

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 18 (1942-1943)  
**Heft:** 29

**Artikel:** Die "Schlacht hinter der Front"  
**Autor:** Metzler, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-710931>

### **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>**

Erfolgen Truppenverschiebungen in der Nacht, so muß die Fassung ebenfalls in die Nachtzeit verlegt werden, ob schon dadurch die beteiligten Kader, Mannschaften und Tiere viel stärker beansprucht werden und die Gefahr von Reibungen größer wird. Unter allen Umständen muß vermieden werden, daß z. B. in der Nacht erfolgte Truppenverschiebungen oder geheimzuhaltende Anwesenheit von Truppenteilen in einem Abschnitt dadurch verraten werden, daß Trainkolonnen noch bei Tagesanbruch ihre Bewegungen beendigen. Besonders im Gebirge kann eine solche Gefahr leicht entstehen, indem sich den Trainkolonnen Hindernisse in den Weg legen, die vom Infanteristen mühelos überwunden werden können.

Die Bedeutung eines reibungslosen Nachschubganges — um kurz noch die psychologische Seite zu streifen — hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluß auf die Moral der Truppe. Ziel einer Nachschuborganisation soll sein, der Truppe die Gewißheit zu geben, daß sie rechtzeitig und genügend versorgt wird. Bis zu einem gewissen Grade

kann sogar die Unterlegenheit an Waffen, speziell der Infanterie-Automaten, durch reichlich und gut funktionierenden Munitionersatz ausgeglichen werden. — Gute und ausreichende Verpflegung ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Leistungsfähigkeit der Truppe. Es ist eine altbekannte Tatsache, daß Unregelmäßigkeiten in der Verpflegung eine ernsthafte Gefahr für die Moral der Truppe bilden. Gleiches kann von der Feldpost, bei einer Unterbindung des Postnachsches, gesagt werden.

Die Durchführung der Versorgung der kämpfenden Truppe wird auch in kritischer Lage möglich sein. Die Schwierigkeiten im Ersatz von Waffen und Munition müssen immer und immer wieder der Truppe vor Augen gehalten werden. Der Aktivdienst hat es uns ermöglicht, den hintersten Mann gründlich in der Handhabung, Behandlung und Pflege der Waffen, Tiere und Fuhrwerke usw. zu schulen. Strenge Manneszucht befähigt die Truppe, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln, die ihr gestellten Aufgaben zu erfüllen und den Kampf erfolgreich zu führen.

## Die «Schlacht hinter der Front»

Von Kriegsberichter Hans Metzler.

Nicht nur an der Front, auch hinter der Front werden Schlachten geschlagen, die entscheidend für den Verlauf des Krieges sind. Kein Panzer kann ohne Benzin fahren, kein Infanterist ohne Munition schießen. Versorgung und Nachschub sind die Voraussetzungen für den Erfolg jeder militärischen Operation. Sie ständig geschmeidig und in Bewegung zu halten, ist die Aufgabe, die in der Schlacht hinter der Front gelöst werden muß.

Um diese Aufgabe wenigstens überstehen zu können, muß man sich vorstellen, daß die Bedürfnisse einer Panzerarmee etwa denen einer Großstadt entsprechen. Der «Oberbürgermeister» oder Stadtpräsident ist in diesem Fall der Oberquartiermeister der Armee. Er ist dafür verantwortlich, daß Betriebsstoff, Munition und Verpflegung, Ausrüstung, Ersatzteile und Bereifung stets in genügendem Maße vorhanden sind und der Fronttruppe zugeführt werden.

Während die Hausfrau jedes Brot beim Bäcker selber holen muß, wird den Soldaten sozusagen alles «ins Haus» geliefert. Auch dieses Kunststück meistert der Nachschub. Bei einer ständig zunehmenden Entfernung von der Versorgungsbasis und bei einem Marschweg von über zweitausend Kilometer hat er außerdem jeden Schuß Munition, jede Konservendose und jedes Faß Benzin, jede Schraube und jeden Knopf im großräumigen Kampfgebiet der Armee bis zu den Versorgungstützpunkten der verschiedenen Einheiten zu bringen. Ein Unternehmen, das besonders im Winter und während der Schlammperiode in der Sowjetunion oft unlösbar erschien. Um es durchzuführen, mußte erst die Eisenbahnspur auf unsere Schienenbreite

umgenagelt und mußten erst die gesprengten Brücken wieder hergestellt werden. Von den Endpunkten der Eisenbahnen aus bauten Pioniere und Bautruppen, Arbeitsdienst und Organisation Todt Straßen und Flußübergänge, um die Versorgungsgüter mit Kraftwagen zu den Armeelagern weiterzubefördern. Im Winter und während der Regenzeit trafen Pferdeschlitten und Panjefahrzeuge an ihre Stelle. Tag und Nacht waren endlose Kolonnen unterwegs. Im Eis und im strömenden Regen. Auf grundlosen Straßen. Denn wenn der Nachschub stockt, erstarrt die Front. Bleibt er aus, bricht sie zusammen.

Ebenso große Schwierigkeiten waren mit der Anlegung der Armeelager verbunden. Lebensmittel, Munition und

Betriebsstoff müssen so untergebracht sein, daß sie von den Truppen gut erreichbar und gleichzeitig vor Witterungseinflüssen und Fliegerangriffen möglichst geschützt waren. Dasselbe galt für die Lager der sanitären und veterinären Mittel und die Räume der Feldpostämter.

Aufgabe des Oberquartiermeisters ist es auch, die im Lande vorhandenen Versorgungsmöglichkeiten zu erkunden und zu nützen. Nach der Einnahme von wichtigen Industriestädten werden Fabrikanlagen und Großbetriebe sofort durch besondere Fachkräfte untersucht und, soweit möglich, für den eigenen Bedarf um- oder wieder aufgebaut. Ebenso werden die landwirtschaftlichen Produkte erfaßt und in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftskommandos und de-



Fleischabgabe bei einer Waldfassung eines Infanterie-Regimentes. (Z.-Nr. VI Vi 12277.)

ren Landwirtschaftsführern der Truppe zugeführt. Andern Einheiten sind die Ordnungs- und Sicherungsaufgaben übertragen. Wieder andere haben die Elektrizitäts- und Wasserwerke in Ordnung zu bringen — für jedes kriegs- und damit lebenswichtige Gebiet sind besondere Einrichtungen geschaffen. Für alles ist gesorgt.

Diese Uebersicht skizziert nur in groben Umrissen die ebenso vielfältige wie schwierige Aufgabe, vor die der Nachschub- und Versorgungsapparat einer Panzerarmee täglich neu gestellt ist. Das Wort «unmöglich» hat auch hier keine Existenzberechtigung. Der vergangene Winter hat es bewiesen. Nur durch den unermüdlichen Einsatz jedes Soldaten konnte die Front gehalten und versorgt werden. Die bevorstehenden Aufgaben sind nicht geringer. Mit jedem neuen Kilometer, der dem Feind abgerungen wird, vergrößert sich der Nachschubweg. Aber ebenso selbstverständlich wie der Soldat an der Front seinen harten Dienst erfüllt, schaffen seine Kameraden der



Fassungsplatz an der winterlichen Ostfront.

Versorgungs- und Nachschubtruppen Front und Nachschub sind gleichermaßen wichtig für den Enderfolg. die Voraussetzung für seinen Kampf.

## Wege des Nachschubes

Welch ein Problem der Nachschub für die Truppe ist, weiß nicht nur der Generalstabsoffizier, der in seine Aufmarsch- und Vormarschplanungen den Nachschub mit einzukalkulieren hat. Jeder Soldat in der Kampflinie erkennt die Wichtigkeit des Funktionierens der rückwärtigen Verbindungen, und jeder, der mit Stecknadeln, Lineal und Zirkel auf der Rußlandkarte den deutschen Vormarsch verfolgte, stellte sich selber oft die Frage: «Wie kommt der Nachschub über diese weiten Strecken an die Front?»

In der Geschichte haben wir wohl gelernt, daß die großen Schlachten zumeist die Kriegsentscheidung erzwungen haben, nicht aber auch, wieviel schwere und harte Arbeit vor der Schlacht geleistet werden muß. Seit dem Weltkrieg ist das Nachschubproblem allerdings genau so wie das Produktionsproblem in der Heimat der Allgemeinheit bekannt geworden, und der Leistung der rückwärtigen Dienste ist schon mehr als einmal höchstes Lob gespendet worden.

Was es aber mit dem Nachschub auf sich hat, wie er vom Mutterland zur Front geleitet wird und welche Hindernisse ihm sich in den Weg stellen, haben wir in der endlosen Weite des Ostens von der Erlebnisseite her kennengelernt und dabei eine gewaltige Hochachtung vor den vielen hunderttausend Männern bekommen, die Tag und Nacht auf den weiten Etappenab-

schnitten unterwegs sind und ihre Kräfte bis zur Erschöpfung anspannen, damit der kämpfende Soldat in jeder Stunde, da es die Führung befiehlt, alles hat, was er braucht. Und er braucht viel. Er braucht die Waffen, die den Feind bezwingen, er braucht die Munition. Die modernen und hochkomplizierten Maschinen der weitgehend motorisierten Heeresverbände und der Luftwaffe brauchen Treibstoff, Treibstoff und noch einmal Treibstoff. Flugzeuge, Panzer, Lastkraftwagen, Kräder, Personenkraftwagen, Werkstattzüge sowie alle sonstigen Fahrzeuge der Truppe brauchen Ersatzteile, und angesichts der Wegeverhältnisse nicht wenige. Die Einheiten benötigen regelmäßig Verpflegung, und zwar gut und reichlich — und alles das, was an Waffen, Gerät, Fahrzeugen, Lebensmitteln und vielerlei sonstigen Dingen vorn gebraucht wird, muß der Nachschub heranbringen.

Wenn man von Berlin nach Breslau auf der Reichsautobahn seine 350 km in wenigen Stunden herunterschnurrt, so glaubt man leicht, daß Entfernungen im Zeitalter der modernen Technik keine Rolle mehr spielen. Aber wenn man irgendwo zwischen Bug, Dnjepr und Dnjestr seinen Wagen sechzehn Stunden lang im ersten Gang durch zähen Schlick, seifenglatten Lehm, knietiefe Wasserlöcher, aufgewühlte Fahrbahnen, heimtückische Straßengraben und klebrigen Morast gequält hat, um dann

glücklich festzustellen, daß man kaum fünfzig Kilometer vorangekommen ist, so ist das etwas anderes. Dann begreift man, wieviel zähe Ausdauer dazu gehört, auf solchen verregneten «Straßen» überhaupt zu fahren und vielleicht alle zehn Meter das Fahrzeug wieder aus dem Schlamm zu ziehen, es in die Fahrbahn zu zwingen und immer und immer wieder zu versuchen, voranzukommen, weil jeder Meter den ersehnten Nachschub der Front näherbringt. Dazu gehört eine ungewöhnliche Fahrkunst, ein feines Gefühl für die Leistungsfähigkeit der Motoren, ein geschärfter Sinn und eine unentwegt wache Aufmerksamkeit, weil jede Sekunde geringerer Anspannung den hochbeladenen Lastkraftwagen abrutschen lassen kann, was gleichbedeutend mit stunden- und tagelangem Aufenthalt ist. Dann nämlich heißt es, die Fahrzeuge abzuladen, wieder flottzumachen, aufzuladen und es aufs neue zu versuchen — und vielleicht aufs neue im grundlosen Straßenschlamm der Sowjetunion zu landen.

Das Eisenbahnnetz der Sowjetunion ist äußerst dünn. Wenn auch die Deutsche Reichsbahn in einem imponierenden Einsatz unmittelbar hinter der Front viele Strecken auf deutsche Spurweite umgenagelt hat und unentwegt die Güterzüge nach vorn rollen läßt, so spielt doch der Kraftwagen als Beförderungsmittel eine so entscheidende Rolle wie wohl kaum auf einem Kriegs-