

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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 10 (1937)

Heft: 12

Artikel: Vom Verpflegungs- und Kommissariatsdienst bei der italienischen Armee im italienisch-abessinischen Krieg [Fortsetzung und Schluss]

Autor: Bohli, R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-516387>

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: 14.03.2025

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

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 zusammenhingen, 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.

Von allen Transportmitteln ist die „Autocaretta mod. 32/33“ berühmt geworden. Dieser leichte Lastwagen, der der Truppe fast überall hin folgen konnte, war in den Alpen als „geländegängiger Gebirgswagen“ erkannt worden. Bei einem Eigengewicht von 3,8 T. und einem 46 PS Motor trug er bis 2 T. und besass eine Steigfähigkeit von 60 Grad. Er diente für Menschen- und Warentransport. Grosse Dienste versahen auch die Raupenschlepper, die die Lastwagen aus dem „Dreck“ zogen. Die schweren und mittleren Lastwagen verwendete man nur auf asphaltierten Strassen, dann im Hinterland. Von den Autocaretten besass die Armee ca. 1.350 Stück. Interessant ist auch zu vernehmen, dass man gezwungen war, im Ausland ca. 700 Lastwagen für A. O. zu kaufen. Wissenswert ist, dass über 3.000 Lastwagen Eigentum von Zivilgesellschaften waren, die für die Armee Arbeiten übernommen hatten. Die Intendanz brauchte für den Eigenbedarf ca. 2.600 Lastwagen. Beim Motorwagendienst benötigte man am Schluss des Feldzuges gegen 20.000 Mann. Der Italiener hat sich als „Chauffeur“ sehr gut bewährt.

Der Nachschub auf dem Luftweg nahm nach und nach einen grossen Umfang an. Dies geht aus folgenden Zahlen hervor: An Lebensmitteln und Gerät wurden durch Flugzeuge ca. 1.000 T. transportiert, dazu kommen noch ca. 1.000 T. für die Versorgung der vorgeschobenen 4 Flugplätze, bzw. für die Versorgung der Hauptstadt. „Soweit Nachschub mit Fallschirm abgeworfen wurde, wandte man für Lasten bis unter 30 kg Verpackung in Stoffhüllen, für grössere Lasten aber Kisten aus Metall von 1,20 m Länge und 35 cm Breite an. Für den Transport dienten grosse dreimotorige Bomber“. Im ganzen waren am Schluss des Feldzuges ca. 500 Flugzeuge auf dem Nordkriegsschauplatz eingesetzt, von denen nur von Fall zu Fall Flugzeuge für den Lebensmitteltransport bereit gestellt worden sind.

Die Verpflegungsstärke betrug im Mai 1936 ca. 360.000 Mann, (wovon ca. 50.000 Mann Farbige) ca. 60.000 Arbeiter und ca. 80.000 Tiere. Die Nordarmee gliederte sich in: Oberkommando, Armeetruppen, 4 Armee-Korps-Stäbe und ein Stab für das Eingeborenen Armee-Korps, dazu Armee-Korps-Truppen, dann 7 Divisionen des Heeres, 2 Eingeborenen-Divisionen, gegliedert in sehr bewegliche Brigaden, 5 Milizdivisionen und drei Milizgruppen. Jedes Armee-Korps und jede Division hatten in ihrem Verband je 1 Verpflegungs-, 1 Saumtier- und eine Motorlastwagen-Abteilung, wie auch 1 Wasserversorgungs-Kompagnie, oder Abteilung. Die Eingeborenenformationen besaßen eine ähnliche Dotation an den eben gen. Spezialtruppen. Zu diesen Spezialtruppen kamen noch verschiedene Verpflegungs-Abteilungen, sehr viele Bäckereien- und Magazinformationen, dazu Transport-Abteilungen, die direkt unter dem General-Intendanten, resp. unter den verschiedenen Abteilungen der Intendanz stunden.

Meine Berechnungen nach dem off. Werk ergeben an „grünen Truppen“:
1. Im Armeeverband: 5 Verpflegungs-Abteilungen, 2 Verpflegungs-Abteilungen organisiert zur Verstärkung, 3 Kommando-Stäbe für Bäckerei-Formationen, 13 Bäcker-Kompagnien, ausgerüstet mit den Backöfen System Weiss, 3 Bäcker-

Kompagnien ohne Ofenmaterial, 2 Bäcker-Kompagnien mit dem Ofenmodell 1897, dazu 6 Magazinformationen.

2. Im Armee-Korps oder Divisionsverband waren 18 Verpflegungs-Abteilungen.

Das ergibt einen Bestand an Verpflegungstruppen von 221 Offizieren, 6.050 Unteroff. und Soldaten mit 328 Tieren, 80 Autos für den Eigenbedarf. In diesen Zahlen sind die Offiziere und Mannschaften der Verpflegungs-Truppen in den Stäben und den Gefrierfleisch-Anlagen nicht eingerechnet, ebenso nicht die vielen „Aushilfen“ in den verschiedensten Magazinen.

Für uns sind noch folgende Zahlen über die Stärke der Divisionen und der zugeteilten Spezialtruppen, wie der Armeetruppen sehr lehrreich:

1) Divisionen des Heeres: (Diese Divisionen wurden als zu schwer befunden.)						
516 Offiziere	15.115 Mann	2.994 Tiere	77 Autos	26 Motorräder		
Verpfl.-Abt.:	4 Offiziere	67 Mann	12 Tiere	4 Autos		
Sauntier-Abt.:	5 „	402 „	313 „			
Mot.-Lastwg.-Abt.:	3 „	99 „			60 „	
Wasser-Abt.:	1 „	87 „	25 „			
2) Miliz-Divisionen:						
374 Offiziere	10.511 Mann	1.724 Tiere	139 Autos			
Verpfl.-Abt.:	4 „	59 „	12 „	13 Motorräder		
Sauntier-Abt.:	5 „	323 „	234 „			
Mot.-Lastwg.-Abt.:	6 „	182 „			100 Autos	
Wasser-Abt.:	1 „	77 „	22 „			
3) Verpfl.-Abt. zur Verstärkung:						
14 Offiziere	236 Mann	48 Tiere				
1 Bäcker-Komp. System Weiss:	2 „	211 „				
1 „ „ 1897:	3 „	324 „				
1 Magazin-Komp. für Verpfl.:	10 „	102 „	3 Autos	4 Motorräder.		

„Die riesige Maschine der Intendanz kann infolge ihres schwerfälligen Gebäudes nicht leicht schnelle Sprünge machen. Sie muss sich in langsamen Rythmen fortbewegen, aber doch so, dass sie immer Kontakt mit der siegreichen Truppe hat, ihr Vertrauen und Sicherheit gibt und sie nie im Ausmass der Versorgung vernachlässigt,“ sagt Generalintendant Dall’Ora. Um so grösser ist die Genugtuung für alle Angehörigen der Intendanz, wenn der höchste Führer ihr das Zeugnis ausstellt, dass die Operationen nie durch die Intendanz gestört oder verlangsamt worden seien.

In ihren Schlusskapiteln erwähnen die Verfasser oben gen. Bücher fast alle die gleichen Friktionen. Ich fasse zusammen: Anfänglich waren die Schiffe, die aus dem Mutterland kamen, nicht richtig verfrachtet. Truppen und ihr Material waren in verschiedenen Schiffen usw. Dann war die Organisation des Auslades in Massaua nicht rationell, so dass für die Löschung viel Zeit gebraucht wurde. Dies wurde im Moment besser, als die Marine die Verantwortung übernehmen konnte.

General Dall'Ora nennt einen Punkt, der mir für unsere Armee wichtig scheint: Man teilte anfänglich den rückwärtigen Diensten Leute zu, die in keiner Weise befähigt waren, den Dienst richtig zu leisten. Dann probierte man von den Fronttruppen körperlich schwächere Elemente, oder sonst für die Front aus irgend einem Grunde nicht taugliche Leute zur „Etappe“ abzustossen. General Dall'Ora konnte beim Oberkommando Friktionen und Unstimmigkeiten direkt auf solche „Zugeteilte“ zurückführen. Am besten ging es, wenn für die verschiedenen Dienstzweige der Intendanz ausgebildete und im Dienst erfahrene Leute verwendet werden konnten. Diese Erfahrungstatsache können sich diejenigen Wehrmänner merken, die glauben, für unsere Dienste hinter der Front würden sich gerade noch alle „Untauglichen“ der Front eignen. Die gleiche Erfahrung hat man übrigens auch im Weltkrieg gemacht.

Auch bei uns gibt es noch Leute genug, die glauben, bei den Diensten hinter der Front würde in einem Kriegsfall eine *Improvisation* genügen. Der Generalintendant der italienischen Armee in Abessinien ist mit Recht gegen jede Improvisation. Er verlangt die Dotierung eines jeden Detachementes mit rückwärtigen Diensten. Zivilfirmen im Dienste der Armee sollen die Ausnahme bilden. Vom ersten Moment an müssen die Dienste hinter der Front spielen, Ueberraschungen wird ein Krieg noch genügend bringen.

Marschall Badoglio hat in seinem Schlusskapitel Ideen entwickelt, die dem Leser dieses Aufsatzes nicht vorenthalten werden sollen. Er schreibt: „Der italienisch-abessinische Krieg hat viele der üblichen Lehren umgestürzt, z. B. die Theorien über die Aufnahmefähigkeit der Strassen und Saumwege für den Nachschub, über die Geschwindigkeit und Dauer der Märsche, die Möglichkeiten und Tragfähigkeit der Beförderungsmittel, die Bedürfnisse der Soldaten. Das alles muss neu erwogen und ergänzt werden, und zwar unter dem Gesichtspunkt, dass man überall mehr verlangen kann. Besonderes Studium wird das Problem der Kraftwagen verdienen. Die Kraftwagen erfahren fortwährend noch Verbesserungen, aber es kann schon jetzt gesagt werden, dass sie weit über das heute übliche Mass hinaus Verwendung finden können.“

Sehr oft hat man in der Tagespresse und in allen möglichen Spezialblättern lesen können, dass die Italiener in Abessinien fast ohne Fleisch gelebt hätten, dass der Wein sehr selten verausgabt worden sei. Dafür habe die Intendanz, Abteilung Kommissariat, dem italienischen Soldaten sehr viel Obst und Gemüse abgegeben. Weiter oben habe ich schon die Legende zerstört, der italienische Soldat habe keinen Wein bekommen. Studiert man bei der Tagesportion die Fleischquantität, so sieht man, dass diese Behauptung auch nicht stimmt. Der Soldat aus dem Mutterland erhielt pro Tag 300 gr. frisches Fleisch. Vergleicht man diese Menge mit derjenigen des Weltkrieges, so sieht man, dass diese 300 gr. ungefähr den Durchschnitt des Weltkrieges ausmachen. Im Krieg 1914/18 bewegte sich die Fleischquantität zwischen 250—375 gr. Vollends gross erscheint die Fleischportion von 300 gr. in Abessinien, wenn man weiss, dass der italienische Soldat in Frie-

denszeiten nur 200 gr. Fleisch erhält. Zugegeben sei, dass in Abessinien relativ viel Früchte und Gemüse abgegeben worden sind. Ist dies bei unserer modern eingestellten Militärkost nicht auch etwa der Fall?

Zum Schluss seien noch einige mir wichtig erscheinende Zahlen angegeben, die sich auf alle Truppen in den Kolonien: Nord- und Südarmee in Abessinien, in Libien und auf den Inseln im östlichen Mittelmeer beziehen. Eine Ausscheidung wurde italienischerseits nicht vorgenommen. Aber einen Anhaltspunkt haben wir beim Bestimmen der Zahlen für die Armee Badoglio, wenn wir wissen, dass in den Kolonien rund 500.000 Mann waren, nebst ca. 120.000 Tieren und über 100.000 Arbeitern. Die nun folgenden Zahlen sollten von unserer Militärverwaltung gründlich studiert werden, wollen wir in einem eventuellen Krieg, in den wir verwickelt werden könnten, nicht ganz schlimme Erfahrungen machen:

Fleisch	634.100 Z.	Stroh	1.000.000 Z.
Fleischkonserven	20.399.700 St.	Decken	2.050.000 St.
Fleischbrühekonserven	155.000 St.	Helme	994.700 St.
Suppenkonserven	14.982.000 St.	Brillen	556.500 St.
Mehl	761.000 Z.	Waffenröcke	1.704.000 St.
Teigwaren	500.000 Z.	Hosen	2.595.600 St.
Reis	194.000 Z.	Strümpfe	3.852.000 St.
Käse	85.900 Z.	Taschentücher	1.930.500 St.
Schachtelkäse	97.900 St.	Feldflaschen	767.000 St.
Marmelade	27.500 Z.	Kochgeräte	531.850 St.
Gerste	478.000 Z.	Stoff, grau-grün	3.912.000 m.
Zitronen	44.100.000 St.	Stoff, Kaki	1.000.000 m.
Aenis	9.900 Hl.	Stoffe	92.212.000 m.
Cognac	9.900 Hl.	Schuhe	4.647.000 P.
Ged. Früchten	96.000 Z.	Benzin	65.018.445 kg
Korn	2.500.000 Z.	Gasöl	32.448.824 kg
Hafer	1.900.000 Z.	Petrol	3.800.800 kg
Heu	1.556.300 Z.		

In 7 Monaten hat die italienische Expeditionsarmee das grosse Kaiserreich Abessinien erobert und durch diese imponierende Tat die Welt in Erstaunen gesetzt. Dass alle Italiener über den Ausgang des Feldzuges stolz sind, was auch in allen oben genannten Büchern zum Ausdruck kommt, ist für jeden aufrechten Soldaten verständlich. Er kann dem Italiener nachfühlen und ihn verstehen.

Kaum war der Krieg beendet, so ging das Rätselraten über das „Warum so schnell?“. Viele bekannte Militärs glaubten an einen Sieg, wenn übrigens ein solcher zu erringen war, erst nach Jahren. Haben die Italiener durch die kühne und überlegene Führung der italienischen Expeditionsarmee durch Marschall Badoglio, oder durch die hingebende Aufopferung, die Tapferkeit des italienischen Soldaten, eventuell wegen der glänzenden, fast einzig in der Kriegsgeschichte dastehenden Organisation der Dienste hinter der Front den Feldzug so rasch und überlegen

gewonnen? Ist etwa der Sieg deshalb errungen worden, weil die abessinische Armee schlecht geführt, schlecht ausgebildet, schlecht ausgerüstet und schlecht gepflegt gewesen ist? Sicherlich wird auch stimmen, dass durch die Tatsache der glänzenden Ausrüstung der italienischen Armee fast auf der ganzen Linie, bedingt durch die einheitliche Führung von Politik und Kriegführung durch Mussolini, der Sieg schneller an die italienische Fahne kam. Ein weiterer Punkt wird auch die Ueberlegenheit in der Luft sein, wodurch ganz besonders der Nachschub profitierte und die Bewegungen rascher durchgeführt werden konnten.

Sicherlich werden alle die oben gen. Punkte in ihrer Gesamtheit den so fabelhaft raschen Sieg bedingt haben. Ich persönlich bin aber davon überzeugt, dass die geistigen und seelischen Kräfte, die im heutigen italienischen Volk stecken, der Armee und dem gesamten Volk über die schwierigsten Momente, die es in jedem Kriege geben wird, hinweghalfen. Krisen waren auch auf den Schlachtfeldern in Ostafrika, sie wurden aber überwunden. Volk und Armee waren eben von dem Geist und dem Willen beherrscht, zu siegen.

Man kann politisch denken wie man will, diesen Siegerwillen hat die heute herrschende Partei mit ihrem grossen Führer zustande gebracht. Möge dieser stahlharte Wille zum Siege unsere Armee und unser Volk beseelen, wenn wir gezwungen sein sollten, einmal zum Schutze unseres Vaterlandes antreten zu müssen.

Die neue Beförderungsverordnung.

Am 9. November 1937 hat der schweizerische Bundesrat eine neue Verordnung über die Beförderung im Heere beschlossen, worüber die Tageszeitungen ihren Lesern schon die wichtigsten Bestimmungen bekannt gegeben haben. Die Verordnung tritt auf den 1. Januar 1938 in Kraft, enthält indessen einige Uebergangsbestimmungen. Die Neuregelung ist hauptsächlich durch die neue Truppenordnung bedingt, in welcher für einzelne Kommandostellen zum Teil höhere Grade vorgesehen sind, als bisher. Die tiefgreifendsten Aenderungen sind denn auch in den **Beförderungsvorschriften für Offiziere** zu suchen. Mit einigen wenigen Ausnahmen (wozu auch die Quartiermeister gehören) wurde die Leutnantszeit von 4 auf 5 Jahre verlängert, während der Oberleutnant schon nach 2 Jahren zum Hauptmann befördert werden kann. Als solcher bleibt er 8 statt wie bisher 6 Jahre in seinem Grad. Der Major wird künftig schon nach 5 statt 6 Jahren Oberstleutnant. Als solcher behält er seinen Grad als Kommandant eines Truppenkörpers in der Regel nur noch 3 statt 6 Jahre. Dagegen kann ein Oberstleutnant nur noch dann zum Obersten befördert werden, wenn er gleichzeitig mit der Beförderung ein entsprechendes Kommando oder eine entsprechende Funktion erhält.

Die Bestimmungen variieren immerhin je nach der Truppengattung. Ein stattliches Reglement mit 65 Seiten und 104 Artikeln ist aus der **Bef. Vo.** entstanden. Neu sind auch die besonderen Vorschriften für die Beförderung von