

# 8000 Kamele für Mussolini

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **12 (1936)**

Heft 17

PDF erstellt am: **25.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756878>

## **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.



**E**s gibt einige Gegenden auf unserer Erde — dazu gehören vor allem die afrikanischen und asiatischen Wüsten und ihre Randgebiete — es ist seit Abrahams Zeiten bis auf die heutigen Tage das Kamel allein der Träger allen Verkehrs geblieben. Es allein ermöglicht es dem Menschen, in diesen unwirtlichen Erdstrichen zu reisen und seine Handels-güter austauschen. Die Produkte des Sudans, die Teppiche aus Persien, die Baumwolle aus Turkmenen und Kaschmir, das Salz Innerarabiens, alle diese Güter finden auch heute noch zum großen Teil auf dem Rücken des Dromedars und des Trampeltieres ihren Weg vom Produzenten zur nächsten Bahn- oder Schiffstation oder zum Verbraucher. Jedoch es gibt einige andere Gegenden, da haben in den letzten drei-jährigen Jahren die Eisenbahn und das Automobil eine Riesenzahl von Transportkamel überflüssig ge-macht. Der Bau der Bagdad-Bahn, der Anatolischen Bahn, der Turkei und die Errichtung von regel-mäßig betriebenen Automobillinien durch die Sahara, in Iran, in Irak, Syrien und Transjordanien haben viele tausend Kamel arbeitslos gemacht. Bestimmt wird einmal der Tag anbrechen, da alle diese Schiffe der Wüste verschwinden oder nur noch als Kuriosität in den Zoologischen Gärten zu sehen sein werden. Aber so weit ist es noch lange nicht. Geste plötzlich ist das Kamel wieder zu großen Ehren gekommen, denn in-zwischen ist ein schlimmer Krieg in Abessinien aus-gebrochen, in einem Lande, wo das Kamel auch heu-tetage noch in vielen Gegenden neben dem Maultier das einzige Reise- und Transportmittel bedeutet. Beide Parteien in diesem Ostafrika-Konflikt können ohne die Hilfe des Kamels nicht auskommen. So kam es, daß die italienische Heeresleitung viele tausend Kamel für den Armeebefehl ankauft und sie auf die Kriegsschauplätze in Erythra und Somaliland verfrachtet. Die Italiener kaufen die Kamel dort, wo sie aus den oben angeführten Gründen verfügbar und dementsprechend auch nicht zu teuer waren: in Arabien, im Sudan, in Syrien. In Syrien allein wurden 8000 Stück angekauft. Von der Übernahme der Tiere und dem Verkauf vom Land aufs Schiff im Hafen von Tarabulus (Tripolis) in Syrien stammen diese Bilder.

APFADDERN  
ALLIANCE-ZÜRCH, PARIS



Ein syrischer Beduine: junger krieges ein Kamel zur Verschiffung in den Hafen von Tripolis in Syrien.

Vor der Einschiffung werden die Tiere genau auf ihren Gesundheitszustand hin untersucht.

Rechts:

Im Hafen von Tripolis in Syrien können große Dampfer nicht an die Quai befestigen, sondern sie müssen auf die Rende ankern. Mitlets Kran und Gurt wurden die Kamel in mühsamer Arbeit geladen und in diesen zum Dampfer gefahren, hier wieder mit Hilfe von Kran und Gurt an Bord. Die Dampfer gehen, der sie dann via Suezkanal-Rotes Meer nach Massua, Amab und Mogadiscio brachten.



Syrische Kamel, die von den Agenten der italienischen Heeresleitung in Hama, Hama, im Libanon und am Rande der Syrischen und Palmyrenischen Wüste angekauft wurden, warten beim Hafen von Tripolis in Syrien auf die Verladung nach Ostafrika. 8000 Kamel haben die Italiener allein in Syrien erworben, eine ebenso große Zahl in Arabien und mehr als 10.000 Stück im Sudan. In Syrien bezahlten sie durchschnittlich 1000 französische Franken für ein Tier — mehr für die 8000 Stück 8 Millionen Franken. Diese An-käufe wurden vor dem 15. Oktober 1915 abgeschlossen und die Transporte mußten bis zu diesem Datum durchgeführt sein, weil mit diesem Tage die Sanktionsmaßnahmen des Völkerbundes in Kraft traten und keine Kamel mehr nach Italien oder seinen Kolonien exportiert werden durften.

# 8000 Kamel für Mussolini