Les camions Saurer au Maroc = Saurer Lastwagen in Marokko

Autor(en): **Hopf, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (1996)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1037679

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

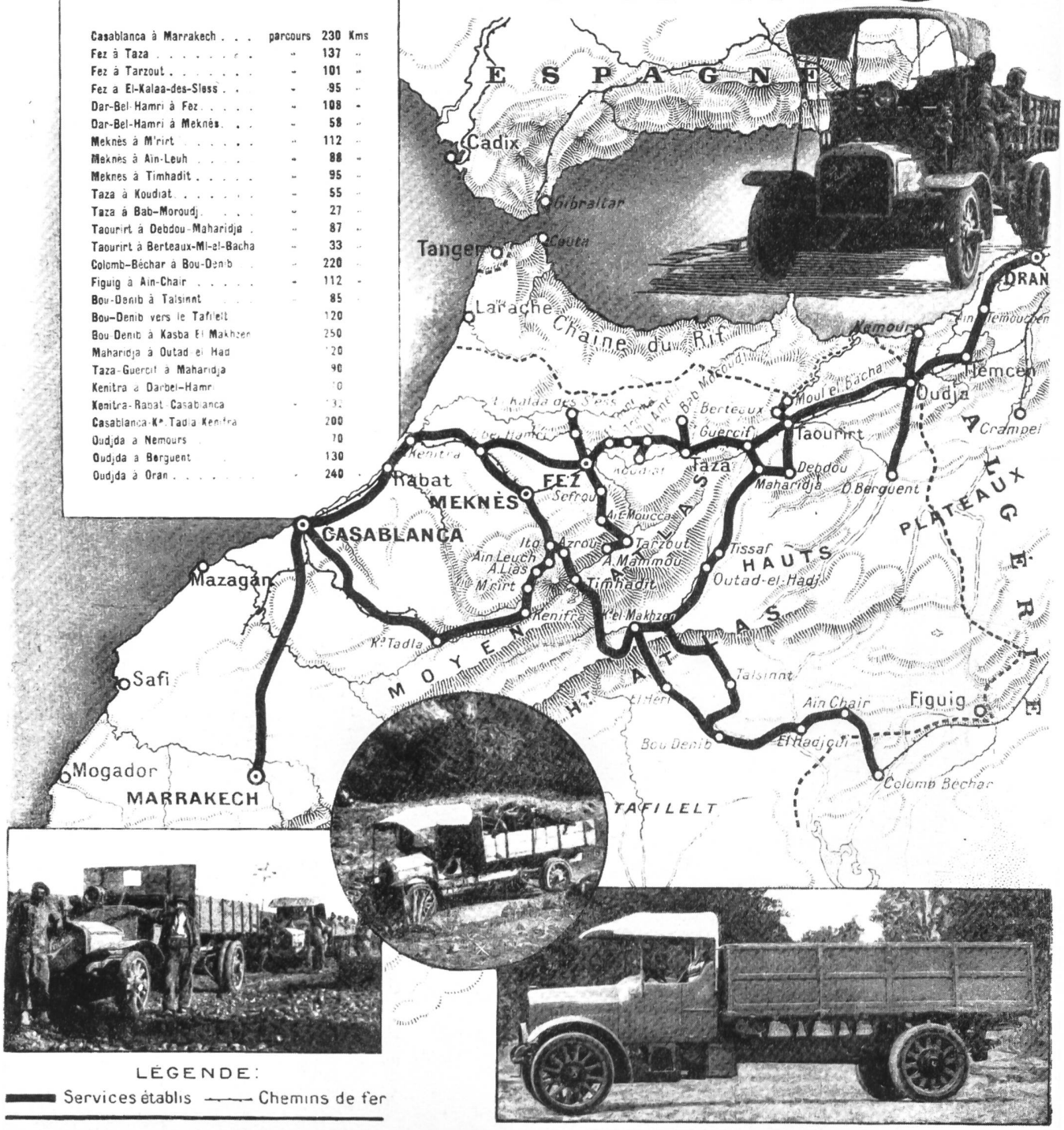
http://www.e-periodica.ch

LES CAMIONS SAURER AU MAROC

SAURER

POSTES PRINCIPAUX
DESSERVANT LES LIGNES SUIVANTES :

Casablanca à Marrakech	parcours	230	Kms
Fez à Taza	"	137	"
Fez à Tarzout	"	101	"
Fez à El-Kalaa-des-Sless	"	95	"
Dar-Bel-Hamri à Fez	"	108	"
Dar-Bel-Hamri à Meknès	"	58	"
Meknès à M'rirt	"	112	"
Meknès à Ain-Leuh	"	88	"
Meknes à Timhadit	"	95	"
Taza à Koudiat	"	55	"
Taza à Bab-Moroudj	"	27	"
Taourirt à Debdou-Maharidja	"	87	"
Taourirt à Berteaux-Mi-el-Bacha	"	33	"
Colomb-Béchar à Bou-Denib	"	220	"
Figuig à Ain-Chair	"	112	"
Bou-Denib à Talsinnt		85	
Bou-Denib vers le Tafilelt		120	
Bou-Denib à Kasba El Makhzen		250	
Maharidja à Outad el Hadj		120	
Taza-Guercif à Maharidja		90	
Kenitra à Darbel-Hamri		70	
Kenitra-Rabat-Casablanca		32	
Casablanca-Kasba Tadla-Kenitra		200	
Oudjda à Nemours		70	
Oudjda à Berguent		130	
Oudjda à Oran		240	



LÉGENDE :

Services établis — Chemins de fer

S.A.E. Société Anonyme d'Editions, Paris

SAURER LASTWAGEN IN MAROKKO

Uebersetzung eines Artikels in der Zeitschrift " L'Autocamion" vom 10. Jan.1926

" In den letzten Wochen ist es im marokkanischen Konflikt ruhig geworden. Der afrikanischen Sonne, welche den Boden des Rif-Gebirges ausgetrocknet hatte, folgte nun ein wolkenbruchartiger Dauerregen, unbarmherzig und ohne Pause. Er überschwemmte das Land, verwandelte die Strassen in Schlammpisten, überflutete die Befestigungsarbeiten und legte jegliche militärischen Aktivitäten still. Die vordersten Frontposten der gemeinsam kämpfenden Franzosen und Spaniern mussten zurückgezogen werden und selbst die Marokkaner, ans Land und die Unbillen gewöhnt, konnten den entfesselten Naturgewalten die Stirn nicht mehr bieten. Die Kriegsberichterstatter mussten sich ebenfalls zurückziehen und in den Städten Fes, Tetuan oder Casablanca Unterschlupf suchen. Was sollten sie jetzt ihren Lesern berichten? Und trotzdem gäbe es vieles zu berichten, denn die Ruhe an den Fronten war nur eine Illusion. Obwohl die Kanonen schwiegen und keineAngriffe der kabylischen Reitertruppen zu befürchten waren, spielte sich hinter den Fronten ein nicht weniger hartnäckiger Kampf ab. Es handelte sich um den Kampf gegen die Naturgewalten, um die Depots, Biwaks und die vorgeschobenen Posten zu erreichen. Tausende von Soldaten mussten täglich versorgt werden mit Nahrungsmitteln, Ausrüstung und Munition.
Um diese Posten zu erreichen gab es weder Eisenbahnen, noch einigermassen befahrbare Strassen. Die einzige Bahnstrecke führte quer durch die feindlichen Linien und war oft Angriffen der Rebellen ausgesetzt. Die Versorgung von den Häfen Rabat und Casablanca aus erfolgte nur noch mit Lastwagen, zum überwiegenden Teil nur noch mit SAURER-Kettenwagen, welche sich auf praktisch unbefahrbaren Wegen vorwärts quälten. Die von den Häfen bis zur Front zu befahrende Strecke mass gut 250 - 350 km! Während selbst in der Trockenzeit diese Monstertransporte sehr schwierig waren - keine normalen Strassen - so wurden diese während der jetzigen Regenfällen fast verunmöglicht. Die Wüste hatte sich in einen Schlamm und Morast verwandelt, die früher gern befahrenen Wadi wurden zu riesigen Wasserläufen. Bei solch miesen Verhältnissen mussten sich täglich hunderte von SAURER-Lastwagen ein Durchkommen erzwängen auf einer Strecke die der Distanz Romanshorn - Genf entsprach. Von diesen Fahrzeugen hing nicht nur der Fronterfolg ab, sondern auch das Ueberleben einer grossen Armee.
Schon während des ersten Weltkrieges wurde die Zuverlässigkeit der in berschiedenen Ländern gebauten SAURER auf beiden Kampffronten geschätzt. Um so grösser sind nun die Glanzleistungen dieser Fahrzeuge und ihrer Fahrer. Obwohl gegen Ende des ersten Weltkrieges die Strassen in Nordfrankreich, in den Vogesen, im Elsass, in Polen und auf dem Balkan in sehr schlechtem Zustand waren, konnte man noch von einigermassen befahrbaren Verbindungswegen sprechen. In Marokko hingegen bestehen nur ausgefahrene Wege, deren Spuren absolut nichts mehr mit einer Strasse gemeinsam haben.
Es ist klar, dass die französische Kolonialarmee unter solchen Bedingungen nur ertklassiges Material einsetzen konnte. Mittelmässige Fahzeuge hätten diese Tortur nicht lange überstanden.

Schon vor dem Krieg war die Versorgung der französischen Truppen nicht eine einfache Angelegenheit. Sie wurde gewährleistet durch private Unternehmer, die im Auftrag der Armee zu Fixpreisen fuhren. Der grösste Unternehmer in dieser Transportkette war die Fa. Mazère, die zum damaligen Zeitpunkt bereits über 100 SAURER besass!! Sie war das erste Unternehmen das auf grund der Ausfälle der anderen Fahrzeuge durch Ueberforderung auf SAURER umstellte. Die ausgezeichneten Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen-meist von schweizer Fahrern gefahrenbewogen Manzère zu diesem Schritt.
Die aufgenommenen Bilder zeigen SAURER-Fahrzeuge in einem ebenfalls schweren Einsatz vor der Regenzeit.
Wir sind in unserem neutralen Land weit entfernt von diesem Kriegsschauplatz und wir hoffen, dass unsere Lastwagen nie in eigene Kriegswirren einbezogen werden. Aber vielleicht können wir sie auch einmal selbst in einer Notlage einsetzen.
Wenn man sich diese geschilderten Einsätze vor Augen führt, so muss man erkennen, dass der Lastwagen nicht nur eine "Strassendemolierungsmaschine" ist, sondern ein ernstzunehmender, unbequemer Konkurrent für die Eisenbahn."

Uebersetzung durch Hans Hopf