

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **10 (1937)**

Heft 12

PDF erstellt am: **11.09.2024**

### **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.

DER  
**FOURIER**

---

**OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZ. FOURIERVERBANDES**

---

**Vom Verpflegungs- und Kommissariatsdienst bei der italienischen Armee im italienisch-abessinischen Krieg**

von Oberstlt. R. Bohli, Div.-K.K. 5, Zürich

(Schluss)

Was ist die Intendanz im allgemeinen und der Verpflegungsdienst im speziellen ohne Traktionsmittel und Kommunikationen? Beginnen wir mit den letztern. Bekanntlich waren die Kommunikationen in Abessinien sehr schlecht. Die Strassenzüge mussten von Grund auf neu gezogen werden, ebenso die Trasses der Eisenbahnen. In welchem Masse die Operationen mit der Erstellung von Strassen, Feld- und Seilbahnen zusammenhängen, ist weiter oben schon ausgeführt worden. Hier seien nur noch einige Zahlen mitgeteilt. „Insgesamt sind bis zum Schluss des Krieges 3.540 km für Kraftwagenverkehr benutzbare Wege hergestellt worden, von denen 875 km asphaltiert und für Fahrt in zwei Richtungen verwendbar waren. An 1.435 km Eisenbahnwegen wurden Ausweichstellen eingerichtet“. Es wurden 451 Brücken aus Stein, Beton oder Holz gebaut. Dann wurden Eisenbahnbrücken erbaut in der Gesamtlänge von 1.643 m. An den Strassen allein arbeiteten bis 20.000 Arbeiter. Ein glänzendes weiteres Beispiel für den Eisenbahnbau ist noch folgendes: Auf der Strecke Massaua-Asmara fuhren wöchentlich 4 Zugspare, nach dem Ausbau konnten täglich 7 Zugspare fahren und ein Drittel des Materials auf die Hochfläche hinauftransportieren.

Der italienische Soldat ist es sich gewohnt, grosse Lasten zu tragen. Die Truppen, die vom 3.—8. November 1935 den zweiten Sprung nach Makallé ausgeführt haben, trugen alles Material, incl. die gesamte Verpflegung, mit sich. Aber trotzdem, was hätten die Truppen auf die Dauer ohne ihre vierbeinigen Kameraden ausrichten können? Die Muli trugen Lasten von 70—100 kg., die Kamele bis zu 200 kg. Die Esel wurden im allgemeinen nur für den Wasser- und Holztransport verwendet. So gross die Leistungen der Vierbeiner waren, eine rasche Kriegführung wäre bei ausschliesslichem Tragtiernachschub nicht möglich gewesen. Dazu kam, dass die Intendanz von den ca. 80.000 Tieren für ihren Gebrauch allein ca. 42.000 brauchte. Daher wurde der Lastwagen in einem ungeahnten, in einem Kolonialkrieg noch nie dagewesenen Masse herangezogen. Dall'Orta sagt darüber: „Il primo grande esperimento pratico di motorizzazione su vasta scala.“ Gegen Ende des Krieges waren gegen 19.000 PW. und Lastwagen nebst ca. 4.000 Motorrädern in Funktion. Der Abgang war stellenweise sehr gross. Nur ein Beispiel sei erwähnt. Beim 1. Sprung (Adua-Adigrat) sind ca. 200 Lastwagen in die Abgründe gefallen.