

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Band:** 189 (2023)

**Heft:** 8

**Artikel:** Die Logistik wird immer umfassender

**Autor:** Troxler, Walter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1052769>

### **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:** 03.11.2024

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

# Die Logistik wird immer umfassender

**Logistik im militärischen Bereich war und ist sehr wichtig und schliesst in neuerer Zeit auch die Wirtschaft mit ein. Militärische Stärke misst sich nicht nur an der Zahl der Waffen und Soldaten, sondern auch über vorhandene Information, logistische Fähigkeiten und letzten Endes an der wirtschaftlichen Stärke eines Staates.**

Walter Troxler

Vor allem in der jüngsten Zeit, wo eine gewisse Angleichung der militärischen an die zivile Logistik erfolgt ist, hat die Zahl der Definitionen von Logistik zugenommen.

In früheren Aussagen zu militärischen Operationen oder Feldzügen wird sie in die allgemeinen Überlegungen einbezogen. So schrieb Leon IV. der Weise (886-911), eine der ältesten Quellen: «Sache der Logistik ist es (...) Raum und Zeit zu berechnen, das Gelände in Bezug auf die Heeresbewegungen sowie des Gegners Widerstandskraft richtig zu schätzen und diesen Funktionen gemäss die Bewegung und Verteilung der eigenen

Streitkräfte zu regeln und anzuordnen» (Begriff Logistik, S. 11).

Antike Heere marschierten mit relativ grosser Autonomie, da die Verbindungswege in schlechtem Zustand und unsicher waren. Daher hat Rom so viele Strassen und Lager gebaut, um seine Heere versorgen zu können. Nach dem Niedergang der grossen Reiche wurden die Heere kleiner und die Feldzüge kürzer, was den logistischen Bedarf minimierte.

## Stehende Heere und Magazine

Mit den stehenden Heeren wurden Kasernen und Magazine gebaut. Dadurch war die Versorgung verbessert, jedoch wurde die Beweglichkeit eingeschränkt. Im 17. Jahrhundert wurde der Nachschub mindestens teilweise von armeeeigenen Truppen (Train) übernommen. Parallel dazu galt immer noch die Devise, dass das Land, das man durchzog, die Armee zu ernähren habe. Doch dies funktioniert nur, wenn das Land auch die nötigen Ressourcen vorweisen kann. Daher musste Napoleon 1812 seine Grande Armée in Russland auch aus Magazinen versorgen. Der Bedarf an Gütern hatte zugenommen, da nun auch Feuerwaffen, Munition und Schiesspulver zu liefern waren. Diese Güter zu beschaffen, war das eine, sie zu

transportieren das andere, sehr viel schwierigere Problem. Die Grafik rechts zeigt, dass ab einer gewissen Entfernung der Truppe von den Magazinen deren Versorgung nicht mehr zu leisten war.

Antoine-Henri Jomini beschreibt – aus dieser Erfahrung heraus? – die Logistik als «une des parties les plus essentielles de l'art de la guerre» (vgl. ASMZ 10/2015, S.56–57). Im Werk von Clausewitz werden auch logistische Fragen behandelt, aber nicht als separates Kapitel, sondern – wie in den Anfängen der theoretischen Darstellungen – als Teil der allgemeinen Strategie.

## Massenheere und neue Waffen

Mit den Massenheeren des Ersten und des Zweiten Weltkrieges, der zunehmenden Motorisierung und dem Einsatz von Panzern und Flugzeugen wurden die Anforderungen an die Logistik – mehr Güter und grössere Mengen – massiv erhöht. Ob nun eher stationär oder mobil, logistische Einrichtungen werden zunehmend zum lohnenden Angriffsziel. Vor allem die Luftwaffe – heute auch Raketen und Drohnen – war und ist in der Lage, entfernte Ziele zu erreichen. Wegen der verbesserten Mobilität werden die Versorgungswege länger, aber auch verwundbarer.



◀ Der Train – im Bild die Festung St. Luzisteig im Ersten Weltkrieg – war lange das wichtigste Transportmittel vieler Armeen. Bild: Mediathek

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

◀ Der Anteil an Eigenverbrauch pro Fuhrwerk zeigt die Begrenztheit der logistischen Unterstützung der Grande Armée.

Quelle: Furrer, S.17

Die Luftherrschaft zu behaupten, bedeutet zugleich, eine sichere Logistik zu haben. Das haben Beispiele wie die Normandie-Invasion der Alliierten 1944 oder der Irakkrieg gezeigt. Aktuelle Konflikte zeigen, dass es jedoch äusserst schwierig ist, diesen Schutz gegen «Attacken aus der Luft» sicherzustellen.

### Logistik als System in den Streitkräften

In der zivilen Wirtschaft kam zunehmend die Informatik als Hilfsmittel der Logistik zum Einsatz und – um Kosten zu sparen – wurde zur «Just-In-Time-Logistik» übergegangen. Diese Neuerungen fanden auch Eingang in die Streitkräfte. Doch komplizierte Technik hat auch eine erhöhte Empfindlichkeit. Wenn die Netzwerke nicht funktionieren und der stellenweise automatisierte Entscheidungsprozess falsche Aufklärungsdaten nicht erkennt, wird die gesicherte Logistik zum Wunschbild. Diese Erfahrung macht die US Army 2003 im Irak. Dazu kam schlechtes Wetter mit Sandstürmen – Transporte in der Luft und am Boden wurden massiv behindert. Es drohte ein Versorgungsengpass. Das Just-In-Time-System wurde verlassen und die Versorgung aus gesicherten Heereslagern sichergestellt (vgl. dazu Plogmann).

Die ganze Operation hängt zudem sehr stark von den Informatikmitteln und den Netzwerken ab. Joshua Davis hatte so eine Einrichtung besucht und beschrieben: In einer Wüste Server zu betreiben, ist eine ungeheure Herausforderung. Einerseits darf die maximal zulässige Betriebstemperatur nicht überschritten werden, zum anderen ist es notwendig, den Sand von den Einrich-

tungen fernzuhalten. Und das alles ist nur sicherzustellen, wenn dauernd Elektrizität – vom Netz oder aus einer Batterie – vorhanden ist, was eine entscheidende Aufgabe der Logistik darstellt.

In der gleichen Abhängigkeit von der Elektrizität steht auch die Führungsunterstützung mit ihren Netzwerken und Kom-

**«Dort [Schlachtfeld] drohe eine Materialschlacht, die einen derartigen Aufwand an finanziellen und humanen Ressourcen bedeute, dass ihn kein Staat aushalten könne. Letztlich sei der Kollaps der Volkswirtschaften vorgezeichnet – allen voran der russischen.»**

Manfred Sapper, deutscher Politikwissenschaftler

munikationsmitteln. Wenn kein Stromnetz vorhanden ist, kommen Generatoren zum Einsatz und diese wiederum brauchen Treibstoff. Um eine Grössenordnung zu haben: Die Brigade «Spartan», die möglichst schnell Richtung Bagdad vorrücken sollte, verbrauchte täglich rund 2,3 bis 2,8 Millionen Liter Treibstoff; jeder der 200 Abrams benötigt in der Stunde 212 Liter davon, also alle zwei Stunden einen vierachsigen Kesselwagen nur für die Abrams.

Damit zeigt sich auch das Dilemma, wem wie viel Treibstoff zugestanden wird: Die Panzertruppen brauchen ihn, um vorrücken zu können. Dies können sie jedoch nur, wenn sie über entsprechende Informationen über feindliche Positionen verfügen und ihren Angriff, dank Verbindungen, koordiniert durchführen können.

### Die Rolle der Wirtschaft

Aktuell sind Meldungen zu lesen, dass der Westen und Russland ihre Rüstungsindustrie umstellen müssen, um beispielsweise genügend Artilleriegranaten produzieren zu können. Um diesen grösseren Bedarf decken zu können, müssen auch entsprechende Werkstoffe, Produktionsmaschinen und schliesslich Arbeitende und logistische Mittel vorhanden sein.

Ähnlich wie frühere Strategen die Bedeutung der Logistik betont haben, so betonte Jan Bloch (1836-1902) – heute leider fast niemandem bekannt – bereits 1899 die Bedeutung der Wirtschaft für die Kriegführung (vgl. Sapper). Als Banker, Eisenbahnpionier, aber auch an militärischen Fragen Interessierter (1877 russisch-türkischer Krieg) kannte er einige Zusammenhänge. Die zunehmende Grösse der Heere führe zu Materialschlachten und diese verkrafte keine Volkswirtschaft. Daher zieht er den Schluss, dass Abrüstung wichtig sei und ein neuer Krieg verhindert werden müsse. Bloch war entscheidend am Zustandekommen der ersten Haager Friedenskonferenz von 1899 beteiligt, woraus auch der Haager Schiedsgerichtshof hervorging. Leider ist der Krieg, trotz Abrüstungsverhandlungen, Völkerbund und UNO, nach wie vor omnipräsent in der heutigen Welt. ■

#### Literatur

- Roland Haudenschild, Der Begriff Logistik – Exkurs. In: Armee-Logistik 01-02/2023, S. 10–13. (Begriff Logistik)
- Faustus Furrer, «Mut allein genügt nicht» (Eisenhower). Logistik und ihre Bedeutung für die alliierte Invasion in der Normandie 1944, Frutigen 1981.
- Stefan Plogmann, Der «Just-In-Time-Krieg». URL: 2004-02-20-Militaerlogistik-Ausarbeitung.pdf (plogmann.net).
- Joshua Davis, «If We Run Out of Batteries, This War is Screwed.» In: Wired
- Manfred Sapper, Den Krieg überwinden. Jan Bloch: Unternehmer, Publizist, Pazifist. In: Osteuropa 8-10/2008, S. 303–311. 00080818.pdf (zeitschrift-osteuropa.de).



**Maj aD Walter Troxler**  
Dr. phil.  
Redaktor ASMZ  
walter.troxler@asmz.ch  
6034 Inwil