

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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 90 (2017)

Heft: 5

Rubrik: Herausgegriffen

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: 30.01.2025

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

ARMEE-LOGISTIK

90. Jahrgang. Erscheint 10-mal jährlich
(monatlich, Doppelnummern 7/8 und 11/12).
ISSN 1423-7008.
Beglaubigte Auflage 3540 (WEMF 2016).

Offizielles Organ:

Schweizerischer Fournierverband (SFV) /
Verband Schweizerischer Militärköchenchefs (VSMK)

Jährlicher Abonnementpreis: Für Sektionsmit-
glieder 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 Fournierver-
band, 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).

Redaktionsschluss:

Nr. 6 – 05.05.2017, Nr. 7/8 – 15.06.2017

Nr. 9 – 05.08.2017

Grundsätzlich immer am 5. des Monats für die
Ausgabe des kommenden Monats.

Adress- und Gradänderungen:

SFV und freie Abonnenten:

Zentrale Mutationsstelle SFV, Postfach,
5036 Oberentfelden, Telefon 062 723 80 53,
E-Mail: mut@fourier.ch

VSMK-Mitglieder: Verband Schweizerischer Militärkü-
chenchefs, Zentrale Mutationsstelle VSMK,
8524 Uesslingen
E-Mail: mutationen.vsmk@bluewin.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: Triner Media + Print, Schmiedgasse 7, 6431
Schwyz, Telefon 041 819 08 10, Fax 041 819 08 53

Satz: Triner Media + Print

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, insbeson-
dere durch Einspeisung in einen Online-Dienst, durch
dazu nicht autorisierte Dritte ist untersagt. Jeder
Verstoss wird gerichtlich verfolgt.

Eine spezielle Versorgung der Truppe im Krieg

**In der Luftschlacht um England 1940,
während des 2. Weltkrieges, erlitt die
Luftflotte von Reichsmarschall Göring
die erste Niederlage gegen die Royal Air
Force. Bei der deutschen Luftwaffe waren
die englischen Jagdflugzeuge der Typen
Spitfire, aber auch Hawker Hurricanes,
welche die Angriffe abwehrten, besonders
gefürchtet.**

Nach der Landung der Alliierten am 6. Juni
1944 in der Normandie kämpften über Nord-
frankreich erneut Spitfire-Geschwader gegen
die dezimierten deutschen Luftstreitkräfte. Da
die englischen Flugzeuge nur auf behelfsmäs-
sigen Flugplätzen in der Normandie basiert
waren, mussten sie regelmässig für den Unter-
halt über den Kanal nach England fliegen.

Nach der Invasion verfügten die Alliierten in
der Landungszone über keinen ausgebauten
Hafen; der ganze Nachschub, insbesondere
die grossen Materialmengen, mussten über
künstliche und improvisierte Häfen (z. B.
Mulberry-Hafen) abgewickelt werden. Die
Unterhaltsflüge der Piloten nach England wa-
ren sehr willkommen, konnten doch begehrte
Güter nach Frankreich an die Front mitge-
nommen werden.

Zu Beginn der Invasion der Alliierten wurde
der dringend erforderliche Nachschub auch
mit dem Fallschirm abgeworfen und erst spä-
ter konnte er auch auf eroberten Flugplätzen
umgeschlagen werden. Die Alliierten verlor-
nen damals mehr Flugzeuge und Schiffe durch
Unfälle als durch Feindeinwirkung.

Bei dieser angespannten Versorgungslage war
kaum Platz für Luxusgüter wie z. B. für Bier.



Spitfire mit Bier

In den befreiten Gebieten Frankreichs war
aber Bier eine Mangelware; gar nicht zur
Freude der britischen Truppen gab es nur nor-
mannischen Apfelwein (Cidre). In dieser Si-
tuation kamen den innovativen Piloten die
Unterhaltsflüge nach England sehr gelegen.
Sie brachten auf der Rückkehr von den süd-
englischen Stützpunkten als «Flying Pubs»
das begehrte Bier mit nach Frankreich.

Für den Bier-Transport verwendete man zu-
erst Spitfire-Reservetanks, was sich aus di-
versen Gründen nicht bewährte. Deshalb
wurden unter den Tragflächen der Spitfire
direkt Bierfässer mit Metallreifen befestigt,
an Halterungen, die für leichte Bomben, Ra-
keten oder Reservetanks vorgesehen waren;
damit Entfiel auch das Umfüllen in die Tanks.
Die Holzfässer (Standardbierfässer britischer
Brauereien) fassten 18 Gallonen (82 Liter).
Teilweise lieferten die Brauereien aus patrio-
tischen Gründen den Truppen das Bier kos-
tenlos. Der Start auf den guten englischen
Rollbahnen ging glatt vor sich, problemati-
scher war die Landung auf den behelfsmäs-
sigen Flugplätzen in Frankreich, wo zum Teil
Fässer beschädigt wurden.

Über die Biertransporte berichteten auch die
Zeitungen, worauf sich der britische Zoll da-
für zu interessieren begann. Die halboffizi-
ellen Bier-Exporte ins Ausland wurden von His
Majesty's Customs and Excise beanstandet;
bei weiteren Flügen der Piloten mit Bier nach
Frankreich sei dann eine Export-Lizenz not-
wendig. Die Biertransporte per «Flying Pubs»
wurden überflüssig, nachdem die alliierten
Streitkräfte den Brückenkopf in der Norman-
die hinter sich gelassen hatten und der Nach-
schub via Hafen von Cherbourg bewerkstel-
ligt werden konnte. Ausserdem konnten im
freien Frankreich die Brauereien wieder ihre
Produktion aufnehmen. Die spezielle (Luft-)
Versorgung der Truppe war damit beendet.

Roland Haudenschild

Quellen: www.watson.ch; Mika Rissanen/
Juha Tahvanainen, Die Geschichte Europas in
vierundzwanzig Bieren, Bastei Lübbe, Köln
2016