

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

**Band:** 82=102 (1936)

**Heft:** 9

**Rubrik:** Zeitschriften

### **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:** 30.03.2025

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

Vpf.-Major *Robert Weingartner*, geb. 1883, R. D., gestorben am 3. August in Luzern.

J.-Hauptmann *Willy Hunziker*, geb. 1894, Kdt. Füs. Kp. I/123, gestorben am 11. August in Aarau.

Qu.-M.-Major *Hans Imthurn*, geb. 1893, Qu.-M. J. R. 53, gestorben am 18. August in Thalingen (Schaffhausen).

San.-Hauptmann *Walter Kottmann*, geb. 1873, zuletzt Lst., gestorben am 20. August in Solothurn.

Lieut. inf. *Christophe Schmid*, né en 1909, Cp. mitr. IV/9, décédé le 22 août à Veytaux (Vaud).

Art.-Leutnant *Hans Bosch*, geb. 1913, F.-Bttr. 43 in Basel, gestorben am 22. August in Münsingen (Bern).

J.-Hauptmann *Rudolf Metry*, geb. 1885, Lst., in Leuk, gestorben am 27. August auf der Lötschenlücke.

Plt. d'av. *Frédéric de Perregaux*, né en 1908, cp. d'av. 3, à Neuchâtel, décédé le 27 août à Moudon.

J.-Hauptmann *Paul Etter*, geb. 1875, zuletzt Lst., in Steckborn, ertrunken am 30. August im Untersee.

J.-Oberlt. *Emanuel Vischer*, geb. 1901, Lst. gefallen im August in Spanien.

## ZEITSCHRIFTEN

**Rivista d'Artiglieria e Genio.** Roma. Via S. Marco.

**Fascicolo d'Aprile:** I collegamenti di una divisione di fanteria nell'azione difensiva. Dopo un'analisi dell'influenza del terreno, del quale dà una cartina posto tattico, i collegamenti di una divisione di fanteria inquadrata nella difensiva. Dopo un'analisi dell'influenza del terreno, del quale dà una cartina e numerose fotografie, accenna al passaggio dall'asse alla rete di collegamento, della quale espone l'andamento e l'ubicazione delle linee e centrali. Esamina gli altri mezzi di collegamento, quelli ottici, radio e colombofili, motivandone l'impiego previsto in ossequio alle necessità dei comandi.

**Impressioni di guerra sul fronte somalo.** P. Petroni mag. di S. M.

L'articolo non descrive vere e proprie azioni guerresche, ma cerca di mettere il lettore nell'ambiente speciale dello scacchiere somalo al fine di poter meglio comprendere le operazioni. Dopo aver detto che sulle operazioni in Somalia, ancor più che in altre del genere, la logistica impera tiranna sulla strategia e sulla tattica, fa una descrizione dell'immenso teatro delle operazioni, composto quasi esclusivamente dalla boscaglia somala, arsa, sitibonda, giallastra nei mesi secchi, di un bel verde cupo durante la stagione delle piogge. Nessun uomo isolato, per quanto audace, può tentare impunemente di percorrere quel territorio per penetrarne i segreti, fuori delle piste. Nessun affidamento alle risorse locali, tutto deve essere procurato con faticosi trasporti, per piste le quali, in generale, nella stagione asciutta si tras-

mutano in sabbioni nei quali gli autocarri si muovono penosamente avvolti in una densa nuvola di polvere. Nella stagione delle piogge il quadro diventa peggiore. I miglioramenti apportati, tenuto calcolo delle distanze sbalorditive dalle basi, non hanno diminuito di gran che le difficoltà. E tuttavia nessuno si lagna, e le necessità dell' esercito vengono tutte soddisfatte.

Un battaglione indigeno, senza salmerie, con al seguito i soli mulettoni per gli ufficiali e con due giornate di viveri acqua e munizioni, adopera 50—55 autocarri e 1—2 auto-botti. Per il trasporto di una batteria da 75 senza quadrupedi, con due sole giornate di viveri, acqua e fuoco (2000 colpi) al seguito, 18 autocarri. Per rifornire di viveri, acqua e munizioni, per una sola giornata, 1 Bat. indigeni con salmerie occorrono 7 autocarri, ovvero 3 autocarri e 4 auto-botti. L'acqua è l'elemento più prezioso ed indispensabile.

Il servizio del vettovagliamento è complesso, dato anche la differente composizione delle razioni viveri per nazionali, arabo-somali ed eritrei. Il servizio sanitario, grazie alla buona costituzione delle truppe di colore e nazionali, è semplificato, e può occuparsi del risanamento dei territori occupati e dei feriti di guerra, dei quali non pochi barbaramente colpiti da pallottole senza rivestimento, perforate o comunque manomesse.

Lo stesso autore, nel fascicolo di Maggio, completa la sua interessante esposizione facendo una descrizione minuta del personale indigeno, esaltandone l'intelligenza e lo spirito di sacrificio; tratteggia le qualità dei quadrupedi, fra i quali eccelle il cammello, integrato dal mulo indigeno e nazionale. L'auto-mezzo da trasporto e da combattimento, importantissimi, si completano a vicenda. Per i collegamenti i mezzi ottici poco valgono di giorno, mentre hanno un buon rendimento di notte; i porta-ordini a piedi, a cavallo o su automezzo non possono essere utilizzati che in zone e su itinerari perfettamente conosciuti. La bicicletta deve essere assolutamente abbandonata. Nemmeno i colombi sono utilizzabili, essendo essi facile preda di rapaci.

I mezzi a filo richiedono molto tempo e sono frequentemente danneggiati; resta la radio, che dà miglior risultati che in Europa, ed il velivolo. Il movimento nell'azione tattica è difficile; il combattimento nella boscaglia somale ha la caratteristica di quelli nei boschi e notturni. La difesa è difficile su terreno non organizzato; il problema della sicurezza tiene il primo posto.

Nelle conclusioni l'A. dice che la guerra sul fronte somalo, per quanto appensatita dalle inesorabili esigenze della logistica, è squisitamente guerra di movimento. I successi ottenuti testimoniano della forza, della disciplina spirituale, dell'attrezzatura mentale e culturale che 14 anni di regime fascista hanno dato all'Italia. Mi.

**Vierteljahreshefte für Pioniere.** Verlag Offene Worte, Berlin.

**Heft 1; Februar 1936.**

**Motorisierung und Sperrungen.** Von Oberst Dennerlein. Der Verfasser behandelt die Abwehr gegen motorisierte Verbände und besonders die Bedeutung des Einsatzes der Pioniere. Der Pionier ist befähigt, mit seinen Kampfmitteln bei der Anlage von Sperren zu wirken, vornehmlich durch Zerstörung von Kunstbauten und Erstellung von Anlagen, welche motorisierte Verbände aufhalten oder zum mindesten verzögern sollen. Die Aufstellung von Sperrverbänden, zu welchen neben motorisierten Pionieren sich Kraffrad-schützen, motorisierte Mg.-Kompagnien, Pz.-Abwehrkompagnien gesellen, wird als selbstverständliche Notwendigkeit angenommen. Im Sperrverband liegt der Schwerpunkt bei den Pionieren, welche die Hauptarbeit zu bewältigen haben; die übrigen Truppen übernehmen die Sicherung der Arbeiten und die Verteidigung der Sperren. Der rechtzeitige Einsatz des Sperrverbandes ist ausserordentlich wichtig, da jede Sperre Zeit erfordert. Mit vorbereiteten Schnellsperren können zwar gut ausgebildete Pioniere in wenigen Minuten

Sperren errichten, die feindliche Fahrzeuge aufhalten, sie auch mit Vernichtung bedrohen. Diese Schnellsperren genügen aber nicht, da sie meistens weggeräumt werden können; sie bilden die erste Sicherung, hinter welcher schwer zu beseitigende Sperren entstehen, wie Brückenzerstörungen, Baumsperren, Barrikaden, Strassenminen usw. — Der Verfasser behandelt das taktische Vorgehen und das technische Verfahren, welche beim Bau von Sperren anzuwenden sind; es ist nicht möglich, hier in die Einzelheiten einzutreten. Sie deuten aber klar darauf hin, mit welchem Verständnis und mit welcher Ueberzeugung bei der neuen deutschen Armee die wichtige Frage der Zerstörungen und Sperren behandelt wird. Die Sperren sind ein Mittel der Führung geworden. — Der Inhalt des Aufsatzes verdient bei uns die grösste Beachtung; wir haben ihn mit besonderer Freude gelesen, da wir seit vielen Jahren schon für einen ernstesten Ausbau des Zerstörungs- und Sperrdienstes in unserer Armee mit wenig Erfolg kämpfen. Und doch bedeuten Zerstörungen und Sperren für uns einen ungemein wichtigen Faktor. Organisation, Ausrüstung und Ausbildung sollen sich darnach richten.

**Motorisierung und Mechanisierung der englischen Pioniere.** Von Major Rothardt. An Hand von schönen Bildern wird die Motorisierung und Mechanisierung der englischen Pioniere dargestellt. Das Brücken- und Uebersetzgerät von der leichten Kapok-Schnellbrücke bis zur schwersten Brücke, Einbaukräne, Kompressoren als Anhänger und leichte aufgeladene geben ein richtiges Bild der Entwicklung des englischen Pioniermaterials.

#### Heft 2; Mai 1936.

**Truppenführer und Pioniere.** Von Major von Ahlfen. Der Verfasser behandelt in einer sehr klaren Art und Weise an Hand von Beispielen den Einsatz der Pioniere und die Befehlsgebung dazu. Es gibt kaum eine Aufgabe, zu deren Lösung der Truppenführer nicht auch der Pioniere bedarf. Deshalb ist es gut, stets daran zu denken. Von geringen Ausnahmen abgesehen, kostet jeder Pioniereinsatz auch bei schneller Befehlsgebung des Pionierführers, und bei gutem Ausbildungsstand, Zeit. Der Truppenführer soll sich daher stets prüfen und fragen, wie früh kann man an die Pioniere befehlen. Diese Grundsätze versteht der Verfasser in den erwähnten Beispielen vor Augen zu führen; überdies sind die angegebenen Lösungen wohlgedacht und begründet.

**Pionierausbildung bei Dunkelheit.** Der Verfasser unterstreicht die Wichtigkeit und die Notwendigkeit einer guten Pionierausbildung in der Dunkelheit und gibt wertvolle Richtlinien dazu. Man kann wohl behaupten, dass alle wichtigen Pionierarbeiten hauptsächlich bei Nacht ausgeführt werden müssen, auch solche, die technische Schwierigkeiten aufweisen und rasche Ausführung verlangen. Zu diesen gehören in erster Linie die Zerstörungen und Sperren.

**Der Stau als wirksames Hindernis.** Von Oberbaurat Ing. Krauss. Es wird hier die technische Seite des Problems behandelt und die Erfahrungen in bezug auf Wirkung, Zeit und Arbeitsbedarf erwogen.

**Beseitigen von Baumsperren.** Von Hptm. Schaette. Hier wird der Einsatz einer motorisierten Pionierkompagnie bei einer Uebung im Beseitigen von Baumsperren beschrieben. Die Sperren waren durch einen Wirbelsturm entstanden, und es handelte sich darum, eine Waldstrasse und einen Waldweg auf einer Länge von ca. 150 m zu befreien. Zwei Züge mit 4 Kraftsägen ausgerüstet wurden an der Strasse, 1 Zug mit 2 Kraftsägen am Weg angesetzt. Die Aufräumungsarbeiten, unter Zuzug von Lastwagen für das Wegschleppen der Bäume, dauerten 3 bzw. 2 Stunden. Die hier gemachten Erfahrungen sind auch für uns interessant, obschon wir eher Baumsperren anlegen und selten solche beseitigen werden. Die notwendige technische Ausrüstung bleibt die gleiche, die Fertigkeit in der Ausführung ist im ersten Falle noch grösser.

Mi.