

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 16 (1940-1941)
Heft: 43

Artikel: Malta : wie Malta Englisch wurde
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-713025>

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: 17.03.2025

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

MALTA

Wie Malta Englisch wurde

(P. Sch.) Im heutigen Ringen um die Vorherrschaft zur See ist schon des öfters von der Felsenfestung Gibraltar, mit der England den Eingang aus dem Atlantischen Ozean ins Mittelmeer beherrscht, die Rede gewesen.

Eine nicht weniger wichtige Schlüsselstellung — den Durchgang aus dem westlichen in das östliche Becken des Mittelmeers — hat die gleiche Macht am 5. September 1800 unter ihre dauernde Obhut genommen, indem sie sich Malta und der unmittelbar benachbarten Inseln Gozzo, Camino und Cominotto, bemächtigte.

Die Insel Malta, 100 km vom sizilianischen Kap Passero und wenig mehr als 300 km vom afrikanischen Kap Damas entfernt gelegen, hat in den Händen einer seegewaltigen Großmacht eine nach beiden Seiten — nach Nord und Süden — das Meer beherrschende Bedeutung.

Eine dort stationierte Flotte kann nicht nur die Passage auf zwei Seiten vollkommen sperren, sie hat gleichzeitig in Malta einen trefflichen Stützpunkt, indem die Insel mit einem Flächeninhalt von 275 qkm sich sowohl zur Unterbringung wie zur Verproviantierung einer starken Besatzung eignet.

Ihre natürliche Beschaffenheit, und wo diese nicht ausreicht die künstliche Befestigung, ermöglichen den Engländern eine außerordentlich günstige Verteidigung dieses strategisch so wichtigen Punktes.

Die im Südwesten und Süden die Insel passierenden Schiffe zeigen dem Beschauer eine gradlinige, ungliederte und unzugängliche Steilküste, eines gegen 250 m hohen Kalksteinplateaus. Nach Nordosten senkt sich dieses Plateau allmählich dem Meere zu. An diesem — mit kräftig eingeschnittenen Buchten — Teil der Küste liegt die Hauptstadt der Insel, La Valetta. Diese Stadt, welche 1566 vom damaligen Großmeister des Malteserordens Jean de L'Islette, gegründet wurde, haben die Engländer mehr und mehr zu einer der stärksten Festungen gemacht.

La Valetta mit seinen zwei stark befestigten Hafenanlagen bildet heute nicht nur die wichtigste Hauptstation der englischen Dampfschiffverbindung, sondern in weit größerem Maße Hauptstützpunkt und Versorgungsplatz für die englische Mittelmeerflotte. Von hier aus laufen auch die wichtigsten Kabel

nach Gibraltar, Tripolis und Alexandria.

Die Umstände aber, die einstmal das Schicksal Maltas ins Rollen brachten, sind heute mehr denn je von Interesse und Bedeutung.

Die Stunde Maltas schlug, als Napoleon Bonaparte im Jahre 1796 den Plan einer Eroberung Aegyptens ernsthaft ins Auge faßte.

Die Engländer sahen damals einem Versuch Napoleons, auf ihrer Insel zu landen, mit größter Bestimmtheit entgegen, und England rüstete sich mit allen Mitteln, diese Invasion abzuwenden. Ja, die Möglichkeit eines französischen Anschlages auf Aegypten kam ihnen so wenig in den Sinn, daß sie sogar eine ganz bestimmte diesbezügliche Warnung in den Wind schlugen. Selbst die Ansammlung der französischen Flotte vor Toulon, Genua und Bastia schien ihnen nur als bloße Finte, ihre Aufmerksamkeit von der eigenen Küste abzulenken. Napoleons Plan, im Orient festen Fuß zu fassen, aber war bestimmt damals schon keineswegs so phantastisch wie England meinte. An die Möglichkeit einer dauernden Behauptung einer Insel wie England glaubte Bonaparte nicht, England aber an der Wurzel seiner Kraft in seinen indischen Besitzungen zu schwächen, schien ihm nicht so abenteuerlich wie den Engländern selbst. — Auf dem Wege nach dem Orient — nach Aegypten als erster Station — aber war Malta schon damals ein vorzüglicher Stützpunkt, zudem waren die dortigen Zustände so verlottert, daß ein Handstreich unmittelbares Gelingen versprach.

Noch war die Insel im Besitz des Malteserordens, als Großmeister des Ordens residierte auf Malta ein Freiherr von Hompesch. Die spanischen und vor allem auch die französischen Ritter des Ordens aber waren nicht nur mit dem Großmeister, einem charakter- und energielosen Menschen und Spielball seiner nächsten Umgebung, sondern auch mit dem überwiegenden österreichischen Einfluß äußerst unzufrieden. So war es Napoleon leicht, schon vor Beginn seines Feldzuges eine Reihe französischer Ordensritter für seine Pläne zu gewinnen.

— Napoleons Geschwader bei Toulon wurde unterdessen durch drei englische Kriegsschiffe unter Admiral Nelson beobachtet. Ein Mißgeschick — das eine seiner Schiffe hatte Havarie erlitten — zwang Nelson,

seine drei Schiffe für kurze Zeit aus der Nähe Toulons zurückzuziehen. Napoleon, für sein Unternehmen schon lange aufs beste ausgerüstet, benutzte diese kurze Spanne, gesäumt mit seiner Flotte auszulaufen.

Vierzehnhundert Transportschiffe mit 36,000 der auserlesensten Truppen an Bord, von fünfzehn Linienschiffen, einer großen Zahl Fregatten und andern Kriegsschiffen begleitet, machten sich auf den Weg nach Malta. So geheim war der Plan gehalten, daß selbst der Kriegsminister in ihn nicht eingeweiht war und der kommandierende Admiral Brueys das Ziel erst im letzten Moment erfuhr.

Nelson, der an Schiffen um sich sammelte was er erreichen konnte, machte sich unverzüglich auf die Jagd, da er aber die französische Flotte auf dem direkten Weg nach Aegypten vermutete, verfehlte er sie.

Am 9. Juni 1798 erschien die französische Flotte vor Malta und schon drei Tage später erfolgte, auf Bonapartes Schiff abgeschlossen, die Kapitulation, die Malta und die dazugehörigen Inseln und alle Befestigungen der französischen Republik als Eigentum überließ.

Napoleon ließ als Kommandanten und Statthalter General Vaubois mit 4000 Mann auf der Insel und ernannte einen der Verräter, sowie einen Kommissar des Direktoriums zu Regenten. Er selbst segelte am 19. Juni nach Aegypten weiter. Hier gelang es ihm nochmals, Fuß zu fassen, aber die Vernichtung seiner Flotte durch Nelson bei Abukir am 1. August 1798 schnitt Bonaparte gänzlich von der Heimat ab und verurteilte so sein ganzes Unternehmen zur Unfruchtbarkeit.

Malta aber wurde nach erfolgter Kapitulation in größter Schnelligkeit instand gesetzt, um so einer immer stärker drohenden Belagerung Englands standzuhalten. Die aus den verschiedenen Abteilungen des Expeditionsheeres zusammengestellte Besatzung und Soldaten des ehemaligen Malteserheeres vollendeten die große Arbeit in der Zeit vom 12.—20. Juni.

— Wie in Aegypten, so gerieten die Franzosen auch in Malta bald in große Bedrängnis. Da nach der unglücklichen Schlacht bei Abukir Napoleon keine Flotte mehr zur Verfügung stand, England aber die Insel Malta eng umschloß, war Malta bald von jeder Zufuhr abgeschnitten.

Bonaparte gab sich daher — während er nach der Schlacht bei Marengo 1800 in Lunéville mit den

Hallen können Hunderte von Flugzeugen Unterkunft finden, vor allem da die Maschinen der Marineluftwaffe umlegbare Tragflächen besitzen. Das Flugfeld ist von einer durchschnittlich 30 cm hohen, künstlich aufgeschütteten Erdschicht bedeckt und kann, wie auch von englischer Seite zugegeben wird, durch Bombentreffer schweren Kalibers für lange Zeit unbrauchbar gemacht werden. Die Trichter können nicht ohne weiteres aufgefüllt werden, da Erde auf Malta ein kostbarer Stoff ist.

Ta' Venezia, der ausgedehnteste Flugplatz der Insel, wurde 1937 in

Angriff genommen und sollte nach amtlichen Erklärungen zum Zwischenlandeplatz für den Fernostdienst der Imperial Airways dienen. Mit dem Ausbau des weitgestreckten Flugfeldes von Mikkaba begannen die Engländer kurz nach dem Münchner Abkommen (Herbst 1938). Angeblich sollte auch Mikkaba dem zivilen Luftverkehr dienen. Kalatrana, die Seeflugzeugbasis an der geräumigen Bucht Marsa Scirocco, besitzt große Hallen und Werkstätten, wo Flugboote schwersten Typs untergestellt und ausgebessert werden können.

Besondere Aufmerksamkeit wid-

mete man natürlich der Küstenverteidigung und der Luftabwehr. Nicht weniger als acht mit modernsten Schiffsgeschützen ausgestattete Festungen sichern die Insel gegen die See hin. Auf allen Höhen sind Flakstellungen in den Felsen eingebaut und längs der flachen Küstenabschnitte im Norden und Südosten laufen achtreihige Drahtverhaue, die an für Landungsoperationen besonders geeigneten Stellen elektrisch geladen sind. Durch die kürzlich eingeführte allgemeine Wehrpflicht ist die Truppenstärke der Insel beträchtlich erhöht worden.

Brief eines Soldaten an eine Frau

Im Felde, 11. 6. 41.

Liebe Frau! Beinahe hätte ich Dir nur Unerfreuliches von Regen und Dreck schreiben können, aber da hatte unser Hauptmann im letzten Moment eine gute Idee. Als wir nämlich gestern so richtig abgeduscht wurden auf unserm Heimmarsch, versprach uns der Hauptmann für den Fall des schlechten Wetters am andern Tag, daß wir einen der interessantesten Betriebe in unserm Kantonnementsort besichtigen würden.

Nun, heute goß es ebenfalls wie aus Kübeln und eben sind wir von dieser hochinteressanten Besichtigung zurückgekehrt. Ich bedaure nur, daß Du nicht auch dabei sein konntest, denn für Dich hätte es noch viel lehrreicher sein müssen. Du mußt Dich zufrieden geben mit meiner kurzen Schilderung und einigen Bildern.

Also, wir besuchten das Hauptlagerhaus der größten Spezereihändler-Einkaufsgesellschaft in unserer Schweiz. In Gruppen von zwanzig zu zwanzig Mann wurden wir

während zweieinhalb Stunden von betriebskundigen Herren vom obersten Stock bis in den tiefsten (Wein-) Keller geführt.

Und nun will ich versuchen, Dir einige meiner zahlreichen Eindrücke wiederzugeben. Ich bin mir aber bewußt, daß es nur sehr unvollkommen sein kann. Die Schilderung der zahlreichen, hellen und guteingerichteten Büros lasse ich überhaupt weg, um mich ganz auf das beschränken zu können, was heute alle am meisten beschäftigt: die Lebensmittelvorräte.

Und zu Deiner Beruhigung kann ich Dir mitteilen, daß es noch viel, viel Lebensmittel hat! Allerdings zehren wir schon ein gutes Jahr von diesen Vorräten und es ist nicht mehr viel dazugekommen in dieser Zeit. (Du siehst daraus, daß wirklich großzügig vorgesorgt wurde.) Trotzdem aber besteht absolut kein Grund zu größeren Besorgnissen, da unsere Behörden und die großen Lebensmittelverteiler-Unternehmen durch Rationierung und Kontingentierung diese Vorräte immer noch strecken und recht haushälterisch mit ihnen umgehen.

Legenden zu nebenstehender Bilderseite

- ① Zucker! Zucker!
- ② In diesen Kisten ist kostbarer, aromatischer Tee.
- ③ Hauptlagerhaus und Verwaltungsgebäude.
- ④ Partie aus dem Kaffee-Lager. Hier lagern viele Eisenbahnwagen Kaffee.
- ⑤ Speck-Lager. Da läuft einem das Wasser im Munde zusammen!
- ⑥ Ein Meer von Kartoffeln. (Im kühlen Gemüsekeller.)
- ⑦ Motiv aus der Kaffee-Rösterei. Da füllt sich die Nase mit köstlichem Kaffee-aroma.
- ⑧ In diesem Raum entsteht das «Soldaten-Frutti». (Misch- und Abfüllraum für Trockenfrüchte.)
- ⑨ Hier schmeckt es gut! (Partie aus der Gewürzmühle.)

Legenden zu nachfolgender Bilderdoppelseite

Situation:

Ein Verwundeter erster Dringlichkeit ist aus einem Kampfabschnitt im Gebirge nach einer jenseits eines Bergwildbaches gelegenen Hilfsstelle zu transportieren, wobei aber die direkte Ueberschreitung des Baches infolge Fehlens einer Brücke und des für einen Hilfssteg nötigen Baumaterials unmöglich ist. Der mit dem Transport beauftragte San.-Uof. entschließt sich zum Bau einer improvisierten Seilbahn über den Wildbach. Mannschafts- und Materialtransport hierfür: 5 Mann, 4 Gletscherseile von mindestens 30 m Länge je nach Breite des Baches, 2 Mauerhaken, 2 Karabinerhaken. Zeitbedarf: 15—20 Minuten.

Die erste Bauphase besteht im Sprung eines Freiwilligen in den tiefen und wildschäumenden Bergbach (siehe Umschlagbild), um am jenseitigen Ufer die Endstation B der Seilbahn einzurichten. Das zur Sicherung des Freiwilligen verwendete Gletscherseil wird nachher als erstes Tragseil zwischen den beiden Stationen A und B verwendet. (Siehe Gesamtbild 5.) Unter Verwendung von Eispickeln, Skis usw. als Verankerungspunkte können ähnliche Seilbahnen auch über Gletscherspalten, Eisabbrüche und dergleichen erstellt werden.

Situation:

Un blessé grièvement atteint doit être transporté immédiatement d'un secteur de combat en montagne à un poste sanitaire de secours situé de l'autre côté d'un torrent. Etant donné qu'il n'y a pas de pont à proximité et que d'autre part le matériel nécessaire à la construction d'une passerelle provisoire fait défaut, le sof. sanit. chargé du transport du blessé prend la décision d'établir un téléphérique improvisé («tyrolienne» en terme technique) par-dessus le torrent. Effectif et matériel nécessaires: 5 hommes, 4 cordes de glacier d'au moins 30 m de longueur, 2 pitons à boucle, 2 crochets à mousqueton. Temps nécessaire: 15 à 20 minutes.

La première phase de construction comprend le saut d'un volontaire dans le torrent profond et écumeux (voir illustration de couverture), afin d'établir la station B de la «tyrolienne» sur l'autre rive.

La corde utilisée pour assurer le volontaire sert ensuite de premier câble portant entre les stations A et B (voir photo n° 5). En utilisant comme points d'ancrage des piolets, skis, etc., on peut également établir de semblables «tyroliennes» par-dessus des crevasses ou des rimaies de glacier.

Situazione:

Un ferito dev'essere urgentissimamente evacuato dal campo di battaglia al di là della valle. Non vi sono nè ponti nè altre possibilità di passaggio. Il Suff. san. incaricato del trasporto decide di costruire una teleferica improvvisata per superare la valle profonda. Dispone all'uopo di 5 uomini, 4 corde da ghiacciaio della lunghezza minima di 30 m, 2 speroni di ancoraggio, 2 ganci. Tempo necessario: 15—20 minuti.

La prima fase della costruzione consiste nel salto di un volontario sul torrente selvaggio ed incassato (vedasi la figura in frontispizio) per costruire dall'altra parte la stazione terminale B della teleferica. La corda che serve da sicurezza per il volontario sarà poi utilizzata come prima corda portante tra le due stazioni terminali A e B (vedasi la figura 5). Adoperando poi la piccozza, gli sci, ecc. come punti di ancoraggio, si possono costruire teleferiche del genere anche su crepacci e simili.