

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 19 (1943-1944)
Heft: 15

Artikel: Zwölf Inseln vor den Dardanellen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-709796>

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: 30.01.2025

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

Zwölf Inseln vor den Dardanellen

Das Schicksal des Dodekanes

(Dr. E. B.) Mit der Landung britischer Truppen auf verschiedenen Inseln der italienischen Besitzungen in der Aegäis und der Rückeroberung von Kos durch die Deutschen war kurz nach der alliierten Invasion in Süditalien auch der östlichste Flügel der deutsch-italienischen Südfront in Bewegung geraten, wo seither lokale Auseinandersetzungen ohne Unterbruch andauerten, bis sie sich nach der Landung starker deutscher Marine- und Luftlandetruppen auf Leros wieder zu Kämpfen größeren Ausmaßes steigerten. Dodekanes — d. h. griechisch «zwölf Inseln» und wird auf der letzten Silbe betont — ist die politische Bezeichnung für zwölf größere und etwa vierzig kleinere Inseln der südlichen Sporadengruppe im Aegäischen Meer gegenüber der Südwestküste der Türkei, die bei einer Gesamtoberfläche von 2697 qkm nur den 15. Teil des Schweizergebietes bedecken und sehr knapp die Größe des Kantons Tessin erreichen. Ihre 140 000 Bewohner setzen sich zu vier Fünfteln aus orthodoxen Griechen zusammen; neben ihnen leben Türken, Spaniolen und Italiener, die sich zum mohammedanischen, jüdischen und römisch-katholischen Glauben bekennen. Die **Hauptinsel Rhodos** zählt 45 000 Seelen auf rund 1400 qkm und wird der Länge nach von einer stark bewaldeten Gebirgskette durchzogen, deren Gipfel sich bis zu 1200 m über den Meeresspiegel erheben. Ihre gleichnamige Hauptstadt liegt an der Nordostspitze und war Sitz der italienischen Kolonialverwaltung auf den «Isole Egee», d. h. Aegäischen Inseln, wie die amtliche Bezeichnung lautet.

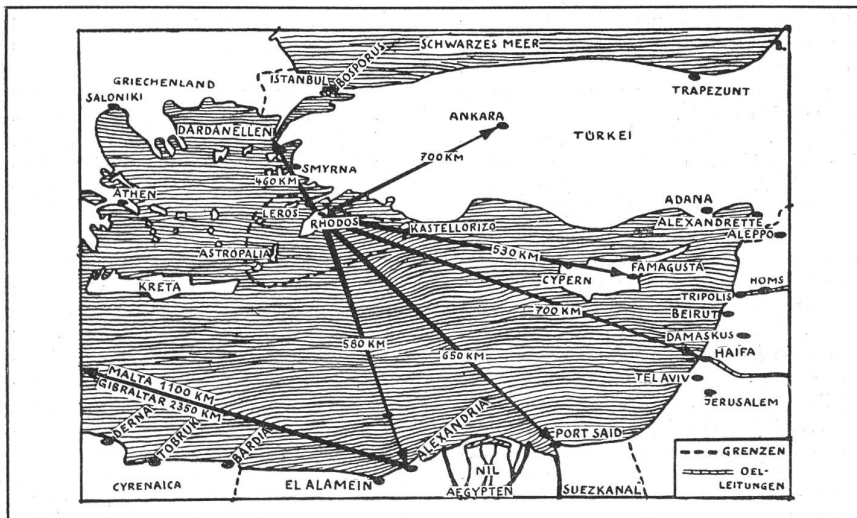
Einst eine Handelsmacht ersten Ran-

ges und hochentwickeltes Bildungszentrum des Altertums, verloren die Rhodier ihre Selbständigkeit an die aus Palästina vertriebenen Ritter des Johanniterordens, welche die Stadt mit den noch heute erhaltenen dreifachen Festungsmauern und Gräben umzogen und dort ihr Hauptquartier errichteten, das sie mit zahlreichen Prachtbauten der frühen Renaissance schmückten. Zu Beginn des 16. Jahrhunderts unterlagen die Ritter der Uebermacht des türkischen Sultans Soliman II., der ihnen freien Abzug nach Malta gewährte, und eine **vierhundertjährige Türkenherrschaft** mit echt orientalischer Macht- und Prachtentfaltung begann. Schlanke Minarette und Bäderkuppeln erhoben sich aus dem Stadtbild von Rhodos, aber bald senkte sich die Nacht der Vergessenheit über die einst scharfe Konkurrentin der antiken Handelsmetropole Alexandria. Die Holz-, Getreide- und Sklaventransporte blieben aus, Burgen und Mauern zerfielen und Rhodos verfiel in einen jahrhundertelangen Dornröschenschlaf. Erst im Frühjahr 1912 rückte die Inselgruppe wieder in den Blickpunkt der Weltpolitik, als Italien während des **tripolitanischen Krieges** gegen die Türkei nach der Forcierung der Dardanellen mit seiner Flotte den ganzen Dodekanes besetzte. Der Lausanner Friede machte die Räumung der Inseln von der zuvorigen Zurückziehung der türkischen Truppen und Zivilbeamten aus Libyen abhängig. Da nach italienischer Behauptung die Türken dieser Bedingung nicht voll nachkamen, blieb die italienische Besatzung weiter auf dem Dodekanes. In Erfüllung des **Londoner Geheimabkommens** von 1915, in welchem sich Italien für den Kriegseintritt auf alliierter Seite die volle Souveränität über den Dodekanes zu sichern ließ, mußte die Türkei 1920

im Frieden von Sèvres endgültig auf ihre Rechte auf die Inseln verzichten. Das Abkommen wurde 1923 im Vertrag von Lausanne bestätigt.

Der mitten zwischen türkischem, griechischem, englischem und französischem Besitz gelegenen Inselgruppe des Dodekanes maß Italien als seiner am weitesten nach Osten vorgeschobenen Position seit jeher **größte Bedeutung** bei, die sich noch erhöhte, als sich im Zuge der Expansionspolitik des Faschismus in Albanien und in Nordafrika Spannungen im Verhältnis zum britischen Reich ankündigten. Im Besitze der zwölf Inseln sah Italien eine Chance, durch die Linie Rhodos-Libyen im östlichen Mittelmeer einigermaßen ein **Kräftegleichgewicht** mit Großbritannien anzustreben, was u. a. im Gentlemans Agreement der Ostertage 1938 Ausdruck fand, weshalb **Rhodos** und das nördlich vorgelagerte **Leros** zu modernen, stark befestigten Luft- und Flottenbasen ausgebaut wurden, von denen aus gemessen alle strategisch wichtigen Punkte der Levante im **Aktionsbereich moderner Kampfflugzeuge** liegen. Die türkische Hauptstadt Ankara ist nach einem Flug über 700 km (gleich der Luftlinie Basel-Berlin) zu erreichen, Istanbul und der Bosphorus liegen 460 km, der türkische Kriegshafen Smyrna sogar nur 140 km (Basel-Bodensee), die Dardanellen 300 km (Zürich-Nürnberg) nördlich Rhodos. 720 km im Südosten endet im syrisch-französischen Hafen Tripolis die Erdölleitung aus dem Irak, und bis zum Endpunkt der Oellinie aus dem Mossul im britischen Flottenstützpunkt Haifa sind sogar nur 700 km zurückzulegen. Von der britischen Hauptbasis auf Cypern, Famagusta, ist Rhodos 530 km entfernt, und die bis Alexandria zurückzulegenden 580 km kommen ungefähr der Fluglinie Zürich-Wien gleich. Nach Port Said am Nordausgang des Suezkanals mißt die Distanz 650 km, die Schifffahrtslinie durch das Mittelmeer ist vom Dodekanes aus in direktem Flug nach Süden nach 350 bis 400 km (ungefähr Basel-Köln) erreicht.

Nachdem Mussolini den Kriegseintritt seines Landes erklärt hatte, unternahm **italienische Bombergeschwader** vom Dodekanes aus Angriffe gegen die britischen und französischen Oellager und Oelleitungen in Haifa und Tripolis, gegen nach dem Nahen Osten bestimmte alliierte Geleitzüge und gegen britische Flottenkonzentrationen in Alexandria, Port Said und Famagusta auf Cypern. Und als Rommel vor den Toren Alexandriens erschien, machten deutsche und italienische Kombatio-



nen den Dodekanes bereits zur Basis von Landungsoperationen an der syrischen und palästinensischen Küste, bis nach dem **Rückzug des Afrikakorps** von El Alamein die von Griechenland und dem Dodekanes über Kreta nach Tobruk hinüberreichende Sperre ihren südlichen Pfeiler verlor und die Achsenmächte an der Südfront in die Verteidigung gedrängt wurden. Der Dodekanes wurde damit das östlichste

Außenfort der «ersten Verteidigungslinie des Kontinents», d. h. jener Inselkette von Trittsteinen, die von Sardinien über Sizilien und Kreta bis an die türkische Küste hinüberreichte. Der mit starken Kräften geführte deutsche Angriff gegen die britische Position auf Leros, der mit der Kapitulation der alliierten Besatzung endete, verfolgte sehr wahrscheinlich das Ziel, die durch die alliierte Landung auf dem Dode-

kanes im äußersten Osten eingedrückte deutsche Südfront zu begradigen und dem Gegner wertvolle Ausgangsbasen für einen **Balkanfeldzug** wegzunehmen, der nach Besprechungen in Moskau und Kairo in absehbarer Zeit greifbare Gestalt annehmen soll. Denn über den Dodekanes führt nicht nur der Weg nach den Dardanellen und dem Schwarzen Meer, sondern auch der Weg in die deutsche Flanke nach **Saloniki**.

Ausbildungskurs für Motorfahrer

Wer kennt sie nicht, unsere Motorfahrer, deren Zahl im Verlaufe der jüngsten Jahre ins Riesenhafte gewachsen ist? Der Motorisierungswelle, welche bei der ersten Mobilmachung die Armee erfasst hatte, stand nur eine verhältnismäßig bescheidene Zahl ausgebildeter Motorfahrer gegenüber. Unzählige Angehörige anderer Truppen sowie Hilfsdienstpflichtige aller Kategorien wurden daraufhin zu der Mot. Trsp.Trp. umgeteilt. Es mußten vor allem einmal die Motorfahrzeuge bemannt und die Mannschftsbestände der motorisierten Einheiten aufgefüllt werden. Gar vieles wurde zunächst improvisiert, um den dringendsten Aufgaben gerecht zu werden. Doch allmählich gelang es der Heeresmotorisierung, den ganzen riesigen Apparat immer mehr zu vervollkommen. Schulen und Kurse der Mot.Trsp.Trp. lösten sich unaufhörlich ab. Viele Chauffeure, welche bereits Wochen und Monate als H.D.-Fahrer Aktivdienst geleistet hatten, wurden zu Umschulungskursen oder zu Rekrutenschulen für Nachgemusterte aufgeben. Und aus Chauffeuren wurden Militär-Motorfahrer, Soldaten. Außerdem absolvierten jährlich viele hundert junge Leute die regulären Rekrutenschulen der Mot. Trsp.Trp. Waren zu Beginn des Aktivdienstes in den Mannschftsbeständen die eigentlichen Motorfahrer gegenüber den Unausgebildeten weit in der Minderheit, so änderte sich nun das

Verhältnis rapid zugunsten der Motorfahrer, was sich im Dienstbetrieb je länger je günstiger auswirkte.

Nun aber tauchten mit der zwangsläufig zunehmenden Stilllegung der zivilen Motorfahrzeuge neue Probleme für die Heeresmotorisierung auf. Der größte Teil der Motorfahrer wurde durch sie direkt betroffen, und hatte zumeist nur noch im Militärdienst Gelegenheit, ein Motorfahrzeug zu lenken. Zuzufolge der Sparmaßnahmen konnte jedoch sehr oft auch dort die mangelnde Routine nicht wieder erworben werden. Nichts aber wirkt sich in der Arbeit der Spezialtruppen verhängnisvoller aus als mangelnde Uebung an ihren Spezialwaffen und -geräten. Um deshalb bei den Motorfahrern im Rahmen der uns zur Verfügung stehenden Mittel und Möglichkeiten die fehlende Fahrpraxis zu kompensieren, wurden innerhalb der Armeekorps und Divisionen sogenannte Ausbildungskurse für Motorfahrer ins Leben gerufen.

Es ist selbstverständlich, daß es sich dabei nicht nur darum handelt, den Motorfahrern ihre Sicherheit am Steuerad wiederzugeben, sondern ganz allgemein ihren Ausbildungsstand in allen Belangen soweit zu fördern, daß sie ihre Aufgabe als Soldaten erfüllen können. Dazu gehören neben den technischen Kenntnissen und dem praktischen Können am Fahrzeug auch Landkartenlesen, Handhabung von

Karabiner und Lmg., körperliche Gewandtheit und Ausdauer, richtiges taktisches Verhalten und stramme Disziplin.

Die vorliegenden Bilder zeigen einen solchen Ausbildungskurs für Motorfahrer an der Arbeit. Irgendwo in einem kleinen Dörfchen ist die Kolonne mit ihren Motorfahrzeugen untergebracht. Eine kleine Wirtschaft und eine Sommerpension stehen den Soldaten als Unterkunft zur Verfügung, und ebenso beschränkt ist der ganze übrige Platz. Die Umstände erscheinen somit auf den ersten Blick durchaus nicht ideal, und dennoch entsprechen sie der Norm im Felddienst. Die Ausbildungskolonnen werden dadurch gezwungen, mit den im Aktivdienst üblichen Schwierigkeiten fertig zu werden.

Unter den Motorfahrzeugen befinden sich die verschiedensten Typen und Fabrikate, wie immer, wenn statt Armee-Motorfahrzeugen eingeschätztes Wagenmaterial verwendet werden muß. So sehr dieser Umstand beim normalen Ablösungsdienst den Dienstbetrieb erschwert, so günstig wirkt er sich hier im Ausbildungskurs aus, weil dadurch eine vielseitige technische Ausbildung ermöglicht wird. Längst schon haben auch die Ersatztreibstofffahrzeuge Eingang in die Armee gefunden, und somit lernt auch der Motorfahrer all die zusätzliche Arbeit kennen, die eine Holzgas- oder Holzkohlenanlage für den Fahrzeuglenker mit sich bringt. Für diese Fahrer sind



Die beiden kennen sich noch nicht lang — aber es hat doch einen ausführl. Abschied gegeben, als er einrückte.



Gleich am nächsten Sonntag soll er ein Päckli haben. „Wenn ich nur wüsste, was er mag: Cigaretten, Stumpen oder Tabak?“



„Von jedem etwas. Und dazu eine grosse Schachtel Gaba, die ist sowieso recht.“



Gaba nehmen — Gaba nützt,
Gaba schicken — Gaba schützt!