

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 81=101 (1935)

Heft: 9

Artikel: Aethiopien : eine Orientierung über das Land

Autor: Barthell, M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-13424>

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: 09.11.2024

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

Aethiopien

Eine Orientierung über das Land, mit einer Kartenskizze.

Von *M. Barthell*, Major z. D.

Ein Blick auf die Karte lehrt, dass das Reich des Negus Hailé Selassié I. mit 1,1 Millionen km² *Fläche* fünfundzwanzigmal so gross ist wie die Schweiz, d. h. so gross wie Deutschland und Frankreich zusammen. Auf diesem gewaltigen Raum leben rund 14 Millionen *Einwohner*, kaum dreimal so viel als in der Schweiz. Hunderte von Kilometern des Ogaden kann man durchstreifen, ohne auch nur einem einzigen Menschen zu begegnen. Das Hochland (über 2000 Meter) ist nicht ganz so menschenleer, doch liegen auch hier die Siedelungen Tagereisen weit auseinander. *Diredawa*, die modernste Stadt, ist aus Stein gebaut, hat Wasserversorgung, elektrisches Licht und Kanalisation und liegt in einem Blumengarten — soweit es modern ist. Jenseits eines zweihundert Meter breiten Sandbettes — so sehen hier die Flüsse aus — dehnt sich die Stadt der Eingeborenen. Hütten aus gestampfter Erde mit flachem Dach. *Harar*, die älteste Stadt, mohammedanisch, mit einem ummauerten Stadtkern, hat einen Gürtel modernster Spitäler und Regierungsbauten, reichlich viel Leprakranke. *Addis Abeba*, die Hauptstadt, zählt gegen 150,000 Einwohner, verschiedene Steinhäuser, darunter einen Triumphbogen, von dem aus die Strassen des innern, geschlossenen Stadtkerns ausstrahlen. Das übrige ist auf rund 10,000 ha in einem riesigen Eukalyptuswald verstreut. Die Hütten der Eingeborenen meist nur mit einer einzigen Oeffnung, der Tür, vielfach Wellblechdächer, sonst nach Art der Dorfsiedelungen mit Stroh gedeckt. Auf modernen Makadamstrassen fährt man im Taxi — und bleibt im Marktgewirr stecken. Hier hat man zwei Dinge, die Europa fehlen: Zeit — und Platz. Man fährt nicht im Taxi etwa weil's «*pressiert*», sondern der Hitze wegen. Und Platz, Platz! So reichlich, dass die Aethiopier erst merkten, wie weit die Italiener schon in ihrem Lande standen, als ein Stück von etwa doppelter Grösse unseres Landes «*abhanden*» gekommen und Mussolini weder in Scheveningen noch in Genf davon mag reden lassen.

Den oft gehörten Vergleich mit einer «*afrikanischen Schweiz*» dürfen wir daher als Begriff vom Staat wohl diskussionslos übergehen, ohne lange zu untersuchen, wie auch im Maji Grenzländer abbröckeln.

Gewiss, Aethiopien ist auch ein *Bergland*. Aber auch da ist jeder Vergleich ein Unsinn. Unsere Gebirgler, aber auch unsere topfebenen Feldler würden sehr staunen, wollte man sie z. B. im Ogaden «*den Berg hinauf*» schicken. Die gesamte Ostflanke

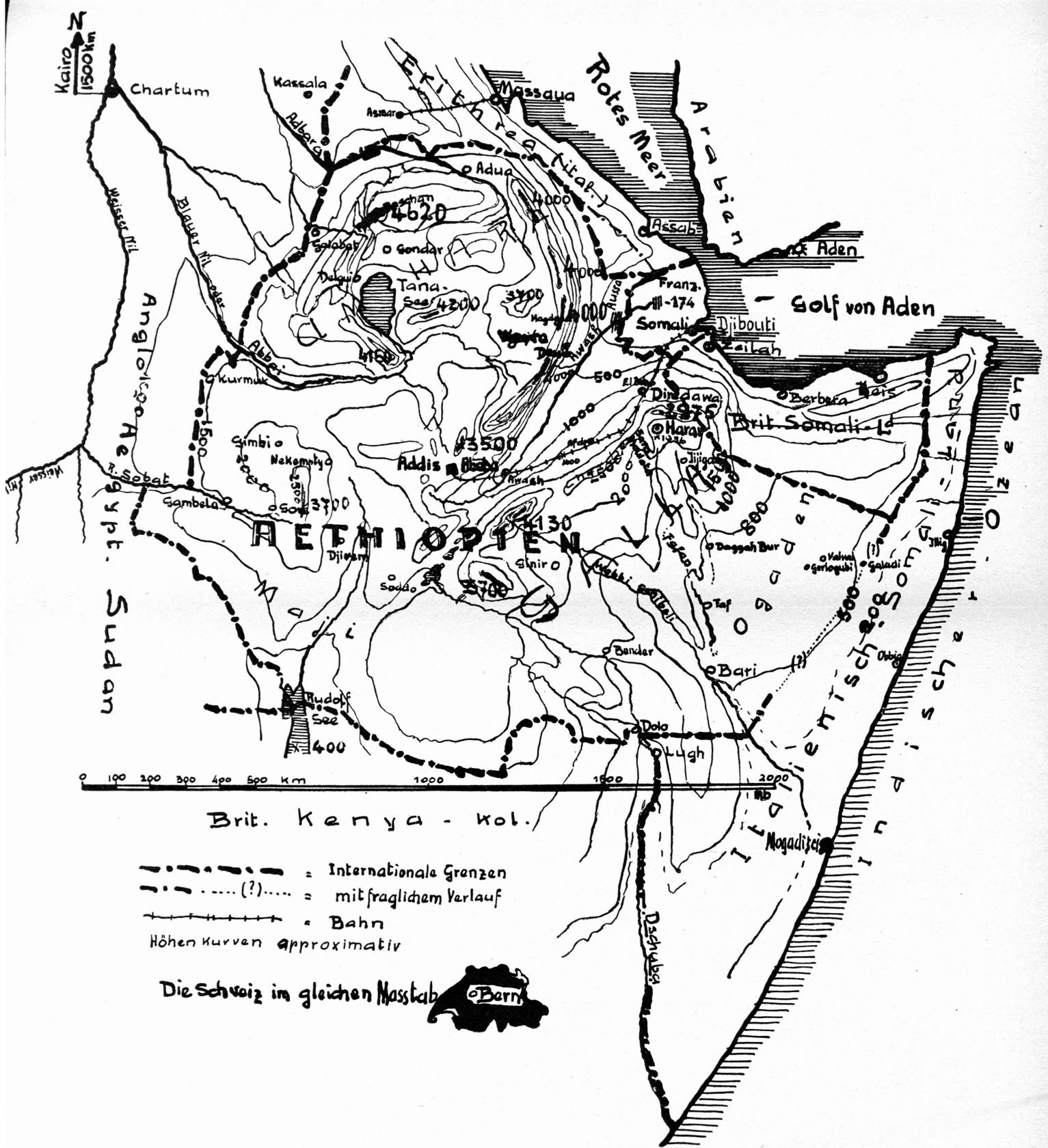
des Landes ist nämlich eine einzige, *eine unendliche Ebene*. Hunderte, ja tausend Kilometer weit eine Sand-, Steppen- und Buschebene, in der die kleinste Erdwelle oder Senke jede Geländeneigung verschleiert. Tausend Kilometer mit 3 Promille Steigung (!) und man steht in Addis Abeba auf 3000 m Höhe. Auf den verwitterten Basaltfelsen der Viertausender und selbst auf dem 4620 m hohen Ras Daschan fällt nie Schnee; gelegentlich etwas Hagel, gewiss. Und über 2500 m fällt die Nachttemperatur auch unter Null, so dass man sich erkälten kann, weil die Tagesschattentemperatur 40 und mehr Grad hat. Sonst aber ist von Osten oder Süden her rein nichts von einem Bergland zu verspüren. Die Vegetation ist wohl zurückgeblieben, die duftenden Mimosensteppen, die mannshohen Gräser der Steppe, schliesslich auch der dornige Busch, aber wenn da ein Sandhügel, dort ein typischer Vulkankegel und anderswo ein kahler, fast zu Schutt verwitterter Rücken 3600, 3800 oder auch 4000 m Höhe hat, so ist er eben doch ein Sandhügel und kein Tödi, ist er ein Schutt- und Trümmerhaufen, aber kein Schreckhorn und keine Bernina. Vielmehr gewinnt man den sicheren Eindruck, dass man den «Hoger» mit jedem Auto in direkter Fahrt nehmen könnte, wenn nur eine fahrbare Strasse hinaufginge. — Nein, das Gelände als solches bietet für den «Aufstieg» über Ost- und Südflanke des Landes keine Schwierigkeit. Es ist hier nicht lebhafter bewegt als etwa die Senke zwischen Jura und Vogesen, die Trouée de Belfort, die wir uns ja jahrelang anschauen konnten.

Andere Hindernisse aber machen den militärischen «Anstieg» über Ost- und Südflanke zu einem schwierigen Unterfangen — auch wenn kein Gegner da wäre. Vorab der *Wassermangel* — sofern nicht das Gegenteil, der Wasserüberfluss der Regenzeit, alles (nicht stellenweise) überflutet. Mit Ausnahme des *Dschuba*, der Grenzfluss zwischen Britisch-Kenya und Italienisch-Somaliland, erreicht kein aethiopisches Gewässer den Indischen Ozean. Selbst Ströme von Grösse und Wassermenge des Rheins nicht. Der nach Südost entwässernde *Webbi Schibeli* überschreitet die Grenze während der Trockenzeit nur als Sandstrom. Sein angeblicher Zufluss, der *Fafan*, von Harar her, erreicht ihn auch während der Regenzeit nie. Er versickert vielmehr in Sand und Busch zwischen Faf und Barri. Sein Parallelfluss, der *Jerrer*, führt z. B. bei Daggah Bur mehr Wasser als die Limmat. Hundert Kilometer weiter unten überschreitet man ihn trockenen Fusses. Man müsste schon stundenweit marschieren, um von ihm noch einen Ueberrest, einen Tümpel, zu finden. So sind alle Flüsse im Osten des Landes. Solange sie, während und nach der Regenzeit (20. Juni bis 15. September) auf ihrer gesamten Länge Wasser führen, ist die das Tal bedeckende

schwarze Erdschicht ein *Sumpf*. Kilometerweit, so breit das Tal ist, wuchert zu dieser Zeit eine phantastische Gräserwelt. Aber ihr Untergrund ist bodenlos. Die durch und durch aufgeweichte Humusschicht, die wie ein Schwamm Wasser hält, erreicht ja bis zu 200 m Mächtigkeit. Es fällt keinem Menschen ein, hier einen Prügel-Weg auch nur zu versuchen. Denn ehe er fertig erstellt wäre, in einem Monat vielleicht, ist auch die schwarze Erde und der Sand des Flussbettes schon wieder so trocken, dass er für Mensch und Tier neuerdings praktikabel ist. Es hat auch niemand Erfahrung darin, ob Prügelwege überhaupt tragen würden, denn — Holz? Wälder kennt die Ostflanke des Landes nicht. Die paar Schirmakazien, die da herumstehen, umzuhauen und über einige Dutzend oder hundert Kilometer heranzutransportieren, das müsste schon vor der Regenperiode gemacht sein — und wer weiss, ob die im Mai bereitgelegten Baumstämme und Holzlager im September nicht aufgefressen wären — von den Termiten?

Von all den Wassern, die zur Regenzeit in halbstündigen Wolkenbrüchen die Landschaft täglich 3-, 4-, 5mal schuhtief, knietief überschwemmen, bleibt im Tiefland nichts als alle 50—60 Kilometer ein *Brunnen*, wie das bekannt gewordene Valval. Sodbrunnen? — Nein, wenigstens kurz nach der Regenzeit noch nicht. Da kommen die Nomaden mit ihren, nach tausend Köpfen zählenden, Kamel-, Schwarzkopfschaf- und Ziegenherden an einen Teich, ein seichtes Wasserbecken von hundert und mehr Metern Ausdehnung. Durstige Zweibeiner liegen auf den Bauch und trinken «was die Wimper hält». Vierbeiner aber waten hinein, so weit ihnen behagt, oder soweit sie von der nachdrängenden Herde geschoben werden und saufen um die Wette mit der Sonne. Bis der Tümpel unter Durst und Hitze zurückgewichen ist in den 10 bis 20 m tief auf Grundwasser abgesenkten Schacht. Seinen Aushub sucht man allerdings vergeblich; er mag im Lauf der Jahrtausende durch die Kehlen geronnen sein, die sich hier labten. Frauen und Kinder steigen auf Erdstufen in den Brunnen hinab, reichen sich Tongefässe oder Fellbeutel voll Wasser zu, das der Hirt seinen Tieren gibt. Nur ganz gute Brunnen sind besiedelt und haben Zugvorrichtungen. Saugpumpen muss der schon selbst mitbringen, der auf solch bequemes Wasserschöpfen hofft. Hierzulande hat man nämlich auch für diese Beschäftigung «Zeit», mindestens soviel wie Gretchen am Brunnen.

Schon wenige Tage nach der Regenzeit ist die *Piste*, die auf roter Erde verläuft, hart und trocken. Solche «Strassen», die Herden und Karawanen treten, sind stellenweise weit über hundert Meter breit. Wer nicht pressiert, kann sie mit einem 2—3-Tonnenlastwagen befahren. Einige Ausbesserungsarbeiten er-



lauben eine Geschwindigkeit von 20—25 km. Die Aethiopier haben eine 80 km lange Piste von Harar nach dem Gara-Moulata-Hochplateau in zehn Tagen erstellt, die hinter Karsa ein tiefeingeschnittenes Tal in dornigem Busch auf Granituntergrund durchschreitet. Sie luden einfach 15,000 Gallas zur Fronarbeit ein, liessen in jedem Dorf eine «Aufrichte» versprechen — und zehn Tage später fuhr der erste Ford und wurden die Festbraten verspiesen. Aber nicht alle Autos, die ins Land geliefert wurden, laufen. Der Motor streikt und müsste für Tropen und Höhen reguliert werden. Und es ist ein Geheimnis, wer das kann. Fordgaragen können es, aber nur für — Fordwagen! Ob ähnliche Schwierigkeiten auf dem italienischen Flugplatz Galadi aufgetreten sind, ist nicht bekannt. Die Brummer trainieren jedenfalls täglich; aber in der Luft.

Geht die Taktik sonst den Höhen nach, zwingt hier die Notwendigkeit des Besitzes genügender Wasser zu frühzeitiger Besetzung der Brunnen. Erachten wir das Halten eines tiefeingeschnittenen Wasserlaufes als selbstverständlich, treiben dort die tropischen Krankheiten (Malaria, Dysenterie, Schwarzwasserfieber, Typhus) den Verteidiger und den Angreifer vom Flusslauf fort. Siedelungen liegen überhaupt nirgends im Tal oder unmittelbar am Flusslauf, sondern auf den begleitenden Plateaus, nur selten auf überhöhten Talstufen.

Der *Norden* des Landes ist das eigentliche Hochland, an dessen Rand die 4000er stehen und das nach Süden durch die gewaltige Erosionsarbeit des Blauen Nil oder Abbai vom übrigen Land auf hunderte von Kilometern unüberbrückbar abgeschnitten ist. Der klaffende Spalt im Basaltfels erinnert auf weite Strecken an unsere Viamala (aber ohne Strasse!), doch führen an zugänglichen Stellen Furten, ja sogar Brücken hinüber. So verläuft z. B. die Hauptpiste Addis Abeba-Tanasee mit mehreren Furten zwischen den beiden linken Zuflüssen und benützt in rechtsufriger Fortsetzung den 4150 m Höhenzug bis zum See; ähnlich wie auch die Verbindung Magdala-Tanasee ausgerechnet über die, für uns aus dem Jungfraumassiv bekannten Höhen von 4200 m führt. Damit soll gesagt sein, dass die Begehung dieser 4000er keine Kunst, sondern die Norm ist und von Süden her also auch keine Schwierigkeit für einen Vormarsch geboten wird. Wild, zerklüftet und steil sind eigentlich nur die Erosionstäler des Adbara, die Abbrüche nach Norden gegen Italienisch-Erithrea und den Dreiländerwinkel s. Kassala. Urwälder und ein dornigzäher Busch erschweren die Begehung mehr als Steilheit der Hänge. Wohl behüten auf weite Strecken Steilabstürze, an denen

der rötliche Basalt zu Tag steht und Felswände von mehreren hundert Metern Höhe, diesen Eingang, der über *Adua*, einem Fabrikstädtchen von etwa 5000 Einwohnern, das Hochland gewinnt. Die Pforte von Adua ist aber trotzdem 400—500 km breit und ist für den, der die Küsten des Roten Meeres zu verteidigen hat, ebenso weit offen, wie für den, der das Hochland hält.

Seiner überragenden strategischen Bedeutung wegen verdient das 900 km lange *Tal des Awash* einer eingehenden Betrachtung. Es säumt, wie ein Burggraben, das nördliche Hochland im Osten, ist die kürzeste Anmarschroute von der italienischen Grenze nach der Hauptstadt und zugleich um die Hälfte kürzerer Weg an die Bahnlinie als von Osten her. Es zerschneidet politisch das Land in die Hochburg der herrschenden Amhara und die unterworfenen Völker der Gallas und Somali. Zahlreiche Pisten, aber auch fahrbare Wege, durchziehen in der Flussrichtung das Tal. Wenige nur durchqueren es. Aber selbst die vom französisch-aethiopischen Zwischenfall (Niedermetzelung der Truppe Lt. Bernard) her bekannte Salzwüste in Aussa kann traversiert werden. Allein, ein mörderisches Klima begleitet den Strom, der bei der Station Awash erst 800 Meter Höhe hat. Ein frühzeitiger Einstieg in die juraartigen Hänge des westlichen Randgebirges, etwa in den Raum Warra-Dessié-Magdala, trifft auf gute Pisten, die von Warra nach allen Richtungen ausstrahlen; auf zahlreiche, immer Wasser führende kleine Bäche, die weniger versumpft und daher auch weniger fiebergefährlich sind; auf kristallklare Bergseen, die sie speisen; auf eine wichtige Telephonzentrale ferner, über die die Verbindung von Addis Abeba mit Adua und dem Tanasee führt. Aber es ist ein Unterschied, ob ein Neger oder ein Weisser diese Strecken geht. Denn jene können trotz der Hitze 80 bis 100 km als Meldeläufer im Tag zurücklegen, barfuss natürlich, wir aber können uns zwei Stunden nach Sonnenaufgang nicht mehr bewegen, bis etwa zwei Stunden vor Sonnenuntergang. Mit zehn bis zwölf Kilometer Tagesmarsch beansprucht die Durchquerung der Awash-Ebene mehr als einen Monat, reichlich genug, um in den Fiebern liegen zu bleiben.

Nachschubstrecken von 1000 km Länge ohne Bahn aber sind eine Knacknuss, an der sich auch europäische Generalstäbe die Zähne ausbeissen können. Ohne Bahn, ohne Nachschub aber hängt jede Invasionsarmee vom 15. Juni, vom ersten Tag der einsetzenden Regenperiode an, in der Luft. Strassen ohne Steinbett werden an diesem Tage zum bodenlosen Sumpf und bleiben Sumpf bis Ende September. Das Land selbst aber ernährt einen

Feind nicht, hat auf weite Strecken nicht einmal Brennholz. Für den, der zu dieser Stunde nicht im Besitz der Bahnlinie ist, kann die Regenperiode zur Katastrophe werden.

Die *Bahnlinie Djibouti-Addis Abeba* hat aber einen für beide Teile sehr empfindlichen Nachteil. Die Hafenstadt, zugleich Anfangsstation, Djibouti liegt auf französischem Territorium. Unser Landsmann Ilg hat die 780 km lange Strecke im Jahre 1916 fertiggestellt. Verschiedene grosse Kunstbauten überbrücken Flussläufe, unter ihnen ist die Brücke über den Awash, der in einer über 100 m tiefen, engen Schlucht tost, die grösste und schönste Eisenkonstruktion. Die Bahn hat Dampftrieb, Spurweite 1 m, eingleisig mit drei oder vier Ausweichstellen, fährt die Strecke normalerweise in zwei bis drei Tagen, kann sie aber in 24 Stunden bewältigen. Das Bahntrasse gewinnt schon auf französischem Boden über einige Brücken 800 m Höhe, eilt dann 200 km durch eine termitenübersäte Ebene bis El Bah. Ueber eine 20 km lange Rampe von 33 Promille Steigung erklimmt sie die Höhe von Diredawa, das mit Harar durch eine autofahrbare Piste verbunden ist. Mit höchstens 6 Promille Steigung folgt sie von hier an der kahlen Nordflanke des Chercher-Massivs und erreicht nach der Ausweichstation Afdem den ca. 1400 m hohen Kulminationspunkt der Ebene, um dann mit 12—15 Promille Gefälle in das mit herrlichem Urwald, Mimosensteppen und Malaria gesegnete Tal des Awash zu fallen. Ueber die bereits erwähnte, militärisch bewachte Brücke rollt sie in die 800 m hohe Station Awash. Den Rest der Strecke, 250 km, steigt sie mit 9—10 Promille durch baumlose, rote Erde nach der im Eukalyptuswald verborgenen Hauptstadt hinan. Die Bahn führt täglich in jeder Richtung einen Güterzug, an den alle Wochen zweimal die notwendigen Personenwagen angehängt werden.

Ein letzter, aber nicht unwichtiger Punkt, muss noch erwähnt werden: das *Kartenwerk!* — Das beste, das existiert, ist die britische Generalstabskarte im Masstab von 1:2,000,000 (keine Null zuviel!), der Höhenfarbton ändert von 500 zu 500 m Höhendifferenz (auch da: keine Null zuviel!). Zeichnungsfehler von 25—30 km durchaus möglich, denn mit Triangulation vermessen ist lediglich die Bahn, der Tanasee und der Nillauf. Strategie, Taktik und Technik werden mit solchen Unterlagen nicht erleichtert! Erschwert aber durch tropische Krankheiten, Hitze (40—50 Grad Schattentemperaturen) und eine, das Land in Aussehen und Gangbarkeit vollständig verändernde Regenzeit, deren Erosionstätigkeit breite und viele Meter tiefe Gruben und Runsen aufreisst.