald auf die Iranier zurückgreifen, um die eigenen Verluste im Krieg gegen die Perser zu ersetzen. Diese Iranier bildeten aber im Heer eigene Abteilungen, die den König später in den Kriegen in Afghanistan vor schwerwiegende Probleme stellten.

Bis zur Einführung der Feuerwaffen (anfangs 14. Jahrhundert) veränderte sich diese Problematik nur unwesentlich. Jetzt aber mussten die Truppen mit Munition versorgt werden. Auch wurde vermehrt einheitliche Bekleidung und Ausrüstung an die Wehrmänner abgegeben. Die Truppen wurden vom Nachschub abhängig. Zunächst verstand man unter dem Begriff «Nachschub» lediglich den Transport von verschiedenen Gütern zur Bedarfsstelle. Die wichtigsten Güter, die nachgeschoben wurden, waren: Munition, Waffen, Verpflegung, ärztliche Hilfsmittel und Kleidungsstücke.

### **Napoleon und sein Feldzug nach Russland**

Auch Napoleon hatte stets grosse Sorgen mit der rechtzeitigen Beschaffung solcher Güter. Am 12. März 1807 schrieb er:

«Augenblicklich hängt das Schicksal Europas und alle Berechnung im grossen von der Frage der Lebensmittel ab. Wenn ich nur Brot habe, ist es ein Kinderspiel, die Russen zu schlagen». <sup>1</sup>

Mit zunehmender Dauer des Krieges wurden diese Nachschubschwierigkeiten immer grösser. Es verwundert darum nicht, dass Napoleon am 14. November 1808 seinem Kriegsminister schrieb:

«Ich ersehe aus Ihrem Bericht, dass in Bayonne verfügbar sein müssen: 83 000 Paar Schuhe, 140 000 Hemden, 23 000 Tornister, 30 000 Tschakos und Mäntel in Menge. Alles das sind Redensarten. Ich habe nichts, meine Armee ist nackt und leidet an allem Not, und Ihre Bureaubeamten spotten meiner. Die Lieferanten sind Diebe, denn sie lassen sich bezahlen,

und ich bekomme nichts. Ihr ganzes Bekleidungsdepartement taugt nichts. Es wird von lauter Schurken geleitet. Ich bin niemals so schlecht bedient und in solchem Grade im Stiche gelassen worden.» <sup>1</sup>

Napoleon versuchte die Mißstände selbstverständlich zu korrigieren und erliess vorausschauende, zweckmässige und klare Weisungen, welche aber aus verschiedenen Gründen nicht beachtet wurden bzw. nicht durchgesetzt werden konnten:

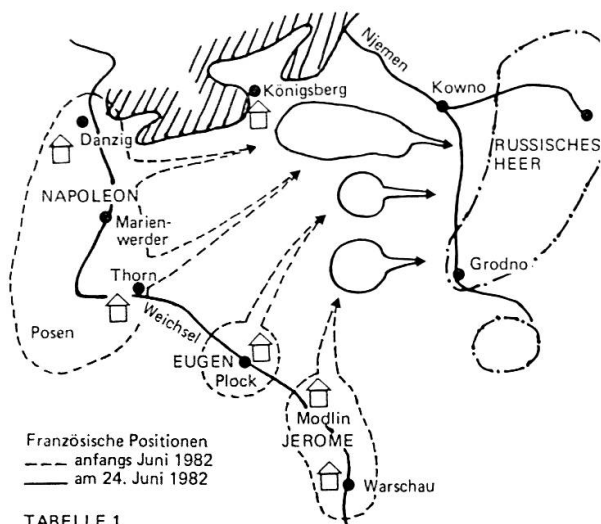
- Korruption, Unerfahrenheit und Nachlässigkeit innerhalb der Verwaltung
- schwerfälliger Verwaltungsapparat
- fehlen einer klaren Prioritätenregelung zugunsten der Kriegswirtschaft
- fehlen von militärischen Nachschubformationen und ungenügende Transportmittel der Armee
- ungenügende Aufsichts- und Kontrollmöglichkeiten innerhalb der Verwaltung
- demzufolge Schwarzgeschäfte der zivilen Produktionsbetriebe und der angeheuerten Transportunternehmungen

Als Napoleon im Herbst 1811 die Vorbereitungen für den Krieg von 1812 traf, wollte er sich seine Erfahrungen von 1806 /1807 zu Nutzen machen. Er sah sich wieder gezwungen zu einem Magazinsystem zurückzukehren, da in Russland die Bevölkerungsdichte nicht gross genug war und somit nicht mit grösseren Vorräten an Nahrungsmitteln auf den Kriegsschauplätzen gerechnet werden konnte. Die Grenze, unterhalb welcher es für möglich gehalten wurde, ohne Magazine Krieg zu führen, lag bei einer Bevölkerungsdichte von etwa 39 Einwohnern pro Quadratkilometer.

Napoleons Aufmarsch- und Nachschubplan sah vor, seine Kräfte von den Magazinen an der Weichsel für einen entscheidenden Schlag zusammenzuziehen. Die Russen jedoch entzogen sich seiner Reichweite.

---

<sup>1</sup> Freytag, Freiherr von, Die Heerführung Napoleons in ihrer Bedeutung für unsere Zeit.



**TABELLE 1**  
 Napoleons Aufmarsch- und Nachschubplan sah vor, seine Kräfte von den Magazinen an der Weichsel für einen entscheidenden Schlag zusammenzuziehen. Die Russen jedoch entzogen sich seiner Reichweite.

Aus diesem Grunde mussten zur Versorgung der Armee auf den geplanten Vormarschachsen Magazine eingerichtet und aufgefüllt werden. Bereits Mitte April waren 600 Tonnen Reis und 32 500 Tonnen Getreide und Mehl in Danzig, Thorn, Warschau und anderen preussischen und

polnischen Städten eingelagert. Dazu kamen grosse Mengen an Gemüse und stattliche Herden von Schlachtvieh. Das Heer verfügte über Vorräte für ca. 1 Jahr.

Das grösste Problem bestand jedoch nicht darin, diese Güter in den Magazinen bereit zu stellen. Vielmehr musste jetzt das Transportproblem gelöst werden, damit die Verpflegung aus den Magazinen und Bäckereien dem Heer nachgeführt werden konnte. Napoleon bildete aus diesem Grunde die ersten Trainformationen unter seinem Kommando. Acht Trainbataillone, die er später verstärkte, sollten für den reibungslosen Nachschub besorgt sein und dazu noch Reservemagazine an den Vormarschachsen anlegen.

Diese Transportbataillone konnten theoretisch auf einmal für etwa 20 Tage ausreichende Verpflegung befördern. Es stellt sich somit die Frage, in welchen Grössenordnungen sich die täglichen Nachschubbedürfnisse bewegten.

Der Bedarf an Transporten stellte Napoleon vor schwierige — später sogar unlösbare Probleme. Die Kosten/Nutzen-Rechnung (anders ausgedrückt die Rentabilitätsgrenze in bezug auf die Ausnützung der Fuhrwerke) setzte Napoleon feste Grenzen. Das Futter für die Zugtiere musste natürlich auch mitgeführt werden und beanspruchte je nach Entfernung der Armee von den Magazinen ein beträchtliches Transportvolumen.

	1 TAG	4 TAGE	10 TAGE
<b>Brot</b>  Fuhrwerke	200 t 200	800 t 800	2'000 t 2'000
<b>Rauhfutter</b>  Hafer Heu Stroh Fuhrwerke	500 t 500 t 400 t 1'400	2'000 t 2'000 t 1'600 t 5'600	5'000 t 5'000 t 4'000 t a)
<b>Grünfutter</b>  Fuhrwerke	2'500 t 2'500	10'000 t 10'000	25'000 t a)
<b>Total</b> Fuhrwerke	4'100 t 4'100	16'400 t 16'400	41'000 t a)

a) Solange das Getreide stand, gab man den Pferden hauptsächlich Grünfutter. Rau- und Grünfutter wurde nach Möglichkeit für vier Tage nachgeführt. Nach zeitgenössischen Angaben musste man für den 4tägigen Vorrat für 100'000 Pferde 5'000 Joch Getreidesaat abmähen. Zum Abmähen eines Joches waren bei 8stündiger Tagesarbeit 5 Mann erforderlich; für 5'000 Joch also 25'000 Mann. Zum Transport der zirka 100'000 Doppelzentner Rauhfutter benötigte man 10'000–15'000 Fuhrwerke.

**TABELLE 2**  
 Bedarf und Transporte (Fuhrwerke, 4 Zugpferde) für ein Heer von 250'000 Mann und 100'000 Pferden.

Marschdauer	5 TAGE	10 TAGE	20 TAGE	30 TAGE
<b>4 Zugpferde</b> Zuladung 1000 kg optimale Verhältnisse				
Zuladung/ Eigenverbrauch	1000/100	1000/200	1000/400	1000/600
<b>2 Zugpferde</b> Zuladung 300 kg				
Zuladung/ Eigenverbrauch	300/50	300/100	300/200	300/300

**TABELLE 3**  
 Anteil Eigenverbrauch pro Fuhrwerk bzw. tatsächliche Nutzlast (■) der Transporte.

Eine Zuladung von 1000 kg galt für die damaligen Fuhrwerke und die herrschenden Wegverhältnisse als höchste Grenze. Polnische, litauische und russische Requisitionswagen konnten aber oft nur mit 200–300 kg beladen werden. Die von Napoleon täglich benötigten 200 t Brot und 500 t Hafer konnten im besten Fall mit 700 Fuhrwerken transportiert werden. Für 28 Tage wurden demnach 19 600 Fuhrwerke benötigt; zusätzlich wären jedoch noch 11 000 Fuhrwerke mit Verpflegung für die Zugtiere erforderlich gewesen — 30 600 Fuhrwerke also, um die Versorgung bei einer Entfernung von 28 Tagesmärschen (Zwischenfälle nicht eingerechnet) sicherzustellen!

Mehr Proviant als für 24–28 Tage konnte das Heer nicht mit sich führen, weil sonst die grosse Zahl der Fuhrwerke seine Beweglichkeit gefährdet hätte. Daraus geht klar hervor, dass Napoleon sich mit seiner Armee nicht weiter als 14–15 Tagesmärsche von den Magazinen entfernen durfte. Sonst wären die Fuhrwerke nicht mehr zu den Magazinen zurückgekehrt respektive sie hätten der Armee nicht mehr zu folgen vermocht. Napoleon war also gezwungen früher stehenzubleiben als es seine Vorräte an sich erlaubt hätten. Er war an fixe «Verpflegungsgrenzen» gebunden. Aus verschiedenen Gründen hielt sich Napoleon jedoch nicht an diese Gegebenheiten:

Taktik	Logistik	Absichten des Gegners
<b>Napoleon wollte ...</b>	<b>aber ...</b>	<b>der Zarenhof wollte ...</b>
... die russische Armee mit einem schnellen entscheidenden Schlag bezwingen.	... der langsame Nachschubmechanismus verhinderte ein rasches Einholen des Gegners.	... einer Entscheidung so lange wie möglich ausweichen und abwarten, bis sich sichere Siegeschancen abzeichnen würden.
... seine Armee auf möglichst engem Raume konzentrieren, um mit einer grösstmöglichen Konzentration der Kräfte angreifen zu können.	... eine Armee von diesem Ausmasse brauchte zur Ernährung grosse Gebiete, viel Arbeitskräfte und eine grosse Anzahl von Fuhrwerken.	... die französische Armee laufend zu überflüssigen Bewegungen und schweren Märschen zwingen.
... die Zahl der Streitkräfte so rasch wie möglich steigern.	... der Bedarf an Ressourcen und Transporten überstieg die Möglichkeiten des Machbaren.	... mittels Nebenangriffen auf die Verbindungs- und Nachschublinien möglichst viele Kräfte des Gegners für Sicherungsaufgaben binden.

Diese Widersprüche und die Tatsache, dass das russische Heer Napoleon bei Smolensk zum drittenmal entging, führten zum Zusammenbruch der Grande Armée. Das erhoffte Winterquartier Moskau wurde von den Russen niedergebrannt; die Lebensmittelvorräte waren fortgeschafft respektive vernichtet worden.

Das Ende für Napoleon war gekommen. Die zentrale Nachschubversorgung war zusammengebrochen, Nachschubkommandos wurden von Kosaken überfallen, und an eine geordnete Requisition war nicht mehr zu denken. Clausewitz sagt: «Die Verbindungslinien ... machen den Zusammenhang zwischen der Basis und

der Armee aus und sind als ebensoviele Lebensadern anzusehen. Lieferungen aller Art, Munitionstransporte, hin- und herziehende Detachements, Posten, Kuriere, Hospitäler und Depots, Munitionsreserve, Administrationsbehörden sind Gegenstände, die diese Strassen unaufhörlich bedecken und deren Gesamtwert von entscheidender Wichtigkeit für das Heer ist.

Diese Lebenskanäle dürfen also weder bleibend unterbrochen werden noch zu lang und zu beschwerlich sein, weil immer etwas von der Kraft auf dem langen Wege verloren geht und ein siecher Zustand des Heeres die Folge davon wird.<sup>2</sup>

So verlor Napoleon im Russlandfeldzug 500 000 Mann infolge von Hunger (fehlender Nachschub), Erschöpfung, Kälte (ungenügender Materialnachschub) und Krankheit (Fehlen eines funktionstüchtigen Sanitätsdienstes). Der ausgezeichnete Geist, die Kampfbereitschaft und die Zähigkeit der russischen Armee und Zivilbevölkerung machten Napoleon schon genug zu schaffen. Gepaart mit den Nachschubschwierigkeiten in den eigenen Reihen stellten sie für ihn unlösbare Hindernisse dar.

Man kann also folgern, dass dieser grosse Feldherr im Feldzug gegen Russland nicht zuletzt am unzureichenden Nachschub — an der Logistik — gescheitert ist.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> vergleiche Clausewitz, C., Vom Kriege, V. Buch, Seite 378

<sup>3</sup> ähnliche Probleme stellten sich im Herbst 1944 auch General Patton, als er mit seiner Armee nicht mehr weiter vorrücken durfte, weil der «Hafer» (sprich: Betriebsstoff) für seine Panzer fehlte. Die Alliierten kämpften mit ähnlichen Schwierigkeiten wie damals Napoleon. Es galt, zwischen den beiden folgenden Möglichkeiten zu wählen:

- schneller Stoss in die Tiefe mit entsprechenden Nachschubrisiken, dafür aber wichtigem Geländegewinn und möglicherweise entscheidendem Schlag auf den Gegner, oder aber
- langsamer Stoss mit abgesicherter Versorgung, dafür grosser Zeitverlust mit entsprechenden Reorganisationsmöglichkeiten für den Gegner.

## Von Napoleon bis zum Zweiten Weltkrieg

Die Bedeutung der Trainformationen wuchs nun zusehends, und im Krieg gegen Oesterreich 1866 bestand der Train als Nachschubtruppe die Bewährungsprobe glänzend. Im deutsch-französischen Krieg 1870/71 wurde zum erstenmal zusätzlich zum Train die Eisenbahn als Transportmittel benutzt. Dem Train oblag primär die Aufgabe, die Waren von den Ausladestationen der Bahn ins Feld nachzuführen.

Im Ersten Weltkrieg galt es dann vermehrt, Nachschubprobleme im Sinne des heutigen Begriffs «Logistik» zu lösen. Diese überlagerten teilweise auch die operativ-taktischen Entschlüsse. Den Gegnern Deutschlands gelang es durch die erfolgreiche Seeblockade vor Kriegsausbruch, die lebenswichtigen Überseezufuhren nach Deutschland zu erschweren, ja zu verhindern. Diese «antilogistischen» Massnahmen der Gegner veranlassten die Deutschen, Serbien zu besetzen, um sich so das dringend benötigte Kupfer für die Industrie zu besorgen. Rumänien und die Ukraine waren als Getreide- und Oellieferanten wichtig.

Dass im Ersten Weltkrieg eine industrielle Revolution ausgelöst wurde, beweisen auch die nachstehenden Zahlen. Sie zeigen deutlich auf, welche Bedeutung plötzlich dem Material und Nachschub und demzufolge einer leistungsfähigen Industrie zukamen: In der Schlacht an der Somme 1916 verschossen die Engländer anlässlich des sieben Tage dauernden Trommelfeuers 4,25 Millionen Granaten oder, anders ausgedrückt, 107 000 Tonnen Munition. Ohne leistungsfähige Industrie und gut organisierte Nachschubkette wäre diese Kriegführung nicht möglich gewesen. Die ungeheuren Materialschlachten, Rohstoffverknappung, Seeblockaden und viele andere Massnahmen des Gegners führten im Verlaufe des Krieges zu wirtschaftlichen Engpässen, welche im Zusammenbruch Deutschlands gipfelten.

Im Zweiten Weltkrieg fand die «Logistik» endgültig ihren Einzug in die Planungsstäbe und war speziell für die Alliierten

— wie später noch ersichtlich wird — ein nicht mehr wegzudenkender Faktor.

Zusammenfassend lässt sich sagen:

- Bei den ersten kriegerischen Auseinandersetzungen war noch kein Nachschub erforderlich.
- Später wurden oft zivile Nachschubkolonnen privater Unternehmungen oder «gemischte» Formationen für die Nachschubbedürfnisse eingesetzt.
- Dann bewältigen Trainformationen die anfallenden Transportaufgaben, in die zusehends auch die vorhandene zivile Infrastruktur einbezogen wurde.
- Schliesslich wurden auf höherer Ebene bereits von allem Anfang an die Nachschubfragen als wesentlicher Bestandteil in die Kampfpläne aufgenommen.

#### Mut allein genügt nicht

(s) Den Titel zum interessanten Buch steuerte Eisenhower bei, das Buch aber, welches im Selbstverlag herausgegeben wird, schrieb Hauptmann Faustus Furrer. Der Autor ist Instruktionsoffizier der Versorgungstruppen und stellt auf allgemein verständliche Weise anhand des historischen Beispiels der Invasion in der Normandie 1944 die Rolle und die Bedeutung

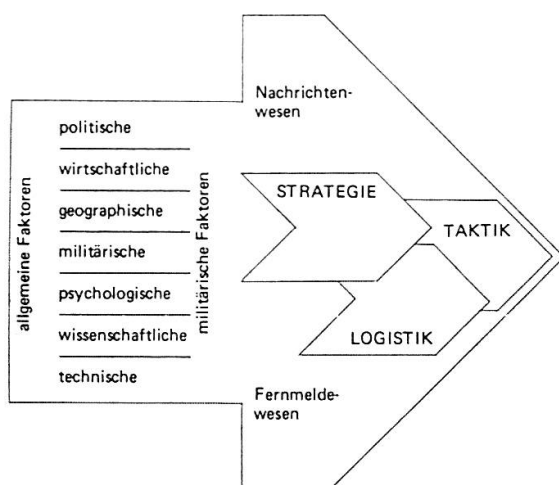


TABELLE 4  
Allgemeine und militärische Faktoren bestimmen einander gegenseitig. Strategie, Logistik und Taktik stützen sich auf diese Gegebenheiten des Landes und bestimmen sie ihrerseits wieder. Zudem besteht eine Wechselbeziehung zwischen den drei Führungselementen einerseits und dem Nachrichten- und Fernmeldewesen andererseits.

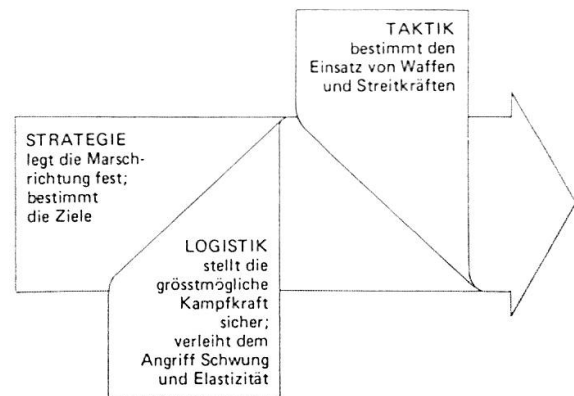


TABELLE 5  
Strategie, Logistik und Taktik sind drei unentbehrliche und einander bestimmende Elemente. Ihre optimale Abstimmung ist Voraussetzung für einen erfolgreichen Schlag auf den Gegner.

der Logistik dar. Das Kapitel, welches wir unsern Lesern exklusiv als Vorabdruck vorlegen dürfen, zeigt allerdings die Schwächen des Napoleon-Feldzuges nach Russland auf. Weiter nennt der Verfasser Wissenswertes über die Herkunft des Begriffs «Logistik», die Beziehungen zwischen Strategie, Logistik und Taktik. Das Vorwort verfasste Oberstdivisionär Müller, Unterstabschef Logistik der Schweizer Armee.

Dr. Rudolf Steiger, ETH Zürich, schreibt zum bemerkenswerten Buch:

Seit jeher stehen die rückwärtigen Dienste völlig zu Unrecht im Schatten der Kampftruppen. Obwohl nur selten erwähnt, sind gerade sie es, die für jede grössere Operation die absolut notwendigen Voraussetzungen schaffen. Dass im Zeitalter der weiträumigen Bewegungskriege die vorausschauende Planung und das reibungslose Funktionieren aller logistischer Massnahmen eine ebenso entscheidende Rolle spielen wie die Taktik und die Gefechts-technik, zeigt der Autor auf eindruckliche Weise am Beispiel der alliierten Invasion in der Normandie.

Das aussagekräftige, klar gegliederte und gut lesbare Buch von Faustus Furrer verdient einen grossen, nicht nur aus Logistikern zusammengesetzten Leserkreis.

Dieses Buch ist erhältlich bei F. Furrer, Chalet Pio, Widi, 3714 Frutigen. Fr. 15.40

(160 Seiten, viele Tabellen und Illustrationen)