

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

Band: 64=84 (1918)

Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

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: 14.05.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

LXIV. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXXIV. Jahrgang.

Nr. 1

Basel, 5. Januar

1918

Erscheint wöchentlich. — Preis halbjährlich für die Schweiz Fr. 6. —, fürs Ausland Fr. 7.50. — Bestellungen direkt an Benno Schwabe & Co. Verlagsbuchhandlung in Basel. — Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile. — Nachdruck nur mit ausführlicher Quellenangabe gestattet.
Redaktion: Oberst-Korpskommandant Eduard Wildbolz in Bern.

Inhalt: Der Weltkrieg. — Oberstkorpskommandant Fahrländer †. — Dienstfreudigkeit und Mannschaftsbehandlung. — „Vom falschen Drill“. — Gedanken über das Turnen in unserer Volksschule. — Bücherbesprechungen.

Der Weltkrieg.

CLXXXIV. Die Einnahme von Jerusalem.

Die am 9. Dezember 1917 erfolgte Besitznahme von Jerusalem durch Teile der an der syrisch-arabischen Front operierenden Armee Allenby, bei der sich neben britischen Truppen auch französische und italienische Kontingente befinden, ist die Folge der Operationen gegen die türkische Gazaposition und ihrer Annexstellung bei Beerseba. Daß der Fall der heiligen Stadt dabei etwas länger hat auf sich warten lassen, als die allgemeine Anschauung anzunehmen geneigt war — Gaza und Beerseba fielen schon Ende Oktober-Anfang November in britische Hände — erklärt sich aus verschiedenen Ursachen, an denen die geographische Lage, die Verpflegungsbedingungen und die Verbindungsverhältnisse einen nicht geringen Anteil gehabt haben. Auch dürfte das Bestreben, die Stadt und ihre heiligen Stätten nicht durch Geschößerstörungen zu profanieren, mit im Spiele gewesen sein.

Nach der Einnahme der türkischen Stellungen um Gaza und Beerseba mußte es für die britische Operationsleitung die erste Sorge sein, die über Askalon und Jaffa nach Norden führende Küstenstraße in eigenen Besitz zu bringen. Hiedurch sicherte man sich nicht nur die dauernde Mitwirkung der eigenen Seestreitkräfte, sondern man gewann neben der vom Suezkanal der syrischen Karawanenstraße entlang führenden Feldeisenbahn noch eine zweite und ungleich leistungsfähigere Etappenverbindung. Gleichzeitig mußte aber auch auf der jüdischen Hochebene eine Operationsgruppe angesetzt werden, damit man die von Beerseba aus nach Ludd und weiter nach Damaskus weisende Bahnlinie samt dem Verbindungsstück Jaffa-Jerusalem in die Hand bekam, denn dadurch schuf man sich in dem nicht gerade subsistenzreichen und ziemlich wasserarmen Lande eine wesentliche Verpflegungserleichterung. Dabei wird es sich wohl auch noch darum gehandelt haben, diese von den Türken voraussichtlich an verschiedenen Stellen zerstörten Schienenwege so rasch als möglich wieder dem eigenen Gebrauche dienstbar zu machen. Schließlich durfte die gleichfalls im jüdischen Hochland von Beerseba über Hebron und Bethlehem direkt nach Jerusalem führende Straße nicht außer Acht gelassen werden

und verlangte ebenfalls die Belegung mit einer besonderen Operationsgruppe. Es erfolgte der weitere britische Vormarsch aus der Linie Gaza-Beerseba somit in drei Kolonnen, zwischen denen jeweils starke Tagesmarschentfernungen lagen. Ihr Raumgewinn mußte von dem gegnerischen Widerstande, der gegenseitigen Unterstützungsmöglichkeit und nicht in letzter Linie von dem Grade der Verpflegungssicherung abhängen.

Am raschesten kam, dank der Kooperation mit den Seestreitkräften, die an der Küstenstraße operierende britische Gruppe vorwärts, sodaß schon am 17. November die Besetzung von Jaffa gemeldet werden konnte. Damit hatte man nicht nur das eine Endstück der Transversallinie Jaffa-Jerusalem in die Hand bekommen, sondern noch einen der praktikabelsten Häfen an der syrischen Küste, um den sich schon Alexander der Große wie die Kreuzfahrer und Bonaparte bemüht haben und der sich zu einer für weitere Operationen auf der jüdischen Hochebene willkommenen Etappenstation ausgestalten läßt, eine Funktion, die Jaffa oder Joppe besonders während der Kreuzzüge versehen hat. Weiter nördlich über Jaffa hinaus gelangte der Vormarsch zunächst nur bis an den Audja, einen jener Wadi oder Wasserläufe, die in Palästina und Syrien die natürlichen Verteidigungsstellungen zu bilden pflegen. Hier hemmten vorläufig türkische Streitkräfte ein weiteres Vordringen.

Ein weniger rasches Tempo war auf der Hochebene zu erreichen, denn zu dem gegnerischen Widerstand gesellten sich offenbar noch Verpflegungsschwierigkeiten, namentlich solche einer ausreichenden Wasserversorgung. Aber gerade diese mußten umso hemmender wirken, als ein großer Teil der Armee Allenby aus berittenen Truppen besteht. Auch hat das Bestreben, Jerusalem mehr durch die Kunst des Manövers als durch die Wucht eines direkten Angriffs Herr zu werden, noch eine weitere Verzögerung geschaffen.

Verhältnismäßig rasch gewann noch die längs der Bahnlinie Beerseba-Ludd angesetzte Gruppe Raum, während die von Beerseba direkt über Hebron auf Jerusalem operierende Kolonne längere Zeit gebraucht hat, um Hebron zu überschreiten, obgleich die Entfernung von Beerseba bis zu diesem Punkte nur 40 km beträgt. Der längs der Bahn-