

Von den 23 Postjammellstellen des Reiches hat die in Berlin den größten Verkehrsumfang. Sie allein beschäftigt über 2000 Köpfe Personal. 1 1/2 Millionen Brieffendungen, darunter mehr als 1/2 Million Päckchen, gehen von hier aus täglich nach dem Felde ab.

So umfangreich und eingehend diese Sortierarbeiten auch sind, so lassen sie sich doch in der Heimat nicht so erschöpfend bewerkstelligen, daß jede Feldpostanstalt die ihr von den Postjammellstellen zugehende Post von täglich etwa 250 Sach ohne weiteres an die abholenden Truppenteile ausgeben könnte. Das ist vielmehr nur bei den Einzelposten möglich, die gleich einen ganzen Sach oder deren mehrere umfassen. Aus den übrigen zahlreichen Säcken mit Post für verschiedene Truppenteile muß der Inhalt bis auf die Reize so durchsortiert werden, daß schließlich

alles, was für dieselbe Batterie oder Formation bestimmt ist, zusammenkommt. Doch das sind — von den Verhältnissen freilich abgesehen, unter denen die Feldpostbeamten diese Arbeit dicht hinter der Kampffront in aller Eile zu verrichten haben — mehr Nebendinge gegenüber dem, was sich der Beförderung der Feldpost im Weltkrieg entgegenstellt, bis sie die mobile Feldpostanstalt hat erreichen können. Der Richteingeweihte ist keinen Augenblick im Zweifel darüber, daß dieselben Eisenbahnzüge, die die Truppen ununterbrochen mit Munition, Verpflegung und neuem Nachschub versorgen, ihnen auch ebenso rasch die sehnlichst erwarteten Briefe zuführen werden, wenn nur bei der Post selbst alles klappt. In Wirklichkeit muß die Beförderung der Feldpost auf den militärischen Stappenstraßen, die von der heimatischen Grenze aus zu den einzelnen Armeen führen, stets hinter den Forderungen der kriegerischen Notwendigkeit zurückstehen, weil alle dringenden Militärversande nach und von der Armee unbedingten Vorrang vor denen haben, die nicht zu den unabwiesbaren Bedürfnissen der Truppen gehören. Dazu aber zählen grundsätzlich die Feldpostsendungen. Wenn daher die militärischen Eisenbahnlinien in Feindesland infolge größerer militärischer Operationen mit eiligen Heerestransporten stark belastet sind, hat die Feldpostverwaltung, ob sie will oder nicht, so lange zu warten, bis ihr die militärische Stappenbehörde das weitere Vorbringen der Postversande gestattet. Mit welchen außerordentlichen Schwierigkeiten in dieser Hinsicht die deutsche Feldpost schon gleich zu Anfang des Weltkrieges in Belgien zu kämpfen hatte, erhellt unter anderm daraus, daß auf der nur 40 Kilometer langen Strecke Herbestal-Lüttich am 5. September 1914 nicht weniger als 127 eilige Militärzüge gleichzeitig lagen.

Der Gedanke, in solchen Fällen, die sich inzwischen auf den verschiedenen europäischen Kriegsschauplätzen der Zentralmächte in dieser oder jener wechselnden Gestalt mannigfach wiederholt haben, die Feldpost aus den Eisenbahnwagen auf Kraftwagen umzuladen, und mit deren Hilfe die Post weiter und rascher vorzubringen, hat etwas sehr Bestechendes. Praktisch ist er undurchführbar, weil es sich beim Eisenbahntransport um solche Massen von Feldpost handelt, daß ungezählte Kraftwagen für diesen Zweck erforderlich wären. Die vorhandenen Kraftfahrzeuge sind aber in erster Linie für die Zwecke der Heeresverwaltung bestimmt, so daß für den Feldpostbeförderungsdienst eine über den normalen Verkehr bedeutend hinausgehende Zahl

militärischerseits nicht verfügbar gemacht werden kann. Auch ist ja gerade dann, wenn die Heeresverwaltung infolge der jeweiligen Kriegslage besonders hohe Anforderungen an ihren Stappenbeförderungsdienst stellen muß, ihr eigener Bedarf an Kraftwagen dementsprechend groß. Es gehört deshalb nicht zu den Seltenheiten, daß die Feldpost in solchen Fällen auch noch einen Teil ihrer eigenen Fahrzeuge für Heereszwecke vorübergehend hergeben und Munition oder Vermundete befördern muß. Von all dergleichen Vorgängen, die sich fern von der Heimat, an den Stappenstraßen ereignen, erfährt das Publikum nichts. Ebensovienig hören aber auch unsere kämpfenden Truppen davon, was sich oft viele Kilometer hinter ihnen abspielt. Zu diesem im Betrieb der militärischen Stappeneisenbahnen zwar unvermeidlichen, aber für die Feldpost oft recht empfindlichen Schwierigkeiten treten weiter die des Landtransports der Feldpost von der letzten Eisenbahnstation bis zum Standort der Divisionen, bei denen sich die mobilen Feldpostanstalten befinden. Sie wachsen dabei mit der Entfernung dieser Landstrecke, und dies um so mehr, je ungünstiger es um die Wegverhältnisse bestellt ist. Besonders schwere Tage dieser Art oder richtiger Monate hat die Feldpost auf dem östlichen Kriegsschauplatz durchmachen müssen, wo noch außerdem Landstrecken von vielfach 150 Kilometer, nicht selten aber auch von 200 Kilometer, zu überwinden waren. Mit Lastkraftwagen ließ sich hier meist nur wenig ausrichten. Schon nach 30 bis 40 Kilometer Fahrt blieben sie wegen ihrer Schwere in dem tiefen Matschland oder, wenn der Himmel einige Zeit hindurch seine Schleißen geöffnet hatte, in den mit hohem Morast bedeckten russischen Kunitstrassen, auch Großfürstenschauseen genannt, stecken. Dann

übrigte nur, die Feldpost auf eine größere Zahl leicht gebauter Bauern- oder Panjewagen umzuladen und sie nunmehr dergestalt in mehrtägiger Fahrt zum Zielort zu bringen. Voraussetzung dabei ist, daß die diesen Landtransport von der Eisenbahn aus regelnde Feldpostbehörde den jeweiligen Standort der Division kennt. Deshalb sollen die mobilen Feldpostanstalten ihn dieser Dienststelle täglich nach rückwärts melden. Nicht selten ist das aber unmöglich, wenn die Division, auf dem Marsche oder im Gefecht begriffen, ihr nächstes Quartier vorläufig selbst noch nicht weiß, oder wenn ihre rückwärtigen Telegraphenverbindungen vorübergehend gestört oder dergestalt mit militärischen Nachrichten belastet sind, daß die mobile Feldpostanstalt ihre Meldung nicht los werden kann. Dann schwebt die Feldpostverbindung mit der Stappe unter Umständen Tage hindurch in der Luft, falls es nicht der Stappenpostbehörde durch Absuchen der Gegend gelingt, die Feldpostanstalt irgendwo ausfindig zu machen. Den Gipfel aller Transportschwierigkeiten hat die deutsche Feldpost — und ihre österreichische Kollegin wird dies blanko mit unterschreiben — auf dem jüngsten, dem serbischen Kriegsschauplatz kennen lernen dürfen. Hier war der Zustand der Wege im Berglande derart, daß ein Feldpostversand manchmal drei Tage brauchte, um auch nur 18 Kilometer vorwärts zu kommen.