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

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 10 (1937)

Heft: 10

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

Autor: Bohli, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-516380

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

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

Oktober 1937 X. Jahrgang No. 10

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

Während des italienisch-abessinischen Krieges und unmittelbar nach demselben sind in schweizerischen und ausländischen Militärzeitschriften Artikel und Aufsätze erschienen, die sich hauptsächlich mit dem Verlauf des Feldzuges befassten oder taktische und strategische Fragen behandelten. In diesem Sinne bewegen sich auch im allgemeinen die sehr aufschlussreichen und mit grosser Offenheit geschriebenen Bücher der Marschälle Badoglio und De Bono, mit je einem Vorwort von Mussolini, wie der Generale Armellini und Starace. Schon mehr über die rückwärtigen Dienste bringt der gut orientierte deutsche Oberst von Xylander in seinem klar aufgebauten Werk: „Die Eroberung Abessiniens 1935/36". — Vor wenigen Monaten erschien das äusserst interessante Buch des hervorragenden Generalintendanten der italienischen Armee in Abessinien, des Divisionsgenerales Fidenzio **Dall'Ora,** das jeder Angehörige der Dienste hinter der Front studiert haben sollte. Das Buch trägt den Titel: **„Intendenza in A. O.".**

Alle Verfasser der oben aufgeführten Bücher sprechen von der ausschlaggebenden Rolle der „Servizi", der Dienste hinter der Front, im abgeschlossenen Feldzug. Sie betonen die Wichtigkeit der „Servizi" in einer Armee und äussern sich in dem Sinne, dass das Studium der „Logistica", der Kunst ein Heer mit allem Lebensnotwendigen zu versorgen, für jeden Wehrmann so wertvoll sei wie dasjenige der Strategie und Taktik. „Truppe und Dienste hinter der Front, Taktik und die Versorgung der Armee mit allem Lebenswichtigen sind Faktoren, die sich gegenseitig beeinflussen".

General Dall'Ora gibt einen Ueberblick über die Organisation der Servizi der Intendanz in Ostafrika. Sie entsprechen ungefähr unsern Diensten hinter der Front. Sie seien hier mitgeteilt: Stab des Intendanten, Abteilung Sanität, Kommissariat, Artillerie (Munition), Genie, Veterinärwesen, Transport und Etappe, chemische Abteilung, Strassenwesen, Militärpost, Heerespolizei, Forstwesen, Rechnungsdienst, Kommandanten der vorgeschobenen Magazine, Vertreter der Intendanz bei allen höheren Stäben.

Ende des Jahres 1934 begannen die Vorstudien, während erst im Januar 1935 die Vorbereitungen für den Krieg in den Kolonien an Hand genommen werden konnten. Von unserm Standpunkt aus ist es sehr interessant zu

erfahren, mit welcher peinlichen Sorgfalt die Ausrüstung der rückwärtigen Truppen der Divisionen und Armee-Korps studiert wurden, natürlich immer im Hinblick auf den kommenden Kriegsschauplatz. Die Frage war: Tragtiere allein oder gemischt mit Motorlastwagen, eventuell nur Motortraktion. Die Zuteilung von Spezialtypen für die verschiedenen Motorlastwagenkolonnen wurde eingehend studiert.

Während in Rom der italienische Generalstab in Verbindung mit den verschiedenen Ministerien alle Vorbereitungen für die Transporte nach Eriträa und Somaliland traf, arbeiteten in den beiden italienischen Kolonien die verschiedensten Instanzen und Abteilungen der Intendanz unter der Leitung des Hohen Kommissärs, des Marschalles De Bono, zielbewusst und in aller Ruhe. Eine Riesenarbeit aller Abteilungen der Intendanz wurde in beiden Kolonien während der Monate Januar-September 1935 bewältigt. In Eriträa und Somaliland war für einen Krieg von solchem Ausmass fast gar nichts vorbereitet, resp. vorhanden.

In erster Linie musste man die Häfen, vor allem denjenigen von Massaua, der nebenbei bemerkt ca. 4000 Kilometer vom Mutterland entfernt ist, ausbauen. Zahlen sollen sprechen. 1934 konnten in Massaua täglich bis 80 T. ausgeladen werden, während im März 1935 bereits ca. 1000 T. gelöscht werden mussten. Im Oktober 1935 stieg die tägliche Tonnenzahl auf 5000. In Massaua wurden pro Monat ausgeladen:

1935 März	31.000 T. Material	11.000 Mann	349 Tiere	5 Autos
1935 Sept.	132.000 T. Material	44.000 Mann	13.100 Tiere	1.000 Autos
1935 Okt.	149.000 T. Material	63.500 Mann	11.500 Tiere	1.300 Autos

Vom März 1935 bis April 1936 ergeben sich für Massaua folgende Gesamtzahlen: 1.300.000 T. Material, 450.000 Mann, 57.000 Tiere und 16.500 Autos. Zum Ausladen waren in den Kriegsmonaten immer ca. 50—60 Schiffe im Hafen von Massaua. Im Monat Oktober 1935 legten 120 Schiffe an. Der Auslad konnte rascher durchgeführt werden, als die Marine das Kommando übernahm.

Im weitern mussten in Massaua, wie in allen andern Häfen der beiden Kolonien, dann an den verschiedensten Orten in Eriträa und Somaliland, ganz besonders auf dem Hochland von Asmara, Häuser, Baracken, Ställe, Lagerschuppen jeglicher Art, usw. gebaut werden. Eisenbahnen und Strassen mussten verbessert oder ganz neu angelegt werden, Seilbahnen wurden erstellt. Flugplätze mit allem Zubehör, besonders Tankanlagen, harrten der Ausführung. Pumpwerke, Anlagen von Trinkwasser, der Bau von Wasserleitungen und von Gefrieranlagen mussten ausgeführt werden. Nicht zu vergessen ist die Erstellung von Spitälern und Notspitälern mit ca. 20.000 Betten samt allem Zubehör. Dazu kamen auf dem Hochland von Eriträa Akklimatisierungslager, wohin die Truppen nach dem Auslad in Massaua sofort durch Motorlastwagen transportiert wurden. Ferner mussten die Aufmarschräume ausgebaut werden. Es ist nicht zu vergessen, dass diese gewaltige Arbeit zum Teil in Landstrichen mit einem

Höllenklima ausgeführt werden musste. In Massaua waren anfänglich von den weissen Arbeitern bis zwei Drittel krank.

Wir glauben es dem Generalintendanten, General Dall'Ora, wenn er schreibt, die Monate der Vorbereitungen seien für die Intendanz die hartesten gewesen, der Krieg habe für diese Truppe bereits im Januar 1935 begonnen. Alle Arbeiten wurden nach einem bereinigten Programm ruhig und zielbewusst ausgeführt. Reibungen und Friktionen gab es nur am Anfang, die zudem nicht durch Versehen in den Kolonien entstanden waren. Als die Fronttruppen am 3. Oktober 1935 die Grenze überschritten, war das aufgestellte Programm fast vollständig durchgeführt. Die Intendanz hatte sich schon in der Vorbereitungszeit bewährt, dank des überragenden Generalintendanten, des „schweigsamen, schaffenden, stets bereiten, nie die Ruhe verlierenden" Generals Dall'Ora. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn dieser General als erster von seinem König durch einen hohen Orden ausgezeichnet worden ist.

Es ist im Rahmen dieses Aufsatzes unmöglich, den Verpflegungs- und Kommissariatsdienst an Hand des taktischen Verlaufes des Feldzuges zu schildern. Im weitern beschränke ich mich auf den nördlichen Kriegsschauplatz und greife nur das heraus, was von allgemeinem Interesse sein dürfte. Der chronologische Verlauf der Kämpfe und Schlachten in dem 7 Monate dauernden Krieg dürfte ungefähr folgender sein : Der erste Sprung bis zur Linie Adua-Adigrat. Der zweite Sprung endigte mit der Besetzung von Axum und vor allem von Makallé. Dann folgen die Schlachten in Tembien, in der Enderta, im Sciré und am Ascianghi-See. Es folgte der Marsch nach Addis Abeba und die Besetzung der abessinischen Hauptstadt. Nicht zu vergessen sind die beiden Expeditionen nach Gondar und dem Tanasee, wie durch die Danakilebene.

Als am 3. Oktober 1935 die italienische Expeditionsarmee in drei Kolonnen, in der Stärke von ca. 100.000 Mann, die Grenzflüsse Mareb und Belesa überschritt, war in drei hintereinander gestaffelten Magazingruppen Verpflegung für 60 Tage, excl. 15 Notportionen, eingelagert. In und um Asmara waren die Hauptmagazine, dann folgte eine zweite Gruppe von Magazinen mit 15—20 Tagesportionen. In der Nähe der Grenze war die dritte Gruppe der Verpflegungsschuppen mit 6 Tagesportionen, resp. -Rationen und 10 Notportionen, incl. Hafer. Das Fleisch war vorhanden in Form von Viehdepots mit einem Bestand für 3 Tage. Zu diesen gestaffelten Verpflegungsmengen kamen die Vorräte in Massaua, die nicht eingerechnet sind, weil diese Magazine nur für den Durchgang bestimmt waren, obwohl in diesem Hafen die Mengen z. T. ordentlich lange lagerten. Jeder Mann hatte 110 Patr., 4 Port. Verpflegung und 2 Liter Wasser auf sich. Ueberblickt man das ganze Verpflegungssystem, so kann man den Worten des Generalintendanten zustimmen: „Am 3. Oktober 1935 konnten unsere Truppen die Grenze des abessinischen Kaiserreiches mit der Gewissheit überschreiten, dass nichts unterlassen worden war, die Mittel anzuhäufen, um zu leben, sich zu bewegen und um zu kämpfen".

Nach 2—3tägigen Kämpfen und Märschen war die Linie Adua-Enticciò-Adigrat erreicht. Man machte Halt, um die rückwärtigen Verbindungen wieder auszubauen, d. h. um Strassen zu bauen oder auszubessern, die rückwärtigen Staffeln nachzuziehen und neue Magazine zu errichten. Dieses methodische Vorgehen zieht sich durch den ganzen Feldzug durch. Von der Grenze bis zu der eroberten Linie entstanden in kurzer Zeit wiederum drei Linien Magazine, resp. „posti a terra", Orte, wo die Verpflegung für die drei vorgegangenen Kolonnen ganz einfach am Boden deponiert wurde. Auf dem linken Anmarschweg waren für 40.000 Mann Weisse, 60,000 Mann Eingeborene und 40.000 Tiere 26 Tagesportionen und -Rationen nebst 10 Notportionen gestaffelt deponiert. In der Mitte lagen in den Magazinen 20 Tagesportionen und -Rationen für das Eingeborenen-Armeekorps und rechts ebenfalls 20 Portionen, resp. Rationen für 40,000 Mann und 15,000 Tiere. Da man mit der verstärkten linken Kolonne nach Makallé vorstossen wollte, konzentrierte man auf der rechten Seite zu den regulären Traktionsmitteln hinzu noch 800 Lastwagen, drei Kolonnen Muli, zwei Kolonnen Kamele und eine Kolonne Esel, mit einem Total an Extra-Tieren von 6.600.

Gegen Ende Oktober war man mit den Vorbereitungen fertig, so dass man den zweiten Sprung unternehmen konnte. Immerhin ist zu sagen, dass die Strassen nur notdürftig gebaut waren. Starkem Lastwagenverkehr waren sie nicht gewachsen, wie sich später dann auch herausstellte. Während der Aktion gegen Makallé wurden zwischen Adigrat und dem sog. Ort in der Zeit vom 3.—8. Nov. zwei Zwischenmagazine errichtet. Dass man nach der Einnahme von Makallé wiederum halt machte, um von hinten nach vorn auszubauen, ist nach dem oben Gesagten selbstverständlich. Wie man sieht, hat auch Marschall De Bono den Krieg methodisch, getreu den herausgegebenen „Grundsätzen", geführt.

Um die linke Flanke der Armee bei Adua-Enticciò-Adigrat-Makallé zu sichern, ging ein Expeditionskorps unter General Mariotti in zwei Kolonnen durch die berüchtigte Danakilebene, wo Salzwüsten, zum Teil unter Meeresspiegel liegend, mit bergigem, bis auf 2000 m steigendem Gelände wechseln, vor. Gefechte wechselten mit sehr harten Märschen. Man konnte den Weitermarsch erst wieder antreten, als 9 Flugmaschinen mehrere Tonnen Lebensmittel und Sanitätsmaterial brachten, und nachdem auch die Schwerverwundeten mittelst Spezialflugzeugen abtransportiert worden waren. Später, als die Märsche, hauptsächlich für die rückwärtigen Staffeln, noch beschwerlicher wurden, — es ging durch Landschaften „wie aus Dantes Hölle" — wurde der Nachschub mit Hilfe v. 25 Sonderflugzeugen bewerkstelligt. Da die Hitze bis auf 50 Grad stieg, konnte kein Fleisch mehr abgegeben werden; Flugzeuge brachten lebendes Vieh. Es wurden auf der Marschstrecke Zwischenlager mit bis auf 20 Tage starker Verpflegungsdotation errichtet, die durch ausgesuchte Mannschaft verteidigt wurden.

Wie bei den Fronttruppen beim vorgeschobenen Keil von Makallé durch die nicht genügend geschützte Westflanke eine unsichere Lage eintrat, so machte man die schwersten Tage des Feldzuges auch bei den Diensten hinter der Front durch. Einmal reichten die vorhandenen Lastwagen nicht recht aus, dann

gab es bei den Saumtieren grosse Abgänge. De Bono schreibt in seinem Buch: „Die Intendantur hatte Wunder bewirkt; aber der Mangel an Transportmitteln trat jeden Tag stärker hervor.” Dazu gelang es den Abessiniern hinter die Fronttruppen in die rückwärtigen Staffeln hinein zu stossen. Die Dienste hinter der Front bezahlten in diesen Tagen ihren ersten Blutzoll. Aber trotz allen Schwierigkeiten meisterten die Italiener die Situation durch eine heldenhafte Aufopferung der rückwärtigen Staffeln und überwanden die Krisis. Bei De Bono kann man nachlesen: „Man würde ein eigenes Buch füllen, wenn man schildern wollte, mit welchen akrobatischen Anstrengungen die Intendantur das erreichte”.

Indessen verschlechterte sich die Strasse Asmara-Adigrat-Makallé wegen der starken Inanspruchnahme durch die Lastwagenkolonnen immer mehr. De Bono sagt darüber: „Nun aber verschlechterten sich durch die Zunahme des Verkehrs die Wege, die wir unter so gewaltigen Anstrengungen ausgebaut hatten, von Tag zu Tag mehr. — Wollte man jedoch für die Aufrechterhaltung eines ununterbrochenen Verkehrs nach rückwärts sorgen, so mussten die Wege jetzt unbedingt in geschotterte Strassen verwandelt werden.” Gewaltige Anstrengungen wurden nun gemacht, um diese Hauptader wieder in Ordnung zu bringen. Truppen, Arbeiterkolonnen, ja Zivilfirmen mit ihren Tausenden von Arbeitern arbeiteten Tag und Nacht, aber es ging nicht so rasch, wie man angenommen hatte. Bedenken wir nur, dass auf der Strecke Asmara-Adigrat bis zu 3500 Kurven bei der neuen Strasse angelegt werden mussten. Betrug nur die Strecke Adigrat-Makallé 120 Km.

In diese Zeit der Krise bei den Fronttruppen wie bei den Diensten hinter der Front fällt der Kommandowechsel. Marschall Badoglio änderte grundsätzlich am Rückwärtigen nichts. Wie sehr die Lage ihn aber beunruhigte, geht aus folgenden Telegrammen hervor: Am 2. Dezember an den Kolonialminister: „Unter Führung De Bonos sind Wunder geschehen, was aber nicht hindert, dass diese Strasse einen wahren Alpdruck für mich bedeutet”. Unter dem 8. Dezember an Mussolini: „Wie Ew. Exz. sehen, kommt es in erster Linie darauf an, dass wir ernsthaft organisieren, um nicht wie bisher in der Luft zu schweben, dann erst können wir den militärischen Operationen ihren Lauf lassen”. Marschall Badoglio trug sich eine Zeitlang mit dem Gedanken, den Rückzug von Makallé zu befehlen. Es war dies während der 1. Schlacht von Tembien. Dies zeigt genügend, wie ernst Badoglio die Lage beurteilte. Nun aber kamen aus dem Mutterland neue Truppen. In Massaua wurden weitere Zehntausende von Vierbeinern und ca. 10.000 Lastwagen nebst anderm Material ausgeladen, so dass der Feldherr beruhigter in die Zukunft schauen konnte.

Mit der Fertigstellung des Ausbaues der Strasse Asmara-Adigrat-Makallé, mit welcher der dauernde Motorlastwagenverkehr und damit der gesicherte Nachschub gewährleistet war, gewann Badoglio die Operationsfreiheit. Es kommt die Zeit der grossen Schlachten. Jedem Schlag ging eine peinlich genaue Vorbereitung des Rückwärtigen voraus. Interessant ist die Versorgung des

III. Armeekorps während der 2. Schlacht von Tembien für einige Zeit durch Flugzeuge. Ausserordentlich instruktiv sind die Berechnungen und die Bereitstellung der rückwärtigen Staffeln für die Schlacht im Scirè. Für den ausserordentlichen Verkehr wurden neben den den Divisionen und Armee-Korps zugeteilten Motorlastwagenkolonnen weitere 300 Lastwagen bereitgestellt. Dann wurden den fest zugeteilten Kolonnen des II. und IV. Armee-Korps je 150 Lastwagen Verstärkung zugewiesen. 1.800 Muli kamen auf Lastwagen herangeführt als Verstärkung zum II. Armee-Korps. Im weitern arbeiteten 1.200 Arbeiter 10 Tage lang Tag und Nacht, an einer 100 km langen Piste im Valle Obel, die dem IV. Armee-Korps im Verlaufe der Handlung als Nachschubweg dienen musste. Der Marsch des IV. Armee-Korps ging eine Zeitlang bei glühender Hitze durch wegeloses Felsen- und Dornbuschgelände, in dem keine Hilfsmittel waren, nicht einmal Wasser. Am Abend des 2. März kam man ohne Verpflegung in Az Daro an. Flugzeuge warfen die fehlende Verpflegung, incl. Wasser und das ganze Pferdefutter, insgesamt 19 Tonnen, ab.

In diesem Zusammenhang sei auch der einzig dastehende „Marsch" der Expedition des Generllt. Starace nach Gondar und dem Tanasee erwähnt. Eine ausgesuchte Truppe von 3000 Mann mit 500 Motorlastwagen, versehen mit Lebensmitteln für 30 Tage, nebst allem Kriegsbedarf, legte die hindernisreiche Strecke in der fabelhaft kurzen Zeit vom 20. 3. bis 1. 4. zurück. Flieger begleiteten die Kolonne und versahen sie mit dem Gewünschten.

Nach den siegreichen Schlachten im Norden konnte Marschall Badoglio, von dem Mussolini sagt: „Er hat es gewagt bis zur Verwegenheit", daran denken, jetzt nach Süden vorzugehen. Er tat dies mit dem III. Armee-Korps rechts, Richtung Socota, mit dem I. Korps in der Mitte und dem Eingeborenen-Korps links, beide allgemeine Richtung Ascianghi-See. Badoglio wollte um den 5. 4. herum, bei der mutmasslichen Fertigstellung der rückwärtigen Verbindungen, die kaiserliche Armee, bei der auch die Garde war, angreifen. Der Negus griff aber schon am 31. 3. an. Der Ausgang der Schlacht ist bekannt. Da auch vor diesem „Sprung", wie vor dem 1. und 2. Sprung, prinzipiell das Rückwärtige gleich behandelt worden ist, wie oben gezeigt wurde, kann von einer Schilderung wiederum Abstand genommen werden. Es sei nur der Trägerdienst beim III. Armee-Korps erwähnt. Der Marsch von Fenaroa südwärts führte durch ein Gebiet mit tiefem Sand. Die Fahrzeuge konnten zunächst nicht folgen. 4000 weisse Soldaten trugen ihren Kameraden in zwei Staffeln über eine Strecke von ca. 40 km während mehreren Tagen 60 Tonnen Verpflegung nach. Der Durchschnitt der Trägerlast betrug 30 kg.

Der siegreiche Feldherr war entschlossen, dem Feinde sofort zu folgen, um ihm die Verteidigung der Hauptstadt zu verunmöglichen. Bei Quoram begann die sog. Kaiserstrasse, die man für Lastwagen gut passierbar annahm. Badoglio liess daher das noch fehlende Strassenstück Mai Cio bis Quoram bauen. Am 7. 4. gab er im weitern dem Generalintendanten den Befehl, eine grosse Motorlast-

wagenkolonne in Quoram zusammenzuziehen. Als vorsorgliche Massnahme diente, dass der General der Pioniere alles vorbereiten musste, um eventuell die Kaiserstrasse von Quoram bis Addis Abeba zu verbessern und auszubauen. Eine Massnahme, die sich lohnte, war doch die gen. Strasse ein „elender Karrenweg". Wegen der schlechten Strasse wurden wiederum Flugzeuge zur Verpflegung des Eingeborenenkorps befohlen, das während 6 Tagen, 18.000 Mann und 9.000 Tiere stark, in sehr mühsamen Märschen, ohne dass die Nachschubkolonnen folgen konnten, den Weg Quoram-Dessié zurücklegte. Es wurden in diesen Tagen für dieses Korps 120 Tonnen Lebensmittel abgeworfen.

Am 24. April, genau auf den befohlenen Tag, hatte der Generalintendant die verlangten 1.725 Motorlastwagen bei Dessié zusammengezogen und die nötige Verpflegung und das angeforderte Material bereitgestellt. Die Stärke des Expeditionskorps nach Addis Abeba betrug 10.000 weisse und 10.000 farbige Soldaten. Ueber die getroffenen Massnahmen für den Marsch nach der abessinischen Hauptstadt war Badoglio sehr befriedigt, was aus folgenden Worten ersichtlich ist: „Meine Erwartungen bezüglich Nachschub waren dagegen weit übertroffen worden, dank der bewunderungswerten Hingabe aller Mitarbeiter." Interessant ist zu vernehmen, dass beim Zusammenzug der grossen Masse von Motorfahrzeugen bis nach Eriträa gegriffen werden musste, ja dass selbst Zivilfirmen Lastwagen abzugeben hatten.

In zwei Kolonnen marschierte man nach Addis Abeba. Die Kolonne rechts, Eriträer, die in gebirgigem Gelände bis 40 km zurücklegte, wurde ganz durch Flugzeuge verproviantiert. Am 4. Mai waren beide Kolonnen vor der Hauptstadt, am 5. Mai folgte der Einzug in Addis Abeba. Am 9. Mai vereinigten sich die Truppen Badoglios mit denjenigen Grazianis in Dire Daua. Die Bahn Djibouti-Addis Abeba hatte den Transport von Truppen und Lebensmitteln übernommen. Badoglio schreibt: „Das grosse militärische Unternehmen war zu Ende."

Fortsetzung folgt.

Das Ende einer Kompagnie

von E. N.

Vor kurzem ist die mehrheitlich aus Thurgauern bestehende Verpflegunskompagnie I/6 auf der Kreuzbleiche in St. Gallen zum letzten Mal aus dem Wiederholungskurs entlassen worden. Die neue Truppenorganisation macht ihr ein Ende. Die Angehörigen der bisherigen Verpflegungseinheiten werden sich bei ihrer nächsten Dienstleistung in stark veränderte Verhältnisse gestellt sehen. Die alten Rekrutierungskreise sind zerrissen, und viele fremde Gesichter werden sich wieder zusammengewöhnen müssen. Aber was noch wichtiger ist, der neue Betrieb wird ganz anders werden; denn der Pferdetrain wird nicht erscheinen, der bisher so charakteristisch war für die Verpflegungstruppen und ihren Dienstbe-