Nur für den Dienstgebrauch!

# Militärgeographische Angaben

über

# Palästina und Transjordanien

---

## Textheft

Abgeschlossen am 15. Oktober 1941

Generalstab des Heeres
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)
Berlin 1941

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Nur für den Dienstgebrauch!

# Militärgeographische Angaben

über

# Palästina und Transjordanien

---

## Textheft

Abgeschlossen am 15. Oktober 1941

Generalstab des Heeres
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)
Berlin 1941

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# Vorbemerkung

Das vorliegende Heft behandelt die britischen Mandatsgebiete Palästina und Transjordanien.

Diese beiden Gebiete sind bereits in kürzerer Form mitbehandelt worden in der „Militärgeographischen Übersicht über den Vorderen Orient" (abgeschlossen 19. April 1941). Dort sind auch die angrenzenden Gebiete Syrien, Irak, Nordarabien und Sinai in kurzer Form behandelt worden.

Ausführlicher sind beschrieben: Sinai — zusammen mit Ägypten — in der „Militärgeographischen Beschreibung von Nordostafrika" (abgeschlossen 28. November 1940), Syrien in „Militärgeographische Angaben über Syrien" (abgeschlossen am 15. Oktober 1941). Eine ausführliche Bearbeitung des Irak befindet sich im Druck.

Die Uneinheitlichkeit der Quellen und die Spärlichkeit der Nachrichten über die beiden Länder bedingen die Lückenhaftigkeit der Einzelangaben.

Bei der Beschaffung der Unterlagen für die Abschnitte Gesundheitliche Verhältnisse, Verkehrswesen, Nachrichtenverbindungen, Wirtschaft sind die betreffenden Fachstellen S In/WiG, Chef des Transportwesens, Chi OKW, Wi Rü mitbeteiligt worden.

Dieses Textheft gliedert sich in drei Teile:

A. **Allgemeine Übersicht:** dient zur allgemeinen Unterrichtung über das gesamte Gebiet.

B. **Beschreibung der Einzellandschaften:** dient zur näheren Unterrichtung über Einzelteile der Gebiete.

C. **Einzelangaben:** dienen zur besonderen Feststellung einzelner Tatsachen mit Hilfe von alphabetischen Verzeichnissen, besonderen Angaben, Plänen und eines alphabetischen Stichwortverzeichnisses.

Am Ende des Heftes befindet sich ein Stichwortverzeichnis.

**Wichtige Ausspracheregeln:** Die Schreibweise der Ortsnamen entspricht der englischen Schreibweise in der Karte 1 : 100 000. Es ist also j = dj, q = k, sh = sch, z = stimmhaftes s, s = scharfes s, y = j.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# Inhalt


**Vorbemerkung** . . . . . 2

**A. Allgemeine Übersicht**

I. Lage, Grenzen, Größe, neueste Geschichte, Verwaltungsaufbau
- a) Lage . . . . . 7
- b) Grenzen . . . . . 7
- c) Größe . . . . . 7
- d) Neueste Geschichte . . . . . 7
- e) Verwaltungsaufbau . . . . . 9
- f) Militärische Beurteilung . . . . . 9

II. Landesnatur
- a) Klima, Witterung, gesundheitliche Verhältnisse, militärische Beurteilung . . . . . 11
- b) Geländegestaltung und Bodenarten . . . . . 14
- c) Bewachsung . . . . . 16
- d) Gewässer und Wasserversorgung . . . . . 16
- e) Militärische Beurteilung (b—d) . . . . . 18

III. Bevölkerung und Siedlungsverhältnisse
- a) Anzahl und Verteilung der Bevölkerung . . . . . 19
- b) Religiös-völkische Gliederung . . . . . 19
- c) Berufliche Gliederung . . . . . 22
- d) Volksbildung, kulturelle Verhältnisse . . . . . 22
- e) Siedlungswesen . . . . . 23
- f) Militärische Beurteilung . . . . . 23

IV. Verkehrswesen
- a) Eisenbahnen . . . . . 24
- b) Straßenwesen und Treibstoffversorgung . . . . . 25
- c) Ölleitung Kirkuk—Haifa . . . . . 28
- d) Schiffahrt . . . . . 29
- e) Flugwesen . . . . . 29
- f) Nachrichtenverbindungen . . . . . 30
- g) Militärische Beurteilung . . . . . 31

V. Wirtschaft
- a) Allgemeines . . . . . 32
- b) Landwirtschaft . . . . . 32
- c) Bodenschätze . . . . . 35
- d) Industrie . . . . . 35
- e) Militärische Beurteilung . . . . . 37

VI. Militärische Gesamtbeurteilung
- a) Bedeutung . . . . . 38
- b) Truppenbewegungen . . . . . 38
- c) Hindernisse . . . . . 38
- d) Sichtverhältnisse und Deckungsmöglichkeiten . . . . . 39
- e) Unterbringung und Versorgung . . . . . 39




Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

**B. Beschreibung der Einzellandschaften**


I. Beschreibung der Küsten und Häfen . . . . . 43
II. Küstenebene. . . . . 47
III. Hochlandszone . . . . . 52
IV. Südliches Wüstengebiet. . . . . 59
V. Jordangraben . . . . . 61
VI. Transjordanische Gebirgs- und Siedlungszone . . . . . 65
VII. Transjordanisches Wüstenhochland. . . . . 67


**C. Einzelangaben**


I. Verzeichnis der Verwaltungseinheiten
a) Palästina . . . . . 73
b) Transjordanien . . . . . 73

II. Gewässerbeschreibung
a) Flüsse . . . . . 74
b) Seen . . . . . 76

III. Ortschaftsverzeichnis
a) Palästina . . . . . 78
b) Transjordanien . . . . . 83

IV. Beschreibung der Hauptstraßen
a) Nord-Süd-Verbindungen . . . . . 84
b) Ost-West-Verbindungen . . . . . 86
c) Wüstenstraßen zum Irak . . . . . 89

V. Verzeichnis wichtiger arabischer geographischer Ausdrücke (alphabetisch) . . . . . 91

VI. Währung, Maße und Gewichte . . . . . 93

VII. Stichwortverzeichnis (alphabetisch) . . . . . 94


**Textabbildungen**


1. Lage im Raum . . . . . 6
2. Innere Abmessungen . . . . . 8
3. Verwaltungsgliederung . . . . . 10
4. Niederschlagsverteilung . . . . . 12
5. Oberflächenformen und Landschaftsgliederung (im Anhang)
6. Bevölkerungsverteilung . . . . . 20
7. Kulturland und jüdische Kolonisation . . . . . 21
8. Funkstellen (im Anhang)
9. Anbau- und Viehzuchtgebiete . . . . . 34
10. Brunnen im südlichen Wüstengebiet Palästinas (im Anhang)
11. Rutenberg-Kraftwerk . . . . . 64
12. Hauptverkehrsstraßen (im Anhang)

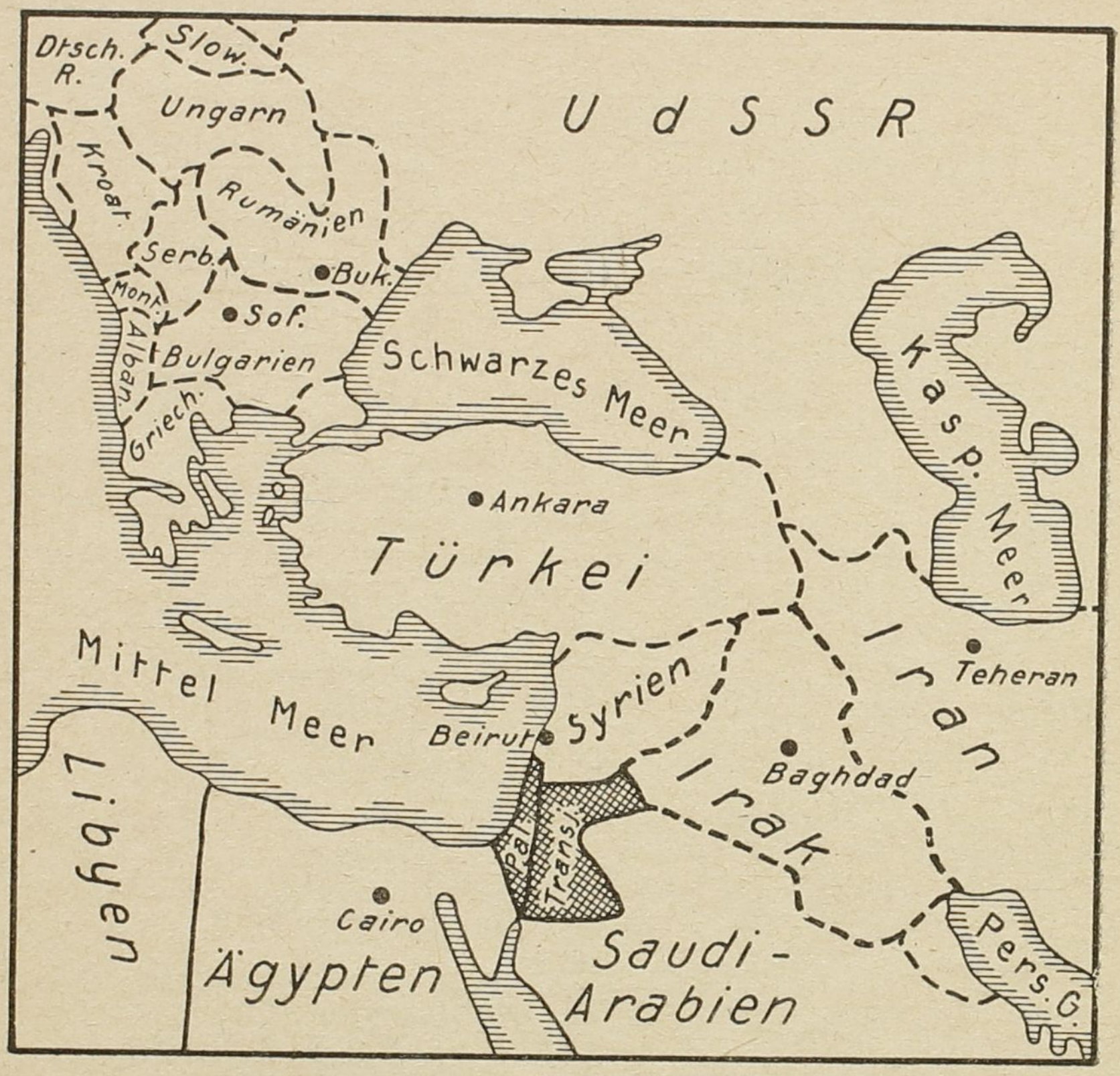



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# A. Allgemeine Übersicht

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Abb. 1. Palästina und Transjordanien: Lage im Raum






Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# I. Lage, Grenzen, Größe, Neueste Geschichte, Verwaltungsaufbau

## a) Lage (s. Abb. 1)

Palästina-Transjordanien liegt am W-Rand der syrisch-arabischen Wüstentafel und bildet zusammen mit dem französischen Mandatsgebiet Syrien einen schmalen Streifen Kulturland am Mittelmeer. Dieser Streifen bildet eine Brücke für den Verkehr von der Türkei nach der Landenge von Suez und Ägypten.

## b) Grenzen

Palästina lehnt sich im W mit einer 205 km langen ungegliederten Küste an das Mittelmeer. Die Nordgrenze schneidet aus Syrien den nördlichen Jordangraben mit dem Hule- und Tiberiassee heraus. Die Ostgrenze ist eine gute natürliche Scheide längs des Jordantales, des Toten Meeres und der Senke von Akaba bis zur Spitze des Golfes von Akaba. Die Südgrenze ist eine offene Linie quer durch die Sinaiwüste von Rafah zum Nordzipfel des Golfes von Akaba.

Transjordanien hat im Westen die gemeinsame Naturgrenze mit Palästina. Die Nordgrenze verläuft vom Jordan längs des Yarmuk und am Südhang des Jebel ed Drouz. Nach NO stößt ein willkürlich herausgeschnittener Korridor an den Irak. Die übrige Ost- und die Südgrenze umschreibt das Plateau zwischen den Senken des Wadi Sirhan und des Jordan bis zum Golf von Akaba. Die Gesamtlänge beträgt 1500 km.

## c) Größe (s. Abb. 2)

Palästina, das Land westlich des Jordans, umfaßt ein Gebiet von 26 330 qkm. Es ist damit wenig kleiner als Belgien oder annähernd so groß wie Sachsen.

Transjordanien, das Land östlich des Jordans, umfaßt, die mit Saud-Arabien strittigen Gebiete von Maan und Akaba (44 000 qkm) einbezogen, ein Areal von etwa 90 000 qkm. Damit ist es etwas größer als das festländische Portugal.

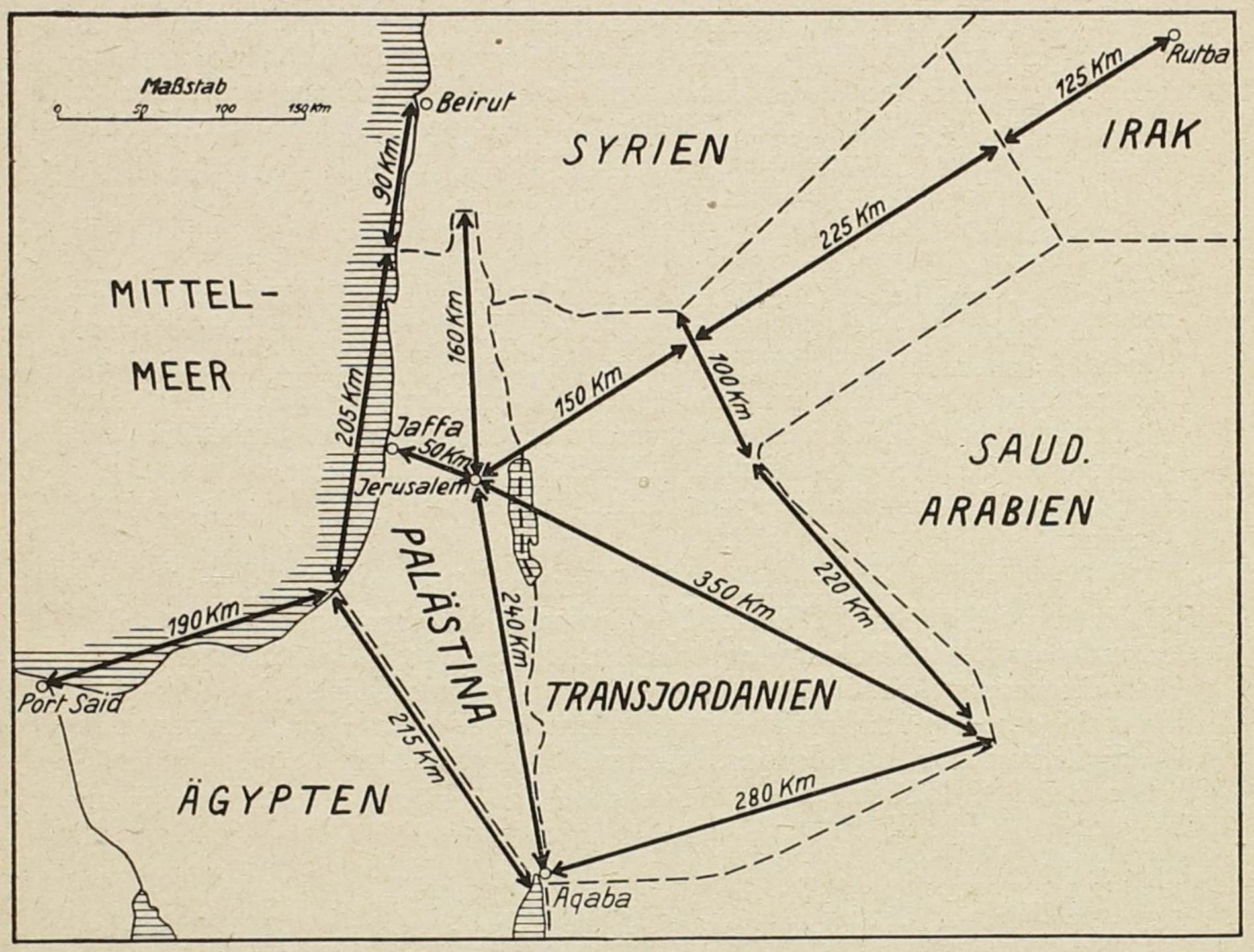
## d) Neueste Geschichte

Das Gebiet der beiden Länder Palästina und Transjordanien war, von einigen kurzen Unterbrechungen abgesehen, seit 1517 Bestandteil des Osmanischen Reiches. 1920 mußte die Türkei auf die Herrschaft verzichten. Das Land wurde vom Völkerbund als Mandat an Groß-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Abb. 2. Palästina und Transjordanien: Innere Abmessungen






Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

britannien übertragen. 1921 wurde durch einen willkürlichen Verwaltungsakt das Ostjordanland (Transjordanien) vom Westjordanland (Palästina) abgetrennt.

In der sog. Balfour-Deklaration von 1917 hatten die Engländer den Juden eine nationale Heimstätte in Palästina zugesagt, den Arabern aber vorher einen Nationalstaat versprochen. Die Überschneidung beider Ansprüche war die Ursache zahlloser Schwierigkeiten und arabischer Aufstände bis zur Gegenwart.

Transjordanien wurde in ein erbliches Emirat verwandelt, das dem Sohne des früheren Königs von Hejaz, dem Emir Abdallah, übertragen wurde.

### e) Verwaltungsaufbau (s. Abb. 3)

Palästina. An der Spitze von Palästina steht der Hohe Kommissar (High Commissioner), der vom König von England ernannt wird. Er ist Chef der zivilen Verwaltung und gleichzeitig Oberkommandierender der Streitkräfte von Palästina und Transjordanien. Die Hauptstadt des Mandatsgebietes Palästina ist Jerusalem.

Verwaltungsmäßig zerfällt das Land in 6 Distrikte mit 17 Unterdistrikten. An der Spitze der Distrikte steht ein Kommissar (District Commissioner), dem die Beamten der Unterdistrikte (District Officers) unterstehen. Ihnen sind die Dorfältesten (Muchtar) unterstellt.

Transjordanien ist ein arabisches Fürstentum unter dem englandhörigen Emir Abdallah. Ihm zur Seite steht ein britischer Resident, der seine Instruktionen vom Hohen Kommissar von Palästina empfängt und in dessen Namen handelt.

Der besiedelte Teil des Landes ist in vier Distrikte und eine besondere Abteilung geteilt. An der Spitze der Distriktsverwaltung steht ein Gouverneur (Mutesarrif). Jeder Distrikt zerfällt in Kreise (Kasa) und diese in Großgemeinden (Nahiye).

Unter der Verwaltung der besonderen Abteilung stehen die Hauptstadt Amman und die Siedlungen: Zerqa, Sachne, Wadi Sir, Naur und Rassajfe.

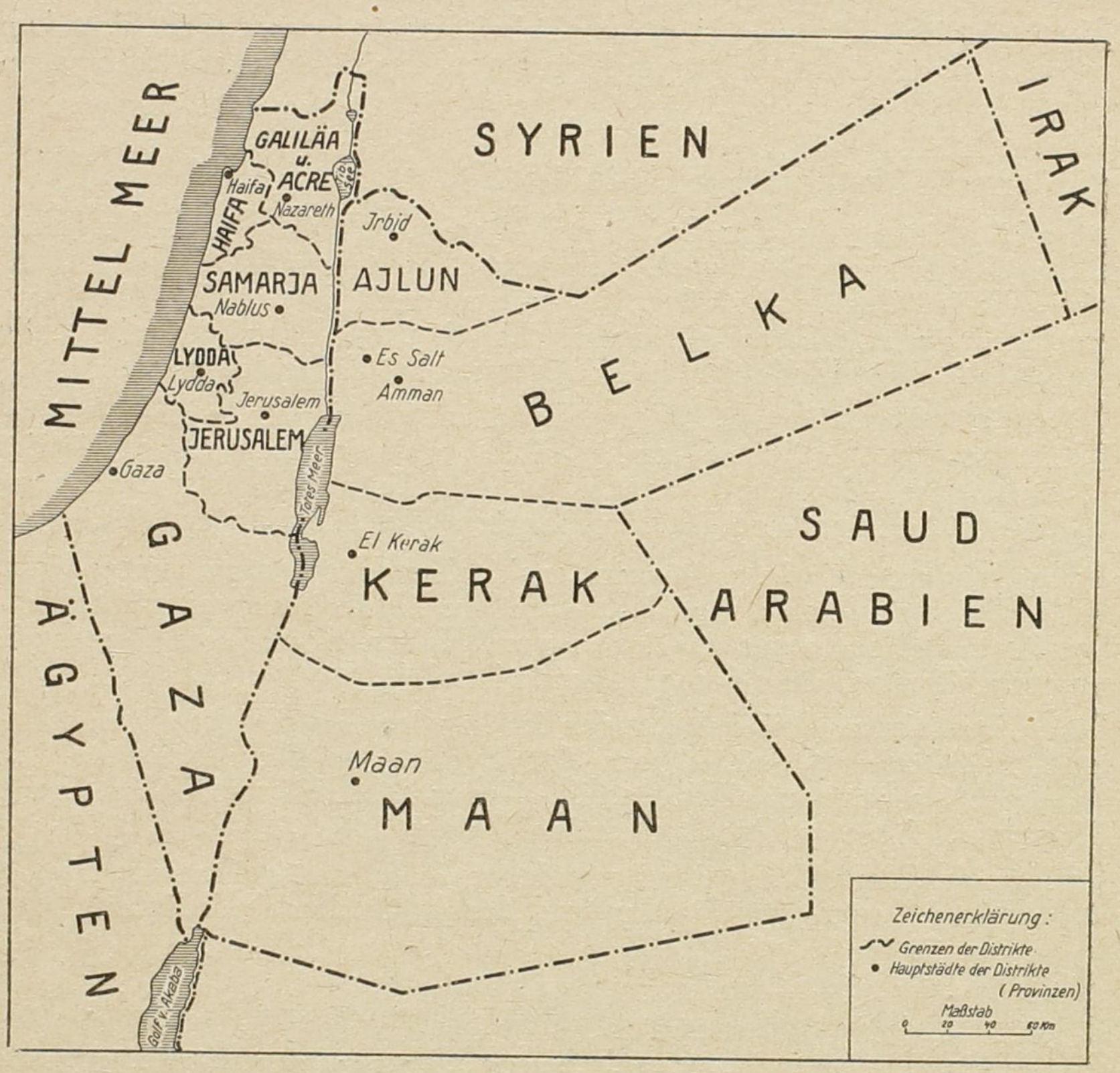
### f) Militärische Beurteilung

Palästina und Transjordanien sind der einheimischen Bevölkerung aufgezwungene Gründungen, deren Staats- und Verwaltungsaufbau mit der britischen Herrschaft stürzt. Besatzungstruppen und englische Distriktsbeamte sind deren Stützen.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Abb. 3.
Palästina und Transjordanien: Verwaltungsgliederung






Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# II. Landesnatur

## a) Klima, Witterung, gesundheitliche Verhältnisse

(s. Abb. 4)

### 1. Klima

Das Klima von Palästina und Transjordanien ist nicht einheitlich. Während Palästina das typische Mittelmeerklima mit warmen und trockenen Sommern und kühlen, niederschlagsreichen Wintern hat, nimmt das Klima Transjordaniens nach O immer mehr binnenländischen Charakter mit langer, heißer Trockenzeit und kurzer, kalter Regenzeit an. Dabei weisen die einzelnen Landschaften mannigfache Verschiedenheit infolge ihrer Lage zum Meer und ihrer Höhe auf. So finden wir im Küstengebiet ausgeglichene Jahreszeiten, im Hochland rauhe Winter, im Jordangraben tropenähnliche Verhältnisse, im südlichen Wüstengebiet ähnlich wie im östlichen Transjordanien hat das Klima kontinentale Ausprägung.

Die beständigste Jahreszeit ist im ganzen Gebiet die Trockenzeit, die sich oft weit in den Herbst hineinzieht. Die durchschnittlichen Augusttemperaturen liegen bei 25,9° C an der Küste (Jaffa), 22,9° C im Gebirge (Jerusalem) und 31,8° C im Jordangraben (Jericho). Die Höchstwerte halten sich zwischen 32° C und 46° C.

Die Wintertemperaturverhältnisse sind entsprechend. Das Januarmittel liegt für Jaffa bei 11,6° C, für Jerusalem bei 7,1° C, für Jericho bei 13,1°C. Die tiefsten Temperaturen bewegen sich zwischen —7,5° und +4°C. Frosttage sind in Palästina selten, in Transjordanien dagegen häufig.

Sehr scharf sind die Unterschiede in den Tages- und Nachttemperaturen. Auf heiße Tage folgen gewöhnlich empfindlich kalte Nächte.

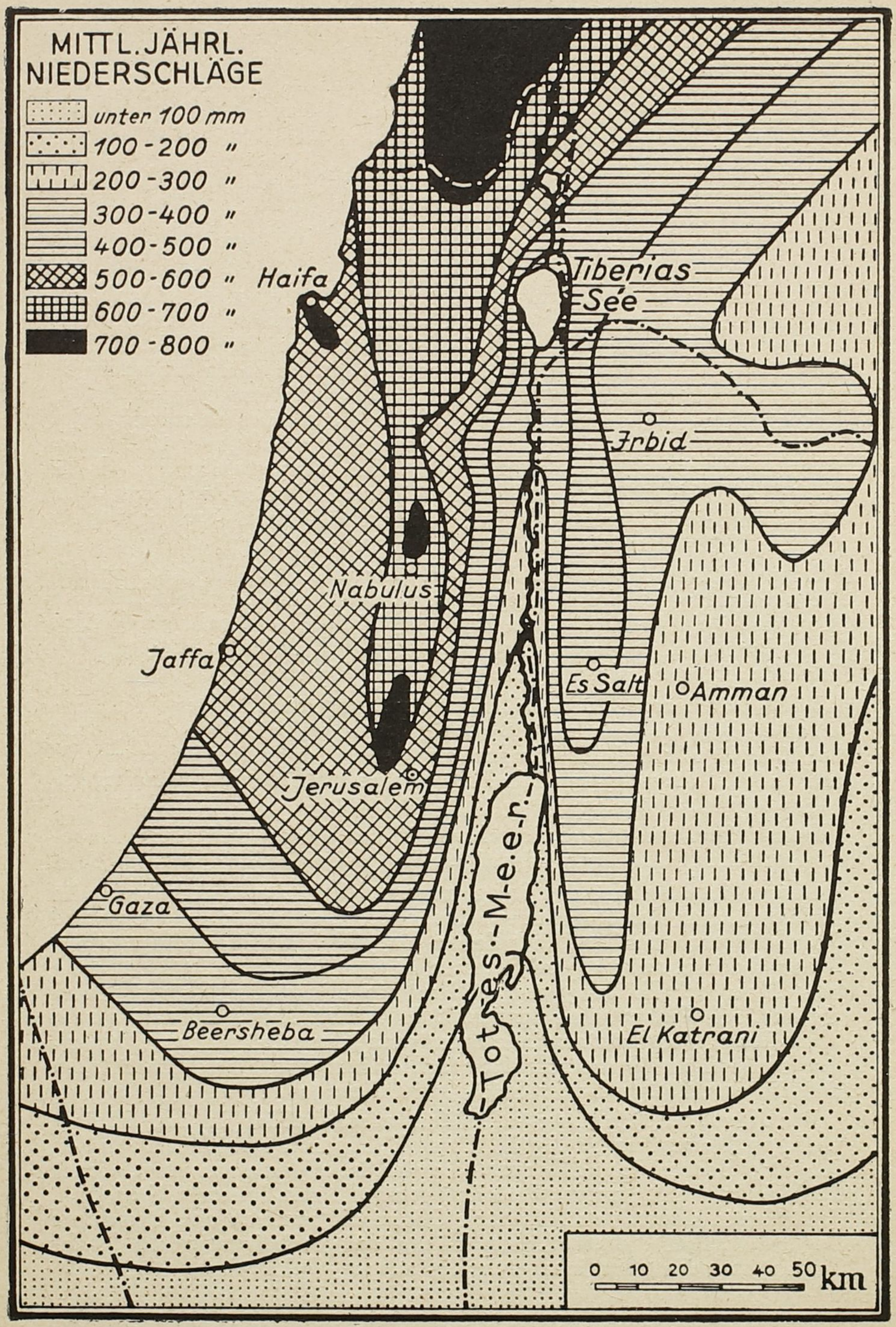
Die Windverhältnisse unseres Gebietes sind durch die Lage zwischen Land und Meer bestimmt. Es sind daher West- und Ostwinde vorherrschend, bei denen ein jahreszeitlicher und ein täglicher Wechsel auftritt. Im Sommer bringen tagsüber die Westwinde vom Meer her Kühlung und mildern die Hitze. Die Ostwinde sind trocken, im Winter schneidend kalt, im Herbst und Frühsommer sehr heiß. Die heißen Wüstenwinde nennt man Khamsin (nur im Frühjahr). Sie erhöhen die Temperaturen stark und machen die Luft trocken und drückend. Ihre Dauer beträgt meist einige Tage.

Die Niederschläge fallen fast ausschließlich in den Wintermonaten (November bis April). Ihren Höhepunkt erreichen sie in den Monaten Dezember und Januar. Sie sind im allgemeinen ausreichend, doch sind auch regenarme Perioden von mehreren Jahren nicht selten. Ihre Menge nimmt von NW nach SO im allgemeinen ab. Besonders begünstigt sind die westlichen Hänge des palästinensischen Hochlandes und das westliche transjordanische Gebirgsland. Auch die



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

## Abb. 4. Palästina und Transjordanien: Niederschlagsverteilung



Küstenebene hat noch reichlich Regen. Der Jordangraben und der Südzipfel Palästinas sind wie das östliche Transjordanien niederschlagsarm. In den westlichen Landschaften zeigen die Niederschläge Landregencharakter, im S und O fallen sie dagegen oft als Platzregen, die im Steppen- und Wüstenland schnell abfließen und verdunsten. In den zahlreichen Wadis bilden sich dann Sturzbäche, die mit großer Wucht zu Tal schießen und den Boden aufreißen.

Schnee ist im Gebirgsland nicht selten, bleibt aber nicht lange liegen, während man ihn in der Küstenebene und im Jordangraben nicht kennt.

Die Sichtverhältnisse sind infolge der meist sehr klaren Luft sehr gut, vor allem in den Morgen- und Abendstunden. Luftspiegelungen treten im Wüstengebiet häufig auf.

## 2. Gesundheitliche Verhältnisse

Die klimatischen Bedingungen Palästinas und Transjordaniens sind für den Europäer im wesentlichen günstig. Gesundheitsgefährdend können sich aber die starken Schwankungen zwischen Tag- und Nachttemperatur auswirken; sie erfordern tagsüber Schutz vor der starken Sonnenstrahlung, nachts gegen die unerwartet hohe Abkühlung.

Die Wasserversorgung der einheimischen, vor allem arabischen, Bevölkerung entspricht keineswegs den gesundheitlichen Anforderungen, insbesondere da, wo das Wasser nicht aus Quellen oder Tiefbrunnen entnommen wird. Der Genuß von unabgekochtem Wasser aus Flüssen, Bächen und Zisternen, aber auch der Wasserleitung der Städte, birgt große gesundheitliche Gefahr und ist deshalb streng zu verbieten. Auch die Beseitigung der Ausscheidungen und Abfälle ist im Lande völlig mangelhaft und birgt große Ansteckungsgefahr. Die Anlage einwandfreier Latrinen ist eine dringende Notwendigkeit zur Gesunderhaltung der Truppe.

Der Gesundheitszustand der Bevölkerung ist auf dem Lande schlecht, in den Städten durch englisch-jüdische Maßnahmen etwas besser. Die früher weit verbreitete Malaria ist dank der Trockenlegung großer Sumpfflächen stark zurückgegangen. Am stärksten tritt sie im Jordangraben und den Gebieten der Apfelsinenpflanzungen auf. Vorbeugungsmaßnahmen sind erforderlich und müssen bereits im Frühjahr beginnen. Bazillen- und Amöbenruhr ist im ganzen Lande verbreitet, die gefährliche Shiga-Kruse-Ruhr tritt besonders häufig auf. Mit dem Auftreten von Epidemien bei der Truppe ist zu rechnen. Typhus, Fleckfieber, Hakenwurm- und Bilharziawurmkrankheit, ferner die ägyptische Augenkrankheit (Trachom) und Orientbeule treten im Lande stark auf und machen vorbeugende Maßnahmen notwendig. Krätze ist allgemein verbreitet. Wegen der Tollwutgefahr ist das Halten von Hunden und Katzen bei der Truppe zu verbieten.

Das Gesundheitswesen steckt in unserem Gebiet noch in den Anfängen, nur in den Städten ist die ärztliche Betreuung aus-

reichend. In Palästina bestehen 9 Regierungskrankenhäuser mit zusammen 844 Betten und 29 Privatkrankenhäuser mit 1895 Betten. In Transjordanien unterhält die Regierung je ein Krankenhaus in Amman und Irbid. Von 4 Privatkrankenhäusern befinden sich 2 in der Hauptstadt Amman und je eines in Es Salt und Kerak. Davon ist eines staatlich unterstütztes Missionskrankenhaus, eines englisch und 2 sind italienische Hospitäler.

### 3. Militärische Beurteilung

Die günstigste Operationszeit sind die Monate März bis Juni. In den Wintermonaten vom November bis März machen die Regen Truppenbewegungen abseits der voll ausgebauten Straßen schwierig.

Im Sommer setzen Tageshitze und Schwüle an der Küste die Leistungsfähigkeit herab. Außerdem können zu dieser Zeit Erkältungs- und Darmerkrankungen die Truppe schädigen.

## b) Geländegestaltung und Bodenarten

### 1. Geländegestaltung (s. Abb. 5 im Anhang)

Palästina und Transjordanien sind von W nach O aus mehreren Streifen verschiedener Höhenlage aufgebaut. An die ungegliederte Mittelmeerküste (I) schließt sich eine schmale, flache Küstenebene an, aus der sich eine Hochlandzone heraushebt, die durch einen tiefen Graben in zwei parallele Wälle geteilt ist. Nach O geht dieses Gebirge in eine weite Hochfläche über, während es nach S in breiten Stufen zu einem Tafelland abbricht.

Die Küstenebene (II) ist ein flachwelliges Hügelland, das sich nach S allmählich verbreitert. Seine Meereshöhen erreichen nirgends mehr als 150 m. Ein kleiner, nördlicher Teil wird durch den Gebirgsvorsprung des Carmel von einem größeren südlichen abgetrennt. Im Süden zieht sich entlang der Küste ein sandiger Dünengürtel, im Norden finden sich streckenweise Sumpfgelände. Die flachen, meist sommertrockenen Flußtäler bewirken keine wesentliche Gliederung.

Die westliche Hochlandszone (III), die im N mit Vorhügeln, im S unvermittelt aus der Ebene aufsteigt, erreicht eine mittlere Höhe von etwa 800 m. Durch die eingeschobene Jesreelebene erfährt sie eine natürliche Zweiteilung. Der nördliche Teil, das Bergland von Galiläa, baut sich in zwei Stufen von S nach N auf. Durch viele Täler und eingeschaltete Ebenen und Mulden erscheint es reich gegliedert. Der südliche Teil ist ein horstartig aufragender Block, bei dem im Hochland von Samaria weiche, abgerundete Formen, im Hochland von Judäa steilere, schroffe Formen vorherrschen. Hier treten uns die für ein Kalksteingebirge typischen Karsterscheinungen mannigfach entgegen.

Die in N-S-Richtung verlaufende Senkenzone des Jordangrabens (V) trennt den westlichen Gebirgswall von dem östlichen.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Die Grabensohle senkt sich von +2 m (Hulesee) auf —393 m (Totes Meer). Die Ränder sind beiderseits steil und durch tiefe, z. T. cañonartige Täler zerschnitten. Südlich des Toten Meeres steigt die Grabensohle zum Golf von Akaba wieder an.

Dem südlichen Wüstengebiet (IV) Palästinas fehlt die Gliederung in parallele Streifen. Hier geht die Küstenebene, die sich im Beershebabecken weit noch O fortsetzt, in allmählichem Anstieg zu einem Gebirgsland über, dessen flächenhafte Ausbildung durch einzelne eingeschnittene Wadis nur wenig unterbrochen wird. Ostwärts der nur 600—700 m hohen Wasserscheide fällt es steil zum Wadi Araba ab; hier ist die Zertalung stärker und ausgeprägter.

Die transjordanische Gebirgs- und Siedlungszone (VI) erhebt sich unvermittelt zu Höhen, die z. T. weit über 1000 m über der Grabensohle liegen. Von den größeren Tälern, die den Westrand zerschneiden, greifen einzelne weit nach Osten.

Im O schließt sich an die Gebirgs- und Siedlungszone ein weites Hochplateau, das transjordanische Wüstenhochland (VII). Die Oberfläche ist von Wadis durchzogen, die meist keine großen Tiefen erreichen. Sandige Flächen wechseln mit steinig-felsigen Teilen ab. Im N schiebt sich eine breite Basaltdecke mit schroffen und unwegsamen Formen über den Kalksockel.

## 2. Bodenarten

Mit Ausnahme des sandigen Dünengürtels besteht der Boden in der Küstenebene Palästinas aus Lehm; im S schiebt sich eine dicke Lößdecke darüber. Am Küstensteilrand und in den Taleinschnitten sind die unter der Lehmdecke liegenden Kalksteinschichten aufgeschlossen. Der meist dunkelbraune Lehm bildet in der Regenzeit einen zähen Schlamm, in der Trockenzeit wird er steinhart und rissig. Die hügeligen Teile der Ebene bestehen aus mürbem Kalkstein.

Die Hochlandzone besteht einheitlich in der Hauptsache aus Kalksteinschichten, die z. T. als harte, dicke Bänke, z. T. als weiche Kreidemergel die Oberfläche bilden. Die dicken Kalke bilden wenig Verwitterungsboden, vielmehr zerfallen sie zu grobem Geröll, soweit nicht der nackte Fels die Oberfläche bildet. In einzelnen Landstrichen tritt auch Sandstein als oberste Schicht auf. In den Karstwannen und -mulden findet sich lehmiger Verwitterungsboden.

Vulkanische Böden treten im N der Hochlandzone auf. Südostgaliläa ist von einer ausgedehnten Basaltdecke überzogen. Auch der fette Lehmboden der Jesreelebene besteht vorwiegend aus basaltischen Verwitterungsprodukten. Am Carmel finden sich Basalte und Tuffe.

In Transjordanien bilden hauptsächlich Kreideschichten die Oberfläche, bei deren Verwitterung die harten Feuersteinbänke übrigblieben, die überall anzutreffen sind. Auch Sandsteinböden sind weiter östlich zu finden. Den Nordteil überziehen weite Basaltdecken, die auf große Strecken in Blöcke zerfallen und daher sehr unwegsam sind. Einzelne vulkanische Krater überragen die Fläche. Wo die ver-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

witterten Vulkangesteine nicht abgeschwemmt wurden, bilden sie weite Ebenen mit braunroten Böden.

Den Boden des Jordangrabens bilden Mergel- und Sandschichten mit starker Geröllbeimischung, die als Böden eines zeitweilig den Graben erfüllenden Sees entstanden. Ihr starker Salzgehalt erschwert die Urbarmachung. Im N sind auch Lavamassen in den Graben eingeflossen.

## c) Bewachsung

Palästina und Transjordanien sind zum größeren Teil vegetationsarme Gebiete. In Palästina herrscht Mittelmeerflora vor, in Transjordanien schließt sich, wie auch schon im Süden Palästinas, an einen Steppengürtel die Wüstensteppe und Vollwüste an.

Der Wald gehört heute zu den Seltenheiten in unserem Gebiet, das früher weit stärker bewaldet war. Nur im N Palästinas trägt das Bergland von Galiläa noch einzelne Waldbestände in einer Gesamtfläche von rd. 580 qkm. Auch der Carmel weist noch stärkere Waldbedeckung auf, während im südlichen Teile kahler Fels vorherrscht. Größere zusammenhängende Wälder finden sich im nordwestlichen Transjordanien. Hier kann man noch von einem gewissen Waldreichtum sprechen. Längs der großen Flüsse erstrecken sich Galeriewälder, vor allem im Jordantal. In Palästina handelt es sich meist um Wälder aus Bäumen und Sträuchern, bei denen Nadel- und Hartlaubgewächse vorherrschen, in Transjordanien vorwiegend um lichten Hochwald aus Eichen, der kein Unterholz hat. Große Verbreitung hat in ganz Palästina der Ölbaum, doch bildet er keine Waldbestände mehr.

Auf den trockenen Ostabdachungen der Gebirge sowie auf den zahlreichen sonnigen Halden Palästinas breitet sich die Steppenheide aus. Sie wird von weitständigen Halbsträuchern, die meist blattarm und dornig sind, im Verein mit Gräsern, Kräutern und Stauden gebildet. Dies ist auch die Vegetationsform der östlichen und südlichen Übergangszone.

Nach der Wüste hin wird die Vegetation immer spärlicher, mattenähnliche Pflanzenbestände von Gräsern und Kräutern wechseln mit großen Flecken kahlen Bodens.

Auch die Wüste ist nicht vegetationslos. Im Frühling bedeckt sie sich besonders in den Wadis auf kurze Zeit mit einem Pflanzenteppich, der den Herden der Nomaden als Weideland dient.

## d) Gewässer und Wasserversorgung

### Fließende Gewässer

Der Unterschied zwischen sommerlicher Trockenzeit und winterlicher Regenzeit spiegelt sich in den fließenden Gewässern deutlich wider. Palästina und Transjordanien machen im Sommer und Herbst einen wasserarmen, halbwüsten Eindruck, viele Quellen versiegen, die Bäche und Flüsse werden klein, zum großen Teil verschwinden



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

sie ganz. In der Regenzeit dagegen schwellen die Wasserläufe mächtig an und setzen ihre Ufer weithin unter Wasser.

Trotz der geringen Ausmaße des Landschaftsraumes ist kein einheitliches Abflußsystem vorhanden. Neben den Flüssen zum Mittelmeer hat sich im Jordangraben ein Einzugsgebiet gebildet, das infolge seiner Tiefe und der herrschenden Trockenheit ohne Verbindung zum Meere ist. Alle Wasser, die dem Graben zufließen, sammeln sich im Toten Meer. Eine zweite Wasserscheide zieht durch Transjordanien. Die Täler ihrer Ostabdachung führen zur Mulde des Wadi Sirhan, doch führen sie nur kurze Zeit Wasser.

Der Hauptfluß unseres Gebietes ist der Jordan. Dank starker Quellen und ausdauernder Zuflüsse führt er trotz der Trockenheit im Graben das ganze Jahr über Wasser. Die Nebenflüsse von O sind bis auf den Yarmuk und Nahr ez Zerqa nur kurz und haben keine starke Wasserführung; von W empfängt er nur kürzere Zuflüsse, da die Wasserscheide nahe am Grabenrand liegt.

Auch die Wasserläufe zum Mittelmeer sind meist nur kurz. Die wenigsten führen das ganze Jahr über Wasser, wie der Auja und der Qishon.

Neben der verhältnismäßig kleinen Zahl von Dauerflüssen gibt es eine Unmenge von Wadis, Tälern, die zwar tief eingeschnitten sind, aber nur in der Regenzeit Wasser führen. Auf beiden Seiten des Jordangrabens und teilweise auch am Westhang des palästinensischen Gebirgslandes besitzen diese Wadis oft schluchtartige Ausbildung.

**Stehende Gewässer**

In den Auskolkungen des Kalksteingebirges halten sich oft kleine Wassertümpel lange nach dem Regen. Auch in den östlichen Teilen Transjordaniens finden wir periodische Wasseransammlungen auf dem Boden flacher Mulden in oft beträchtlicher Ausdehnung. Zu Beginn des Sommers trocknen sie meist vollständig wieder aus und lassen nur eine weißglänzende Salzkruste zurück. — Die Sumpfgebiete, die früher in Palästina eine große Fläche einnahmen, sind weitgehend trockengelegt. In kleinerem Ausmaß finden wir sie noch in der nördlichen Küsten- und der Jesreelebene sowie nördlich des Hulesees.

Drei große Seen liegen im Jordangraben: der Hulesee, der Tiberiassee und das Tote Meer. Die ersten beiden haben süßes, letzteres außerordentlich stark salzhaltiges Wasser.

**Quellen und Brunnen** (Bild 75—78)

Während im westlichen und nördlichen Teil Palästinas und im Nordwesten Transjordaniens die Wasserversorgung im allgemeinen ausreichend ist, sind in den wasserarmen Landstrichen im O und S Quellen und Brunnen von größter Bedeutung, zumal ihre Zahl nicht groß ist. An sie sind die Siedlungen gebunden und nach ihnen richten sich die Wege. Schon im südlichen Bergland sind die Quellen selten.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Meistenorts hilft man sich durch Anlage von Zisternen und künstlichen Teichen für das Regenwasser, die für die Wasserversorgung der Bevölkerung in normalen Jahren ausreichen. Häufig sieht man aber dem Beginn der Regenzeit mit großer Spannung entgegen. In der südlichen Küstenebene holt man das Grundwasser mittels Motorpumpen oft aus großen Tiefen hervor. In den Wüstengebieten wird die Zahl der Brunnen sehr gering; ihr Besitz ist daher von ausschlaggebender Bedeutung.

**e) Militärische Beurteilung** (zu b—d)

Jede W-O-Bewegung hat in Palästina mit dem Hindernis des Jordan-Akabagrabens zu rechnen. Größere Abteilungen und Fahrzeuge können die steilen Flanken nur auf gebahnten Straßen, den Jordan nur über Brücken oder Furten überwinden.

Im Hochland von Palästina und dem von Transjordanien gesellt sich dazu die Unübersichtlichkeit der zerrissenen Kalk- und Basalthochflächen, die dem Kleinkrieg Vorschub leistet.

In der Küstenebene fehlen derartige Hemmnisse. Gegen Sicht von oben bieten nur die Pflanzungen des Küstenlandes, im Gebirge Felskanten einen mäßigen Schutz. Gegen Erdsicht schützen sowohl die Pflanzungen wie die zahllosen Unregelmäßigkeiten des Reliefs.

Die Wasserverhältnisse binden in Südpalästina und Transjordanien jede Truppe an Brunnen, Quellen und Flußläufe. Große Truppenverbände finden nur an wenigen Plätzen ausreichende Versorgung.

Eine Ausrüstung für einfachste Instandsetzung zerstörter Brunnen sollte jede Truppe mitführen; größere Verbände benötigen eine behelfsmäßige Werkstatt für Brunnenbohrung, Pumpen mit Kraftantrieb und Schläuche.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# III. Bevölkerungs- und Siedlungsverhältnisse

## a) Anzahl und Verteilung der Bevölkerung (s. Abb. 6)

Nach der Volkszählung von 1931 hatte Palästina 1 054 000 Einwohner. Bis 1940 ist diese Zahl angeblich auf 1,5 Mill. gestiegen. Das ergibt eine Dichte von 44 auf den Quadratkilometer, eine für den Vorderen Orient hohe Volksdichte. Die Einwohnerzahl Transjordaniens ist im Gegensatz hierzu sehr niedrig. Sie wird auf etwa 300 000 geschätzt, was einer Dichte von 3,3 je Quadratkilometer entspricht.

Die Gebiete dichtester Bevölkerung liegen einmal um die bedeutendsten Städte, dann in den Landstrichen, wo der Anbau ohne künstliche Bewässerung möglich ist. Dies tritt vor allem in Transjordanien zutage, wo der westliche Gebirgsrand geradezu als die Siedlungszone anzusprechen ist. Menschenarme Räume sind der Jordangraben, das südliche Wüstengebiet und der Osten Transjordaniens.

## b) Religiös-völkische Gliederung (s. Abb. 7)

Der wichtigste Gesichtspunkt der Gliederung ist in Palästina der nach der Religionszugehörigkeit. Mit ihm deckt sich der völkische im wesentlichen. Die genauere Zusammensetzung der Bevölkerung in den letzten zwei Jahrzehnten zeigt folgende Übersicht:

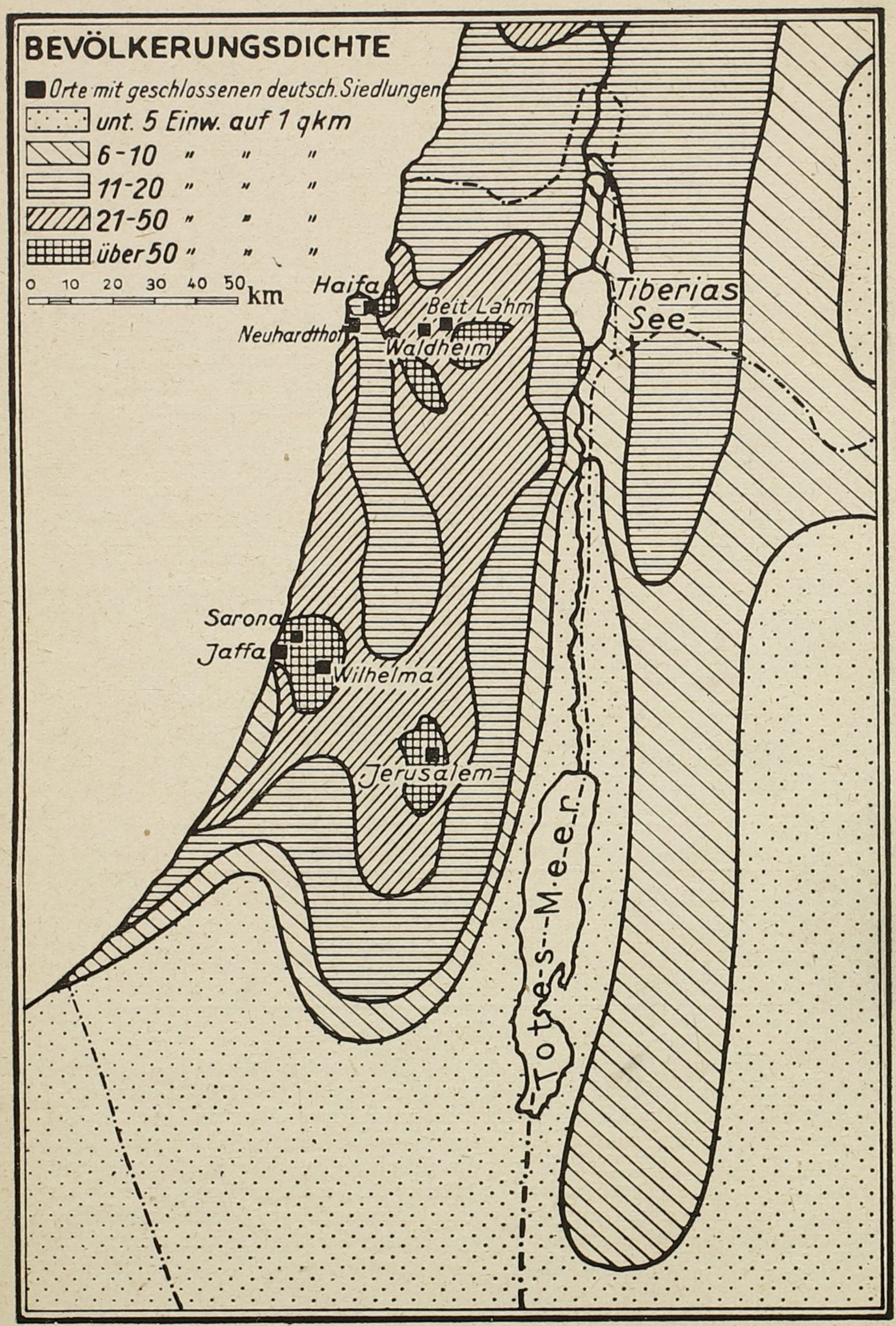
| | 1922 | 1931 | 1940 |
|---|---|---|---|
| Mohammedaner . . . | 589 177 | 770 903 | 936 896 |
| Juden . . . . . | 83 790 | 181 741 | 453 286 |
| Christen . . . . . | 71 464 | 90 692 | 118 493 |
| Sonstige . . . . . | 7 617 | 10 275 | 12 330 |
| Summe . . . . . | 752 048 | 1 053 611 | 1 521 005 |

Hiernach hat sich die Bevölkerung in den letzten 20 Jahren verdoppelt. Daran haben die mohammedanischen Araber und die Juden ungefähr gleichen Anteil. Während aber der Anstieg des arabischen Volksteils hauptsächlich in der natürlichen Fruchtbarkeit und verbesserten Zählungsmethoden begründet ist, ist das Anwachsen des jüdischen Elementes auf die starke Einwanderung zurückzuführen. Inzwischen hat eine starke Abwanderung der Juden, vor allem aus Haifa, nach USA eingesetzt.



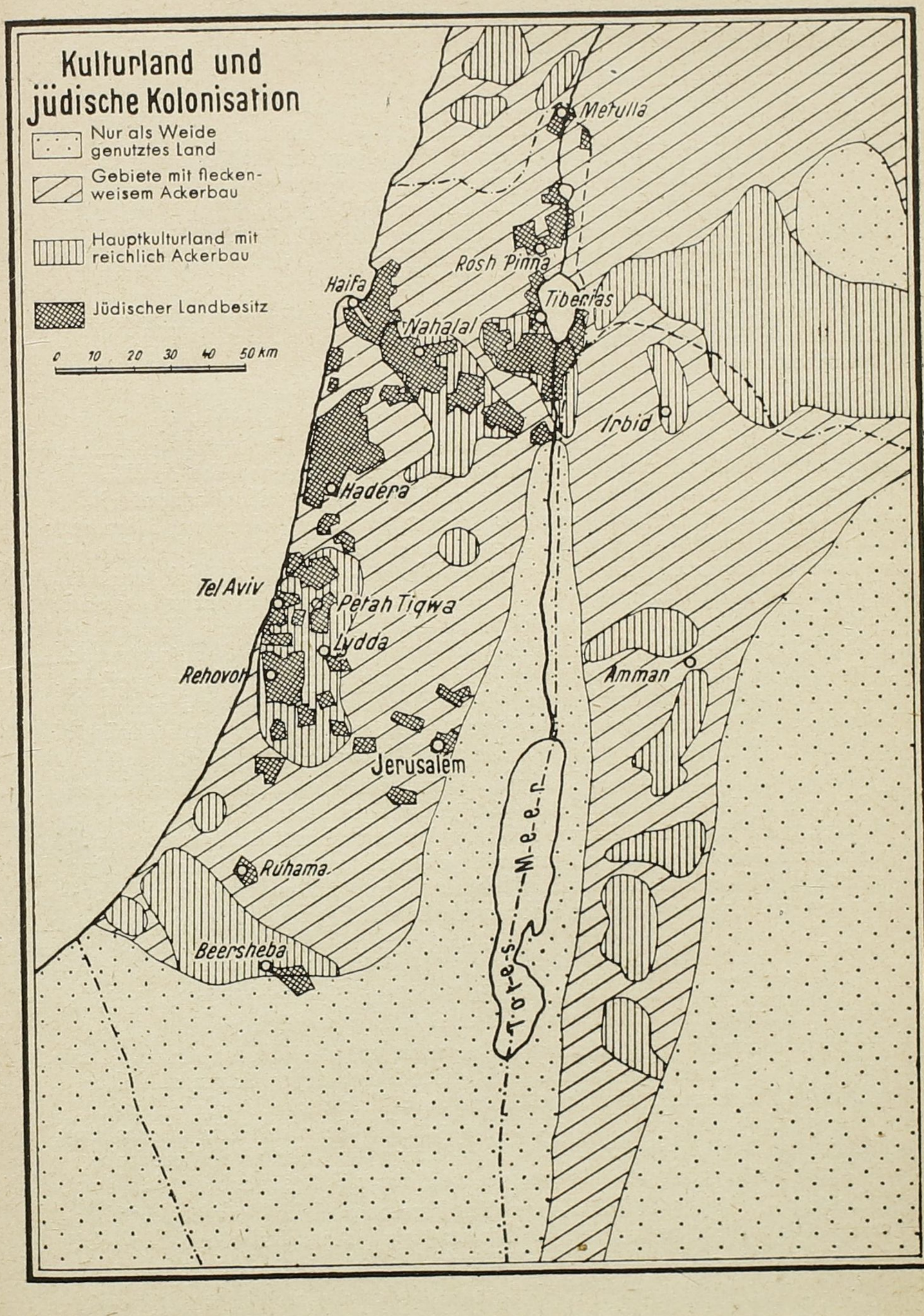
Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

## Abb. 6. Palästina und Transjordanien: Bevölkerungsverteilung




Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# Abb. 7. Palästina und Transjordanien: Kulturland und jüdische Kolonisation



In Transjordanien ist die Bevölkerung bis auf geringe Ausnahmen rein arabisch. Außer den Arabern und Juden finden wir im N Palästinas und Transjordaniens noch etwa 15 000 Drusen sowie in Transjordanien rund 10 000 Kaukasier.

Unter den etwa 12 000 christlichen Bewohnern europäischer Herkunft nehmen die Engländer (Beamte, Schutzpolizei usw.) ungefähr die Hälfte ein. An zweiter Stelle folgen rund 2000 Deutsche. Geschlossene deutsche Kolonien sind in den Städten Jerusalem, Jaffa und Haifa vorhanden. Daneben befinden sich in der Nähe von Jaffa und Haifa noch mehrere von Deutschen bewohnte ländliche Siedlungen, die von den schwäbischen Templern als geschlossene Kolonien gegründet wurden (siehe Abb. 6) (Bild 37).

Entsprechend der Zusammensetzung der Bevölkerung sind neben dem Englischen Arabisch und Hebräisch gleichberechtigte Landessprachen.

### c) Berufliche Gliederung

Die Araber gliedern sich in nomadische Beduinen, seßhafte Fellachen und Städter. Die Beduinen haben keinen festen Wohnsitz und ziehen mit ihren Herden, aus denen sie ihren Lebensunterhalt gewinnen, über weite Strecken. Sie zerfallen in einzelne Stämme, die in Südpalästina klein, in Transjordanien ziemlich groß sind und untereinander nicht selten wegen Wasser- und Weideplätzen in Fehde liegen. Die seßhaften Araber leben von Ackerbau und Viehzucht. Ihr Hauptwohngebiet ist die transjordanische Siedlungszone sowie das palästinensische Gebirgsland und die Übergangszone zur Wüste Südpalästinas. Die städtischen Araber treiben in der Hauptsache Handel und Gewerbe. Das arabische Handwerk ist durch die zunehmende Industrialisierung stark zurückgedrängt worden. Viele Araber sind bereits als Fabrikarbeiter tätig.

Unter den Juden Palästinas nimmt im Gegensatz zu anderen Ländern der landwirtschaftlich tätige Teil mit etwa 25 % einen bedeutenden Platz ein. Schon 1930 bestanden über 100 jüdische landwirtschaftliche Siedlungen, meist in ehemaligen Sumpfgebieten. Der weitaus größte Teil der Juden lebt in den Städten, wo sie sich besonders im Handel und der Fabrikarbeit betätigen.

### d) Volksbildung, kulturelle Verhältnisse

In kultureller Hinsicht bestehen gewisse Unterschiede zwischen dem nichtarabischen und arabischen Bevölkerungsteil.

Die Mehrzahl der jüdischen Einwanderer, die deutschen Siedler und die britischen Beamten leben auf hohem, europäischem Kulturniveau in Wohnung, Kleidung, Essen und Trinken. Die Schulbildung wird durch Volks- und Mittelschulen und die Universität in Jerusalem auf hohem Stand gehalten. Nur ein kleiner Teil der alteingesessenen und der zugewanderten Ostjuden stellt ein richtiges Proletariat dar.

Dagegen ist die Schicht der wohlhabenden und kultivierten Araber sehr klein; die Masse der Bevölkerung sind Analphabeten. Sie lebt unter den gedrücktesten Verhältnissen.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

In Transjordanien ist der Bildungsstand der Araber noch primitiver; die Lebenshaltung ist einfach, wird aber mangels eines Gegensatzes nicht als so drückend wie in Palästina empfunden.

**e) Siedlungswesen** (Bild 37, 47, 48 und 49)

Die arabischen Siedlungen Palästinas, Dörfer wie kleine Städte, zeigen rein orientalische Anordnung und Aussehen. Die Häuser stehen meist ungeordnet und zusammengedrängt, so daß für Straßen kein Platz ist. Enge, winklige, unsaubere Gassen bilden die Regel. Im Gebirge sind die Häuser meist aus Kalksteinen, in der Ebene und im Jordantal aus Ziegeln aufgebaut. Das flache Dach besteht aus Reisig und Lehm. Im südlichen Gebirgsland findet man auch noch Höhlenwohnungen, die gleichzeitig oft als Viehställe und Vorratsräume dienen. Die Beduinen wohnen in niedrigen Zelten (Bild 66).

Die modernen jüdischen Siedlungen heben sich durch streng regelmäßigen Grundriß und europäische Bauweise von den arabischen Dörfern stark ab. Auch die deutschen Dörfer fallen durch ihre Sauberkeit und Freundlichkeit im Landschaftsbild auf.

In den größeren Städten haben sich um den alten Stadtkern neuere Siedlungen im europäischen Stil mit hohen Häusern und breiten Straßen angegliedert, die in ausgesprochenem Gegensatz zu den alten Teilen mit ihren engen Gassen, alten Mauern mit Toren und Türmen stehen.

**f) Militärische Beurteilung**

Der religiös-völkische Gegensatz zwischen Arabern und Juden erschwert die Arbeit jeder Regierung und erleichtert fremden Einflüssen den Zugang. Wer das Judentum bekämpft, kann immer mit den Sympathien der arabischen Bevölkerung rechnen. Ihre Landeskenntnis ist in den dünn besiedelten Landesteilen zur Auffindung von Wasserstellen und Spurwegen unentbehrlich.

Die dicht besiedelten, modern bebauten Küstengebiete bieten oft gute Unterkunftsverhältnisse; in den arabischen Siedlungsteilen kommen nur die Städte in Frage. Jedoch ist wegen Ansteckungsgefahr große Vorsicht am Platze. Transjordanien bietet nur spärliche Unterkunftsmöglichkeiten in einigen größeren Orten.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# IV. Verkehrswesen

## a) Eisenbahnen

Das Eisenbahnnetz Palästinas und Transjordaniens ist recht ausgedehnt, aber es zerfällt in zwei Teilstämme verschiedener Spurweite.

| | Spurweite | Gesamtlänge |
|---|---|---|
| Palästinabahn ..... | 1435 mm | 329 km |
| Hejazbahn ..... | 1050 mm | 467 km |

Die Stammstrecke der Palästinabahn ist die Küstenbahn Haifa—Lydda—Rafah (226 km) mit dem Zweig Lydda—Jerusalem (87 km) (Bild 39). Dazu kommen noch kurze Stichbahnen, z. B. Lydda—Jaffa und Ras al Ein—Petah Tiqva. Diese Strecke hat Verbindung mit dem ägyptischen Normalspurnetz durch die Sinaibahn Rafah—El Quantara—Ismailia. Es fehlt jedoch eine Verbindung zum syrischen Normalspurstamm Aleppo—Rayak; sie wird nur auf Umwegen durch die Schmalspurstrecken erreicht.

Die Küstenbahn hat eine maximale Steigung von 1 : 100, Kalksteinschotterung und hölzerne Schwellen. Lydda ist Hauptknotenpunkt, Haifa der nördliche Endpunkt mit großem Umladebahnhof und moderner Lokomotivwerkstatt.

Nur die Seitenstrecke Lydda—Jerusalem hat neben vielen Kurven eine maximale Steigung von 1 : 50 zu überwinden.

Zur Hejazbahn gehören folgende Linien:

| Palästina: | Transjordanien: |
|---|---|
| Haifa—Acre | Nasib—Maan |
| Haifa—Samakh | |
| Nablus—Tulkarm | |
| Nablus—Afula | |

Die Strecke Haifa—Acre besitzt eine Länge von etwa 20 km. Sie wird recht stark befahren; zwischen den beiden Orten verkehren täglich ungefähr 10 Züge.

Die bedeutendste Schmalspurlinie Palästinas ist die von Haifa über Besan nach Samakh und weiter nach Dera in Syrien. Sie benutzt die Jesreelebene und darauf das Jordantal. Etwa 10 km südlich Samakh, in der Nähe des Rutenberg-Kraftwerkes, wird der Jordan auf einer Brücke überschritten. Die maximale Steigung beträgt 1 : 50.

Von Nablus in Samaria führt eine Bahnlinie nach Tulkarm an der Strecke Haifa—Rafah und eine andere nach Afula an der Strecke Haifa—Samakh. Die Strecke von Nablus nach Afula ist außer Betrieb, doch sind die Schienen noch nicht beseitigt. Von Nablus nach



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Tulkarm fahren nur noch gelegentlich Züge. Die Steigung dieser Strecke ist mit 2,2 : 100 recht beträchtlich.

Die einzige Bahnlinie in Transjordanien ist die von Nasib nach Maan. Es ist ein Teil der eigentlichen Hejazbahn Aleppo—Medina. Diese Strecke wird heute jedoch nur bis Maan befahren. Südlich Maan ist die Strecke außer Betrieb, da die Zerstörungen aus dem Weltkrieg nicht wieder ausgebessert worden sind. Die Strecke Nasib—Maan besitzt eine Gesamtlänge von 323 km mit einer maximalen Steigung von 2,2 : 100. Der Zugverkehr von Amman nach Maan ist in diesen dünn besiedelten Gebieten schwach. 1 Zug je Woche (Bild 46).

An rollendem Material standen im Jahre 1938 zur Verfügung:

Palästinabahn (Normalspur) 1938:

| | |
|---|---|
| Zahl der Dampflokomotiven ..... | 78 |
| „ „ Personenwagen ..... | 81 |
| „ „ Güterwagen ..... | 2038 |
| Länge der betriebenen Strecke ..... | 329 km |

Hejazbahn (Schmalspur) 1938:

| | |
|---|---|
| Zahl der Dampflokomotiven ..... | 51 |
| „ „ Personenwagen ..... | 72 |
| „ „ Güterwagen ..... | 361 |
| Länge der betriebenen Strecke..... | 467 km |

Entsprechend den unterschiedlichen allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen in den beiden Ländern sind auch die Betriebsergebnisse recht verschieden. In Palästina haben Gebiete mit starker jüdischer Siedlung lebhaften Personenverkehr. Ein bedeutender Güterverkehr ist besonders zu den Häfen Haifa und Jaffa vorhanden. In der Orangensaison, der Zeit des stärksten Verkehrs, haben die Lokomotiven und Wagen nicht immer ausgereicht, so daß die Abwicklung des Güterverkehrs dann nur mit Schwierigkeiten vor sich ging. Neben dem nicht voll ausreichenden Bestand an rollendem Material ist es aber auch der Wechsel in der Spurweite, der immer wieder stark hinderlich wirkt. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn der Kraftwagenverkehr der Eisenbahn dieser Länder starke Konkurrenz macht.

Palästina- und Hejazbahn stehen unter englischer Verwaltung.

## b) Straßenwesen und Treibstoffversorgung

(s. Abb. 12 im Anhang)

### Allgemeines

Das Straßennetz Palästinas und Transjordaniens ist recht unterschiedlich. Während Palästina ein verhältnismäßig gut ausgebautes und gepflegtes Netz von Verkehrsstraßen besitzt, mangelt es in Transjordanien sehr daran.

Das Straßennetz Palästinas besteht im S hauptsächlich aus Naturwegen, in den übrigen Teilen des Landes ist es dagegen viel engmaschiger und auch wesentlich besser ausgebaut. Die Haupt-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

straßen Palästinas besitzen einen festen Unterbau mit einer Asphalt- oder Betondecke. Andere wichtige Straßen sowie auch Wege zu den Feldern der Kolonisten in der Küstenebene tragen eine Schotterdecke, so daß sie zu allen Jahreszeiten befahrbar sind.

**Straßenklassen**

Auf der beigegebenen Verkehrskarte 1 : 500 000 (siehe Anlage) sind folgende Unterteilungen gemacht:

a) Straßen 1. Klasse: Sie sind gut ausgebaut und ständig von Pkw und Lkw befahrbar. Bei einer Breite von 5 bis 6 m ist fast überall ein Gegenverkehr möglich.

b) Straßen 2. Klasse: Diese besitzen meistens eine Schotterdecke und sind, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in der Regenzeit befahrbar. Gegenverkehr ist in schwierigem Gelände nicht immer möglich.

c) Straßen 3. Klasse: Solche Wege sind wenig, meistens gar nicht ausgebaut, jedoch von Kraftwagen in der trockenen Jahreszeit, oft allerdings mit Schwierigkeit, befahrbar.

Bei den Straßen 1. Klasse ist mit Brücken zu rechnen, sonst ist aber die Ausstattung mit solchen Kunstbauten dürftig.

**Brücken und Furten**

Durch den Jordan führen mehrere Furten, von denen einige unter dem arabischen Namen Makhadat, d. h. Furt, in der Karte von Palästina (Maßstab 1 : 100 000) eingetragen sind.

Außerdem sind folgende 5 Brücken vorhanden:

1. Die Brücke bei Banat Yaqub, im Zuge der Straße Safed—Damascus.
2. Die Brücke westlich Samakh, im Zuge der Straße Tiberias—Samakh.
3. Die Majami-Brücke, im Zuge der Straße Besan—Irbid.
4. Die Hussein-Brücke östlich Besan, im Zuge des Trockenwetterweges Besan-Irbid.
5. Die Allenby-Brücke im Zuge der Straße Jerusalem—Amman.

Bei der Zollstation Jisr Damiya, im Zuge des Weges von Nablus nach Es Salt, ist eine Fähre über den Jordan vorhanden.

**Wüstenwege**

Die ausgedehnten Wüstengebiete Transjordaniens besitzen fast nur Spurwege, die sozusagen frei, ohne jeden künstlichen Unterbau auf der meist ebenen Wüstenplatte dahinführen. Die Waditäler oder sonstige Geländeeinschnitte weisen in den seltensten Fällen Brücken auf. Nur in den dichter besiedelten Gegenden, wie z. B. in NW-Transjordanien, sind die Wege an besonders schwierigen Stellen und in der Nähe der Städte auf kurze Strecken ausgebaut. Um die Festigkeit des lockeren Untergrundes zu erhöhen, sind auch auf einzelnen Teilen der Spurwege Drahtnetze ausgelegt worden. In der Regenzeit sind die Naturwege meistens nicht zu befahren, da der Grund dann aufgeweicht ist. Befindet man sich während starker



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Regenfälle auf einer solchen Straße, so warte man lieber auf besseres Wetter, andernfalls steht sicheres Festfahren in dem tief aufgeweichten Boden in Aussicht. Die Naturwege sind in Transjordanien vielfach durch Buchstaben gekennzeichnet. Alle 20 Meilen sind Steinkegel errichtet und Buchstaben sowie Meilenzahlen als Orientierung für die Flieger auf hellen Steinen groß in den Sand geschrieben. Einige Anzeichen deuten jedoch darauf hin, daß diese Orientierungszeichen während des Krieges entfernt worden sind.

Die Gesamtlänge der Straßen betrug 1937:

Palästina ..... 3030 km
Transjordanien ..... 980 km.

**Kraftfahrzeugverkehr**

Das Kraftfahrzeug hat die Eisenbahn sowohl im Personen- wie im Güterverkehr völlig überholt. Fast auf allen Hauptstraßen Palästinas verkehren täglich Omnibusse im Fernverkehr von Stadt zu Stadt und von den größeren Kolonien in die Nachbarstädte. Die Zahl der Kraftfahrzeuge betrug im Jahre 1938:

| Land | Pkw | Obus | Lkw | Traktoren und Dieselwagen | Krad | Insgesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Palästina . . . | 7611 | 1296 | 4077 | 208 | 2449 | 15 641 |
| Transjordanien | 335 | 24 | 230 | — | 18 | 607 |

**Benzinversorgung und Reparaturwerkstätten**

Der Bedarf an Brennstoff in Palästina soll im Jahre 1938 224 000 t betragen haben. Die Zentralstelle für die Benzinversorgung ist Haifa (Bild 67), wo sich eine Raffinerie für den einheimischen Bedarf befindet. Eine Ersatzanlage soll für den Fall der Zerstörung weiter östlich errichtet worden sein. Größere Metalltanks als Zwischenlager für Benzin befinden sich in Jerusalem und Tel Aviv. Der Transport erfolgt durch Eisenbahn- und Straßentankwagen. An vielen Orten längs der Hauptstraßen sind Straßentankstellen vorhanden. So befindet sich z. B. auch in Amman, der Hauptstadt von Transjordanien, eine Straßentankstelle. An einigen Plätzen entlang der Wüstenstraßen gibt es kleine Faß- oder Kanisterlager. Die größten dieser Lager dürften sich im Truppenlager Qasr Azraq und in Mafraq, an der Kreuzung der Ölleitung mit der Hejazbahn, befinden. Die Pumpstationen längs der Ölleitung sind ebenfalls mit Vorräten an Benzin und Dieselöl versehen. An der Ölleitung sollen ferner auf den Hilfslandeplätzen der Fluglinie Gaza—Baghdad Reservelager vorhanden sein.

Mit starker Abnutzung der Reifen ist besonders auf den Naturwegen zu rechnen. Auch die Getriebe leiden außerordentlich unter der Einwirkung eingedrungener Sandkörner. Reparaturwerkstätten im europäischen Sinne gibt es nicht in der Wüste, jedoch sind an einigen Orten Ersatzteile für die landesüblichen Fahrzeuge (Ford und Chevrolet) verfügbar. In den größeren Städten dagegen,



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

besonders in Palästina, sind Werkstätten für Autoreparaturen vorhanden. Eine der größten befindet sich in Haifa.

Zu betonen ist noch, daß in den Wüstengegenden Transjordaniens und Südpalästinas die Kühlwasserversorgung für die Kraftfahrzeuge nicht immer gesichert ist. Bei größeren Truppenbewegungen kann dieser Faktor auch für motorisierte Truppen entscheidende Bedeutung gewinnen.

### c) Ölleitung Kirkuk – Haifa (Bild 42 und 43)

Von größter Bedeutung für die Engländer ist die Erdölleitung, die durch den nördlichen Teil von Transjordanien und Palästina verläuft. Die Grenzen Transjordaniens sind geradezu mit Rücksicht auf die schon damals geplante Leitung gezogen worden. Durch die Ölleitung sind die Transportschwierigkeiten, welche sonst die Wüste bietet, in so vollkommener Weise für flüssiges Öl gelöst worden, wie es von keinem anderen zur Verfügung stehenden Transportmittel hätte erreicht werden können. Die Ölleitung (Pipe line) führt von Kirkuk im Irak durch Transjordanien, überschreitet etwa 12 km südlich des Tiberiassees den Jordan und endet 5 km nordöstlich Haifa am Mittelmeer. Die ganze Anlage ist im Jahre 1935 fertiggestellt worden. Die Rohrleitung verlief zuerst über der Erde. Mit Rücksicht auf die vielen arabischen Sabotageakte ist sie jedoch im Laufe der Jahre 1—1,5 m in die Erde verlegt worden.

An der Ölleitung sind mehrere Pumpstationen verteilt, wo das Öl durch die Rohre weitergepumpt wird. In dem NO-Teil Transjordaniens befinden sich zwei solcher Pumpstationen, die mit $H_4$ und $H_5$ bezeichnet werden (H = Haifalinie). Die geographische Lage von $H_4$ ist 38° 10′ 31″ O und 32° 30′ 05″ N (668,6 km bis Kirkuk) und diejenige von $H_5$ ist 37° 07′ 26″ O und 32° 11′ 27″ N (776,1 km bis Kirkuk).

Die Zahl und Anordnung der Gebäude sowie der sonstigen Einrichtungen ist bei den Pumpstationen annähernd gleich.

Das Hauptgebäude ist ein viereckiges Blockhaus mit geräumigem Hof. Es ist festungsartig ausgebaut und mit Schießscharten und Wachttürmen versehen. In dem Blockhaus befinden sich die Unterkunfts- und Wirtschaftsräume für die kleine Garnison. Ferner sind in dem Hauptgebäude zwei Krankenräume, ein Raum mit Reservedynamo für den Lichtbedarf der Station, ein Waffenlager sowie Räume für die Radiostation (Empfang- und Sendeapparate) und Telephon- und Telegraphenanlagen vorhanden.

In der Nähe des Blockhauses befinden sich das Pumphaus, eine Reparaturwerkstatt, Kokslager, Tank für Treiböl und ein Flugzeuglandeplatz der R. A. F.

An der Sicherheit der Ölleitung ist den Engländern sehr viel gelegen. Zur Besetzung der Pumpstationen sowie für die Patrouille entlang der Ölleitung ist eigens eine Polizeitruppe aufgestellt worden. Auto und Flugzeug sorgen für rasche Überwindung der weiten Strecken. Neben der Ölleitung verläuft im Wüstengebiet Transjordaniens eine ausgebaute Autostraße, die gleichzeitig eine Teilstrecke der Straßenverbindung Baghdad—Haifa bildet.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Die Gesamtmenge des Rohöls, das im Jahre 1938 durch die Ölleitung von Kirkuk nach Haifa transportiert wurde, beträgt 2 Mill. t.

In Haifa befinden sich große Speichertanks, um eine gleichmäßige Belieferung der anlaufenden Tankschiffe zu gewährleisten. Ferner ist in Haifa kurz vor dem Kriege eine Raffinerie errichtet worden.

## d) Schiffahrt

### Seeschiffahrt

Vor dem Kriege hatte der wachsende Güterumsatz und die Einwanderung der Juden zu einem ansehnlichen Schiffsverkehr in Palästina geführt. Insbesondere hatte der außerordentlich gestiegene Orangenexport die Reedereien veranlaßt, Frachtdampfer neuester Konstruktion mit Kühlanlage in Dienst zu stellen. Die Jaffa Union Line hatte ein Kartell der wichtigsten Linien für das Orangengeschäft organisiert. Der Personenverkehr lag überwiegend in den Händen ausländischer Schiffahrtsgesellschaften.

Der Haupthafen Palästinas ist Haifa, der zweitgrößte des östlichen Mittelmeeres. Hier sind modernste Anlagen für den Güter- und Personenverkehr vorhanden. Haifa ist ferner der Verladeplatz des irakischen Öles.

Der zweitgrößte Hafen ist Jaffa mit dem benachbarten Tel Aviv. Die Hafenanlagen sind jedoch nur flachgehenden Fahrzeugen zugänglich und die Reede ist gegen Winde wenig geschützt. Über Jaffa geht vor allem die Orangenausfuhr und ein Teil der Einfuhr.

Alle übrigen Küstenstädte treten hinter diesen beiden Häfen völlig zurück und besitzen nur sehr unvollkommene Anlagen.

Transjordanien spielt keine Rolle im Seeverkehr. Der einzige Ort, der eine Verbindung zum Weltmeer aufweist, ist Akaba am gleichnamigen Golf. Hier war bisher nur ein kleiner Landungssteg vorhanden, an dem nur kleinste Fahrzeuge festmachen konnten. Im Sommer 1941 soll der Verkehr in dem Hafen stark zugenommen haben. Die Engländer haben sogar den Plan, den Golf durch Marine zu sichern.

### Binnenwasserstraßen

Der Schiffsverkehr auf den Binnenwasserstraßen ist von ganz untergeordneter Bedeutung. Von den größeren Gewässern werden der untere Jordan sowie der Hule- und Tiberiassee fast nur von Fischerbooten befahren. Auf dem Toten Meer und dem Tiberiassee sind auch einige größere Seegelboote für den Passagierverkehr vorhanden.

## e) Flugwesen (dazu Karte in der Anlage)

Für den Flugverkehr bieten sich in Palästina im allgemeinen keine Schwierigkeiten, dagegen sind über dem monotonen Wüstengebiet Transjordaniens Orientierungsschwierigkeiten nicht selten.

Die Wetterverhältnisse gestatten Flüge zu fast allen Jahreszeiten und in jeder Flughöhe.

Palästina und Transjordanien weisen eine recht stattliche Zahl von Landeplätzen auf. Davon sind aber nur wenige wirklich ausgebaut.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Von den ausgebauten Landflugplätzen sind Haifa, Lydda, Gaza und Amman, von den Wasserflughäfen Haifa und Tiberias die bedeutendsten. Die größte Zahl der übrigen Flugplätze besitzt nur ein mehr oder weniger gut abgegrenztes Flugfeld, meistens ohne jegliche Gebäude. Auffallend sind die fast in regelmäßigen Abständen neben der Erdölleitung liegenden Landeplätze. Sie sind Zwischenlandeplätze für die Überwachungsflugzeuge, die die Kontrolle über die Ölleitung ausüben. Außerdem verläuft auch entlang dieser Linie die Flugroute von Palästina nach Baghdad. Der regelmäßige Flugverkehr Palästina—Irak befördert neben Passagieren auch Post und Eilgüter. Der in Südpalästina liegende Flugplatz Gaza dient als regelmäßige Zwischenlandestation auf der Teilstrecke Kairo—Baghdad. Nach Europa bestanden vor dem Kriege drei Flugverbindungen, die wöchentlich einmal beflogen wurden, und zwar von England über Ägypten nach Palästina, ferner über Syrien und direkt nach Europa über Griechenland.

### f) Nachrichtenverbindungen

**Telegraph, Telephon, Post**

Der Post-, Telegraphen- und Telephondienst untersteht einer einheitlichen Verwaltung und funktioniert fast ohne Reibungen. Schon 1930 betrug in Palästina die Zahl der Telephonanschlüsse 4336, die Länge der Fernleitungen 13 152 km und die der Ortsleitungen 13 807 km. Diese Zahlen dürften in den letzten 10 Jahren noch beträchtlich gestiegen sein.

In Transjordanien betrug im Jahre 1935 die Zahl der Fernsprechteilnehmer wenig über 500.

Postämter bestehen in sämtlichen größeren und kleineren Städten, sowie in den größeren jüdischen Siedlungen. In den meisten kleineren jüdischen Kolonien und in den jüdischen Vororten von Jerusalem, Tel Aviv und Haifa, sowie in der deutschen Kolonie Sarona sind Postagenturen eingerichtet.

Ein täglicher Postverkehr besteht auch zwischen Palästina einerseits und Ägypten und der Libanesischen Republik andererseits, dreimal wöchentlich zwischen Palästina und Transjordanien, viermal wöchentlich zwischen Palästina und Syrien.

**Funkverkehr** (s. Abb. 8 im Anhang)

Palästina verfügt über ein dichtes Netz von Funkverbindungen der verschiedensten Art, wie dies uns die folgende Übersicht vor Augen führt.

Funkstellen in Palästina

| Art | Zahl |
|---|---|
| Zwischen- und innerstaatliche Funkstellen | 53 |
| Verkehrsflieger-Bodenstellen | 4 |
| Küstenfunkstellen | 2 |
| Wetterfunkstellen | 1 |
| Rundfunksender | 1 |
| Wehrmachtsfunkstellen (Heer, Luftwaffe, Marine) (bisher festgestellt) | 9 |



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Von ihnen befindet sich der Rundfunksender bei Jerusalem, die Wetterfunkstelle östlich Lydda und die beiden Küstenfunkstellen bei Lydda und Haifa.

Die inner- und zwischenstaatlichen Funkstellen sind über das ganze Land zerstreut. Besonders eng liegen sie in der Nähe der syrischen Grenze und um Haifa. Ferner ist um Lydda, etwa im Zentrum des Landes, eine weitere starke Häufung festzustellen.

Die englischen Behörden haben in letzter Zeit mehrere Radioempfangsgeräte an Schulen in Palästina und Transjordanien verteilt, um den englischen Rundfunksendungen in Arabisch (aus Daventry) eine größere Verbreitung zu verschaffen. Es sollen zu diesem Zweck noch weitere Radioempfangsgeräte den Arabern zur Verfügung gestellt werden.

Das größere Transjordanien besitzt im Vergleich zu Palästina nur eine sehr geringe Anzahl von Funkstellen.

Funkstellen in Transjordanien

| Art | Zahl |
|---|---|
| Zwischen- und innerstaatliche Funkstellen ..... | 15 |
| Verkehrsflieger-Bodenfunkstellen ..... | 2 |

Die meisten dieser Funkstellen liegen in NW, dem am stärksten besiedelten Teil des Landes, und entlang der Ölleitung (Pumpstationen).

### g) Militärische Beurteilung

Das Rückgrat des Verkehrswesen bilden in Palästina die gut ausgebauten Straßen. Die Längsverbindungen in nordsüdlicher Richtung sind durch die Geländegestaltung begünstigt, während die Querverbindungen erhebliche Geländeschwierigkeiten zu überwinden haben.

Transjordanien hat nur eine stets fahrbare Längsverbindung im gut besiedelten Westteil. In der Wüste unterliegt der Verkehr den engen Bindungen an Jahreszeit und Wasserstellen.

Die Eisenbahnen unterliegen der gleichen Bedingung, dazu kommen die Nachteile des Spurwechsels, wodurch das Küstengebiet vom Innern getrennt wird. Ihre Leistungsfähigkeit ist gering.

Die großen Seehäfen an der Küste Palästinas bilden Haupteinfallstore vom Mittelmeer aus. Transjordanien ist vom Golf von Akaba zugänglich.

Im Luftverkehr ist Palästina Durchgangsland. Die Zahl der Flugplätze ist in Palästina und Transjordanien recht groß, allerdings sind nur wenige davon ausgebaut.

Der Nachrichten- und Funkverkehr ist in Palästina gut eingerichtet, in Transjordanien nur im NW des Landes und längs der Ölleitung.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# V. Wirtschaft

## a) Allgemeines

Palästina steht gegenwärtig in seiner wirtschaftlichen Ausstattung an der Spitze der orientalischen Länder. Diese Stellung beruht auf dem ununterbrochenen Zustrom jüdischer Siedler und ausländischen Kapitals; auch die deutschen Siedler haben nicht geringes beigetragen. Alle Zweige des Wirtschaftslebens im europäisch besiedelten Teil haben davon Nutzen gehabt. Der Lebensstandard hat hier etwa europäische Höhe; aber auch die arabischen Gebietsteile haben vieles übernommen und stehen nicht hinter den syrischen zurück. Im Gegensatz zu den anderen Ländern beruht der wirtschaftliche Fortschritt auf privater Unternehmungslust, nicht auf staatlichem Eingriff.

Transjordanien hat mit dieser schnellen Entwicklung nicht Schritt halten können, jedoch hat auch hier durch den Transitverkehr von Irak nach Palästina und die Nachfrage Palästinas die Landwirtschaft sich kräftig entwickeln können. Die Industrie ist jedoch auf ein paar kleine Fabriken für den Eigenbedarf beschränkt.

## b) Landwirtschaft (s. Abb. 7 u. 9)

### Palästina

Während die Bevölkerung sich in den letzten 20 Jahren rasch vermehrte, hat keine völlig entsprechende Ausweitung des Kulturlandes stattgefunden. Von der Gesamtfläche von 26 330 qkm werden 32,4 % bebaut. Für sehr viele Kulturen ist künstliche Bewässerung notwendig, die in der Küstenebene und im Jordantal mit Hilfe von Fluß- und Grundwasser betrieben wird. Im Gebirgsland ist das bewässerbare Gelände sehr beschränkt.

Das landwirtschaftlich wertvolle Gebiet Palästinas ist die Küstenebene von Acre (Akka) bis Gaza, die Jesreeelebene und die Umgebung des Tiberiassees, die von der älteren deutschen und der neueren jüdischen Siedlung erschlossen wurden. In diesen Gebieten wird nach modernsten und wissenschaftlichen Methoden gearbeitet. Das Ziel ist höchster wirtschaftlicher Ertrag in gemischter Wirtschaft nach europäischem Vorbild. Das Küstengebiet ist Zentrum der Fruchtkultur (Apfelsinen, Zitronen, Grapefrucht, Melonen, Trauben), des Gemüse- und Kartoffelbaus, einer intensiven Vieh- und Molkereiwirtschaft, alles auf der Grundlage der Bewässerung.

Das Gebirgsland von Judäa, Samaria und Galiläa ist vorwiegend arabisches Siedlungsgebiet mit Getreide- und Ölbaumkultur. Die arabische Landwirtschaft ist viel primitiver und arbeitet fast ohne Bewässerung. Die Erträge schwanken daher sehr.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Das Jordantal ist bisher noch nicht sehr stark erschlossen worden. Neben einfachen arabischen Wirtschaften gibt es aber bereits moderne Plantagen mit Bananenbau.

An den meisten Obst- und Gemüsearten herrscht Überfluß, nur Zwiebeln und Kartoffeln müssen zusätzlich eingeführt werden.

Palästinas Exportbedeutung beruht auf der Erzeugung von Apfelsinen, von denen 1938/39 340 000 t ausgeführt wurden. Daneben werden steigende Mengen von Zitronen, Grapefrucht, Mandeln und Feigen verfügbar.

Obwohl der Getreidebau den größten Raum einnimmt, ist Palästina auf eine erhebliche **Einfuhr** angewiesen, zumal die Ernten sehr schwanken. Das zeigen die Ziffern der letzten Jahre:

| Getreideart | Ernte 1935 | Ernte 1938/39 | Einfuhr 1938/39 |
|---|---|---|---|
| Weizen ..... | 103 000 t | 50 000 t | 65 000 t |
| Mais ..... | — | 30 000 t | 5 000 t |
| Gerste ..... | 68 000 t | 67 000 t | 12 000 t |
| Hirse ..... | 46 000 t | 60 000 t | — |

Außerdem wurden Roggen (12 000 t) und Reis (20 000 t) eingeführt.

Hülsenfrüchte spielen in der Ernährung eine große Rolle. Die Erzeugung (12 000 t) vermag den Bedarf zu decken.

Im Gebirgsland wird überall die Olive angebaut. Die Erzeugung (1938/39 10 000 t) deckt den Bedarf. Für die Gewinnung pflanzlichen Öles wird außerdem Sesam angebaut. Angesichts des großen Bedarfes der Seifenfabriken müssen noch ausländische Ölfrüchte (Erdnüsse 1938/39 21 000 t) eingeführt werden.

Der Tabakbau hat sich rasch verbreitet und versorgt das Land vollständig.

Die Tierzucht, vor allem die Rinderzucht, ist im europäisch besiedelten Küstenland sehr hoch entwickelt, aber nicht in der Lage, den Bedarf an Fleisch, Milch und Butter zu decken. Im arabisch besiedelten Gebirgsland wird vor allem Schaf- und Ziegenzucht betrieben, die weniger Bedeutendes leistet. Es wird daher viel lebendes Vieh aus den benachbarten Staaten, wie Transjordanien, Irak und Syrien, eingeführt.

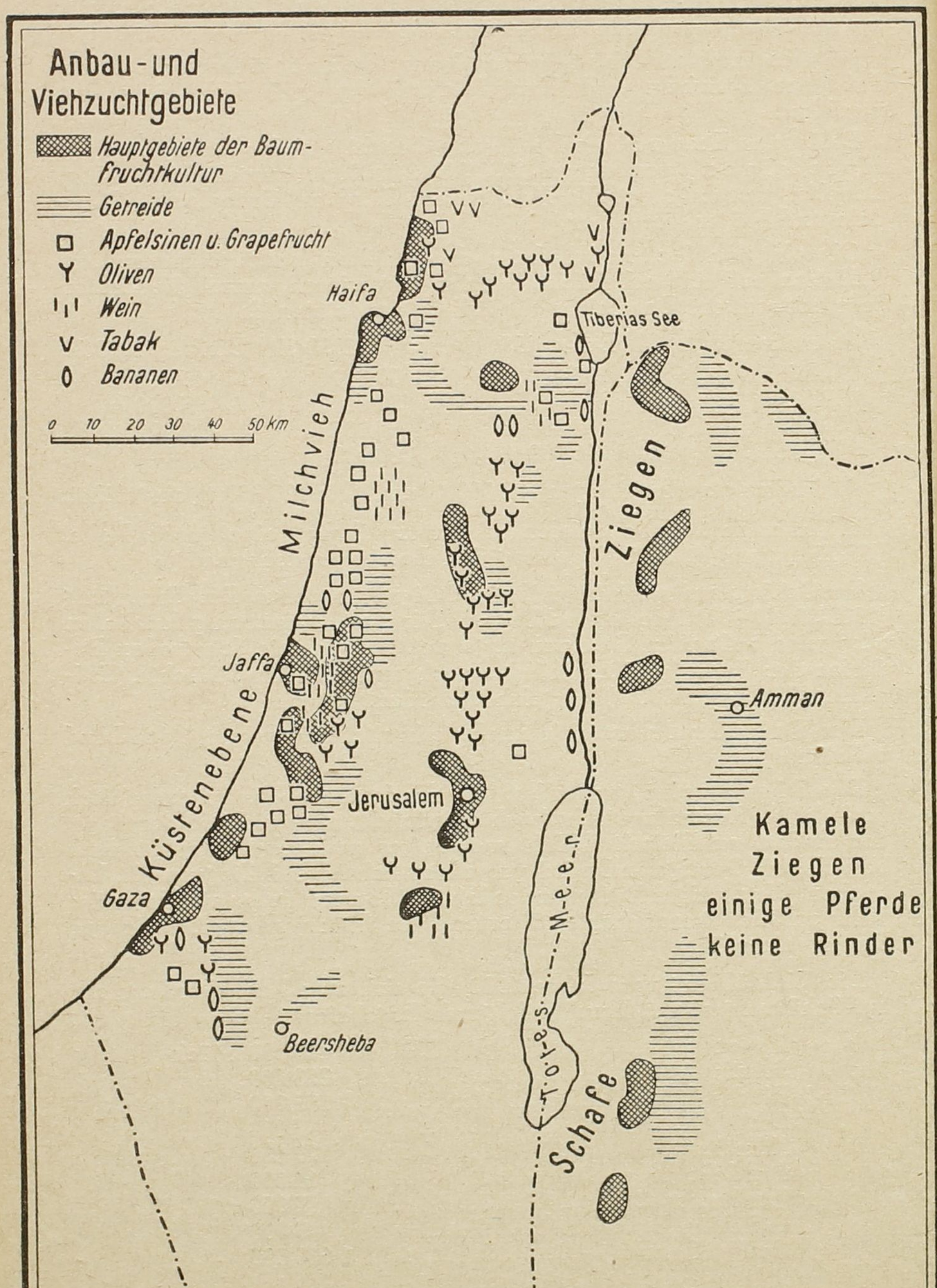
Die Viehzählung vom Jahre 1930, die sich zum Teil allerdings nur auf Schätzung stützt, brachte folgende Ergebnisse:

| | | |
|---|---|---|
| Ziegen ..... | 440 000 | Stück |
| Schafe ..... | 253 000 | „ |
| Rinder (Kühe, Kälber, Bullen) .... | 186 000 | „ |
| Esel ..... | 77 000 | „ |
| Kamele ..... | 25 000 | „ |
| Pferde ..... | 14 000 | „ |
| Maultiere ..... | 5 000 | „ |
| Büffel ..... | 5 000 | „ |
| Geflügel ..... | 1 600 000 | „ |



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Abb. 9. Palästina und Transjordanien: Anbau- und Viehzuchtgebiete



**Transjordanien**

Das landwirtschaftlich unter Kultur genommene Gebiet ist nur ein Bruchteil des ganzen Landes. Von der Gesamtfläche von 90 000 qkm sind etwa 5000 qkm bebaut. Die Landwirtschaft wird von etwa 200 000 seßhaften Bauern, 70 000 Halbnomaden und 30 000 Nomaden betrieben. Im Jordantal liegt das Kulturland an den Talausgängen der Nebentäler und erzeugt Obst, Wein und Gemüse.

Die Produktion Transjordaniens an Getreide steht derjenigen Palästinas nicht nach. Im Jahre 1938 betrug sie für Weizen 85 000 t und für Gerste 53 000 t. Damit vermag sich Transjordanien nicht nur selbst zu versorgen, sondern es kann auch noch größere Mengen an Palästina und Saud-Arabien abgeben.

Der Getreidebau wird vor allem auf der Hochfläche von der Jordansenke bis an die Hejazbahn betrieben, wo genügend Regen fällt. Die Bewässerungsmöglichkeiten sind hier sehr beschränkt. Die kontrollierte Ausfuhr betrug 1938 32 000 t Weizen, 4000 t Gerste, 2800 t Gemüse, 1500 t Früchte.

Das Gebiet ostwärts der Hejazbahn ist nomadisches Viehzuchtgebiet mit Schaf-, Ziegen-, Pferde- und Kamelhaltung. Es wird sehr viel Vieh in Palästina abgesetzt.

## c) Bodenschätze

Palästina und Transjordanien sind recht arm an Bodenschätzen. Es werden vor allem ausgebeutet: Kochsalz, Kali und Brom, ferner Kalkstein für Bausteine und mit Ton zusammen für die Zementherstellung. Die Phosphatlager, Asphaltkalke und Schwefelvorkommen in der Nähe des Toten Meeres werden bisher noch nicht abgebaut.

Kochsalz wird in der Hauptsache in Salzgärten am Nord- und Südufer des Toten Meeres gewonnen, dessen Wasser sich durch einen hohen Salzgehalt auszeichnet (Bild 73 u. 74). Daneben gewinnt man Lagunensalz am Mittelmeer südlich Haifa sowie in den Salzpfannen bei Gaza, allerdings nur in beschränktem Maße. Kali und Brom werden in den Werken der Palestine Potash Ltd. am Nordwestufer des Toten Meeres gewonnen. Diese Werke beschäftigen über 500 Menschen. Die Produktion betrug im Jahre 1933 1000 t Kali und 650 t Brom. Der Reichtum des Landes an schönen Bausteinen hat besonders in letzter Zeit den Steinbruchbetrieb und die Steinhauerkunst in Gang gebracht. Eine starke Entwicklung hat die Zementindustrie durch die rege Bautätigkeit der letzten 20 Jahre erlebt. Besonders in der Nähe großer Siedlungen sind eine Anzahl Zementfabriken entstanden, die nach den modernsten Verfahren arbeiten.

## d) Industrie (dazu Karte in der Anlage)

Neben diesen von den Bodenschätzen des Landes abhängigen Betrieben sind noch folgende wichtige Industriezweige vertreten:



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Nahrungsmittelindustrie, Seifenherstellung, Textilindustrie, Holz- und Metallwarenverarbeitung, chemische Industrie, Druckerei und Kartonagenherstellung.

Die ausgedehnte Nahrungsmittelindustrie stützt sich hauptsächlich auf die landwirtschaftliche Produktion des Landes. Die Haupterzeugnisse dieser Industrie sind: Sesam- und Olivenöl, Mühlenprodukte, Keks, Schokolade und Süßwaren. Im Jahre 1937 bestanden nach den Erhebungen der „Jewish Agency" 480 Betriebe mit 3480 Angestellten.

Die Textilindustrie hat sich ebenfalls in letzter Zeit stark entwickelt. Sie erzeugt besonders Strumpfwaren, Strickartikel und Seidenwaren. Die Textilindustrie hat ihren Hauptsitz in Tel Aviv. 1937 wurden in Palästina 1410 Betriebe für Textilien und Bekleidung mit zusammen 4760 Angestellten gezählt.

Von Bedeutung ist auch die Holzverarbeitung. Im Jahre 1937 waren in dieser Branche 760 Betriebe mit zusammen 2980 Arbeitern vorhanden. Es werden vor allen Dingen Orangenkisten, Möbel und Autokarosserien hergestellt. Das Material wurde aus Jugoslawien, Rußland und Skandinavien eingeführt.

Die Metallverarbeitung stützt sich auf eine Anzahl größerer Fabriken, besonders in Jaffa, wo verschiedene Maschinen, wie Pumpen, Mühlen, Walzen und Betonmischmaschinen, hergestellt sowie Ausbesserungen ausgeführt werden. Die Zahl der Betriebe betrug 1937 1190 mit zusammen 4910 Arbeitern.

In Tel Aviv ist eine Munitionsfabrik vorhanden, die Granaten und Infanteriemunition herstellt.

Abgesehen von einigen auch für europäische Begriffe großen Werken ist die chemische Industrie noch im Aufbau. Es werden vorläufig nur Gegenstände des täglichen Bedarfs, wie Klebstoffe, Tinte, Zahnpaste, Rasierseife und verschiedene pharmazeutische und kosmetische Präparate produziert. Als eine der jüngsten, aber wichtigsten Erweiterungen der chemischen Industrie Palästinas ist die Erdölraffinerie in Haifa zu betrachten. Sie soll eine Leistungsfähigkeit von 3 Mill. t jährlich besitzen.

Das Druckereigewerbe hat in den letzten zehn Jahren einen großen Aufschwung genommen. In etwa 450 Betrieben waren im Jahre 1937 2390 Menschen beschäftigt. Die hebräische Literatur findet hier ihre Drucklegung.

Die Kartonagenfabriken mit ihrem Hauptsitz in Tel Aviv fertigen außer Geschäftsbüchern, Zigaretten- und Schuhschachteln, Behälter aus Paraffinpapier für Eis, Sahne usw. Im Jahre 1933 waren in Tel Aviv 200 Angestellte in diesem Industriezweig tätig.

Die schnelle Entwicklung der Industrie Palästinas beweist uns deutlich die folgende Tabelle:

| | 1929 | 1933 | 1935 |
|---|---|---|---|
| Zahl der Betriebe ..... | 624 | 3 388 | 4 615 |
| Zahl der Beschäftigten ..... | 7582 | 19 595 | 32 830 |
| Produktionswert £ P 1000 ... | 2080 | 5 352 | 8 593 |



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Auf die eigentliche Industrie entfielen 1935 1345 Betriebe mit 24 130 Beschäftigten, der Rest auf das Handwerk. 65 % der jüdischen Industrie befindet sich in und um Tel Aviv, 25 % in Haifa, der Rest in und um Jerusalem.

Neben den hier aufgeführten Großfabrikationen, die fast alle in jüdischen Händen sind, ist das Kleingewerbe, das von der arabischen Bevölkerung ausgeübt wird, noch recht ansehnlich, wenn es meist auch nach alten Methoden arbeitet und immer mehr zurückgedrängt wird.

Transjordanien hat keine Industrie außer einigen Mühlen, Alkohol- und Tabakfabriken in Amman.

### e) Militärische Beurteilung

Palästina hat eine sehr hochentwickelte Wirtschaft, die sowohl in landwirtschaftlichen wie industriellen Erzeugnissen im Gegensatz zum übrigen Orient europäischen Ansprüchen genügt. Sie vermag jedoch die Bedürfnisse des Landes nicht zu decken. Palästina bleibt auf eine starke Einfuhr an Brennstoffen, Lebensmitteln, Eisen- und Metallwaren angewiesen.

Für den ersten Bedarf kann die Wirtschaft Palästinas, vor allem an Industriewaren, vielerlei bieten. Ihr Umfang und ihre Rohstoffreserven sind jedoch viel zu gering, um eine dauernde Versorgung zu gewährleisten.

Transjordanien ist ein landwirtschaftliches Überschußgebiet, das vor allem Palästina beliefert. Seine Industrie spielt keine Rolle.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# VI. Militärische Gesamtbeurteilung

## a) Bedeutung

Palästina-Transjordanien ist Durchgangsraum vom östlichen Mittelmeer zu den Ölgebieten Iraks und Irans und zum Suezkanal. Die wirtschaftliche Leistungskraft ist angesichts der Kleinheit der Länder gering.

Der Schlüsselpunkt ist Haifa, weil es der einzige brauchbare Hafen ist und gute Verbindungen zum Hinterlande hat. Außerdem ist es als Endpunkt der Ölleitung wichtig.

## b) Truppenbewegungen

Die Geländegestaltung begünstigt Bewegungen in der N-S-Richtung. W-O-Bewegungen stellt sich die doppelte Schranke des Gebirges mit dem dazwischenliegenden tiefen Jordangraben entgegen. Auf der Hochfläche Transjordaniens sind Bewegungen in allen Richtungen ohne große Geländeschwierigkeiten möglich, doch gewinnt hier wie in Südpalästina die Frage der Wasserversorgung entscheidende Bedeutung.

Das Bahnnetz ist dünn und uneinheitlich in der Spurweite. Auch das rollende Material ist größeren Ansprüchen nicht gewachsen. Besser sind die Straßenverbindungen; neben einigen gut ausgebauten durchgehenden Straßenzügen ist eine große Zahl von Verbindungswegen vorhanden, deren Befahrbarkeit meistens von der Witterung abhängig ist.

Günstige Zeiten für militärische Operationen sind März—Juni und September, während der Winter wegen der starken Niederschläge und der Hochsommer wegen der Hitze und Trockenheit ausscheiden. Der Herbst hat den Nachteil der schwierigen Wasserversorgung.

## c) Hindernisse

Die Küste ist landungsfeindlich und bietet durch den an mehreren Stellen vorhandenen Steilrand und die im S anschließende Dünenzone gute Verteidigungsmöglichkeiten.

Natürliche Sperren sind in der Küstenzone bei Ras en Naqura und dem Carmel vorhanden, die durch künstliche Sperranlagen leicht zu schwer einnehmbaren Stellungen ausgebaut werden können.

Die für W-O-Bewegungen wie geschaffene Durchgangszone der Jesreelebene kann ebenfalls infolge der vielfach eingeschalteten Hügel und Berge in eine starke Verteidigungszone verwandelt werden, die durch einzelne Sumpfstrecken noch gewinnt.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Bei Übergängen über den Jordan, der selbst nur in der Regenzeit als ernsthaftes Hindernis anzusehen ist, kommen dem Verteidiger die steilen Gebirgsränder zugute.

### d) Sichtverhältnisse und Deckungsmöglichkeiten

Die Küstenebene, das südliche Wüstenland und östliche Transjordanien sind übersichtliche Landschaften.

Im Gebirge erschweren die tiefen Täler und Hohlformen die Übersicht sehr. Die Deckungsmöglichkeiten gegen Erdsicht sind in den flachen Gebieten gering, im Gebirge überall vorzüglich. Gegen Sicht von oben bieten die Fruchthaine der Baumpflanzungen in den Ebenen sowie die Wälder im nördlichen Gebirgsland und in Transjordanien gute Deckung.

### e) Unterbringung und Versorgung

Die Unterbringung der Truppe ist auf dem Lande nur in den neueren europäischen Siedlungen möglich, während ein Belegen arabischer Wohnstätten wegen der Engräumigkeit und den Gesundheitsgefahren nicht ratsam ist. In den Städten geben vor allem die neueren Stadtteile gute Quartiere. In der warmen Jahreszeit ist ein Lagern im Freien überall möglich.

Eine Verpflegung der Truppe aus dem Lande ist in Palästina kaum möglich, da das Land zur Ernährung seiner Bewohner auf die Einfuhr angewiesen ist. Lediglich an Früchten herrscht Überfluß. Beschlagnahme etwaiger Vorräte in den Städten würde sich auf die Ernährungslage ihrer Bevölkerung schnell nachteilig auswirken. In Transjordanien ist mit Überschuß an Brotgetreide und Kleinvieh zu rechnen.

An Holz und Brennstoffen ist das Land selbst arm, doch besitzt es in der Ölleitung, die allerdings leicht zu zerstören ist, eine bequeme Zufuhr flüssigen Brennstoffs. Tankstellen gibt es nur in den Städten, Kanister findet man in allen größeren Orten längs der Hauptstraßen.

Industrielle Rohstoffe fehlen, auch dürften in den Städten keine großen Vorräte an Rohstoffen und Fabrikaten zu erwarten sein.

Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager gibt es in den Städten hauptsächlich für Ford und Chevrolet; auf dem Lande sind nur kleine Ersatzteillager vorhanden.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# B. Beschreibung der Einzellandschaften

(Siehe Abb. 5: Oberflächenformen und Landschaftsgliederung)


I. Beschreibung der Küsten und Häfen ..... 43

II. Küstenebene ..... 47

III. Hochlandszone ..... 52

IV. Südliches Wüstengebiet ..... 59

V. Jordangraben ..... 61

VI. Transjordanische Gebirgs- und Siedlungszone ..... 65

VII. Transjordanisches Wüstenhochland ..... 67



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# Allgemeines

Palästina zerfällt in mehrere nordsüdlich verlaufende Landschaften. An die Küste (I) und die Küstenebene (II) reiht sich nach O die palästinensische Hochlandszone (III). Im S hebt sich das südliche Wüstengebiet (IV) ab, mit dem Palästina auf die Halbinsel Sinai hinübergreift. Der Jordangraben (V) ist eine tiefe Senke im Grenzgebiet zwischen Palästina und Transjordanien.

Transjordanien gliedert sich hauptsächlich aus klimatischen Gründen in eine westliche Gebirgs- und Siedlungszone (VI) und in das Wüstenhochland (VII).

# I. Beschreibung der Küsten und Häfen

## a) Allgemeines

Die Küste Palästinas verläuft fast geradlinig in einer Länge von 205 km von Ras en Naqura an der syrischen Grenze bis Tall Rafah an der ägyptischen Grenze. Sie ist eine „eiserne Küste", ungastlich, weil ihr Naturhäfen fehlen und Riffe und Klippen vorgelagert sind.

Parallel zur Küste herrscht nördliche Meeresströmung vor; sie wird von den im Sommer herrschenden Südwestwinden stark beeinflußt. Den größten Teil des Jahres weht am Tage Seewind, nachts Landwind. Während der sommerlichen Trockenzeit herrscht klares, gutes Wetter, im Winter regenreiches, windiges Wetter vor. In der Zeit zwischen November und März kommen Stürme auf. Die Gezeitenströme sind unbedeutend, der Unterschied zwischen Ebbe und Flut höchstens 0,4 m.

Die Küste zerfällt von N nach S in drei Abschnitte.

## b) Küstenbeschreibung

### 1. Ras en Naqura — Kap Carmel

Von dem 80 m hohen zur See vorspringenden Vorgebirge Ras en Naqura, einem Ausläufer des galiläischen Berglandes, verläuft die Küste als sandiger Strand, mit einigen Felsnasen bis Acre. Mehrere schmale, aber ausgedehnte Kalkriffe laufen mit der Küste gleich und steigen stellenweise steil aus dem Meere auf (geringste Wassertiefe 5,2 m). Bei schlechtem Wetter herrscht starke Brandung. Von Acre bis zum Carmelvorsprung besteht die Küste aus Sandstrand, der, von niedrigen Dünen gesäumt, eine sanft geschwungene Bucht in die Küste einschneidet. Auch hier sind mehrere Riffe der Küste vorgelagert. Die Bucht von Acre bildet den einzigen Naturhafen der ganzen Küste. In ihrem südlichen Teil mündet der Qishonfluß. Auf der Barre vor der Flußmündung steht gewöhnlich schwere Brandung.

### 2. Von Kap Carmel bis Jaffa (Bild 5)

Das Kap Carmel ist der Ausläufer eines steilen Vorgebirges, das bis hart an die Küste vorspringt und sich ins Meer vorschiebt. Von hier aus zieht die Küste abwechselnd als Sand- oder Felsstrand bis Caesarea, von da bis Jaffa als rote Steilküste von 12 bis 15 m Höhe mit schmalem Sandstrand. Bis auf eine Reihe von kleinen Inseln, die ungefähr in der Mitte dieses Küstenabschnittes vorgelagert sind, ist die Küste völlig ungeschützt.

### 3. Von Jaffa bis Tall Rafah (Bild 15 u. 16)

Von Jaffa läuft die Küste nach SW. Bis Ashkelon (40 km) besteht sie aus kahlen, wellenförmigen Sanddünen, die 30—45 m Höhe er-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

reichen. Von Ashkelon bis Tall Rafah zieht sich die Dünenküste in leichtem Bogen weiter nach SW, an die sich landein 20 m hohe Abhänge anschließen. Mehrere Klippen sind der Küste vorgelagert. Dieser Küstenabschnitt ist ohne jede Gliederung.

## c) Häfen

### 1. Haifa (siehe Plan in der Anlage)[1]) (Bild 34, 35, 51 u. 52)

Haifa besitzt den besten Naturhafen an der syrisch-palästinensischen Küste und ist nach Alexandrien der bedeutendste Hafenplatz im östlichen Mittelmeer. Der Hafen wurde 1937 von 1841 Schiffen mit 4 630 346 BRT angelaufen, der Güterumschlag belief sich auf 994 922 Gewichtstonnen.

Die Hafenfläche innerhalb der beiden neuen Molen (Haupt- und Ostmole) beträgt 157 ha. Der südwestliche Teil des Hafens ist in Aufschüttung begriffen. Die Hafeneinfahrt ist 183 m breit. Die Westmole ist 2210 m lang und verläuft von der Südspitze der Bucht von Acre fast parallel zur Küste. Die Ostmole ist 765 m lang, davon 265 m nutzbare Kailänge. Längs der Hauptmole sind etwa 400 m auf 9,4 m gebaggert. Hier sind 12 Anlegeplätze für Dampfer, die vorne ankern und mit dem Heck an der Mole festmachen. Das Laden und Löschen geschieht durch Leichter längsseits der Schiffe. Das eigentliche Hafenbecken ist im Umfang von 37 ha auf 11,3 m, im Umfange von 30 ha auf 9,4 m ausgebaggert. An der Westseite der Ostmole ist der Hafen durch zwei weitere Molen in drei Becken geteilt, von denen die beiden östlichen durch Balkensperren oder Schiebetore[2]) verschlossen werden können. Das östlichste Becken ist auf 10,06 m Tiefe ausgebaggert und ist als Ölhafen mit Tankmöglichkeit für gleichzeitig 6 Öldampfer eingerichtet.[3])

Auf der das erste vom zweiten Becken trennenden Mole waren im Frühjahr 1938 zwei Gruppen von vier Spezialkränen im Bau, wie sie die englische Marine zur Anbordgabe der Ölleitungsrohre verwendet. Das vorgenannte zweite Becken ist eine etwa 100 m breite Schutzwasserfläche neben dem Ölhafen. Die Mole, die sie vom dritten Becken (9,4 m tief) trennt, dient auf der dem Ölhafen abgewendeten Seite als Kai für zwei Überseedampfer; im übrigen besitzt sie eine Verladebrücke. In den drei Becken können insgesamt 6 große Schiffe gleichzeitig anlegen.

Die Ausrüstung des Hafens besteht aus einem 15-t- und zwei 5-t-Kaikränen, einem 15-t-Schwimmkran und einem 25-t-Eisenbahnkran.

---

[1]) Nach OKM, 3. Skl., Fremde Marinen, England, Bd. A Flottenstützpunkte und Küstenbefestigungen, Teil: im Ausland, Stützpunkte im östlichen Mittelmeer, Berlin 1939.

[2]) Zur Verhinderung der Ausbreitung etwa in Brand geratenen Öls.

[3]) Außerdem führen Rohrleitungen direkt in See bis auf 2 sm Abstand vom Land. Sie enden in Schläuchen, die an Bojen hängen. Mit zwei Schläuchen können 1000 t/Std. übernommen werden. Jeder Anschluß besteht aus 12″ Rohrleitung mit 28″ Schläuchen. Schlauchgewicht 3 t.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Kleinere Reparaturen werden von Werkstattschiffen oder den Eisenbahnwerkstätten ausgeführt.

Tankanlagen:

1. Bei der Mündung der Rohrleitung mindestens 24 Tanks. Vermehrung um weitere 8 wahrscheinlich. Inhalt je Tank 25 000 cbm;
2. unmittelbar südostwärts der Stadt am Knie des Qishon-Flusses 11 Tanks;
3. nördlich davon, nahe dem Elektrizitätswerk, 3 größere und 2 kleinere Tanks;
4. ostwärts des Elektrizitätswerks 2 Tanks;
5. an der Wurzel der Mole des Ölhafens 2 Tanks; 2 bis 3 weitere 1939 wahrscheinlich im Bau;
6. unmittelbar südlich des Ölhafens 5 große Tanks, südostwärts davon 3 kleine Tanks;
7. etwa zwischen den unter 2. und 6. erwähnten sollen angeblich 12 neue Tanks mit je 14 000 cbm Inhalt aufgestellt werden.

Zuverlässige Nachrichten über das Gesamtfassungsvermögen der Tankanlagen in Haifa liegen nicht vor. Mit Neuanlagen sollen sie 800 000 bis 900 000 cbm fassen können.

Ölraffinerie mit einer Leistungsfähigkeit von 3 Mill. t jährlich.

**2. Jaffa** (siehe Plan in der Anlage) ist der zweitgrößte Hafenplatz Palästinas. Durch das Anwachsen der Judenstadt Tel Aviv hat er an Bedeutung gewonnen. Der eigentliche Hafen ist nur für flachgehende Fahrzeuge zugänglich. Er liegt an der Nordwestseite der Stadt innerhalb einer Klippenkette. Nördlich von dieser Klippenkette ist die Haupteinfahrt, an deren Westseite zwei Pfeilerbaken stehen. Der 45—90 m breite Bootshafen wird im Westen durch einen Steindamm geschützt. Niedrigste Wassertiefe beträgt 1,8 m. Am Nordende der 300 m langen Kaianlagen befinden sich Landetreppe, 3 t-Handkran und elektrischer 7 t-Kran. Zum Bahnhof besteht Gleisanschluß. Etwa 120 Leichter mit einer Tragfähigkeit von 5—6 t sind vorhanden, ferner eine Werkstätte für kleinere Ausbesserungen von Schiffen und Maschinen (Bild 36).

Der Leichterhafen von Tel Aviv (südlich der Mündung des Auja) hat 1,8 m geringste Wassertiefe, 220 m lange und 6 m breite Ladebrücke, 3 kleine elektrische Kräne.

Die Reeden von Jaffa und Tel Aviv sind offen. Bei Westwinden rollen die Schiffe stark und können nicht löschen.

Jaffa—Tel Aviv haben Bahnverbindung mit Jerusalem und Anschluß an die N-S-Strecke in Lydda. Gute Straße besteht nach Jerusalem.

## d) Ankerplätze

Außer dem Hafen von Haifa und dem Anlegeplatz von Jaffa sind an der Küste Palästinas noch eine Anzahl von Ankerplätzen mit



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

offener Reede, die für die Überseeschiffahrt ohne Bedeutung sind und meist nur von Küstenfahrern angelaufen werden.

In N hat Ras en Naqura einen guten Ladeplatz. Acre, früher einer der Haupthäfen Palästinas, hat heute einen Ankerplatz, der zwar wenig Schutz, aber bei Wassertiefen von 14 bis 16 m guten Sandgrund bietet. Der alte völlig versandete Hafen kann nur von kleinen Fahrzeugen benutzt werden. — Tantura, ein kleines Dorf nordostwärts Caesarea, hat einen guten Ladeplatz auf dem Sandstrand innerhalb einiger kleiner Felsinseln. Der alte Hafen bietet Booten Schutz. — Auf dem Ankerplatz von Caesarea, das in römischer Zeit Haupthafen Palästinas war, findet man auf 18 m Tiefe guten Ankergrund, doch hat der Platz keine Bedeutung mehr. Weitere Ladeplätze südlich Caesarea sind vor Nabi el Haram und Abu Zabura. — Bei Yibna, südlich Jaffa, zieht sich parallel zur Küste eine Gruppe kleiner Inseln hin, die eine Art Wellenbrecher bilden und in deren Schutz man bei gutem Wetter landen kann.

Vor Ashkelon findet sich auf 18 m guter Ankergrund in 1 sm Abstand vom Lande; der Platz ist aber ungeschützt vor den vorherrschenden Westwinden.

Gaza ist heute durch einen breiten Dünensandgürtel vom Meer getrennt, doch hat es immer noch einige Bedeutung als Hafenplatz. Der Hafen, Daribat el Bahr, hat nur eine kleine verfallene Landungsbrücke mit 2,4 m Wasser am Kopf. Die Stadt ist durch Dünen dem Blick von See entzogen. Der Hauptankerplatz ist die Reede von Wadi Ghazza: Ankergrund 1 sm vom Land auf 18 m, 1/2 sm vom Lande auf 9 m. Es besteht keinerlei Schutz gegen die von W fast dauernd laufende schwere Dünung.

Khan Yunis und Deir al Balah werden nur gelegentlich von Küstenfahrern angelaufen.

### e) Sonstige Landungsmöglichkeiten

Landungen von Truppen mittels Booten stoßen überall auf große Schwierigkeiten infolge ungünstiger Wind- und Brandungsverhältnisse. Selbst beim Gewinnen der Küste wäre im nördlichen und mittleren Abschnitt der Steilrand, im südlichen Teil der breite Dünengürtel zu überwinden, wobei jede natürliche Deckung fehlt.

### f) Militärische Beurteilung

Die Küste Palästinas ist wegen des Fehlens von guten Häfen als durchaus landungsfeindlich zu bezeichnen. Um so wichtiger ist die Bedeutung des einzigen eigentlichen Hafens Haifa. An allen anderen Plätzen der Küste muß auf offener Reede geankert werden, wobei die Landung von Truppen und Gerät mittels Leichtern infolge der Brandung auf Schwierigkeiten stößt. Eine Truppenlandung mittels Booten an offener Küste ist noch schwieriger, zumal der Steilrand und Dünengürtel eine natürliche, schwer zu nehmende Hindernislinie bilden. Dem Verteidiger kommt die Übersichtlichkeit der un-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

gegliederten Küste sehr zu statten, doch fehlen auch ihm natürliche Deckungsmöglichkeiten gegen Beschuß von See.

Verbindungen von der Küste sind gut ab Haifa, Acre, Jaffa ins Hinterland. Auch die Verbindungen entlang der Küste sind gut, von See her aber leicht zu stören.

## II. Küstenebene

### a) Lage

An die Mittelmeerküste schließt sich als im N schmaler, nach S breiter werdender Streifen die Küstenebene an. An der Grenze Syriens beginnt sie südlich Ras en Naqura in einer Breite von 7 bis 9 km. Bei Haifa springt der Gebirgsriegel des Carmel bis hart ans Meer vor und trennt den nördlichen Teil der Ebene von dem weit größeren südlichen Teil, der bis zu einer klimatisch bedingten Linie südlich Gaza reicht, wo er sich auf 25 km verbreitert hat. Fast parallel mit der Küstenlinie verläuft als östliche Begrenzung des Küstenflachlandes der Gebirgsrand, der im N locker und gegliedert, im S geschlossener aufsteigt.

### b) Oberflächenformen und Gewässer

#### Oberflächenformen

Im großen gesehen ist die Küstenebene teils eine gleichmäßige Ebene, teils eine wellige Fläche, die sanft zum Meer hin geneigt ist. Ihre Erhebungen erreichen 100—200 m Höhe.

Der nördliche Teil zwischen syrischer Grenze und Carmelgebirge ist nur wenige Kilometer breit und vorwiegend sumpfiges Anschwemmungsgebiet. Es verbreitert sich erst am Carmel zu der Qishonebene ostwärts Haifa.

Der Carmel springt mit steilem NO-Abfall bis zur Küste vor und läßt nur einen schmalen Durchgang zwischen Meer und Gebirge (Bild 5 u. 6). Südlich des Carmel verbreitert sich die Ebene. Parallel zur Küste laufen hier Dünenzüge in einer Gesamtbreite bis zu 5 km. Landeinwärts schließt sich bis zum Flusse Auja nach S eine 5—10 km breite tischebene Fläche an, die mit dunklem lehmigem Boden erfüllt ist (Saron-Ebene).

Südlich Jaffa — Tel Aviv gewinnt der Dünengürtel an Breite (bis 7 km), Höhe (bis 40 m) und vor allem an Geschlossenheit. Das Land ist hier wellig, mit Hügeln von Sand und Sandstein durchsetzt. Zahlreiche, meist trockene Täler (Wadi) durchziehen die Ebene zur Küste hin. Nahe der Küste befinden sich Salzsümpfe.

#### Gewässer

Nur wenige Flüsse führen das ganze Jahr über im Unterlauf Wasser, soweit sie von kräftigen Quellen am Gebirgsrand gespeist werden: Qarn, Qishon, Mifjir, Iskandaruna, Rubin und vor allem der sehr wasserreiche Auja.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

## c) Klima und Wasserverhältnisse

### Klima

Das Klima der Küstenebene ist gleichmäßig und mild. Das zeigen die Mittelwerte von 26° im August und 11,5° im Januar. Die Extremtemperaturen liegen zwischen 40 und 50° im Sommer und +4 bis —1,5° C im Winter. Die Niederschläge sind im allgemeinen ausreichend, der Winter ist die Hauptregenzeit; von NW nach SO nehmen die Mengen ab. Die Sommerhitze wird etwas gelindert durch den täglichen Wechsel von Landwind (nachts) und Seewind (am Tage). Dazu kommt ein weniger ausgesprochener jahreszeitlicher Wechsel mit Winterstürmen. Das Klima ist für den Europäer durchaus erträglich, wenn er sich gegen die schroffen Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht schützt. Im Sommer sind die Höhen des Carmel bevorzugter Erholungsplatz.

### Wasserverhältnisse

Das Küstengebiet, die Niederung von Tulkarm über Jaffa bis Gaza, jedoch ohne den Dünensaum am Meeresufer, hat gutes Wasser in geringer Tiefe, das durch Tausende von Flachbrunnen in Dörfern und Gärten erschlossen ist (Bild 76). Es wird durch Dieselmotorpumpen gefördert, ist jedoch auch mit Handseil zu erreichen und im Notfall schnell zu erbohren. Von den immerfließenden Küstenflüssen hat vor allem der Auja reiche Wasserführung. Er versorgt ein großes Bewässerungsgebiet.

Die Umgebung von Haifa ist schlechter daran. Die Brunnen in der Stadt Haifa und in der Küstenebene südlich davon haben leicht salziges, eben noch trinkbares Wasser. Haifa erhält sein Süßwasser von einer Gebirgsquelle bei Acre (Akka), die die Stadt Acre vor allem versorgt. Der Unterlauf des Qishon (Kison) führt bei Haifa ebenfalls salziges Wasser. Das Küstengebiet nördlich Acre bis zur syrischen Grenze und weiter bis Beirut hat überall reichlich in Flachbrunnen erschlossenes Grundwasser. Das Wasser in den deutschen und jüdischen Siedlungsgebieten der Küste kann ohne Bedenken getrunken werden.

## d) Besiedlung und Wirtschaft

Infolge der Gunst des Klimas und der Wasserverhältnisse ist die Küstenebene ein Gebiet großer Fruchtbarkeit. Auch in den Gebieten der ursprünglichen Sumpfvegetation sind in den beiden letzten Jahrzehnten weite Flächen einer intensiven Bodennutzung erschlossen worden (Bild 70).

### 1. Ebene von Acre

Dies gilt zunächst für den nördlichen Teil, die kleine Ebene von Acre, wo Orangenkulturen (Bild 71) und Zuckerrohrfelder das Landschaftsbild beherrschen. Hier hat der jüdische Nationalfonds große Landflächen erworben, die ausschließlich für landwirtschaftliche Zwecke bestimmt und zum großen Teil bereits kultiviert sind. Die Siedlungen liegen entlang der Küste



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

oder am Gebirgsrande, von üppigen Fruchthainen umgeben. Neben älteren Dörfern mit arabischer Bevölkerung überwiegen jüdische Kolonien. Das Städtchen A c r e (10 000 Einwohner) hat seine frühere Bedeutung als Hafen und Festung zugunsten Haifas eingebüßt. Heute ist es hauptsächlich Marktort für die Umgebung und hat ein paar kleine Fabriken für den Bedarf an Gebrauchsgütern.

**Haifa** (Hafen s. S. 44. Dazu Bild 51, 52, 53)

Der wichtigste Ort Palästinas ist Haifa (100 000 Einwohner). Die Bedeutung beruht auf dem vorzüglich ausgebauten Hafen und dem Endpunkt der Ölleitung.

Die Stadt liegt am Fuß des Carmelgebirges am Rand der einzigen geschützten Bucht Palästinas. Neben der Altstadt ist eine saubere Neustadt entstanden. In großzügigster Weise wurden auf breitem Raum Hafen- und Industrieanlagen erbaut.

Die Bevölkerung ist zur Hälfte jüdisch. Die Juden wohnen teils in der Neustadt, teils in den Vororten gegen das Carmelgebirge und das Kap Carmel. Im NW der Stadt wohnt die deutsche Kolonie, die vor allem Angehörige der Templersekte umfaßt.

Haifa ist der Haupteinfuhrhafen Palästinas und Sitz größerer Industriewerke (Zementfabrik, Ölmühlen, Ölraffinerie). Durch Bahnen und zahlreiche gute Straßen ist die Stadt mit Palästina, Transjordanien und Syrien verbunden.

Die Stadt bietet mit ihren vielen modernen Bauten, ihren ausgedehnten Speichern, Silos und Öltanks vorzügliche Unterkunfts- und Versorgungsmöglichkeiten. Sie wird durch eine Quellwasserleitung von Saffurye mit einwandfreiem Trinkwasser versehen.

## 2. Saronebene

In der S a r o n e b e n e werden in Küstennähe hauptsächlich Orangen angepflanzt, weiter landein nehmen Kornfelder überhand. Um die zahlreichen jüdischen Siedlungen, die nach regelmäßigem Grundriß angelegt sind, ist das Land intensiv bebaut. Hier finden wir die Wirtschaftsform der Mischwirtschaft, eine Dreiheit aus Ackerbau, Pflanzungskultur und Vieh-, vor allem Milchviehzucht, vor. Hiervon unterscheiden sich wesentlich die altüberlieferten primitiven Landbaumethoden der Araber. Auch in der unregelmäßigen Anlage der Dörfer und ihren einfachen Behausungen stehen die Araber im starken Gegensatz zu den jüdischen Siedlern. Eine besondere Note geben die künstlich angelegten Eukalyptuswäldchen der Landschaft. Auch sie dienen der Entwässerung und damit Sanierung der sumpfigen Flächen. Größere Orte fehlen in der Saronebene, einzig H a d e r a hat einige Bedeutung als Marktort.

## 3. Ebene von Südpalästina

Im S ü d t e i l d e r E b e n e besteht die ländliche Bevölkerung überwiegend aus Arabern, die reichen Anbau von Weizen betreiben. Seit alters her sind sie die Besitzer dieses fruchtbaren Landstriches.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Die Bevölkerungsdichte ist hier groß, sie liegt um und über 50 Einwohner je qkm, nach S geht sie auf 20—30 zurück, doch finden wir gerade hier große arabische Flecken wie El Majdal, das über 6000, und Khan Yunis, das über 7000 Einwohner zählt. Östlich und südöstlich von Jaffa liegt das dichtest besiedelte Gebiet Palästinas. Hier hat sich die jüdische Besiedlung zwischen die arabische Bevölkerung geschoben, indem sie zum Teil Brachland und Sumpfland kultivierte, zum anderen aber den Arabern ihr Land abzuhandeln verstand. So trägt das Land hier eine intensive Kultur; Getreidebau wechselt mit Pflanzungen, die sogar mit Hilfe künstlicher Bewässerung bis in den sandigen Dünengürtel vorgedrungen sind (Bild 72).

Schon vor den Juden haben als erste europäische Kolonisten hier schwäbische Bauern, die der Templersekte angehörten, deutsche Siedlungen gegründet. Die bedeutendsten sind Sarona, heute am Stadtrand Tel Avivs, und Wilhelma, 15 km weiter östlich. Es sind dörfliche Mustersiedlungen, die durch Sauberkeit und Wohlstand dem deutschen Namen in der Fremde Ehre machten (Bild 37).

**Städte**

Die Masse der jüdischen Bevölkerung wohnt in den Städten. Hier bietet die Judenstadt Tel Aviv das beste Beispiel für das sprunghafte Anwachsen der jüdischen Bevölkerung infolge der hohen Einwandererzahlen. Ihr ungesundes, nur durch das jüdische Weltkapital ermöglichtes Riesenwachstum spiegelt sich in folgenden Zahlen: 1931 45 000, 1933 75 000, 1938 150 000, 1940 180 000 Einw. Die Stadt ist als fast völlig jüdische moderne Großstadt auf den Dünen nördlich Jaffa aus dem Boden gewachsen. Sie ist hauptsächlich Handelsplatz für die vielen jüdischen Siedlungen der Saron- und Südpalästinaebene. Große Geschäfts- und Handelshäuser, zahlreiche Banken und Verwaltungsgebäude geben Tel Aviv das Aussehen einer europäischen Großstadt, das durch zahlreiche Industrieanlagen, Fabriken für Nahrungs-, Genuß- und Bekleidungsartikel noch verstärkt wird (Bild 54 und 55).

Jaffa hat im Gegensatz zu Tel Aviv vorwiegend arabische Bevölkerung (75 000 Einw.). Seine Hauptbedeutung hat es als Zugangsort nach Südpalästina und der Hauptstadt Jerusalem. Es ist ein wichtiger Umschlagsplatz für Güter aller Art, vor allem Ausfuhrort für „Jaffa"-Orangen und andere Südfrüchte, daneben Wolle, Häute, Därme, Wein, Öl, Seife usw., während Kistenholz, Eisen- und Baumaterial eingeführt wird (Hafen S. 45).

Gaza hat kaum mehr Bedeutung als Hafen, seit es durch Sanddünen vom Meere getrennt ist. Mit seinen 20 000 Einwohnern ist es von der Seestadt zur Landstadt geworden, ein Zentrum des Karawanenverkehrs nach Ägypten und Arabien, dem auch heute in diesem Lande noch große Bedeutung zukommt. Es liegt an der Bahnstrecke Haifa—Ismailia und ist durch Straßen mit Jaffa und Beersheba verbunden.

Unter den landein gelegenen größeren Orten kommt Lydda trotz seiner geringen Einwohnerzahl (1200) wegen seiner Lage am Schnittpunkt der NS- und WO-Bahnlinien erhöhte Bedeutung zu. Außerdem



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

liegt in der Nähe der große Flughafen für Jaffa—Tel Aviv und Jerusalem. Er Ramle (12 000 Einw.) liegt wenige Kilometer südlich an der Straße Jaffa—Jerusalem. Es ist ein durch gesunde Lage und fruchtbare Umgebung besonders begünstigtes Städtchen. Petah Tiqva (21 000 Einw.) ist die älteste und größte Siedlungskolonie der Juden, die sich durch günstige Anbau- und Absatzbedingungen zu großem Wohlstand emporgeschwungen hat.

### e) Verkehr

Das Küstenland Palästinas hat die größte Bedeutung sowohl für den N-S-Verkehr von Syrien nach Ägypten (durch Bahn und Straße) wie als Einfallstor nach O, d. h. Innerpalästina, Transjordanien und Irak.

Der Landverkehr von N nach S findet in der Küstenebene das einzige sperrbare Hindernis in der Enge zwischen Carmelgebirge und Meer, die Straße und Bahn benutzen. Neben der Hauptküstenstraße, die an Bedeutung der Bahnlinie mindestens gleichkommt, gibt es in der Ebene eine große Zahl von gut ausgebauten Quer- und Längsverbindungen, die aber nicht durchgehend sind, sondern hauptsächlich in der Nähe der Siedlungen als Zufahrtswege zwischen Pflanzungen und Feldern sowie Bahn oder Hauptstraße angelegt sind.

Abseits der Straßen ist die Ebene nicht jederzeit befahrbar, denn während der Regenzeit verwandelt sich der Lehmboden in einen unpassierbaren Schlamm, in dem jedes Fahrzeug stecken bleibt; zu Ende der Regenzeit bilden sich Spalten und Risse. Hinderlich sind die große Zahl von Flüssen und Bächen bzw. Trockenbetten sowie die Sumpf- und Sandgebiete.

### f) Militärische Beurteilung

#### Bedeutung und Zielpunkte

Die Küstenebene ist der wirtschaftliche und bevölkerungsmäßige Schwerpunkt ganz Palästinas. Sie ist zugleich das wichtigste Eingangstor für N-S- und O-W-Bewegungen. Hauptzielpunkt ist die Stadt Haifa mit ihren Vorräten, Fabriken, vorzüglichen Verkehrsverbindungen und dem Endpunkt der Ölleitung.

#### Truppenbewegungen

Die Küstenebene stellt militärischen Bewegungen nur am Engpaß des Carmelvorsprungs ein wesentliches Hindernis entgegen. Sie ist durch Straßen gut erschlossen und mit dem Hinterlande verbunden. Abgesehen von der Regenzeit ist auch das Gelände abseits der Straße unschwer zu passieren. Die Flußläufe und Sumpfgebiete sind im allgemeinen leicht zu überwinden oder zu umgehen. Auch die Versandung im südlichen Dünengebiet bedeutet keine große Erschwerung für Truppenbewegungen.

#### Deckungsmöglichkeiten

Deckungsmöglichkeit gegen Sicht ist überall in den Baumpflanzungen reichlich vorhanden, fehlt dagegen gegen Beschuß, der

vor allem von See überall erfolgen kann. Die Anlage feldmäßiger Befestigungen ist leicht möglich.

**Versorgungsmöglichkeiten**

Die Wasserversorgung auch größerer Truppenverbände stößt nirgends auf Schwierigkeiten, doch besteht, besonders in den Sumpfgebieten, Seuchengefahr. Die Ebene liefert Überschüsse an Obst, vor allem Apfelsinen. Die sonstigen Versorgungsmöglichkeiten sind wegen der dichten Besiedlung beschränkt. Unterbringung ist in den Städten und vielen Neusiedlungen gut möglich. Bei Übernachten im Freien ist Vorsicht wegen der starken Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht geboten. Werkstätten stehen in den Städten und größeren ländlichen Siedlungen zur Verfügung. Große Kraftstoffvorräte sind in Haifa zu erwarten.

## III. Hochlandszone

**Allgemeines**

Aus der Küstenebene hebt sich im O die Hochlandszone teils allmählich heraus, teils steil ansteigend zu Höhen von über 1000 m. Die mittlere Höhe liegt bei 800 m. Der östliche Abfall zum Jordangraben ist durchweg steil. Infolge der Tiefe des Grabens wirkt das Gebirge von O gesehen viel gewaltiger als von W. Diese Gebirgszone ist nicht einheitlich und geschlossen, sondern läßt sich entsprechend ihrer natürlichen Gliederung von N nach S in folgende Hauptlandschaften aufteilen: a) das Bergland von Galiläa, b) die Ebene Jesreel, c) das Hochland von Samaria, d) das Hochland von Judäa.

### a) Bergland von Galiläa

**1. Lage und Oberflächenformen** (Bild 2)

Der nördliche Teil des Hochlandes von Palästina ist eine in sich geschlossene Landschaft. Im W und S ist es durch Ebenen, im O durch den nördlichen Jordangraben scharf abgesetzt; nur im N setzt es sich jenseits der Landesgrenze noch weiter bis zum Libanon fort. Dabei zeigt es eine deutliche Zweiteilung in eine niedrige Stufe im S und eine höhere im N. Aus der Küstenebene steigt es mit länglichen, abgerundeten Bergriegeln auf. Erst in den höheren Teilen wird es steiler, durch tiefe Täler zerschnitten und schwer zugänglich. Hier ragt der Jebel Jermak über 1200 m auf. Nach S fällt das Bergland unvermittelt zur Jesreelebene ab, in die noch mehrere Einzelberge, wie der Jebel el Tur (Tabor), vorspringen.

**2. Klima, Gewässer und Wasserversorgung, Bewachsung**

Galiläa hat ein gesundes Bergklima mit trockenheißen Sommern und kalten, niederschlagsreichen Wintern. Die Hitze des Sommers wird durch die Winde vom Meere her stark gemildert. Infolge der reichlichen Niederschläge führen die Bäche das ganze Jahr über Wasser, eine für Palästina ungewöhnliche Erscheinung. Trotz-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

dem stößt die Wasserversorgung wegen der Durchlässigkeit des Kalkgesteins auf Schwierigkeiten. Nur Nazareth und Saffuriya haben starke Quellen, die anderen Orte sind auf Brunnen und Zisternen angewiesen. Das Zisternenwasser ist nur mit Vorsicht zu genießen und nur dann, wenn keine Zuleitung von Straßenwasser stattfindet und die Zisternen abgedeckt sind. Auch in der Vegetation wirkt sich der Regenreichtum aus, das Bergland ist von einem grünen Kleid bedeckt, an den Berghängen sind Mittelmeergewächse (Macchien) und vielfach auch noch Wald, in den Senken Olivenhaine zu finden.

### 3. Besiedlung und Wirtschaft

Infolge seiner Abgelegenheit ist das galiläische Bergland seit jeher ein völkisches Rückzugsgebiet. Auch heute noch beherbergt es in seinen zahlreichen Dörfern eine große Zahl politischer und religiöser Gruppen, die teils gemischt, teils für sich leben. Mohammedaner, Christen, Drusen, Cirkassier, Algerier, Juden u. a. formen dieses Volksmosaik. Hier findet sich auch die einzige jüdische Gemeinde, die seit dem Altertum ununterbrochen in Palästina lebte. Wenn die Bevölkerungsdichte auch nicht groß ist — unter 50 Einw. a. d. qkm — so ist sie bei dem Berglandcharakter doch bedeutend. Besonders im nördlichen Obergaliläa häufen sich die Dörfer, die meist von freundlichen Gärten umrahmt sind; im südlichen Unterland liegen die Siedlungen weiter verstreut. Die Bevölkerung baut die wichtigsten Kulturpflanzen an: Gerste und Weizen, Feigen und Mandeln, Oliven und Sesam sind hauptsächlich zu finden, daneben auch Tabak.

Unter den größeren Orten nimmt Nazareth die erste Stelle ein. Von seinen 10 000 Einwohnern sind die Mehrzahl Christen aller Konfessionen, etwa ein Drittel Araber. Sie wohnen, räumlich getrennt, im lateinischen, griechischen und islamischen Viertel.

Nazareth baut sich stufenförmig rings an den Hängen von Kreidehügeln um ein fruchtbares Tal auf. Am Fuße der Höhen liegen die modernen Gebäude mit roten Ziegeldächern. Sehr steile und enge Straßen führen an den Hügeln hinauf, die von Oliven-, Feigen-, Kiefernhainen und Kaktusdickichten bedeckt sind (Bild 3).

Die Mehrheit der Bewohner treibt Ackerbau und Kleinviehzucht, etwas Baumwoll- und Getreidehandel. Ein wichtiger Erwerbszweig ist der Fremdenverkehr und Handel mit religiösen Andenken. Die Stadt verfügt über mehrere Hotels, Krankenhäuser, Missionsschulen. Sie hat gutes Quellwasser.

Safed ist der Hauptort des nördlichen Bezirkes. Als Bergsiedlung hat es enge Straßen, die durch Stufengassen verbunden sind. Von seinen 9400 Einwohnern sind 6500 Araber, 2500 Juden. Wegen des ausgezeichneten Höhenklimas ist hier eine Lungenheilstätte entstanden.

### 4. Verkehr

Galiläa ist verkehrsmäßig wenig erschlossen; doch führen zwei gute Straßen durch das Bergland, die eine von Acre nach Safed, die andere von Haifa nach Tiberias.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

## b) Jesreelebene

### 1. Lage und Oberflächenformen

Südlich des Berglandes von Galiläa schiebt sich in Form eines Dreiecks die Ebene Jesreel in den Hochlandsstreifen als Unterbrechung ein. Sie liegt im W tief (25 m) und steigt ostwärts bis auf 120 m an, um dann, stark absinkend, in einem schmalen Tale den Übergang zum Jordangraben zu finden. Die Flächengröße beträgt rund 275 qkm.

### 2. Klima und Gewässer

Das Klima der Ebene Jesreel entspricht in allen wesentlichen Zügen dem der Küstenebene; im Sommer herrscht eine unangenehme Schwüle in dem wasserreichen, von den auffrischenden Winden schlecht erreichbaren Gebiet. Die zahlreichen Gewässer von den Hängen der einschließenden Gebirge sammeln sich nach W im Qishon, nach O im Jalud, doch sind die tiefsten Stellen abflußlos; hier entstanden viele Sümpfe, die gefürchteten Brutstätten der Malaria.

### 3. Besiedlung und Wirtschaft (Bild 4, 47 u. 48)

Erst in jüngster Zeit wurde die Jesreelebene, die bis dahin nomadisierenden Arabern als Weideland diente, in den Bereich jüdischer Kolonisation gezogen. Das Land wurde mit den Mitteln des jüdischen Palästina-Gründungsfonds angekauft. Nach der Trockenlegung verwandelten sich weite Sumpfflächen in blühende Felder, Fruchthaine und Gärten, zwischen denen die fast durchweg nach mathematischem Schema angelegten Siedlungen sich in großer Zahl gut entwickelten. Fast die ganze Ebene ist heute in jüdischen Händen, die arabische Bevölkerung wird immer mehr zurückgedrängt. Größere Orte fehlen. Jenin (2500 Einw.) tritt als Marktort in guter Lage an der Grenze nach Samaria hervor.

### 4. Verkehr

Die Ebene war seit jeher ein wichtiges westöstliches Durchgangsland, das den schwierigen Übergang über das Gebirge vermeiden läßt. Sie wird heute in allen Richtungen von Eisenbahn und Straßen durchzogen. Auch die Ölleitung benutzt diesen bequemen Durchlaß durchs Gebirgsland. Dem verhältnismäßig kleinen Gebiet kommt also eine große Verkehrsbedeutung zu, die es zu einer Schlüsselstellung Palästinas macht.

## c) Hochland von Samaria

### 1. Lage, Oberflächenformen und Gewässer

Das Hochland beginnt mit dem Carmel im NW und endet im S auf der Höhe von Jaffa an einem weit nach O ins Bergland greifenden Tal. Der Anstieg von der Saronebene im W und der Jesreelebene im N ist mäßig steil, der Abstieg ins Ghor nach O durch mehrere Terrassenstufen unterbrochen. Die Hochfläche steigt von N nach S bis auf 900 m an. Sie wird durch breite Becken und offene Täler mit sanften



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Hängen gegliedert. Es fehlt ihr jede sperrende Wirkung, doch ist das Gelände mit seiner steten Wiederholung ähnlicher Formen recht unübersichtlich.

Größere und das ganze Jahr über fließende Flüsse fehlen.

## 2. Klima und Wasserversorgung

### Klima

Im Klima des Samariahochlandes zeigt sich der Gebirgscharakter. Die Gegensätze zwischen Sommer und Winter verschärfen sich, ebenso die Unterschiede zwischen Tag- und Nachttemperaturen. Die Mittelwerte der Temperaturen des heißesten und kältesten Monats liegen bedeutend weiter auseinander als in der Küstenebene. Die mengenmäßig sehr ergiebigen Niederschläge haben den Nachteil, daß sie meist in Form von kurzen, heftigen Güssen niederprasseln, die schnell ablaufen.

### Wasserversorgung

Das Gebirgsland von Samaria ist mit Wasser schlecht versorgt, nur Nablus hat reiche Quellen. Die meisten Siedlungen haben innerhalb der Ortschaft oder in der Nähe einen 10—20 m tiefen Brunnen, der ständigen unterirdischen Zufluß hat. Außerdem sind überall Zisternen vorhanden.

## 3. Bevölkerung und Wirtschaft (Bild 68)

In Samaria drängt sich die hauptsächlich arabische Bevölkerung im Mittelteil des Landes zusammen. Hier sind die Ränder der zahlreichen kleinen Becken die bevorzugten Siedlungsplätze, so die der NS-Senke, in der die Straße Jerusalem — Nablus verläuft, und eines parallelen Talzuges in der Nähe des westlichen Gebirgsrandes. Die Senken selbst werden bebaut. Getreide- und Ölbaumkulturen überwiegen. Die Seifenherstellung aus Olivenöl stellt den einzigen Industriezweig des Hochlandes dar.

Der Hauptort Samarias ist N a b l u s mit 20 000 Einwohnern, hauptsächlich Arabern. In guter Lage liegt es in 530 m Höhe in einem quellenreichen Tale, das einen Paß zwischen Küstenebene und Jordangraben bildet. Durch seine Lage am Kreuzungspunkt der NS-Gebirgsstraße mit einer Querstraße ist Nablus auch Verkehrsmittelpunkt des Landes. Mit den Hauptbahnstrecken Haifa—Gaza und Haifa—Dera ist die Stadt durch Nebenlinien verbunden. In jüngster Zeit hat sie als Zentrum der arabischen Freiheitsbewegung auch politische Bedeutung bekommen. Ihre Einwohner sind ausgesprochen fremden-, vor allem judenfeindlich, ein Wesenszug, der sich überhaupt bei der Bevölkerung Samarias findet.

## 4. Verkehr

Das Hochland von Samaria ist über die sanften Ränder von allen Seiten g u t z u g ä n g l i c h und bietet auch im Inneren dem Verkehr keine Schwierigkeiten. Die Hauptstraße Jenin — Nablus — Je-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

rusalem führt von N nach S hindurch. Zahlreiche, meist nicht ausgebaute Wege verbinden diese Straße mit der Saron-, Jesreel- und Jordanebene. Diese Wege sind in der trockenen Jahreszeit gut passierbar. An Eisenbahnen führen nur die Zweigstrecken Tulkarm — Nablus und Afula—Nablus nach Samaria hinein.

## d) Hochland von Judäa

### 1. Lage und Oberflächenformen (Bild 7)

Das Hochland von Judäa bildet den südlichsten und höchsten Teil des westlichen Gebirgswalles. Es ist im Gegensatz zu Samaria ein geschlossener Gebirgszug von 800 bis 900 m Höhe. Von W steigt das Gebirge verhältnismäßig sanft zu einem bis 10 km breiten Tafelkamm an. Der Anstieg aus der Küstenebene beginnt mit einem Hügelland von 300 m Höhe. Zahlreiche Trockentäler gliedern die Ostseite (Bild 8).

Zum Jordangraben und Toten Meer ist der Abfall überaus steil, über 1000 m auf kurze Entfernung. Schluchtartige Täler lösen diesen Steilrand in zahllose Kämme und Grate auf (Bild 9).

Nach Süden senkt sich das Gebirge über eine Stufe südlich Hebron zu einem öden Felsplateau ab.

Die Hochflächen Judäas sind nackter Kalkfelsen mit vielen Trockenschluchten und kleinen Hohlformen, die das Gelände im einzelnen unübersichtlich und mühsam begehbar machen.

### 2. Klima, Gewässer, Pflanzenwuchs

**Klima**

Das Klima ist r a u h und in den Jahreszeiten sehr gegensätzlich. Im Sommer steigen die Temperaturen bis auf 45°. Die Nächte kühlen allerdings stark ab. Der Sommer ist völlig regenlos. Von Oktober bis Mai fallen kurze, kräftige Regen, im Winter oft als Schnee, der aber nicht liegen bleibt. Auch im Sommer fällt kräftiger Tau und morgens tauchen die Gebirge aus dem Nebel auf, der sich bei Sonnenaufgang bald zerstreut.

**Gewässer und Wasserversorgung**

Dauernd fließende Gewässer sind wenig zahlreich. Es sind vor allem ein paar Bäche auf der Ostseite, die von mächtigen Karstquellen im Grunde tiefer Täler gespeist werden.

Die Dörfer im Gebirge sind auf wenig ergiebige Brunnen und Zisternen angewiesen. Auch auf den Feldern findet man überall wohl verschlossene Brunnen. Jerusalem wird durch eine uralte Quellwasserleitung aus dem Kidrontal und durch eine neue von Ras al Ein östlich Tel Aviv versorgt. Das Wasser wird in mehreren Druckstufen 700 m hoch gepumpt. Die Jahresleistung beträgt etwa 18,6 Mill. cbm. Im übrigen ist Jerusalem auf Zisternenwasser angewiesen. Hebron und Bethlehem haben stärkere Quellen. Im S ist die Wasserversorgung besonders schwierig.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

**Bewachsung**

Die Vegetation ist ganz dürftig. Wälder fehlen völlig. Dornige Sträucher und Macchie, kümmerliche Eichen, ein paar Zypressen sind die einzigen Holzgewächse. Kleine Olivenhaine sind überall bei den Siedlungen zu finden. Im Frühjahr grünt kurze Zeit ein dünner Krautwuchs.

### 3. Besiedlung und Wirtschaft (Bild 49 u. 50)

Die Besiedlung des rauhen und unfruchtbaren Gebirgslandes ist überaus dünn. Nur in der Umgebung der Hauptstadt hebt sich eine dicht besiedelte Zone heraus. Der Anbau beschränkt sich im wesentlichen auf die fast in ihrer ganzen Ausdehnung schmal terrassierten Hänge. In Nordjudäa beherrscht der Ölbaum, der überall neben Getreide auf den Terrassen zu finden ist, das Landschaftsbild weitgehend. Am Westabhang des Hochlandes ist das fruchtbare Land, das hier noch reichliche Niederschläge hat, nicht voll ausgenutzt. Um so stärker ist die Intensivierung des Anbaus in der Umgebung Jerusalems. Hier hat sich eine Gartenlandschaft um die Siedlungen entwickelt. Alle Arten von Gemüse sowie Obst werden angebaut und finden in der volkreichen Hauptstadt guten Absatz.

Die Zahl der Siedlungen nimmt nach S ab, ihre Größe dagegen zu. Im Südteil Judäas liegen auch die Städte.

J e r u s a l e m (Bild 56—61), die Hauptstadt Palästinas (140 000 Einw.), ist als Sitz der Mandatsregierung und Behörden sowie der höchsten Würdenträger der Religionsgemeinschaften der politische und geistige Mittelpunkt des Landes. Als „heilige Stadt" ist sie das Ziel der Pilger aus aller Welt; ihr Stadtbild wird in erster Linie durch die zahllosen Kirchen, Moscheen und Synagogen bestimmt. Die A l t s t a d t ist eng und winkelig; durch zwei Hauptstraßen wird sie in ein jüdisches, ein christliches, ein mohammedanisches und ein armenisches Viertel eingeteilt. Ihre Steinhäuser sind oft festungsmäßig aufgebaut, sie haben dicke Mauern und Gewölbe. Die Dächer sind mit Steinplatten bedeckt und tragen vielfach Brustwehren. Die burgartigen Häuser stehen so eng beieinander, daß man leicht von einem zum anderen hinüberspringen kann. Im Innenhofe liegt die Zisterne, in der das Regenwasser von den Dächern gesammelt wird. Die Wasserversorgung der Großstadt ist schwierig und hat erst durch die Erbauung der Leitung von Ras al Ein eine ausreichende Lösung gefunden.

Die N e u s t a d t hat sich im N, S und W an die Altstadt angegliedert; ihre Fläche ist rund 25mal so groß als die der Altstadt. Hier finden sich breite Straßen und große Häuser in europäischem Stil. Die J a f f a s t r a ß e ist Hauptverkehrsstraße. Hier liegen die Banken und Geschäftshäuser. In der Neustadt befinden sich auch die Universität, viele Schulen, Krankenhäuser, Konsulate, Bibliotheken, Reisebüros, Hotels. Jerusalem hat neben seinen vielen Kirchen auch eine große Zahl von Klöstern und Hospizen.

Die moderne I n d u s t r i e ist durch eine größere Zahl von Fabriken (Tabak-, chemische, Bekleidungs-, Elektrogeräteindustrie) ver-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

treten. Jerusalem ist Standort stärkerer Einheiten der englischen Besatzungstruppen (Heer und Luftwaffe). In Jerusalem steht der Hauptrundfunksender des Landes.

Zwischen den Vorstädten schieben sich Felder und Gärten ein, die ihnen ein ländliches Aussehen geben. Versorgungsmäßig ist Jerusalem ganz auf die Zufuhr von außen angewiesen, was neben dem Wassermangel die Stadt im Kriegsfall leicht in schwierige Lagen bringt, da eine Sperrung der Verkehrswege schnell herbeigeführt werden kann. Die Verkehrsbedeutung Jerusalems beruht auf seiner Lage am Kreuzungspunkt der W-O- und S-N-Verbindungsstraßen. Es ist Endpunkt einer Bahnstrecke von dem für die Hauptstadt wichtigen Hafenplatz Jaffa.

Nur 8 km südlich Jerusalem liegt das meist von Christen bewohnte Städtchen Bethlehem mit 7000 Einwohnern. Seine Bewohner ernähren sich hauptsächlich von Fremdenindustrie (Herstellung von Heiligenbildern, Reiseandenken usw.).

Größere Bedeutung hat das weiter südlich gelegene Hebron (20 000 Einw.). Es liegt in einem wasserreichen, fruchtbaren Tal und ist Mittelpunkt einer ertragreichen ländlichen Umgebung. Seine arabische Bevölkerung hat die Juden vertrieben. Sie treibt Acker- und Weinbau. Die Weinberge der Umgebung liefern sehr große und süße Trauben. Daneben werden Aprikosen-, Feigen-, Mandel-, Nuß- und Ölbäume kultiviert. An weiteren größeren Orten sind noch Ramallah (4300 Einw.) im N Jerusalems, Dura (7000 Einw.) und Yutta (4000 Einw.) in der Nähe von Hebron zu nennen. Dank der fruchtbaren Umgebung und der Nähe der Hauptstadt haben es diese Orte zu einigem Wohlstand gebracht.

### 4. Verkehr

Der Durchgangsverkehr ist gänzlich an die beiden Hauptstraßen gebunden. Über das Plateau führt von N nach S die Hauptstraße Nablus—Jerusalem—Hebron—Beersheba. Sie wird in Jerusalem von der O-W-Straße Jaffa—Tel Aviv—Jerusalem—Jericho—Transjordanien gekreuzt. Das Gelände abseits der Straßen ist auf dem Plateau in trockenen Zeiten auch auf Feldwegen befahrbar. Der Osthang gegen das Jordantal und Tote Meer ist jedoch selbst für Fußgänger äußerst mühsam zu überwinden. Fahrzeuge und größere Abteilungen müssen in erster Linie auf die Wasserverhältnisse Rücksicht nehmen.

Die einzige Bahn führt in kurvenreichem Anstieg von Jaffa—Tel Aviv über Lydda nach Jerusalem.

## e) Militärische Beurteilung

### Bedeutung und Zielpunkte

Die Hochlandszone hat militärische Bedeutung als Träger einer wichtigen N-S-Verbindung und als Durchgangsraum nach Transjordanien und dem Irak.

Hauptzielpunkte sind die Jesreelebene und Jerusalem.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

**Bewegungen**

Bewegungen von Truppenteilen finden in dem Gebirgsland im N (Galiläa) und S (Judäa) stärkere Hindernisse bei W-O-Bewegungen. Die Ebene Jesreel und Samaria in der Mitte sind gut durchgängig.

Eine feste Bindung an bestimmte Wasserstellen verursacht die nach S zunehmende Wasserarmut.

Gut fahrbar sind nur wenige Hauptstraßen; die Nebenwege sind Sackgassen.

**Deckungsmöglichkeiten**

Das stark durchschnittene Gelände bietet trotz der Baumarmut zahllose Möglichkeiten der Deckung gegen Erdsicht, dagegen nicht gegen Sicht von oben. Der Bau von einfachen Erdbefestigungen ist wegen der dünnen, steinigen Bodenkrume meist nicht möglich.

**Versorgungsmöglichkeiten**

Die Versorgungsmöglichkeiten an Lebensmitteln, Treibstoffen, Gerät sind überall schlecht. Die Unterkunftsverhältnisse sind nur in Jerusalem gut. Die Wasserversorgung ist nur in den wenigen großen Orten gesichert.

## IV. Südliches Wüstengebiet

### a) Lage und Oberflächenformen (Bild 17)

Die Küstenebene geht nach S und SO in ein Steppen- und Wüstengebiet über, das Palästina mit der Halbinsel Sinai verbindet. Ohne Anlehnung an eine natürliche Grenze wurde die Mandatsgrenze hier als eine im wesentlichen gerade Linie von der Mittelmeerküste südostwärts zur Spitze des Golfes von Akaba gezogen. Das Becken von Beersheba, zu dem das Hochland von Judäa nach S in breiten Stufen abbricht, reicht als Flachland mit dünenartigen Hügeln weit nach O. Ganz allmählich steigt das Gelände nach S und O, durch schroffe, unwegsame Wadis vielfach gegliedert, um jenseits der nicht sehr hohen Wasserscheide steil zum Südteil des Grabenbruchs, dem Wadi el Araba, abzubrechen. Vom Meer her ist es weit landein von Dünensand bedeckt.

### b) Klima und Wasserversorgung

(siehe Abb. 10 im Anhang) (Bild 18 und 19)

Dieses Gebiet ist eine wasser- und vegetationsarme Steppe, die nach S immer ausgesprocheneren Wüstencharakter annimmt. Die Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht sind stark. Im Frühjahr treten bisweilen mehrtägige Sandstürme auf. Nur während der Regenzeit (November—April) fallen hier überall Niederschläge, doch sind sie meist nur von kurzer Dauer. Dann führen die Wadis einige Stunden Wasser, das in den großen Trockentälern mächtig an-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

schwillt und zerstörende Wirkung hat. Sonst aber ist die Wasserversorgung schwierig; die vorhandenen Brunnen reichen gerade für die Versorgung der Bevölkerung aus.

### c) Bevölkerung und Wirtschaft

Das südliche Wüstengebiet, das flächenmäßig fast die Hälfte Palästinas einnimmt, ist nur spärlich bewohnt. Rund 70 000 Araber, von denen nur wenige seßhaft sind, durchziehen es als Nomaden mit ihren Herden. Sie gliedern sich in sieben Stämme: Jarabin, Azazme, Tiaha, Djabarat, Hanadjere, Saidin, Hovetat. Als einzige größere Dauersiedlung liegt im Grenzstreifen zum Wüstengebiet die Distriktshauptstadt Beersheba mit 3000 Einwohnern, von denen die meisten ansässig gewordene Beduinen sind. Sie treiben Ackerbau und Kleinviehzucht und handeln mit den Nomaden des Wüstengebiets. Beersheba ist Sitz der britischen Verwaltung, die in der Hauptsache von arabischen Beamten besorgt wird (Bild 40 und 62). Weiter südlich finden sich einige Stationen der Palästina-Polizei, die neben den Stammeshäuptlingen für die Ordnung sorgt (Bild 63).

Wirtschaftlich ist dieses große Gebiet ohne Bedeutung. Der Ackerbau im Küstengebiet ernährt kaum die Bevölkerung; der Hauptbesitz der Bevölkerung sind ihre Herden.

### d) Verkehr

Verkehrsmäßig ist das Verbindungsstück zwischen Palästina und dem Gebiet des Suezkanals wichtig. Entlang der Küste führt eine Bahn. Eine jederzeit fahrbare Autostraße geht von Beersheba nach Ismailia. Bei El Kossaima zweigt von dieser Straße ein Wüstenweg nach Akaba ab (Bild 20). Treibstofflager gibt es nicht, außer geringen Kanistervorräten bei den Posten. Reparaturwerkstätten sind in Beersheba. Die Wasserversorgung ist auf die Brunnen angewiesen (Bild 75, 77 u. 78).

### e) Militärische Beurteilung

Das südpalästinensische Wüstengebiet ist als Durchgangsgebiet zum Suezkanal und zum Golf von Akaba von großer Bedeutung.

Das Gelände bietet auch abseits der Straßen nur im Dünengebiet größere Schwierigkeiten.

Dagegen können Reiter und Fußgänger auch heute noch die Durststrecken zwischen Wasserstellen nur mit Mühe überwinden. Für Motorfahrzeuge bildet dieses Wüstengebiet kein besonderes Hemmnis, obwohl auch sie an die wenigen Wasserstellen gebunden sind.

An Deckungsmöglichkeiten bietet das Gelände außer zahlreichen kleinen Hügeln und den Taleinschnitten nichts. Die Sicht ist meist sehr gut.

An Lebensmitteln, Treibstoffen und Unterkunftsmöglichkeiten bietet die Wüste außerhalb Beersheba so gut wie nichts. Die Wasserverhältnisse sind besonders südlich Beersheba schlecht.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# V. Jordangraben

## a) Lage

Der Jordangraben und der Wadi Araba trennen das Hochland Palästinas von Transjordanien. Diese Grabenzone (arab. el Ghor genannt) verläuft in einer Länge von über 400 km von der syrischen Grenze bis zum Golf von Akaba. Sie ist im N etwa 15 km breit und verbreitert sich im Wadi Araba auf etwa 25 km.

Sie zerfällt durch die eingeschalteten Seen in drei Abschnitte, die nach S immer wüstenhafter werden: Den nördlichen Abschnitt zwischen syrischer Grenze und Tiberiassee, den mittleren zwischen Tiberiassee und Totem Meer und den südlichen Abschnitt (Wadi Araba) zwischen Totem Meer und Golf von Akaba.

## b) Oberflächengestalt, Gewässer, Bewachsung

**Oberflächengestalt** (Bild 10, 11 u. 12)

Die Sohle des Jordangrabens liegt am Hulesee in + 2 m Höhe und sinkt nach S auf —393 m am Spiegel des Toten Meeres, auf — 800 m in der Tiefe des Seebodens. Im Wadi Araba steigt sie wieder auf + 200 m an.

Die Grabensohle ist nicht glatt, sondern uneben mit vielen Hindernissen. Der hochliegende Teil nördlich des Hulesees ist reich an Bächen und Sümpfen. Zwischen Hulesee und Tiberiassee fließt der Jordan in 10 km langer Schlucht durch ein Hügelland. Südlich des Tiberiassees bis zum Toten Meer windet sich der Jordan in zahllosen Schlingen, bis zu 30 m in die Grabensohle eingetieft. Seitlich des Flusses ist der durch Salzkrusten verfestigte Boden durch trockene Schluchten in ein Gewirr von Kegeln und Graten aufgelöst. Südlich des Toten Meeres ist der Grabenboden mit Kiesflächen und Sanddünen überschüttet.

Der Nordabschnitt bis zum Tiberiassee hat mäßig steile Ränder. Das Ostufer des Tiberiassees ist bereits recht steil. Die Ebene von Besan bildet die einzige Unterbrechung des W-Randes und einen wichtigen Durchgang zur Küste über die Jesreelebene. Am Toten Meer erreichen die Grabenränder mit 1400 m Höhenunterschied ihre größte Höhe und zugleich die stärkste Gliederung in Schluchten, Sporne und Kämme. Aber auch südlich des Toten Meeres bleiben die Grabenränder noch recht steil. Der W-Rand ist durchweg stärker zerlappt als der einförmige O-Rand am Abfall des transjordanischen Hochlandes.

**Gewässer** (Bild 13)

Der Nordabschnitt von der syrischen Grenze bis zum Hulesee empfängt zahlreiche, stets wasserführende Bäche vom Hermongebirge in Syrien und vom Hauran, die sich im Jordan sammeln.

Südlich des Tiberiassees empfängt der Jordan nur noch wenige dauernd fließende Flüsse, von denen Yarmuk und Nahr ez Zerqa die



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

größten sind. Die Wasserführung des Jordan nimmt gegen das Tote Meer stetig ab. Im Wadi Araba südlich des Toten Meeres fehlen Dauerflüsse völlig.

Der Jordangraben enthält drei S e e n. Im N den flachen Hulesee mit sumpfigen Ufern, in der Mitte den Tiberiassee (von 21 mal 10 km) mit klarem Süßwasser. Er nimmt fast die ganze Breite des Grabens ein. Seine größte Tiefe ist 45 m. Im S liegt das salzreiche Tote Meer (Salzgehalt 24—26 v. H.), das über 400 m tief ist. An der Ostseite reicht die flache Halbinsel Lissan weit in den See hinein und teilt ihn in einen tiefen nördlichen und einen flachen südlichen Teil. Die steilen Felsufer lassen vielfach nicht einmal Platz für einen Weg (Bild 14).

**Bewachsung**

Im nördlichen Abschnitt und bis zur Ebene von Besan herrscht Steppenvegetation. An den Ufern der Flüsse gedeihen Sumpfdickichte und Galeriewälder. Um die Siedlungen finden sich Ölbaumhaine, Obstpflanzungen und am Tiberiassee Palmenpflanzungen. Im Ghor bilden Tamariskenwälder einen breiten Saum am Jordan und seinen Altwässern. Die Umgebung des Toten Meeres ist völlig kahl; südlich davon finden sich im Gebiet des Wadi Araba vereinzelt Kräuter und Stauden.

## c) Klima und Wasserversorgung

**Klima**

Der nördliche Abschnitt hat bis zum Hulesee ein mäßig heißes Steppenklima mit hinreichendem Regen. Am Tiberiassee wird das Klima schon subtropisch ohne Winterfrost. Im Ghor und Wadi Araba sind die Wintermonate erträglich warm, aber fast regenlos. Selten treten im Winter mehr als 20 Regentage auf. Die Sommer sind unerträglich heiß; mehr als 160 Tage haben über 33°. Dabei ist die Luft schwül und die Nächte kühlen nicht ab.

**Wasserversorgung**

Der Norden des Gebietes ist bis zur Besanebene durch Quell-, Fluß- und Seewasser hinreichend versorgt. Ghor und Wadi Araba leiden unter Wassermangel. Das Jordanwasser sollte unfiltriert nicht getrunken werden. Die Quellen liegen meist in den Seitentälern versteckt und sind schwer erreichbar. Bei Jericho treten stärkere Süßwasserquellen zutage. An den Ufern des Toten Meeres liegen eine Anzahl salzhaltiger Thermalquellen. Im Wadi Araba sind die Quellen und Brunnen geringer Leistungsfähigkeit spärlich verteilt.

## d) Besiedlung und Wirtschaft

Das G e b i e t u m d e n H u l e s e e und das nördlich anschließende Grabenstück ist ein nach Syrien vorspringender Zipfel Palästinas, der nur wegen seiner jüdischen Bevölkerung zum Mandatsgebiet geschlagen wurde. Wegen der Sümpfe und ihrer Malariagefahr vermeiden die Siedlungen die Uferregionen des Sees und bevorzugen den nördlichsten Teil der Grabenebene. Hier werden



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

gute Ernten erzielt. Neben Getreide wird hier vor allem die Grapefrucht mit Erfolg angepflanzt. Der Fischfang im Hulesee ist unbedeutend.

In dem Becken des Tiberiassee ist wenig Raum für Siedlungen, da die Ufer meist nur schmal sind (Bild 1). Auf einer dieser schmalen Uferterrassen im W des Sees liegt die Stadt Tiberias (10 000 Einwohner), der Hauptort von Untergaliläa. Neben der örtlichen Bedeutung als Verwaltungs- und Marktort hat die Stadt einen starken Fremdenverkehr. Auch bringt die Fischerei, dank moderner Kühl- und Transportmöglichkeiten, für die Bewohner der Stadt ständig größere Einnahmen; der Schiffsverkehr auf dem See ist dagegen unbedeutend. In der Nähe der Stadt befindet sich ein Wasserflughafen (Bild 32).

Am Südufer des Sees liegen eine Anzahl von Siedlungen. Ihre Bewohner treiben sehr lohnenden Anbau auf der Grundlage der künstlichen Bewässerung. Hier befinden sich auch eine Anzahl von staatlichen Versuchsanstalten für den Anbau von Südfrüchten. Am südlichsten Punkt des Sees liegt Samakh, Grenzstation der Bahn Haifa—Dera, mit 1900 meist arabischen Einwohnern.

Das zwischen Tiberiassee und Totem Meer gelegene Grabenstück ist infolge seines ungünstigen Klimas nur dünn besiedelt. Doch liegt hier an der Mündung des Yarmuk das wichtige Kraftwerk Rutenberg (siehe Abb. 11) (Bild 69), das fast ganz Palästina mit elektrischem Strom versorgt. Es nutzt die Wasserkraft des Jordan und Yarmuk aus. In der Nähe quert die Bahn und die Ölleitung den Graben.

Weiter südlich verbreitert sich die Grabensohle nach W zur Ebene von Besan, deren Vulkanboden fruchtbares Ackerland abgibt. Getreideanbau überwiegt bei der vorwiegend arabischen Bevölkerung. Besan (3100 Einw.) hat hier als Marktort für das Gebiet des nördlichen Grabens und als Bahnstation einige Bedeutung. Es liegt an der engen Verbindungsstelle zwischen Jesreelebene und Jordangraben.

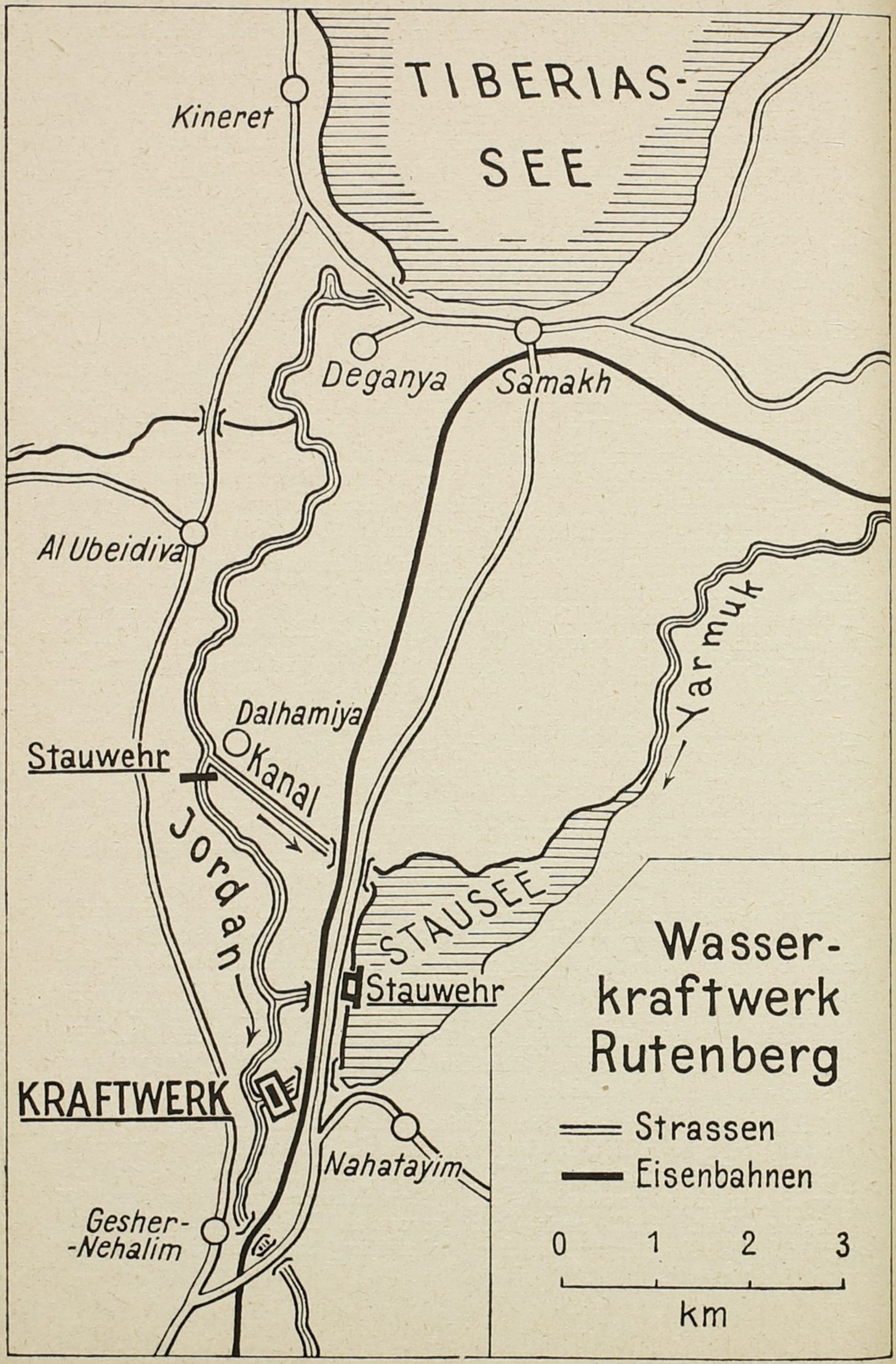
Im anschließenden schmalen Teil des Jordangrabens verschwindet Anbau und Siedlung fast völlig. Infolge der starken Verdunstung ist der Boden meist salzig. Jericho hat hier in einer von Natur begünstigten Oasenlandschaft am westlichen Grabenrand auf einer Terrasse als einzige größere Ansiedlung entstehen können. Hier kommen alle Kulturpflanzen zu früher Reife. Der Ort hat viel Fremdenverkehr dank der Nähe der Hauptstadt und der Lage an der Straße nach Transjordanien.

Am Toten Meer hat die britische Potash-Company ein großes Werk errichtet, in dem vor allem Brom und Kali gewonnen wird. Die Werkanlagen und Wohnhäuser des Personals liegen einsam in der toten Landschaft. In großen Pfannen wird hier von der gleichen Gesellschaft auch Salz gewonnen. Die Wasserversorgung geschieht durch eine unbedeckte Rohrleitung aus dem Gebirge südwestlich Amman.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Abb. 11. Palästina und Transjordanien: Rutenberg-Kraftwerk



Das Wadi Araba ist fast gänzlich menschenleer. Akaba (Bild 65) am gleichnamigen Golf ist als Brunnenoase die einzige Dauersiedlung. Die Bedeutung des kleinen, auf transjordanischem Boden liegenden Ortes mit rund 200 Einwohnern würde wohl beträchtlich steigen, wenn der Plan, einen Zweig der Ölleitung nach hier zu führen, Wirklichkeit würde. Vorerst sind die Hafenanlagen ganz unbedeutend.

### e) Verkehr

Der Jordangraben ist nicht der Verkehrsweg, zu dem er von der Natur geschaffen scheint. Klima und Brunnenmangel stehen dem im Wege. Es fehlt eine N-S-Straße. Dafür queren den Graben aber eine Anzahl von wichtigen Straßen in westöstlicher Richtung, die die günstigen Stellen zur Überwindung der beidseitigen steilen Grabenwände benutzen. Ihre Übergangsstellen über den Jordan sind besonders verkehrswichtige Punkte.

### f) Militärische Beurteilung

Der Bewegung größerer Verbände im Graben steht das sehr heiße Klima, der Wassermangel und der Mangel einer guten Nord-Süd-Straße hindernd im Wege. Die Beschaffung von Trinkwasser stößt auf größte Schwierigkeiten, da der ganze südliche Teil nur salziges oder brackiges Wasser hat. Das Fehlen von Siedlungen macht eine Versorgung aus dem Lande, außer in geringem Maße mit Früchten, unmöglich. Wichtig sind die Jordanbrücken sowie das Rutenberg-Kraftwerk, dessen Zerstörung die gesamte Stromversorgung Palästinas unterbräche.

## VI. Transjordanische Gebirgs- und Siedlungszone

### a) Lage und Grenzen

Ostwärts des Jordangrabens steigt der Rand des transjordanischen Hochlandes geradlinig empor. Er überragt die Grabensohle am Toten Meer um 1600 m. Nach O senkt sich das Hochland sanft ab und geht in die innerarabische Tafel über. In diesem Hochland bildet die westliche Gebirgs- und Siedlungszone einen schmalen Streifen, der im allgemeinen nach O an der Hejazbahn sein Ende findet.

### b) Oberflächenformen, Gewässer, Bewachsung

(Bild 26 u. 27)

Der Ostrand des Jordangrabens, der höher ist als der Westrand in Palästina, täuscht von W ein tief zerschluchtetes Gebirge vor. Im S ist es eine zertalte Kalktafel, im N sind flache Basaltdecken darüber



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

gebreitet. Die Zone tiefer Zertalung reicht nur 15—20 km tief nach O, dann beginnt die flachwellige Tafelfläche, die langsam nach O absinkt (Bild 25).

Die Flüsse des Grabenrandes sind Wildbäche in tiefen, unzugänglichen Schluchten. Die größeren, wie der Yarmuk und Nahr ez Zerqa, führen dauernd Wasser. Auf der Tafelhochfläche selbst fehlt jeder ausdauernde Fluß (Bild 21).

Das Land ist überwiegend offene Steppe. Am westlichen Gebirgsrand kommen jedoch auch geschlossene Eichenwälder vor, etwa 11 000 ha, die mit großer Sorgfalt gepflegt werden.

### c) Klima und Wasserversorgung

Der westliche Tafelrand hat ausgesprochenes Gebirgsklima. Im Sommer wird die Hitze durch den W-Wind gemildert. Die Nächte sind kühl. Im Winter fällt reichlich Niederschlag als Schnee und Regen.

Transjordanien zwischen Hejazbahn und Jordantal hat eine leidlich ausreichende Wasserversorgung. Das Wasser der Flüsse am Westrand ist allerdings in den tiefen Tälern schwer erreichbar. Am Rande des Plateaus gegen den Jordangraben liegen viele, z. T. heiße und salzhaltige Quellen, die aber praktisch unerreichbar bleiben.

Auf dem Plateau liegen große Quellen bei Irbid, Jerash, Amman, Qalat ez Zerqa (100—120 cbm/Stunde). Von Qalat ez Zerqa führt eine Leitung von 3 Zoll nach Mafraq an der Kreuzung der Öllinie Kirkuk—Haifa mit der Hejazbahn. Mafraq hat jedoch als Pumpstation einen eigenen Brunnen von 180 m Tiefe erhalten, der 1200 Menschen mit Leichtigkeit versorgt. Im übrigen sind in den Dörfern kleine Brunnen und Zisternen bis nach Akaba zu finden.

### d) Besiedlung und Wirtschaft

Die Siedlungszone Transjordaniens hat einen äußerst fruchtbaren roten Kalk- und schwarzen Basaltboden. Eine 15 bis 18 km breite Zone auf der Hochfläche dient vornehmlich dem Getreidebau. Allerdings stellt die bebaute Fläche mit 5000 qkm nur einen Bruchteil des ganzen Landes dar. Die Bewässerungsmöglichkeiten sind hier sehr beschränkt. Weizen, Gerste, Früchte und Gemüse sind die Haupterzeugnisse. In den Tälern des Randes zum Jordangraben liegen nur wenige kleine Bewässerungsoasen.

Die Bewohner sind etwa 200 000 Araber, die zu seßhaften Bauern geworden sind. Außerdem gibt es einige tscherkessische Kolonien.

Von den heutigen Siedlungen haben nur wenige größere Bedeutung: Die größte ist Amman, die Hauptstadt Transjordaniens mit 20 000 fast nur arabischen Einwohnern, Sitz des Emirs und des englischen Residenten (Bild 64).

Der Marktort Es Salt hat 20 000 Einwohner, zu drei Vierteln Araber, und liegt in fruchtbarer, wasserreicher Umgebung. Auch El Kerak weiter im S mit seinen alten Mauern und Türmen hat eine



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

rein lokale Bedeutung als Markt- und Handelsplatz. Es liegt in fruchtbarer Landschaft auf einem Berge. Im S nähert sich die Wüste mehr und mehr dem Jordangraben. Maan (3000 Einw.) ist hier schon als Wüstenoase anzusehen. Als Endpunkt des noch in Betrieb befindlichen Teils der Hejazbahn ist es der wichtigste Punkt des südlichen Transjordaniens. In seiner Nähe liegt die Ruinenstadt Petra am Kreuzungspunkt alter Karawanenwege.

Landwirtschaft und Viehzucht sind die Haupterwerbszweige der seßhaften Bevölkerung. Der Überschuß an Getreide findet leicht in Palästina und Saudarabien Absatz. Auch Vieh und tierische Produkte werden in den Nachbarländern abgesetzt. Außer ein paar kleinen Tabak- und Alkoholfabriken fehlt dem Lande noch jede Industrie. Bei der ausgesprochen fremdenfeindlichen Einstellung seiner Bewohner ist auch der Fremdenverkehr im Gegensatz zu Palästina sehr gering.

### e) Verkehr (Bild 44 u. 45)

Der Verkehr in der Gebirgs- und Siedlungszone ist in der Hauptsache auf die westöstlichen Verbindungsstraßen beschränkt. Durchgehende N-S-Straßen fehlen im W Transjordaniens, weil die Täler der Nebenflüsse des Jordan weit nach O zurückgreifen und wegen ihres steilen Charakters nur schwer zu überwinden waren. Das Land ist aber meist auch außerhalb ausgebauter Straßen leicht passierbar. Die eigentliche Verkehrszone liegt weiter östlich, im Übergangsgebiet zur Wüste, in der die Hejazbahn und eine N-S-Straße verläuft.

### f) Militärische Beurteilung

In der transjordanischen Gebirgs- und Siedlungszone bestehen in der steilen Grabenwand und den z. T. sehr tief und steil eingeschnittenen Seitentälern große Hindernisse für Truppenbewegungen. Sonst ist das Gelände aber auch außerhalb der Straßen fast das ganze Jahr über auch mit schweren Fahrzeugen passierbar. Im nördlichen Teile bieten die Waldungen gute Deckungsmöglichkeiten gegen Erd- und Fliegersicht. Die Wasserversorgung bereitet, vor allem in der Trockenzeit, bedeutende Schwierigkeiten, die nach S zu immer größer werden. Dagegen ist in dem landwirtschaftlichen Überschußgebiet in größerem Maße eine Versorgung mit Getreide und Gartenfrüchten möglich. Die englandfeindliche Haltung der arabischen Bevölkerung läßt Unterstützung durch die Landesbewohner möglich erscheinen.

## VII. Transjordanisches Wüstenhochland

### a) Lage und Oberflächenform (Bild 23, 24, 28, 30 u. 31)

Ostwärts des Siedlungsstreifens liegt das weite transjordanische Wüstenhochland. Felsige, steinige und sandige Gebiete lösen im Wechsel die Steppe des Übergangsgürtels ab; mit ihnen wechselt auch das Bild und die Farben der Landschaft. Im ganzen ist die



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Landschaft eintönig, im W etwas formenreicher, ostwärts flach hügelig; die Sand- und Kalksteine, aus denen das Land besteht, sind durchweg waagerecht geschichtet. Breite Hochtäler schneiden sich nur wenig in die Hochflächen ein, nach W führen sie zum Jordangraben, nach O und NO zu dem breiten Wadi Sirhan, der sich als tiefe Mulde an der Ostgrenze Transjordaniens entlang südostwärts nach Zentralarabien hinzieht und sich durch seine Ausdehnung von den übrigen Wadis unterscheidet. Von NW ziehen die breiten Lavafelder der Harras hinein. Erloschene Vulkane, verstreute Basaltblöcke kennzeichnen dieses völlig öde Gebiet, das breit von Syrien nach SO in das transjordanische Gebiet hineinreicht. Bald schimmern die Lavafelder schwarz und glasig, bald leuchten sie braun und rot, unterbrochen von Flecken gelben Sandes.

### b) Klima und Bewachsung

Das Klima des transjordanischen Wüstenhochlandes hat schon kontinentalen Charakter: lange trocken-heiße Sommer wechseln mit kalten Wintern. Die Temperaturgegensätze zwischen Tag und Nacht werden wie die zwischen den Jahreszeiten durch die Höhenlage noch verschärft. Niederschläge fehlen im Sommer ganz, im Winter (Januar—März) fallen spärliche Regen, die sich in den flachen Mulden auf undurchlässigem Grund als breite Seen sammeln, aber schnell wieder austrocknen und nur eine Salzkruste zurücklassen. Die Wasserversorgung ist in dieser Wüstenzone auf wenige Oasen beschränkt.

Die Vegetation, die im W noch spärlich auftritt, wird nach O rasch geringer; nur ein paar Dornsträucher und Salzpflanzen dringen noch in die Wüste vor. Lediglich nach den geringen Regenfällen beziehen sich die tiefer gelegenen Stellen mit einem grünen Schleier, der aber unter der Einwirkung der sengenden Sonne schnell wieder verschwindet.

### c) Besiedlung

Während am Westrand der Wüstensteppe die nomadisierenden Beduinenstämme mit ihren Herden von Ziegen, Schafen, Pferden und Kamelen noch länger verweilen können, erlaubt der Mangel an Futter und Wasser weiter östlich nur mehr ein schnelles Wechseln der Weideplätze; die eigentliche Wüste ist fast menschenleer. Nur die Kamele finden noch dürftige Nahrung. Wenige Oasen sind über das Land verstreut und darum besonders wichtig. So ist die Oase Qasr Azraq mit ihrem schon in römischer Zeit bedeutenden Fort im NW des Wadi Sirhan ein wichtiger Punkt an der Kreuzung alter Karawanenwege. Seine moderne Bedeutung ergibt sich durch die Anlage eines Truppenlagers in seiner Nähe, wo auch größere Treibstoffvorräte lagern.

### d) Verkehr (Bild 29)

Das Wüstengebiet Transjordaniens ist als Durchgangsland für den Verkehr in allen Richtungen wichtig. Neben einer am West-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

rand der Wüste verlaufenden N-S-Straße von Dera über Amann nach Akaba, die nur streckenweise ausgebaut ist, gibt es als Hauptverbindung in W-O-Richtung die gut ausgebaute Autostraße entlang der Ölleitung. Daneben führt eine für Kraftfahrzeuge befahrbare Wüstenstraße von Amman über Qasr Azraq nach Rutba. Auch die alten Karawanenwege, die von den wichtigen Orten quer durch die Wüste führen, haben ihre Bedeutung keineswegs verloren. Vor allem das Wadi Sirhan ist, da es eine Anzahl von Brunnen aufweist, eine Hauptzugstraße. Aber auch außerhalb der Wege ist das Gelände im allgemeinen verkehrsgünstig, nur das Gebiet der Harras ist völlig unwegsam.

Die Hejazbahn folgt den alten Pilgerwegen im westlichen Übergangsgebiet zwischen Kulturland und Wüste; ihre Verkehrsbedeutung ist heute gegenüber dem Auto stark zurückgegangen, zumal die Züge nur mehr bis Maan, und da nur einmal wöchentlich, verkehren.

### e) Militärische Beurteilung

Die Bedeutung des Wüstengebietes ist in seiner Lage zwischen Mittelmeer und Erdölgebieten und als Bindeglied auf dem Landwege nach Indien zu sehen. Die modernen Verkehrsmittel haben die Verkehrsfeindlichkeit der Wüste als Durchgangszone weitgehend ausgeschaltet. Strecken, die früher Wochen erforderten, können heute von motorisierten Verbänden in einem Tage überwunden werden. Geländeschwierigkeiten sind nicht sehr groß, da die Wüstenhochfläche meist mit Autos befahren werden kann und schwierige Stellen umgangen werden können. Dabei ist eine ständige Überwachung der deckungslosen Weiten mit Hilfe von Flugzeugen möglich. Größere Schwierigkeiten macht die Wasserversorgung von Mensch und Maschine, so daß der Besitz der Wasserplätze entscheidend für militärische Operationen sein kann.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# C. Einzelangaben


I. Verzeichnis der Verwaltungseinheiten ..... 73

II. Gewässerbeschreibung ..... 74

a) Flüsse

b) Seen

III. Ortschaftsverzeichnis ..... 78

IV. Beschreibung der Hauptstraßen ..... 84

V. Verzeichnis wichtiger arabischer geographischer Ausdrücke 91

VI. Währung, Maße und Gewichte ..... 93

VII. Stichwortverzeichnis ..... 94


Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# I. Verzeichnis der Verwaltungseinheiten

## a) Palästina

| Distrikt | Unterdistrikt | Hauptort |
|---|---|---|
| Galiläa und Acre | Safed | Safed |
| | Acre | Acre |
| | Tiberias | Tiberias |
| | Nazareth | Nazareth |
| | Besan | Besan |
| Haifa | — | Haifa |
| Samaria | Jenin | Jenin |
| | Tulkarm | Tulkarm |
| | Nablus | Nablus |
| Lydda | Jaffa | Jaffa |
| | Er Ramle | Er Ramle |
| Jerusalem | Jerusalem | Jerusalem |
| | Ramallah | Ramallah |
| | Jericho | Jericho |
| | Bethlehem | Bethlehem |
| | Hebron | Hebron |
| Gaza | Gaza | Gaza |
| | Beersheba | Beersheba |

## b) Transjordanien

| Distrikt | Kreis | Sitz der Regierung |
|---|---|---|
| Ajlun | Ajlun | Irbid |
| | Jerash | |
| Belka | Madeba | Es Salt |
| Kerak | Tafila | Kerak |
| Maan | Akaba | Maan |

Unter der Verwaltung einer besonderen Abteilung stehen:
Amman, Zerqa, Sachne, Wadi Sir, Naur, Rassajfe.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# II. Gewässerbeschreibung

## a) Flüsse

### Arnon (arab. Wadi el Mojib)

Bedeutendster Fluß im mittleren Transjordanien. Er entspringt ostwärts Kerak nahe der Hejazbahn, fließt erst nach N, dann nach W und mündet unmittelbar ins Tote Meer. Sein Tal ist im Unterlauf cañonartig bis zu 600 m tief in das Gebirge eingeschnitten und öffnet sich als Hängetal mit einer Steilstufe zum Toten Meer. Der breite, kieselige Talboden wird nur in der Regenzeit von den schäumenden Fluten des Flusses eingenommen, in der Trockenzeit schrumpft der Arnon zu einem kleinen, aber klaren Bach zusammen.

### Auja (Nahr el Auja)

Er entspringt als starke Schichtquelle rund 15 km ostwärts Tel Aviv bei Ras al Ein und durchfließt die Küstenebene in nur kurzem, aber äußerst windungsreichem Lauf. Er führt das ganze Jahr über Wasser, das für die Bewässerungsanlagen zu beiden Seiten seines Laufes ausgenutzt wird. In der Nähe der Quelle befindet sich eine Pumpstation, die das Wasser in einer langen Rohrleitung bis nach Jerusalem pumpt. Nach Aufnahme einer Anzahl von Bächen mündet der wasserreichste Fluß der Küstenebene am nördlichen Stadtrand von Tel Aviv.

### Jabbok (Nahr ez Zerqa)

Der Jabbok entsteht aus zwei Quellflüssen, von denen einer bei Amman, der andere ostwärts Es Salt entspringt. Sein Lauf ist erst nach NO, dann NW, W, SW gerichtet, beschreibt ungefähr einen Dreiviertelkreis. Es wechseln gerade schnelle und träge gewundene Strecken. Zu beiden Seiten liegt die fruchtbare Kulturzone Transjordaniens. Der Unterlauf ist in einer tiefen, weit zurückgreifenden Schlucht breit in das Randgebirge eingeschnitten. Zwischen Trocken- und Regenzeit tritt in der Wasserführung ein großer Wechsel ein.

### Jordan (arab. Urdum oder Esh Sheria = Tränke) (Bild 13)

Der Jordan entsteht aus drei Hauptquellbächen, die am Hermon in Syrien entspringen und sich in der sumpfigen Ebene nördlich des Hulesees vereinigen, in den sie dann eintreten. Nach dem Austritt aus dem Hulesee bricht sich der Jordan in einer geraden, gefällreichen Strecke von 16 km Länge mit Klippen und Felsen zum Tiberiassee durch. Steile Basaltwände ragen zu beiden Seiten auf, die erst am Tiberiassee auseinandertreten. Nach Austritt aus dem Tiberiassee fließt der Jordan in vielen Windungen, von Galeriewäldern eingerahmt, durch den tiefen Jordangraben. Bald treten die Gebirgsränder bis auf 4 km aneinander heran, bald auf 15 bis 20 km



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

auseinander. Vor der Mündung ins Tote Meer bildet der Fluß ein verzweigtes System von Seen und Sümpfen. Bei normalem Wasserstand ist der Jordan im Unterlauf rund 30 m breit und etwa 4 m tief und füllt nur seine eigentliche, in die Grabensohle eingeschnittene Stromrinne, bei Hochwasser erreicht er die beträchtliche Breite von 70 bis 120 m und über 6 m Tiefe. Das verhältnismäßig starke Gefälle (0,17%) macht ihn als Verkehrsweg unbrauchbar, dafür wird er aber unterhalb des Austritts aus dem Tiberiassee in einem Kraftwerk ausgenutzt und liefert so zusammen mit seinem größten Nebenfluß Yarmuk den Strom für das ganze Land.

Von den westlichen Nebenflüssen und -bächen, die in großer Zahl von beiden Seiten zufließen, hat nur der aus der Jesreelebene kommende Jalud einige Bedeutung. Alle anderen sind kurz und meist wasserarm. Wichtiger sind die Nebenflüsse aus Transjordanien, unter denen an Länge und Wasserreichtum der Yarmuk, Jabbok und Arnon die bedeutendsten sind.

Die Wasserführung des Jordans ist sehr reichlich. Bei Niedrigwasser sind im Mittellauf 50 cbm/sec festgestellt worden. Jährlich führt der Fluß etwa 33 Milliarden cbm Wasser ins Tote Meer. Das Wasser des Jordans und seiner Nebenflüsse ist zwar süß, aber nur gekocht oder filtriert trinkbar.

Furten:

Im Sommer und Herbst kann man den Jordan an vielen Stellen durchwaten. Zwischen Hule- und Tiberiassee sind 5 Furten, zwischen Tiberiassee und Totem Meer sollen 54 vorhanden sein. Sie sind nicht alle von gleicher Bedeutung und unregelmäßig über den Flußlauf verteilt. Auf der Höhe von Besan gibt es 5 Furten, ebensoviele bei Jericho. Außer diesen summarischen Angaben sind Nachrichten über die genaue Lage der Furten nur wenig vorhanden. Eine Furt liegt unmittelbar vor der Einmündung des Jordan in den Tiberiassee, eine zweite seichte Stelle am Südende dieses Sees im Zuge der Straße Tiberias—Samakh. Oberhalb der Mündung des Yarmuk soll man bei Niedrigwasser bequem den Fluß durchwaten können. Weitere bekannte Furten liegen dicht unterhalb der Mündung des Jabbok und 6 km südlich der Allenby-Brücke.

Brücken:

Folgende Brücken über den Jordan sind bekannt:

1. Straßenbrücke bei Banat Yakub, 3 km südlich des Hulesees, Bogenbrücke aus Basaltstein mit 3 Öffnungen, Flußbreite 25 m, im Zuge der Straße Acre—Damascus.
2. Straßenbrücke am Südufer des Tiberiassees, Straße Tiberias—Samakh, Baustoff Holz (Bild 33).
3. Majami-Brücke (Eisenbahn- und Straßenbrücke, Eisenkonstruktion), 10 km südlich des Tiberiassees an der Bahnlinie Haifa—Dera und der Straße Besan—Irbid. Hohe Flußufer, schlammiger Flußgrund.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

4. Sheik-Husein-Brücke ostwärts Besan im Zuge eines Trockenwetterweges von Besan nach Irbid, Zustand unbekannt.
5. Allenby-Brücke (Straßenbrücke) ostwärts Jericho im Zuge der Straße Jerusalem—Amman. Die alte, 73 m lange Eisenträgerbrücke (3 Öffnungen), die 1918 von den Engländern erbaut wurde und nach General Allenby benannt ist, soll kürzlich durch eine zweite ersetzt worden sein, die ganz in der Nähe ist.

Die Ölleitung quert den Jordan 5 km südlich des Rutenberg-Kraftwerkes.

**Qishon (arab. Nahr el Muqatta)**

Der Qishon entspringt bei Jenin und entwässert den Westteil der Jesreelebene, den er in trägem Lauf durchfließt. Nur im Unterlauf führt er das ganze Jahr über Wasser, das aber salzig ist. Von beiden Seiten empfängt er eine große Zahl von Bächen, die vom Gebirgsrand Galiläas und Samarias kommen. Er mündet nördlich Haifa in die Bucht von Acre. Rund zwei Kilometer vor der Küste überqueren ihn die Bahn und Straße Haifa—Acre auf guten Brücken.

**Yarmuk** (Bild 21 u. 22)

Der bedeutendste Nebenfluß des Jordans hat eine größere Zahl von Quellbächen, die sich auf der transjordanischen Hochfläche südostwärts Dera vereinen. In weitem Bogen fließt der Yarmuk erst nach NW, um dann nach einer Wendung nach SW in tiefem, beiderseits durch viele Bäche gegliedertem Tale sich dem Jordan zuzuwenden. Bei seiner Mündung ist er ebenso stark wie der Jordan. Bahn und Straße nach Dera benutzen sein Tal zum Aufstieg auf das transjordanische Gebirge. Zusammen mit dem Jordan wird seine Wasserkraft im Rutenberg-Werk in Elektrizität umgeformt.

## b) Seen

**Hulesee**

Der Hulesee hat 10 qkm Oberfläche. Seine größte Länge beträgt 6 km, seine größte Breite 4 km, die größte Tiefe 5 m. Der Wasserspiegel liegt 2 m über dem Meeresniveau. Im Winter und Frühjahr ist der Hulesee infolge der reichen Wasserzufuhr aus den Quellflüssen des Jordans ziemlich breit, während er im Sommer und Herbst zusammenschrumpft und dann an seinen Ufern große Sümpfe bildet, die eine Brutstätte von Moskitos sind.

**Tiberiassee**

Der Tiberiassee ist 21 km lang, 12 km breit und bis 48 m tief. Das Wasser des Sees ist trinkbar. Der See bedeckt einen Raum von 150 qkm. Sein Spiegel liegt 208 m unter dem Meeresspiegel.

Tiberias ist der größte Ort an den wenig gegliederten Ufern, die von einem Kranz von Gebirgen umschlossen sind, die die Ufer um 500 m überragen. Tiberias hat eine hölzerne Landungsbrücke und eine Anlegestelle für Wasserflugzeuge.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Der See besitzt einen außerordentlichen Fischreichtum; die Fischerei wird mit Kähnen und Segelbooten betrieben. Sie beliefert vor allem die Märkte der jüdischen Zentren.

**Totes Meer** (Bild 9, 14, 73 u. 74)

Das Tote Meer ist der größte See Palästina—Transjordaniens. Er ist 76 km lang und bis 17 km breit. Die Oberfläche des Toten Meeres liegt 392 m unter dem Meeresspiegel. Seine Fläche ist mit 925 qkm so groß wie die des Stettiner Haffs. Der nördliche Teil des Meeres erreicht eine Tiefe bis zu 400 m, während der Teil südlich der Halbinsel El Lissan nur 4 bis 6 m tief ist. Das Wasser hat einen fettigen und sehr unangenehmen bittersalzigen Geschmack. Der Salzgehalt, der durchschnittlich 26 % beträgt, ist etwa achtmal so groß als der des Ozeans. Obwohl der menschliche Körper in dem stark salzigen Wasser nicht untersinken kann, ist doch beim Baden darauf zu achten, daß man nicht mit dem Kopf unter das Wasser gerät. Das nördliche Ufer mit der Jordanmündung ist stark versumpft. Am Südufer, wo mehrere kleine Flüsse einmünden, finden wir eine ausgedehnte Salzsteppe. Das Becken des Toten Meeres wird im O durch die schroffen, bis 1400 m hohen Wände des Moabgebirges begrenzt. Im W fällt das Hochland von Judäa meist in Stufen ebenfalls steil ab.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# III. Ortschaftsverzeichnis

## a) Palästina

**Acre (Akka)**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.
11000 Einw.

Der Ort liegt auf einer kleinen Landenge am Nordende der Bucht von Haifa. Der Hafen von Acre ist versandet und nur für Segelboote benutzbar. Die Stadt ist von einer Doppelmauer mit nur einem Tor umgeben. Moderne Vorstadt.

Im N der Stadt alte Wasserleitung, mehrere Kilometer lang.

Streichholzfabrik, Textilfabrik, Farbenfabrik, Bierbrauerei, Seifenfabrik, Eisengießerei, Metallverarbeitung, Mineralwasserfabrik, Kaserne, Zitadelle, Funkstelle.

Eisenbahnverbindung mit Haifa.

Straßen führen nach Damascus und längs der Küste nach Haifa und Beirut.

**Al Majdal**

6200 Einw. (Araber).

Lokales Handelszentrum inmitten vieler Weingärten und Ölbaumhainen.

Leinweberei (Hausindustrie beschäftigt 1000 Personen).

Bahnverbindung mit Lydda und Gaza.

Küstenstraße Jaffa — Al Majdal — Gaza.

**Beersheba**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

3000 Einw. (fast ausschließlich Araber).

Die Stadt ist ein Beduinenmarkt, in einer weiten Mulde gelegen. Einige dreistöckige Steinhäuser sind vorhanden. Engl. Zoll, Polizei.

Ackerbau, Kleinviehzucht, Handelsplatz der Beduinen.

Westlich des Ortes 3 Brunnen (12 bis 15 m tief).

Post- und Telegraphenamt, Färberei, 4 Mehlmühlen, 6 kleine Bäckereien, kleines Krankenhaus mit 8 Betten, Landeplatz im NO, Funkstelle.

Straßen führen nach Gaza, Jerusalem, Akaba sowie Ismailia und Suez.

**Besan (Beisan)**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.
3100 Einw.

Der Ort (98 m unter d. M.) hat eine große Verkehrs- und Wirtschaftsbedeutung. Er beherrscht die Verbindung des Mittelmeers durch die Jesreelebene und das Jordantal mit Transjordanien und Syrien. Die Umgebung ist wasserreich, jedoch ist der Boden verwüstet und versumpft. In der Umgebung der Stadt sind viele Ruinen aus der Blütezeit der Stadt in der griechisch-römischen Periode.

Eisenbahnverbindung mit Damascus und Haifa.

Weniger gute Straßen führen nach Haifa und Irbid.

**Bethlehem** (arab. Beit Lahm)

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

7000 Einw. (fast ausschließlich christliche Araber).

Die Stadt liegt auf zwei Hügeln, etwa 9 km südlich Jerusalem. Die Straßen sind eng und winklig. Neben Ackerbau und Viehzucht beschäftigen sich viele Bewohner mit der Heiligenbilder- und Andenkenindustrie.

Das Wasser der Quellen um Bethlehem wird zum Teil der Jerusalemer Wasserleitung zugeführt.

Post- und Telegraphenamt, Schulen, Hotel, Polizeiposten, Waisenhäuser, 2 Krankenhäuser, Geburtskirche mit hohem Turm im O der Stadt.

Straßen führen nach Jerusalem und Hebron.

**Er Ramle** (Ramle)

(Dazu Stadtplan.)

Hauptstadt eines Unterdistrikts.
12000 Einw.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Der Ort hat vorzügliches Klima und liegt in fruchtbarer Landschaft (Getreide, Orangen, Aprikosen, Datteln, Oliven).

Post- und Telegraphenamt, Hotel, kleine Garnison, Tankstelle, Militärflugplatz, Klöster.

Bahnverbindung nach Jerusalem, Haifa und Gaza.

An der Autostraße Jaffa—Jerusalem gelegen.

**Gaza**

(Dazu Stadtplan.)

Hauptstadt eines Distriks und Unterdistrikts.

20000 Einw. (fast ausschließlich Araber).

Im westlichen Teil der Stadt Gebäude aus Stein. Altberühmte Stadt, in brunnenreicher Oase, von Gärten, Olivenhainen und Getreidefeldern umgeben. Im Westen durch Dünen vom Meer getrennt.

Kleiner Hafen mit verfallener Landungsbrücke. Ankerplatz 2 km vom Lande entfernt.

Handelsmittelpunkt für den Karawanenverkehr nach Ägypten und Arabien.

El.-W., Post- und Fernsprechamt, Weberei, 2 Krankenhäuser (zusammen 90 Betten), Hotel, Polizeiunterkünfte, 5 Schulen, kleine Garnison.

Flugplatz im SO der Stadt, feste Funkstelle.

Vorräte: 300 t Getreide, 700 t Mehl.

Bahnverbindung mit Haifa und El Qantara (Suezkanal).

Straßen führen nach Jaffa, Beersheba und El Arish.

**Haifa**

(Dazu Stadtplan.)

Hauptstadt eines Distrikts und des gleichnamigen Unterdistrikts.

100000 Einw. (meistens Juden).

Die Stadt liegt am Fuße des Carmel-Gebirges, dessen nordwestlicher Ausläufer bis an das Meer herantritt und so die 5 km breite Bucht von Haifa bildet. Die Altstadt erstreckt sich mit engen und winkligen Straßen längs des schmalen Küstenstreifens. Die Neustadt befindet sich am Hang des Carmel. Es ist eine geschlossene deutsche Siedlung im NW der Stadt vorhanden.

Haifa ist der größte Hafen des östlichen Mittelmeeres. Die geräumigen Hafenanlagen sind mit neuzeitlichen Einrichtungen versehen (keine Docks). 3 bis 4 Mittelmeerdampfer mit einem Tiefgang bis 11 m können gleichzeitig be- und entladen werden.

Haifa ist Ölhafen für Irakpetroleum (Ende der Ölleitung von Kirkuk) mit Tankmöglichkeiten für gleichzeitig 6 Öldampfer, was ihn zur Ölbasis der britischen Mittelmeerflotte gemacht hat.

Ausfuhrartikel sind Orangen, Seife und landwirtschaftliche Produkte des Ostjordanlandes.

2 El.-W., Post- und Fernsprechamt mit Anschluß an das Welttelegraphennetz, 4 gute Hotels, Apotheken, Deutsches Krankenhaus, Reg.-Hospital, ital. Hospital, Lazarett, Quarantänestation, Schlachthaus, 3 Tankanlagen, zusammen etwa 800000 t Fassungsvermögen, durch deutsche und italienische Luftangriffe zum Teil zerstört; Erdölraffinerie und Crackanlage, Öl- und Seifenfabrik, Zigarettenfabrik, 7 Schuhfabriken, Druckerei, Autoreparaturwerkstatt, Eisenbahnreparaturwerkstatt, Papierfabrik, Zementfabrik, Ziegelei, 2 Getreidemühlen, Holzwarenindustrie, Eisengießerei, 2 Maschinenfabriken, 2 Spinnereien, 2 Glasfabriken, 2 Bekleidungsfabriken, Fabrik für Schwerchemikalien, pharmazeutische Fabrik, Fabrik für Elektroartikel.

Flugplatz südlich der Mündung des Qishon-Flusses, Wasserflughafen, Funkstelle.

Bahnverbindung mit Lydda (Normalspur) und mit Acre sowie Dera (Schmalspur).

Straßen führen nach Beirut, Damascus, Irbid, Jerusalem und Jaffa.

**Hebron** (arab. El Khalil)

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

20000 Einw.

Die Stadt liegt 927 m hoch, in einem wasserreichen und äußerst fruchtbaren Talzug. Anbauprodukte: Wein, Mandeln, Feigen, Aprikosen und Öl.

Zwei große Wasserbecken, zusammen 17300 cbm, Glasfabrik, Steingutfabrik, Krankenhaus, feste Funkstelle.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Nördlich der Stadt ein Turm mit Sicht bis zum Mittelmeer (60 km).

Straßen führen nach Beersheba und Jerusalem.

**Isdud**

2500 Einw.

Der Ort liegt neben dem Ruinenfeld des alten Asdod, an einem Berghang.

Bahnverbindung nach Er Ramle und Gaza.

Straßenanschluß an die Hauptstraße Haifa—Gaza.

**Jaffa**

(Dazu Stadtplan.)

Hauptstadt eines Distrikts und des gleichnamigen Unterdistrikts.

75 000 Einw. (meistens Araber).

Hauptort und Eingangstor Mittel- und Südpalästinas.

Die Stadt liegt auf einem 45 m hohen Felsen und wird von einigen Minaretts überragt. Im O der Stadt ausgedehnte Orangenpflanzungen.

Flacher Hafen, nur für Leichter zugänglich. Die Dampfer ankern auf offener Reede, jenseits der Klippenreihe. Trotz der ungünstigen Landungsverhältnisse ein bedeutender Hafen. Kailänge 300 m, 4 Kräne, etwa 120 Leichter (5 bis 6 t Trgf.).

Einfuhrartikel: Textilwaren, Weizen, Weizenmehl, Schlachtvieh, Holz, Benzin.

Ausfuhrartikel: Jaffaorangen, Seife, Durra, Gerste, Wein.

2 El.-W., Tiefbrunnenpumpen, Regierungsgebäude, über 10 Konsulate, Post- und Telegraphenamt, 2 Krankenhäuser, Zollamt, 3 gute Hotels, Mühle, Bierbrauerei, 2 Zigarettenfabriken, Seifenfabrik, Saft- und Marmeladenfabrik, Backpulverfabrik, Schokoladen- und Süßwarenfabrik, Honiggetränkfabrik, Wurstfabrik, Kaffeersatzfabrik, Makkaronifabrik, Mineral- und Sodawasserfabrik, Eisfabrik, Möbelfabrik, Streichholzfabrik, Zementfabrik, 2 chemische Fabriken, Strumpffabrik, Kartonfabrik, Knopffabrik, Betonplattenfabrik, Aluminiumgerätefabrik, 3 Maschinenfabriken, Füllfederhalterherstellung.

Funkstelle, Kaserne.

Bahnverbindung mit dem Kreuzungspunkt Lydda.

Straßen führen nach Haifa, Jerusalem und Gaza.

**Jenin**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

2500 Einw.

Der Ort liegt 153 m hoch, am Rande der Jesreel-Ebene und an der Grenze zwischen Samaria und Galiläa. Jenin ist von fruchtbaren Gärten umgeben (Feigen, Oliven, Palmen, Zitrusbäumen), die von der im Osten gelegenen, sehr wasserreichen Quelle bewässert werden.

Post- und Telegraphenamt, 2 Schulen, 2 Moscheen.

Hilfsflugplatz.

Bahnverbindung mit Afula und Nablus.

Straßen führen nach Haifa, Damascus, Besan und Jerusalem.

**Jericho**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

1300 Einw.

Die Stadt liegt in einer Oase des Jordangrabens, 250 m unter dem Meeresspiegel. Trauben, Gemüse, Baumfrüchte und Gerste reifen bei der tropischen Hitze einen Monat früher als im Gebirge.

Wärmster Ort des Landes (Augustmittel 31° C).

3 Hotels, russisches Hospiz, Flugplatz.

Ostwärts Jericho befindet sich eine Jordanbrücke (Allenby-Brücke, Paßkontrolle) im Zuge der wichtigen Straße Amman—Jericho—Jerusalem.

**Jerusalem** (arab. el Kuds)

(Dazu Stadtplan.)

Hauptstadt Palästinas.

140 000 Einw. (mehr als die Hälfte Juden).

Häuser meistens aus Stein, mit dicken Mauern und flachen, zum Teil auch Kuppeldächern. In den Höfen befinden sich oft Zisternen für Regenwasser.

Die Altstadt liegt auf einem Kalkplateau und ist von einer 12 m hohen und etwa 4 km langen Stadtmauer umgeben (7 Tore). Die neuen, meist jüdischen Stadtteile mit breiten Straßen und modernen Häusern befinden sich im S, W und NW der Altstadt.

Jerusalem ist Sitz der englischen Mandatsregierung, sowie vieler kirch-



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

licher Würdenträger. Starker Pilger- und Touristenverkehr zur „heiligen" Stadt, was sich wie kaum anderswo in den vielen Wohltätigkeitsanstalten, Kirchen, Klöstern und Hospizen zeigt.

Industrie bis auf die Herstellung von Andenken unbedeutend; dagegen sind zahlreiche Handwerksbetriebe vorhanden.

El.-W., Wasserwerk. Die Hauptmenge Trinkwasser erhält Jerusalem durch eine ca. 70 km lange Rohrleitung von der Aujaquelle (nordostw. Tel Aviv). Alte (jetzt gesperrte) Wasserleitung führt von den Salomonischen Teichen südl. Bethlehem zur Hauptstadt. In Jerusalem selbst nur kleine Brunnen und Zisternen. Post- und Fernsprechamt, jüdische Universität, Davidsburg im W der Stadt, Tempel mit Kuppel und großem Tempelplatz, 7 große Hotels, 5 größere Krankenhäuser, 10 Bankhäuser, 3 Kinos, 7 Museen, 6 Zeitungsdruckereien, 12 Bibliotheken, 21 Konsulate, Tabakfabrik, 2 chemische Fabriken, Bekleidungsfabrik, Fabrik für elektrische Lampen und Birnen, 10 Maschinenfabriken, viele große Weinkellereien.

Garnison, Flugplatz und Hauptquartier der Einheiten der Luftwaffe, Funkstelle, Radiosender.

Bahnverbindung mit dem Knotenpunkt Lydda.

Wichtiger Straßenkreuzungspunkt des N—S- und O—W-Verkehrs.

**Khan Yunis**

7000 Einw. (meistens Araber).

8 km von der ägyptischen Grenze entfernt; 2 km weiter östlich der Ort Bani Suheila.

In der Umgebung große Dattelpalmpflanzungen.

Markt für den Karawanenhandel mit Ägypten.

Bahnverbindung mit Gaza und El Qantara (Suezkanal).

Straßen nach Gaza und Rafah.

**Lydda**

(Dazu Stadtplan.)

Hauptstadt eines Distrikts.

1200 Einw.

In fruchtbarer Küstenebene gelegen und von ausgedehnten Olivenhainen umgeben.

Oliven- und Sesamölpressen.

Funkstelle.

5 km nördlich der Stadt Flughafen für Jaffa, Tel Aviv und Jerusalem.

Bahnknotenpunkt der Linien Haifa—El Qantara (Suezkanal) und Jaffa—Jerusalem.

Straßen führen nach Jaffa und Jerusalem.

**Nablus** (Nabulus).

Hauptstadt eines Unterdistrikts (Samaria).

20 000 Einw. (Araber).

Die Stadt liegt auf einer sehr fruchtbaren Talsohle mit zahlreichen Wasserstellen. 22 Quellen versorgen die Stadt mit Wasser. Mittelpunkt der arabischen Bewegung in Palästina. Handel mit Transjordanien (Wolle, Baumwolle, Seife).

Streichholzfabrik, Seifenfabrikation, Post- und Telegraphenamt, Kaserne, feste Funkstelle.

Eisenbahnanschluß durch Schmalspur an die Strecken Haifa—Gaza und Haifa—Dera.

Straßen führen nach Haifa und Jerusalem.

**Nazareth** (arab. En Nazira).

Hauptstadt eines Unterdistrikts (Südgaliläa).

10 000 Einw.

Die Stadt liegt an dem Hang eines zum Teil bewaldeten Höhenrückens. Ackerbau und Gartenkultur haben einen gewissen Wohlstand hervorgerufen. Günstiges Klima.

Brunnen der Jungfrau und Quellen an der Straße nach Tiberias.

Klöster, Schulen, Krankenhäuser, Hospize, 2 gute Hotels, Postamt, Streichholzfabrik, Messer- und Sichelfabrik.

In Nazareth laufen alle Wege Südgaliläas zusammen, daher hier Markt für Kleinhandel.

Wichtige Straßen führen nach Damascus, Jerusalem und Haifa.

**Petah Tiqva**

21 000 Einw.

Die Stadt ist die älteste und größte jüdische Kolonie in Palästina. Sie liegt in fruchtbarer Ebene mit Orangengärten, Zitruspflanzungen, Weinbergen und Mandelbäumen.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Post- und Telegraphenamt.

Eisenbahnanschluß an die Hauptstrecke Haifa—Er Ramle.

Straßen führen nach Jaffa und Haifa.

**Ramallah**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

4300 Einw.

Die Siedlung besteht aus den beiden Teilen Ramallah und Al Bira. Die Orte sind von Ölbaumhainen und Weinbergen umgeben.

Günstiges Klima.

Umgebung ist stark zertalt.

Straßen führen nach Jerusalem und Nablus.

**Ramle** siehe Er Ramle.

**Rehovot**

3500 Einw.

Eine der größten und reichsten Kolonien Palästinas. 1400 ha Zitruspflanzungen; außerdem Mandelgärten und Weinberge. Viele Landhäuser sind von Gärten umgeben.

Bahnverbindung nach Lydda und Gaza.

Straßen führen nach Jaffa und Gaza.

**Rishon le Siyon**

7500 Einw.

Erste Weinbaukolonie Palästinas (400 ha).

Umfangreiche Weinkellereien, Maschinenwerkstatt, Böttcherei, Mühle, Apotheke, 2 Schulen.

Straßen führen nach Jaffa und Gaza.

**Safed**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

9400 Einw.

Die Stadt beherrscht durch ihre hohe Lage (840 m) den Raum zwischen dem Tiberias- und Hule-See.

Die Umgebung ist wasserreich, hat gute Weideplätze und einen verhältnismäßig dichten Baumwuchs.

Luftkurort, Krankenhaus für Lungenkranke.

Post- und Telegraphenamt, Flugplatz.

Straßen führen nach Acre, Haifa, Damascus und Tiberias.

**Tel Aviv**

(Dazu Stadtplan.)

180 000 Einw. (meist jüdisch).

Moderne, fast völlig europäisch anmutende Handels- und Industriestadt, dicht nördlich von Jaffa gelegen.

Erholungs- und Badeort (Seestrand). Das vom Rutenberg-Kraftwerk gespeiste El.-W. dient zugleich für Jaffa; Post- und Telegraphenamt, 8 Bankhäuser, 4 Theater, 3 Kinos, Museum, Zollamt, Schulen, Ausstellungsgebäude, Garnison, Munitionsfabrik, Wattefabrik, Baumwollweberei, 2 Spinnereien, Bekleidungsfabrik, Sackfabrik, Wirk- und Nähfadenfabrik, Holzwarenfabrik, Streichholzfabrik, Papierfabrik, Druckerei, 2 chemische Fabriken, 2 Brauereien, 3 Lederwarenfabriken, Konservenfabrik, 2 Fabriken für Lampen und Glühbirnen, 2 Tabakwarenfabriken, Ziegel- und Zementfabriken, Öldepot.

Im August 1933 waren die Zahlen der Arbeiter, die in den einzelnen Industrien beschäftigt waren, wie folgt:

| | |
|---|---|
| Metallverarbeitung | 959 |
| Textilindustrie | 730 |
| Holzverarbeitung | 717 |
| Druckereien und Kartonagen | 500 |
| Bekleidungswesen | 332 |
| Lederwaren | 304 |
| Herstellung von Baumaterial | 247 |
| Lebensmittelindustrie | 241 |
| Chemische Industrie | 63 |

Viel Kleinindustrie.

Flugplatz im O der Stadt.

Bahnverbindung mit Lydda.

Straßen führen nach Jerusalem und entlang der Küste nach Gaza und Haifa.

**Tiberias** (arab. Tabariya)

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

10 000 Einw.

Tiberias liegt auf einem schmalen Küstenstreifen am Westufer des Tiberias-Sees. Die Altstadt hat enge, winklige Straßen; die Neustadt dagegen erstreckt sich mit ihren breiten Straßen und Palmenalleen weit nach S bis zu den Thermalbädern.

Wichtigster Erwerbszweig ist der rege Fremdenverkehr (Badegäste, Touristen, Durchreisende).

El.-W., Post- und Telegraphenamt, 4 große Hotels, Touristenheime, Klosterschule.

Wasserflughafen, Flugplatz, Funkstelle.

Straßen führen nach Nazareth, Irbid und Damascus.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

**Tulkarm**

Hauptstadt eines Unterdistrikts.

4800 Einw. (rein jüdisch).

Das Städtchen liegt abseits vom Bahnhof auf einer Anhöhe.

Landwirtschaftl. Schule, Funkstelle.

Eisenbahnverbindung mit Nablus (Schmalspur), Haifa und Gaza (Normalspur).

Straßen führen nach Nablus, Jaffa und Haifa.

## b) Transjordanien

**Akaba**

200 Einw.

Am Nordende des Golfs von Akaba gelegen, der von Haien wimmelt.

Unbedeutende Hafenanlagen.

Eine Abzweigung von der Ölleitung Kirkuk—Haifa ist nach Akaba geplant.

Strategisch bedeutender Ort, Landeplatz, feste Funkstelle.

Bau einer Raffinerie geplant.

Straßen führen nach Jerusalem, Maan und Suez.

**Amman**

Hauptstadt Transjordaniens und der Provinz Belka.

20 000 Einw.

Die Stadt liegt 837 m hoch, im Tal eines kleinen Flusses. Sie ist Sitz eines arabischen Fürsten (Emir). Auf den Höhen im N eine Burg und Tempelreste.

Post- und Telegraphenamt, Parlamentsgebäude, 3 Hotels, italienisches Krankenhaus, Zigarettenfabrik, Alkoholfabrik, Palais des Emir.

Kaserne, Militärflughafen mit Unterkünften.

Der Bahnhof liegt 5 km östlich der Stadt. Bahnverbindung nach Dera und Maan.

Straßen führen nach Jerusalem, Dera, Rutba und Maan.

**El Kerak**

Hauptstadt der Provinz Kerak.

12 000 Einw.

Alte befestigte Stadt auf den Höhen im W des Toten Meeres gelegen. Neue Stadt liegt innerhalb des alten Befestigungsgürtels. Zitadelle im S der Stadt.

Gut bevorrateter Basar, Polizeiposten, Krankenhaus, Schule, große Magazine.

Straßen führen nach Amman, Jauf und Maan.

Keine Bahnverbindung.

**Es Salt**

Hauptstadt des Distrikts El Belka, 795 m hoch gelegen.

20 000 Einw. (viele Christen).

Der Ort liegt an dem Hang eines Berges, der mit einer Festungsruine gekrönt ist.

Terrassierte Hänge, auf denen neben Getreide vor allem Wein kultiviert wird (Rosinen). In der Nähe Phosphatlager.

Missionsstation.

Straßen führen nach Amman und Jerusalem.

**Irbid**

2000 Einw.

Feste Funkstelle.

Verkehrsknotenpunkt.

Straßen führen nach Haifa, Tiberias, Dera, Rutba und Amman.

**Jerash**

1500 Einw. (hauptsächlich Tscherkessen).

Der Ort liegt 35 km nördlich von Amman, am Rande eines großen Ruinenfeldes (viele Säulenreihen).

Am Ortsrand befindet sich ein großer Pappelhain. Kleine bebaute Flächen im Tal.

Straßen führen nach Irbid und Amman.

**Maan**

Hauptstadt des gleichnamigen Distrikts.

3000 Einw.

Wichtiges Handelszentrum. Der Ort ist von Fruchthainen umgeben.

Telephonverbindung, Hotel, feste Funkstelle, Militärflugplatz, Unterkünfte für Grenztruppen und Luftwaffe.

Bahnstation der Hejazbahn liegt 2 km südlich der Stadt. Die Strecke nach Medina ist nicht im Betrieb.

Wichtiger Verkehrsknotenpunkt; Straßen führen nach Amman, Jauf, Medina und Akaba.

**Madeba**

2000 Einw.

Die Stadt liegt auf einem flachen Schuttkegel.

Am Südrande des Ortes ein Teich, von fruchtbaren Feldern umgeben.

Straßen führen nach Amman und Maan.

Keine Bahnverbindung.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# IV. Beschreibung der Hauptstraßen

**Liste der Hauptstraßen** (s. Abb. 12 im Anhang)

**a) Nord-Süd-Verbindungen**

1. (Beirut —) Naqura — Haifa — Jaffa — Rafah (— El Qantara) (266 km).
2. (Beirut —) Metulla — Nazareth — Jerusalem — Beersheba — El Auja (—Ismailia bzw. Suez) (390 km).
3. Dera — Amman — Maan — Akaba (420 km).

**b) Ost-West-Verbindungen**

4. Acre (Akka) — Safed — Rosh Pinna — syrische Grenze (— Damascus) (73 km).
5. Haifa — Nazareth — Besan — Irbid — Mafraq (175 km).
6. Haifa — Jenin (52 km).
7. Nathanya — Tulkarm — Nablus (46 km).
8. Jaffa — Jerusalem — Amman (183 km).
9. Gaza — Beersheba — El Kossaima — Akaba (298 km).

**c) Wüstenstraßen zum Irak**

10. Mafraq — Rutba (— Baghdad) (415 km).
11. Amman — Qasr Azraq — Rutba (— Baghdad) (475 km).

## a) Nord-Südverbindungen

### 1. (Beirut —) Naqura — Haifa — Jaffa — Rafah (— El Qantara) (266 km)

Diese gut ausgebaute Straße ist ein Teilstück des Straßenzuges Beirut — Kairo, entlang der südöstlichen Mittelmeerküste. Von Naqura im N Palästinas bis nach Gaza ist die Straße asphaltiert und für Fahrzeuge aller Art benutzbar. Ein Gegenverkehr ist überall möglich. Auf der Strecke Naqura — Haifa ist dort, wo der Untergrund steinig ist, auch außerhalb der Straßenkrone ein Befahren möglich. Von Haifa nach Gaza führt die Straße durch stark besiedeltes Gebiet mit vielen jüdischen Kolonien. Zwischen Gaza und der Grenzstation Rafah ist die Straße nur teilweise ausgebaut. Hier sind Sandverwehungen nicht selten. Die Steigungen sind überall nur gering. Da die Straße in der Nähe der Küste verläuft, kann sie vom Meere aus unter Feuer genommen werden.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Geeignete Stellen zur Anlage von Sperren sind bei Naqura und Haifa vorhanden, wo nur wenig Raum zwischen steil abfallenden Felswänden und dem Meere bleibt. Die wenigen Brücken, nordöstlich Haifa über den Qishon und südlich Acre, haben nur geringe Ausmaße.

Tankstellen sind in den größeren Orten und auch den jüdischen Kolonien in genügender Anzahl an der Straße verteilt. Große Vorräte an Treibstoffen sind vor allem in Tel Aviv und Haifa, dem Endpunkt der Erdölleitung vom Irak, vorhanden. In Haifa befindet sich eine große Erdölraffinerie, die ganz Palästina mit Treibstoff versorgt.

Die Wasserversorgung mit Trink- und Betriebswasser ist überall ausreichend. In den Städten und größeren Kolonien sind tiefe Brunnen vorhanden, die Süßwasser oder Wasser mit ganz geringem Salzgehalt fördern. Eine der ergiebigsten Quellen des Landes überhaupt ist die des Aujaflusses (Ras al Ein). Sie liegt nicht weit von der Straße und etwa 15 km nordöstlich von Tel Aviv.

Bei Acre, Haifa, Jaffa und Gaza zweigen wichtige Straßen nach O ab. Daneben sind, besonders in der Gegend um Jaffa, noch viele mit Schotter befestigte Nebenstraßen vorhanden, die die Kolonien mit den größeren Städten verbinden oder auf die Felder führen, so daß auch in der Regenzeit die Kolonisten zu ihnen gelangen können (Bild 37).

Der Weg von Rafah, längs der Küste nach El Qantara ist nur zeitweise für leichteste Fahrzeuge benutzbar, da der Untergrund auf weite Flächen sumpfig ist.

### 2. (Beirut —) Metulla — Nazareth — Jerusalem — Beersheba — El Auja (Ismailia bzw. Suez) (390 km) (Bild 38, 40 u. 41).

Dieser Straßenzug, der ganz Palästina von N nach S durchquert, ist neben der Küstenstraße die Hauptverkehrsader Palästinas in der Längsrichtung. Er verläuft von Metulla bis Tiberias am Westrand des Jordangrabens, von da ab nach S meist auf der Wasserscheide des palästinensischen Hochlandes. Er hat viele Abzweigungen guter Seitenstraßen.

Die Straße Metulla — El Auja hat, abgesehen von einigen Teilen südlich Beersheba, eine feste Decke. Sie ist in jeder Jahreszeit für Motorfahrzeuge befahrbar und es ist überall ein Verkehr gleichzeitig in beiden Richtungen möglich. Auf ägyptischem Boden, bei El Kossaima, teilt sich diese Straße in eine asphaltierte Autostraße nach Ismailia und einen z. T. ausgebauten Wüstenweg nach Suez.

Starke Höhenunterschiede sind dicht westlich Tiberias, bei Nazareth, 10 km nordwestlich Nablus, ferner bei dem Durchgang durch einige Quertäler zwischen Nablus und Hebron (z. B. bei Al Lubban) zu überwinden. Hier können durch Sprengungen leicht Sperren angelegt werden, die für Fahrzeuge schwer zu umgehen sind.

Brücken sind nur wenige vorhanden.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Tankstellen und kleinere Treibstofflager sind in den größeren Orten anzutreffen.

Die Wasserversorgung ist für größere Truppenverbände im Sommer und Herbst schwierig. Das Regenwasser wird im Bergland in Zisternen aufgefangen. Die Zahl der meist tiefen Brunnen und der Quellen ist nur gering.

### 3. Dera — Amman — El Qatrani — Maan — Akaba (420 km)

Dieser Straßenzug durchmißt Transjordanien von N nach S. Er verläuft von der syrischen Grenze bis Maan größtenteils entlang der Hejasbahn. Die Straße besitzt nur an wenigen Stellen im nördlichen Transjordanien einen festen Unterbau. In der Wüste ist der lose Sand zum Teil mit Drahtnetzen belegt. Bei trockenem Wetter ist diese Straße überall als Autofahrweg zu benutzen. Oft sind auch weite Flächen zu beiden Seiten des eigentlichen Spurweges für Motorfahrzeuge befahrbar. Die manchmal tief eingeschnittenen Waditäler lassen dagegen meistens nur an wenigen Stellen eine Überquerung zu. Im Sommer 1941 soll die Strecke Akaba—Maan eine Asphaltdecke erhalten haben.

Brücken sind nur in ganz geringer Zahl vorhanden.

Die Orte für die Anlage von Sperren wären die Übergänge durch die Waditäler, jedoch sind Umgehungsmöglichkeiten meistens vorhanden.

Die Treibstoffversorgung ist südlich Amman, wo größere Vorräte vorhanden sind, nur noch auf kleine Kanisterlager angewiesen, die sich an weit voneinander entfernten Orten befinden.

Die Wasserstellen liegen meist in der Nähe der Ortschaften. Zum Teil wird auch Wasser mit Hilfe von Wasserleitungen an die Straße gebracht. Für größere Truppenverbände ist die Wasserversorgung jedoch unzureichend. Reichlich gutes Wasser findet man in den tiefen Einschnitten der Wadis in der Nähe des Toten Meeres. Der Transport ist aber zeitraubend und beschwerlich, da neben den Entfernungen auch starke Höhenunterschiede zu überwinden sind. Ergiebige Quellen liegen bei Mafraq, Qalat ez Zerqa, Amman. Maan ist die letzte wasserreiche Station auf dem Wege nach Süden.

Von Amman zweigt über El Kerak ein zweiter Weg nach Maan ab. Es ist eine Trockenwetterstraße, die für Autos gut befahrbar ist.

Wichtige Karawanenwege führen von Maan über die Oase Al Jafr nach Jauf und über Tebuk nach Medina.

Von Akaba verläuft ein Karawanenweg nach S über Jidda nach Mekka und eine Trockenwetterstraße über Nakhl nach Suez.

## b) Ost-West-Verbindungen

### 4. Acre (Akka) — Safed — Rosh Pinna — syrische Grenze (— Damascus) (73 km)

Die Straße von Acre nach Damascus besitzt einen festen Unterbau. Sie ist mit Lkw. überall befahrbar.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Von der Küste aus steigt die Straße gegen das Bergland langsam an. Erst westlich Safed weist sie stärkere Steigungen und enge Kurven auf. Auch zwischen Safed und Rosh Pinna, dem Kreuzungspunkt mit der NS-Straße, hat die Straße Acre — Safed in engen, unübersichtlichen Kurven ebenfalls starke Höhenunterschiede zu überwinden.

Hier ist die Anlage von Sperren recht wirksam.

Südlich des Hulesees befindet sich bei Banat Jakub eine aus Basaltsteinen aufgebaute Bogenbrücke mit drei Öffnungen. Bevor die Brücke erbaut war, passierte man den Jordan in einer Furt, die sich neben der Brücke befindet. Die Breite des Jordans beträgt hier 25 m. Dieser Übergang über den Jordan ist von jeher ein wichtiger Punkt gewesen, wo sich früher mehrmals Kämpfe abgespielt haben.

Die Wasserversorgung entlang dieser Straße ist ausreichend.

Die Treibstoffversorgung ist an den Hauptkreuzungspunkten möglich.

**5. Haifa — Nazareth — Besan — Irbid — Mafraq (175 km)**

Die Strecke von Haifa über Nazareth nach Besan besitzt einen festen Unterbau und ist für Fahrzeuge aller Art dauernd befahrbar. Die Steigungen sind auf dieser Teilstrecke nur gering. Von Besan nach Irbid ist die Straße in weniger gutem Zustand.

Ungefähr 10 km südlich des Tiberiassees, dicht südlich der Mündung des Yarmuk in den Jordan, befindet sich die Majamibrücke. Der Fluß hat in diesem Teil hohe Ufer und einen weichen und schlammigen Flußgrund. Aus diesem Grunde bedeutet eine Zerstörung der Brücke eine wirksame Sperre. Neben dieser Brücke führt außerdem die Eisenbahnlinie Haifa — Dera ebenfalls über den Fluß und etwa 5 km südlich davon überquert die Ölleitung den Jordan. Da sich ferner dicht nördlich der Majamibrücke das größte Wasserkraftwerk Palästinas befindet, so kommt diesem Raum eine erhebliche militärische Bedeutung zu.

Eine andere vielbenutzte Möglichkeit, auf guten asphaltierten Straßen von Haifa nach Irbid zu gelangen, führt über Nazareth, Tiberias und Samakh. Diese Straße überschreitet westlich Samakh den Jordan auf einer Holzbrücke, um darauf nach S zum Rutenberg-Kraftwerk weiterzuführen, wo sie auf die Straße Besan—Irbid trifft.

Östlich Besan führt noch eine weitere Brücke, die Sheikh-Hussein-Brücke, im Zuge eines Trockenwetterweges von Besan nach Irbid über den Jordan.

Die Wasserversorgung entlang der Straße ist ausreichend.

Tankstellen sind in den wichtigsten Orten vorhanden.

**6. Haifa — Jenin (52 km)**

Diese Straße verläuft am Fuße des Carmel, in der Jesreelebene. Sie ist gut ausgebaut und für alle Arten von Kraftfahrzeugen ständig befahrbar. Steigungen kommen nur in geringem Maße vor.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Bei Al Lajjun wird diese Straße von einem anderen von Afula kommenden Weg gequert, der als Paßstraße über den Carmel zur Küstenebene von Wichtigkeit ist.

Eine wirksame Sperrstelle an der Straße Haifa — Jenin befindet sich etwa 18 km südöstlich Haifa, dort wo das Hochland von Galiläa und der Carmel nur das enge Tal des Qishon zwischen sich lassen.

Brücken sind nur wenige vorhanden.

Die Wasserversorgung ist durch viele Quellen entlang der Straße gesichert. In Jenin ist eine besonders wasserreiche Quelle vorhanden.

Treibstoffvorräte sind in Haifa und Jenin anzutreffen.

**7. Nathanya—Tulkarm—Nablus (46 km)**

Diese Verbindung von Nablus bis zum Mittelmeer besitzt einen festen Unterbau. Gegenverkehr ist überall möglich. Die Straße ist für Fahrzeuge aller Art das ganze Jahr hindurch befahrbar. Östlich Tulkarm verläuft sie längs der Eisenbahnlinie. Zwischen Tulkarm und Nablus hat die Straße beträchtliche Steigungen aufzuweisen, dagegen verläuft sie von Tulkarm zum Mittelmeer durch fast ebenes Gelände.

Geeignete Stellen zur Anlage von Sperren sind bei Sebastiya (Samaria) und dicht westlich Nablus vorhanden.

Die wenigen Brücken bestehen meistens aus Stein.

Die Wasserversorgung ist gut, vor allem in Nablus (22 Quellen).

Tankstellen sind in den größeren Orten vorhanden.

**8. Jaffa—Jerusalem—Amman (183 km)** (Bild 44 u. 45)

Die Straße besitzt von Jaffa bis Amman einen festen Unterbau mit einer Asphalt- oder Betondecke. Sie ist überall in gutem Zustand und gestattet einen Verkehr gleichzeitig nach beiden Richtungen. Parkplätze sind im gebirgigen Teil nur schwer zu schaffen. Bei Jerusalem führt die Straße eine ganze Strecke durch felsiges Gelände, das durch eine Reihe von Serpentinen in steilen Steigungen überwunden wird. Auch hier ist noch ein Gegenverkehr, allerdings mit verringerter Geschwindigkeit und Vorsicht, möglich.

Da an verschiedenen Teilen das Gelände unmittelbar neben der Straße steil abfällt oder sie zum Teil in Fels gesprengt ist, können eine ganze Reihe von Stellen durch Sprengungen auf längere Zeit leicht unbrauchbar gemacht werden, so daß wirksame Sperren entstehen.

Treibstoffvorräte und Tankstellen sind in den größeren Orten längs der Straße vorhanden.

Trinkwasser ist an mehreren Stellen entlang der Straße zu finden. Westlich Jerusalem verläuft auf viele Kilometer die aus der Ebene kommende Jerusalemer Wasserleitung längs der Straße. Jericho hat große Quellen. Das Jordanwasser ist nur abgekocht zu genießen. Es Salt und Amman haben Quellen.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Östlich Jericho wird der Jordan durch die Allenby-Brücke überquert. Die Ufer sind hier nicht sehr hoch und der Flußgrund ist steinig. In neuester Zeit soll die alte 73 m lange Eisenbrücke durch eine neue ersetzt worden sein. Von Jericho kann man auch auf einem Trockenwetterweg, der allerdings nach Regenfällen unpassierbar ist, zu einer Furt durch den Jordan gelangen, die sich etwa 6 km südlich der Allenby-Brücke befindet.

In der Küstenebene haben mehrere beschotterte Seitenwege Anschluß an die Hauptstraße, so z. B. bei Er Ramle und dem großen Truppenlager Sarafand. Südlich Jericho zweigt eine betonierte Straße zum NW-Ufer des Toten Meeres ab, wo sich in Kallia die Werke der Palestine Potash Ltd. befinden.

### 9. Gaza—Beersheba—El Kossaima—Akaba (298 km)

Dieser Straßenzug zerfällt in die beiden Abschnitte Gaza—Beersheba und El Kossaima—Akaba, die von Beersheba bis El Kossaima durch ein Stück der Autostraße von Jerusalem nach Suez verbunden sind.

Der Weg Gaza—Beersheba ist mit Ausnahme der Regenzeit gut befahrbar. Er weist keine künstliche Straßendecke auf.

Bei der Oase El Kossaima, die schon auf ägyptischem Boden liegt, zweigt die Straße nach Akaba ab. Sie führt über El Kuntilla und umgeht auf diese Weise das südliche Kalkplateau. Der Weg ist ein Trockenwetterweg, der mit einiger Schwierigkeit auch mit Lkw befahrbar ist. Da viele schroffe Waditäler ohne Kunstbauten gequert werden, ist dieser Weg bei Regenzeiten unzuverlässig.

Zwischen El Kuntilla und Akaba, wo die Straße durch eine besonders felsige Gegend mit tiefeingeschnittenen Wadis führt, ist die Anlage von Sperren für Fahrzeuge hinderlich.

Brücken sind zwischen Gaza und Beersheba sowie auch südlich El Kossaima eine Seltenheit.

Kleinere Treibstoffvorräte sind in Gaza, Beersheba, El Kossaima und Akaba vorhanden.

Die Versorgung mit Trink- und Betriebswasser ist nur in Gaza, Beersheba, der Oase El Kossaima und Akaba ausreichend. Quellen und Brunnen an anderen Stellen entlang der Straße sind selten und nur wenig ergiebig.

Nach einer nicht weiter bestätigten Meldung soll eine Autostraße für schwerste Belastung von Beersheba nach Akaba im September 1940 fertig geworden sein. Es wird vermutet, daß diese neue Straße etwa 20 km südlich Beersheba von der Hauptstraße abzweigt, sich nach O zum Wadi Araba wendet und entlang dieser Senke nach Akaba führt.

## c) Wüstenstraßen zum Irak

### 10. Mafraq—Rutba (—Baghdad) (415 km)

Die Autostraße von Mafraq nach Rutba ist ein Teilstück des großen Verbindungsweges von Haifa nach Baghdad. Der Verlauf der



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Straße östlich Mafraq ist in der Hauptsache durch die Ölleitung bestimmt worden. Dieser einstige Patrouillenweg, der etwa 120 km durch ein z. T. unwegsames Gebiet vulkanischer Basaltdecken führt, ist gut ausgebaut. Von Mafraq bis zur Pumpstation $H_4$ soll die Straße eine Breite von 6 m und eine Schotterdecke besitzen. Der geplante weitere Ausbau der Autostraße soll nach neueren Angaben sogar schon bis Baghdad gediehen sein.

Die Anlage von Sperren im Gebiet der vulkanischen Gesteinsdecken um die Pumpstation $H_5$ sollte durchaus wirksam sein.

Brücken sind in diesem Abschnitt nur in sehr geringer Zahl vorhanden.

Die Wasserversorgung ist an Mafraq und die Pumpstationen $H_5$ und $H_4$ sowie Rutba gebunden. Das Truppenlager Mafraq wird von einer etwa 35 km langen, von S kommenden Leitung mit Wasser versorgt. Der Pumpstation $H_5$ wird ebenfalls durch eine etwa 45 km lange Leitung Wasser zugeführt.

Treibstoffvorräte sind in Mafraq und den Pumpstationen anzutreffen.

Entlang der Erdölleitung ist außerdem noch eine Telephonleitung mit Anschluß nach Mafraq und den Pumpstationen vorhanden.

### 11. Amman—Qasr Azraq—Rutba (—Baghdad) (475 km)

Dieser Wüstenweg, der mit Autos befahren werden kann, ist die Fortsetzung der gut ausgebauten Straße Jaffa—Jerusalem—Amman. Die natürlichen Geländeverhältnisse sind auch hier, ähnlich wie bei der Straße Mafraq—Rutba, nicht besonders günstig. Im Winter können starke Regengüsse diesen Weg tagelang unbefahrbar machen.

Brücken und sonstige künstliche Bauten sind, soweit bekannt, nicht vorhanden.

Sperren können meistens leicht umgangen werden.

Wasservorräte sind besonders in Amman in größerem Maße zu finden. Auch die Oase Qasr Azraq weist recht ergiebige Quellen auf. Weiter östlich davon ist die Wasserversorgung jedoch sehr schwierig.

Treibstoffvorräte sind, soweit bekannt, nur in Amman und Qasr Azraq vorhanden.

Von dem Truppenlager Qasr Azraq zweigt in südöstlicher Richtung eine wichtige Karawanenstraße nach Jauf ab, die durch den wasserreichen Talzug des Wadi Sirhan führt.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# V. Verzeichnis wichtiger arabischer geographischer Ausdrücke

| Englische Schreibweise | Französische Schreibweise | Aussprache | Bedeutung |
|---|---|---|---|
| Abraq | Abraq | Abrak | Gebirgsvorsprung |
| Abu | Abou | Abu | Vater (oft als Herkunfts- oder Besitzbezeichnung gebraucht) |
| Abyadh | Abiad | Abjad | Weiß |
| Ash Sham | Ech Cham | Esch Scham | Damascus |
| Hamra, fem. Ahmar | Hamra, Ahmar | Hamra, Achmar | Rot |
| Ain, plur. ayun | Aïn, ayoun | Ain, ajun | Quelle |
| Amir | Emir | Emir | Herrscher, Fürst |
| Amq | Amouk | Amk | Mulde |
| Bab | Bab | Bab | Tor |
| Balad | Beled | Beled | Distrikt, Landstrich |
| Bahr | Bahr | Bachr | See, Meer |
| Bani | Béni | Beni | Söhne (als Ursprungs- und Stammesbezeichnung) |
| Bait | Beit | Beit | Haus |
| Ben | Bin | Bin | Sohn |
| Bint, plur. Banat | Bint, Benat | Bint, Benat | Tochter |
| Bir | Bir | Bir | Brunnen |
| Birkat | Birket | Birket | Zisterne, Teich |
| Dahr | Dahr, Dahar | Dachr | Landrücken |
| Darb | Darb | Darb | Weg, Karawanenweg |
| Durra | Dourra | Durra | Hirse |
| Gharbi | Gharbi, Rharbi | Harbi | westlich |
| Hamad | Hamad | Hamad | Dürres Land (Bezeichnung für die syrische Wüste) |
| Hammam | Hammam | Hammam | Bad |
| Harra, Harrat | Harra, Harrat | Harra, Harrat | Lavafluß, -trümmer |
| Ibn | Ibn | Ibn | Sohn |
| Jabal, Jebel | Djebel, Jebel | Dschebel | Berg, Gebirge |
| Jazira | Djézireh, Jéziré | Dschesireh | Insel (Bezeichnung für Mesopotamien) |
| Jenubi | Djenoubi | Dschenubi | südlich |
| Jisr | Djisr | Dschisr | Brücke |



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

| Englische Schreibweise | Französische Schreibweise | Aussprache | Bedeutung |
|---|---|---|---|
| Kabir | Kébir | Kebir | groß |
| Khan | Khan | Chan | Karawanserei |
| Ma, Moi | Ma, Moï | Ma, Moi | Wasser |
| Maidan | Meidane | Meidan | Ebene, Platz |
| Marj | Merdj | Merdsch | Wiese |
| Mohafaza | Mohafazat | Mohafaza | Gouvernement, Provinz |
| Mudir | Moudir | Mudir | Leiter eines Nahije |
| Nafud | Nefoud | Nefud | Zusammenhängendes Gebiet hohen, welligen Sandes |
| Nahiya | Nahiyé | Nahije | Kleiner Verwaltungsbe-bezirk |
| Nahr | Nahr | Nachr | Fluß |
| Naura | Naoura, Noria | Naura | Wasserrad für Bewässerungszwecke |
| Qala, walat | Qala, Qalaat | Kala, Kalaat | Burg |
| Qadha | Caza | Kasa | Größerer Verwaltungszirk (Distrikt) |
| Qaimmakam | Kaimakam | Kaimakam | Leiter eines Caza |
| Qasr, plur. Qusur | Kasr, Kousour | Kasr, Kusur | Schloß, Festung |
| Ramle | Ramle | Ramle | Sand |
| Ras | Ras | Ras | Gipfel, Höhe, Kap |
| Sahel | Sahel | Sachel | Ebene |
| Sarai | Sérail | Serai | Regierungsgebäude |
| Shaikh | Cheikh | Scheich | Stammeshäuptling |
| Shamiya | Chamiyeh | Schamjeh | Gegend rechts des mittleren Euphrat (auf Ash Sham = Damascus zu) |
| Sharqi | Charki | Scharki | östlich |
| Shimali | Chimali | Schimali | nördlich |
| Subkha | Sabkha | Sabka | Salzboden, -becken |
| Suq | Soukh | Suk | Markt einer arabischen Stadt |
| Tall, plur. Tulul | Tell, Touloul | Tell, Tulul | Hügel |
| Umm | Oum | Um | Mutter (als Herkunfts- oder Besitzbezeichnung) |
| Wadi | Ouadi | Wadi | Trockental |
| Waqf | Waqf | Wakf | Islamisches Kirchengut (Tote Hand) |



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# VI. Währung, Maße und Gewichte

## Währung

Die Währungseinheit Palästinas ist das palästinensische Pfund (£ P), das auf dem Pfund Sterling basiert ist und ihm im Werte gleichkommt. 1 £ P = 1000 Mils.

Im Umlauf sind Münzen von 1, 2, 5, 10, 20, 50 und 100 Mils sowie Noten von 500 Mils, 1, 2, 5, 10, 50 und 100 £ P.

Die übliche Recheneinheit ist der Piaster = 10 Mils, hebräisch Grusch, arabisch Girsch genannt. Alle Münzen und Noten tragen einen Aufdruck in den drei Landessprachen Englisch, Hebräisch und Arabisch.

Der Banknotenumlauf in Palästina betrug im Juli 1938 rd. 4,9 Mill. £ P. Bis zum Juni 1941 ist der Notenumlauf jedoch bis auf 13,6 £ P gestiegen.

Dieselbe Währung ist auch in Transjordanien im Umlauf. Englische Pfundnoten werden überall angenommen.

## Maße und Gewichte

Amtlich ist das metrische Dezimalsystem mit Meter, Liter und Kilogramm eingeführt, doch sind im landesüblichen Handel alte Maße und Gewichte gebräuchlich:

Übliches Längenmaß ist der Dra = 66,66 cm (für Schnittwaren),
übliches Bodenmaß ist der Dra = Quadrat von 75 cm Seitenlänge,
Bodenmaß für größere Flächen ist das Dunam = 1600 Dra
= 900 qm,
übliches Hohlmaß für Öl ist die Dscharra = 5 Rottel zu je 3 Liter,
übliches Gewichtsmaß ist die Okka = 400 Dirham zu je 3,2 g
(1 Okka = 1,28 kg; 78 Okka = 100 kg),
Gewichtsmaß für kleine Mengen ist die Ukije = 240 g.

Diese Gewichtsmaße sind nicht einheitlich im ganzen Lande; so sind z. B. in Jerusalem und Jaffa 12 Ukijen = 1 Rottel, 100 Rottel = 225 Okka = 1 Kantar = 288 kg, in Haifa dagegen ist 1 Kantar = 200 Okka = 256 kg.



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

# VII. Stichwortverzeichnis


Acre (Akka) **49, 78,** 24
Afula 24
Ajlun 73, Abb. 3
Akaba **65, 83,** 62
Amman **83,** 66
Araber 22
Arnon **74**
Auja **74,** 47

Beersheba **60, 78**
Belka 73, Abb. 3
Besan (Beisan) **63, 78**
Bethlehem **58, 78**

Carmel 43, 47

Deutsche Siedlungen 22, Abb. 6
Distrikte **73,** 9, Abb. 3

Ebene von Besan **63**
Ebene von Südpalästina **49**
Er Ramle **78,** 51
Es Salt **66,** 83

Galiläa **52**
Gaza **79,** 46
Ghor 61

Haifa **44, 49,** 24, 29, 38, 79
Harra 68
Hebron **79,** 58
Hejazbahn 24, 25
Hulesee **76,** 17, 62

Irbid **83**

Jabbok **74**
Jaffa **45, 50, 80**
Jalud 54
Jenin **54, 80**
Jericho **63, 80**
Jerusalem **57, 80,** 24
Jesreelebene **54**
Jordan **74**
Jordan-Brücken **75,** 26
Jordan-Furten **75,** 26
Jordan-Graben **61,** 14, 33, Abb. 5
Judäa **56**
Jüdische Siedlungen **23,** 21, Abb. 7

Kerak **83,** 66
Küste 43, 14, Abb. 5
Küstenebene **47,** 14, Abb. 5

Lydda **50, 81,** 24

Maan **67, 83,** 24
Mafraq **66,** 86

Nablus **81,** 24, 55
Nahr ez Zerqa **61, 74,** 17
Nazareth **81,** 53

Ölleitung (Kirkuk—Haifa) 28
Ölraffinerie **36,** 45

Palästinabahn 24, 25
Palästinensische Hochlandzone **52,** 14, Abb. 5
Petah Tiqva **81,** 51
Pumpstationen der Ölleitung 28

Qarn 47
Qasr Azraq 68
Qishon **76,** 47, 54

Rafah 24
Ras al Ein 56
Ras en Naqura 43, 46
Rutenberg-Kraftwerk 63, 65, Abb. 11

Safed 53, 82
Samakh 63




Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Samaria 54
Sarona 50
Saronebene 49
Südliches Wüstengebiet **59,** 15, Abb. 5

**T**abor 52
Tel Aviv **82,** 50
Tiberias **63, 82**
Tiberiassee **76,** 63, 17
Totes Meer **77,** 62, 17
Transjordanische Gebirgs- und Siedlungszone **65,** 15, Abb. 5
Transjordanisches Wüstenhochland **67,** 15, Abb. 5
Tulkarm **83,** 24

**W**adi Araba **61, 65**
Wadi Sirhan **68,** 17
Wilhelma 50

**Y**armuk **76,** 61



Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

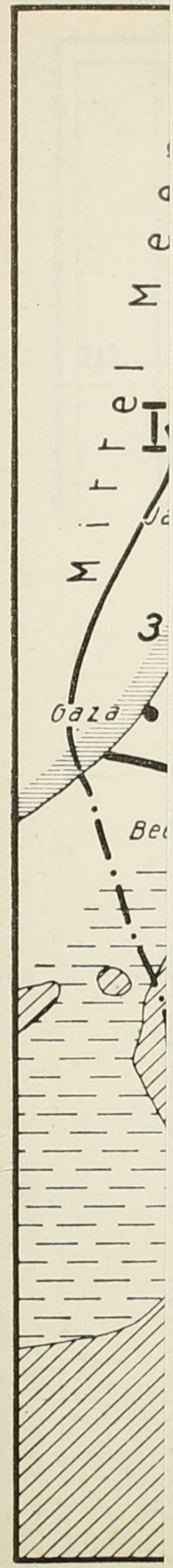
Abb.

Abb. 5.

Palästina und Transjordanien:

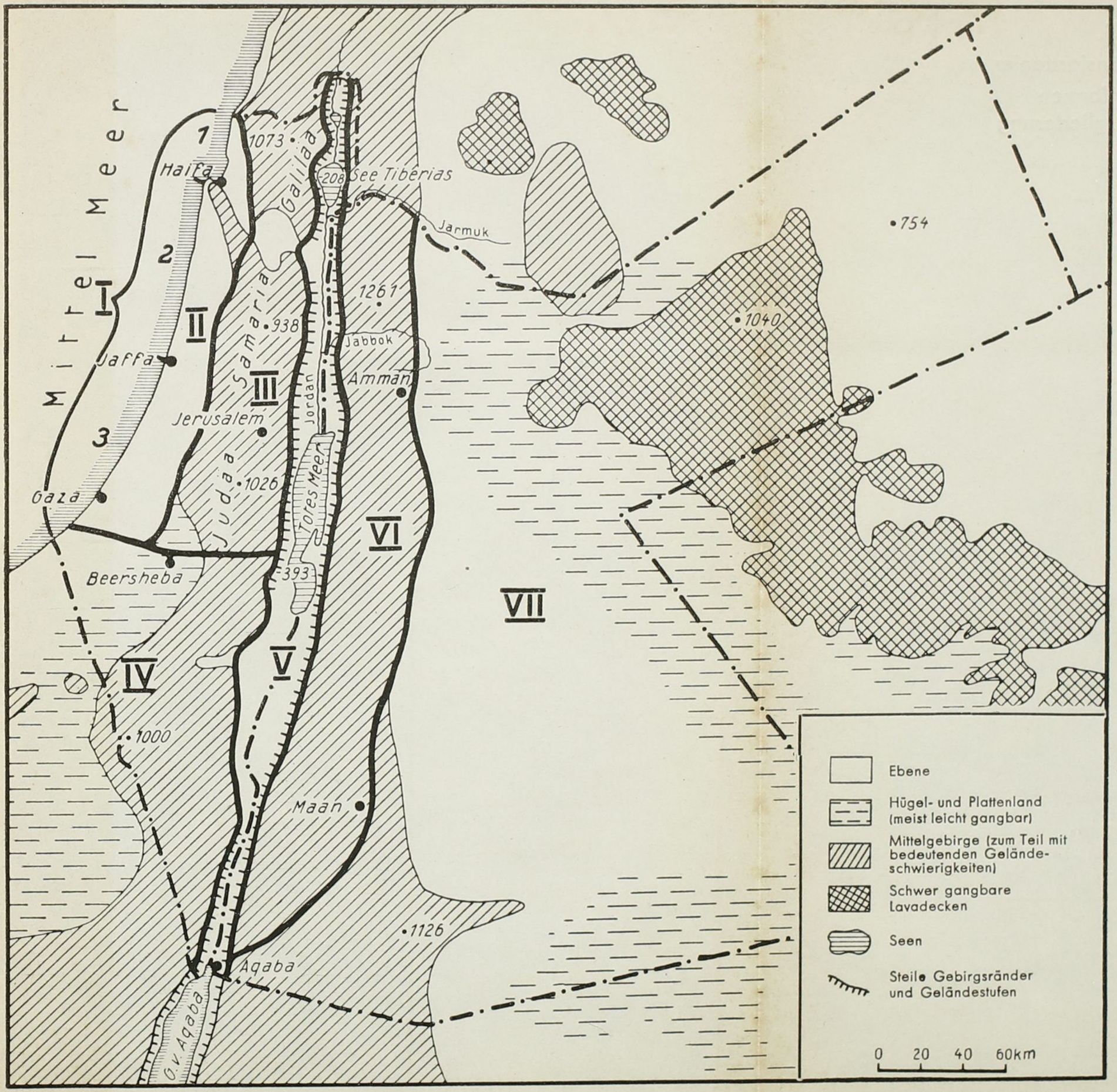
Oberflächenformen

und Landschaftsgliederung




Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Abb. 5. Palästina und Transjordanien: Oberflächenformen und Landschaftsgliederung




Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201541 5-415452546-18

Abb. 5.
Palästina und Transjordanien:
Oberflächenformen
und Landschaftsgliederung

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

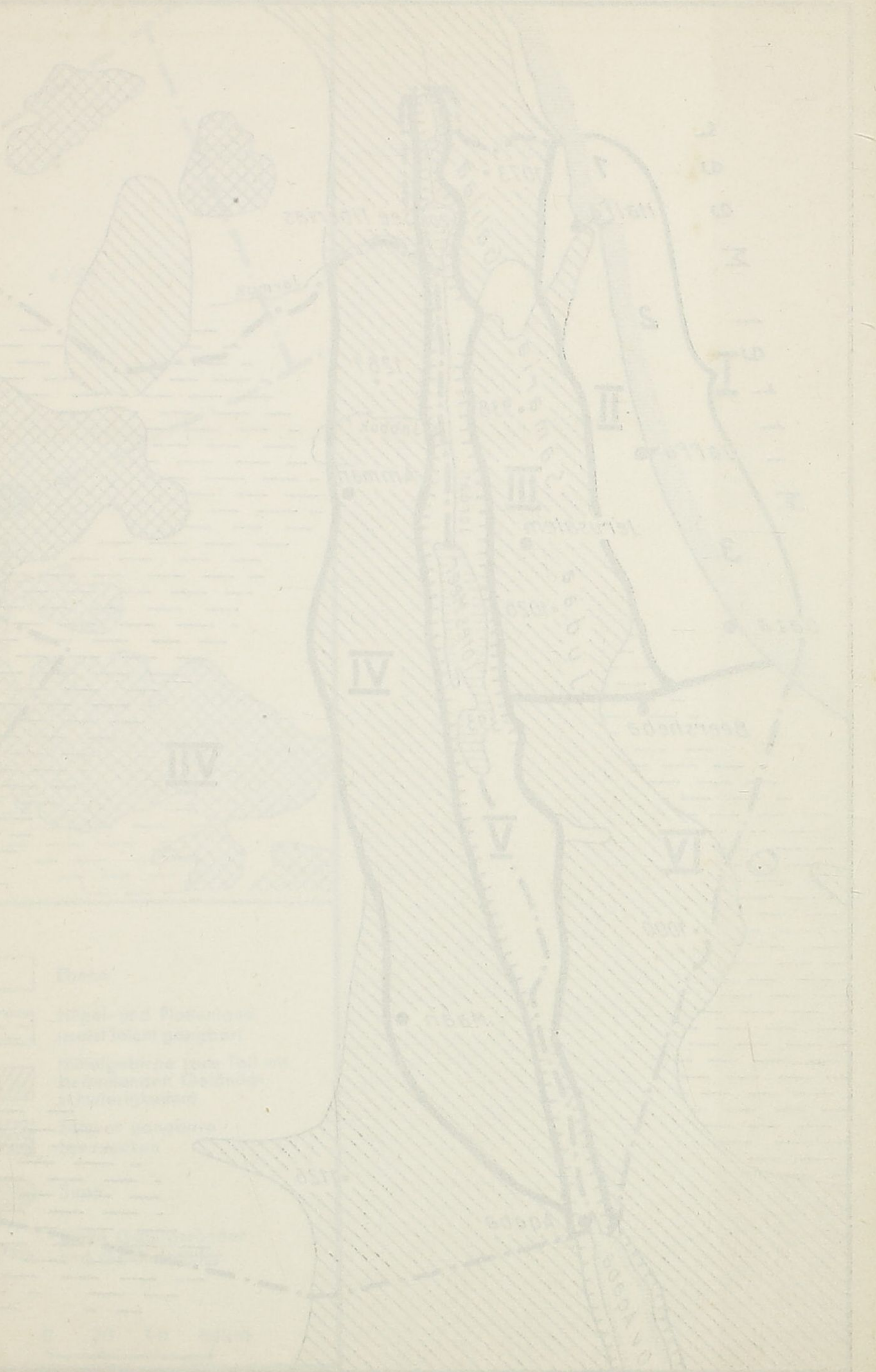

I
II
III
IV
V
VI

Abb. 8

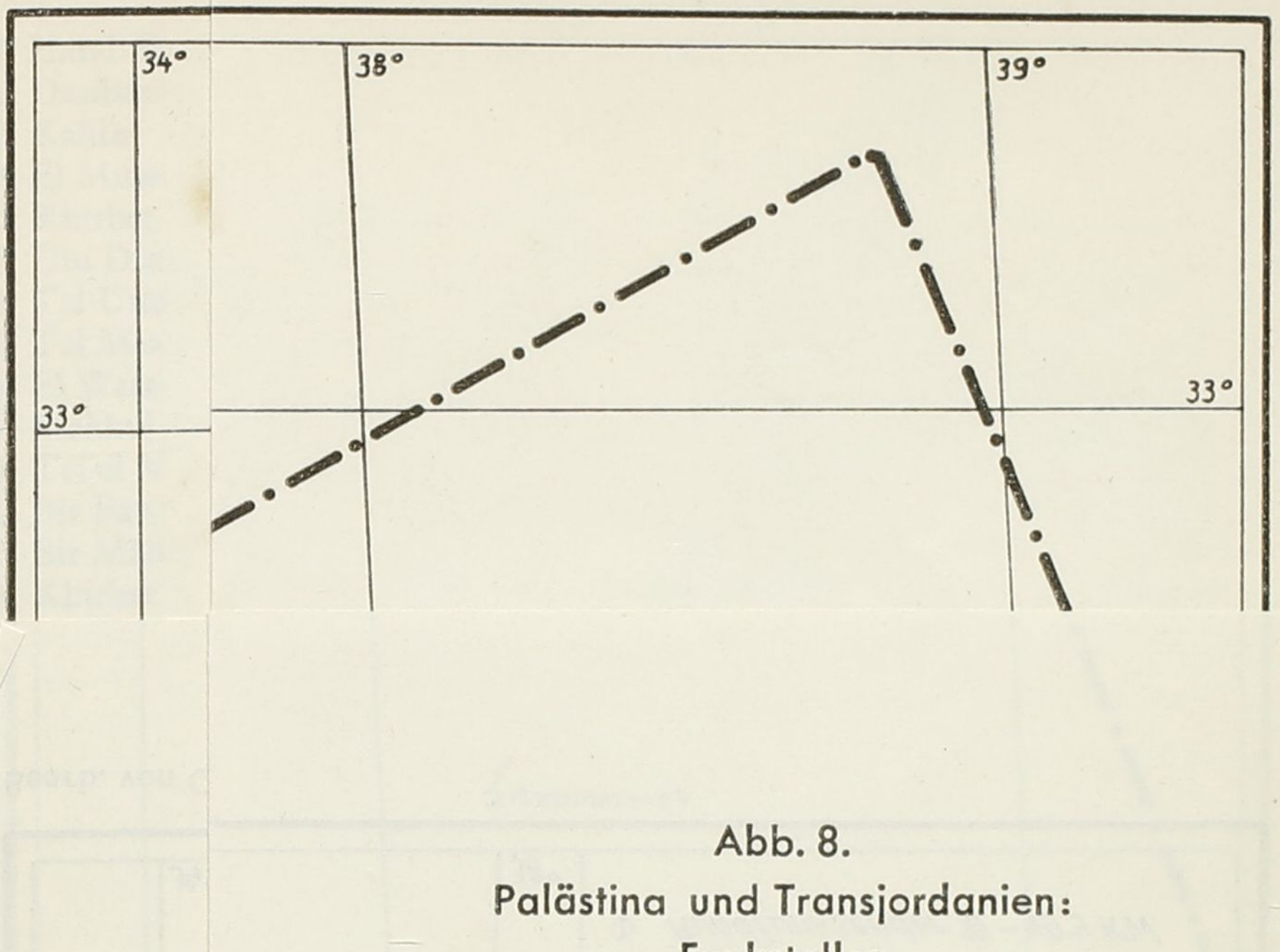
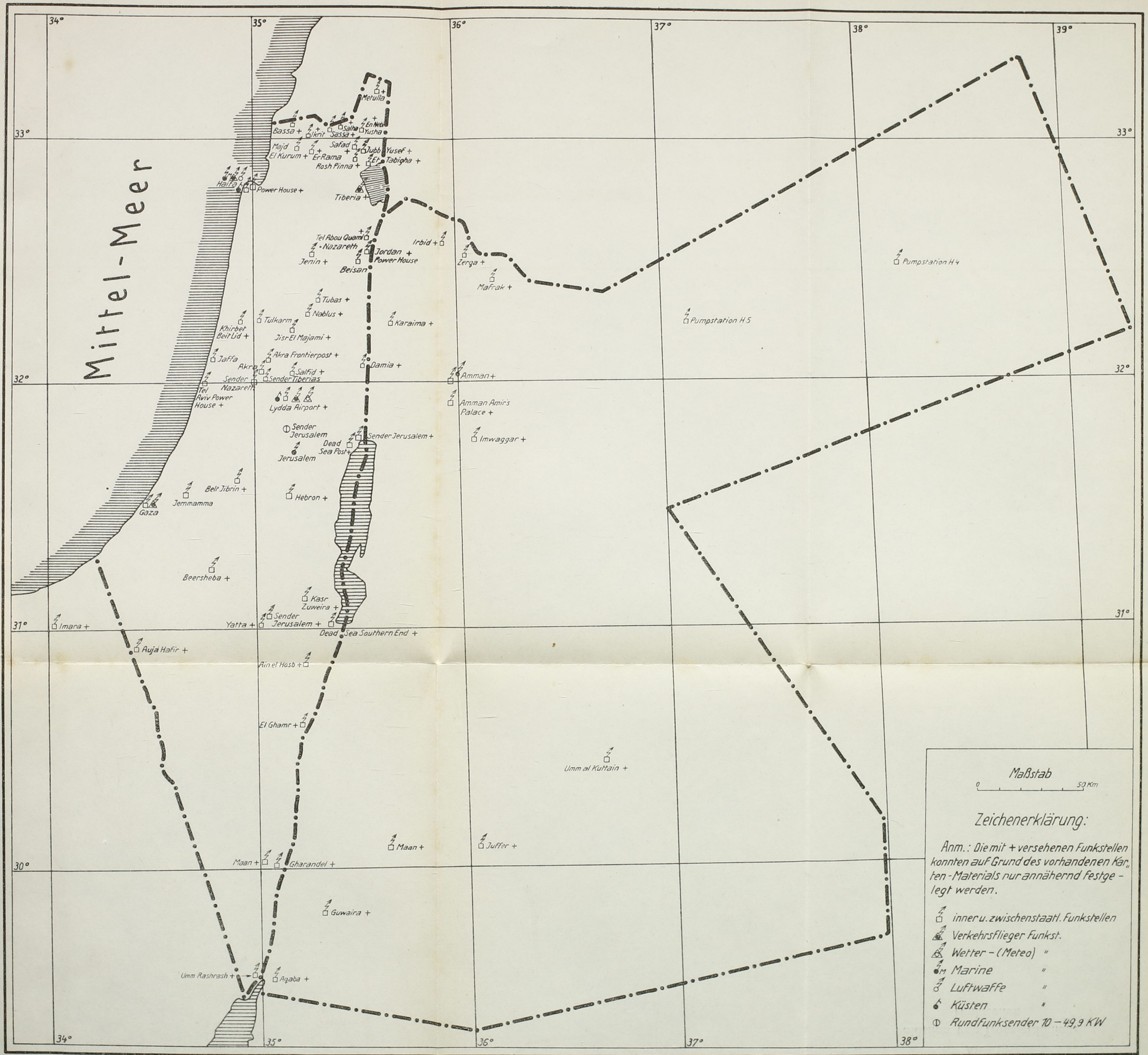



Abb. 8.
Palästina und Transjordanien:
Funkstellen

Abb. 8

# Palästina und Transjordanien: Funkstellen




Bearb. von Chi OKW mit Ergänz. von Mil. Geo. Stand v. 15. 3. 41.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201541 5-415452546-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-11920154l5-41545254b-18

Abb. 8.
Palästina und Transjordanien:
Funkstellen

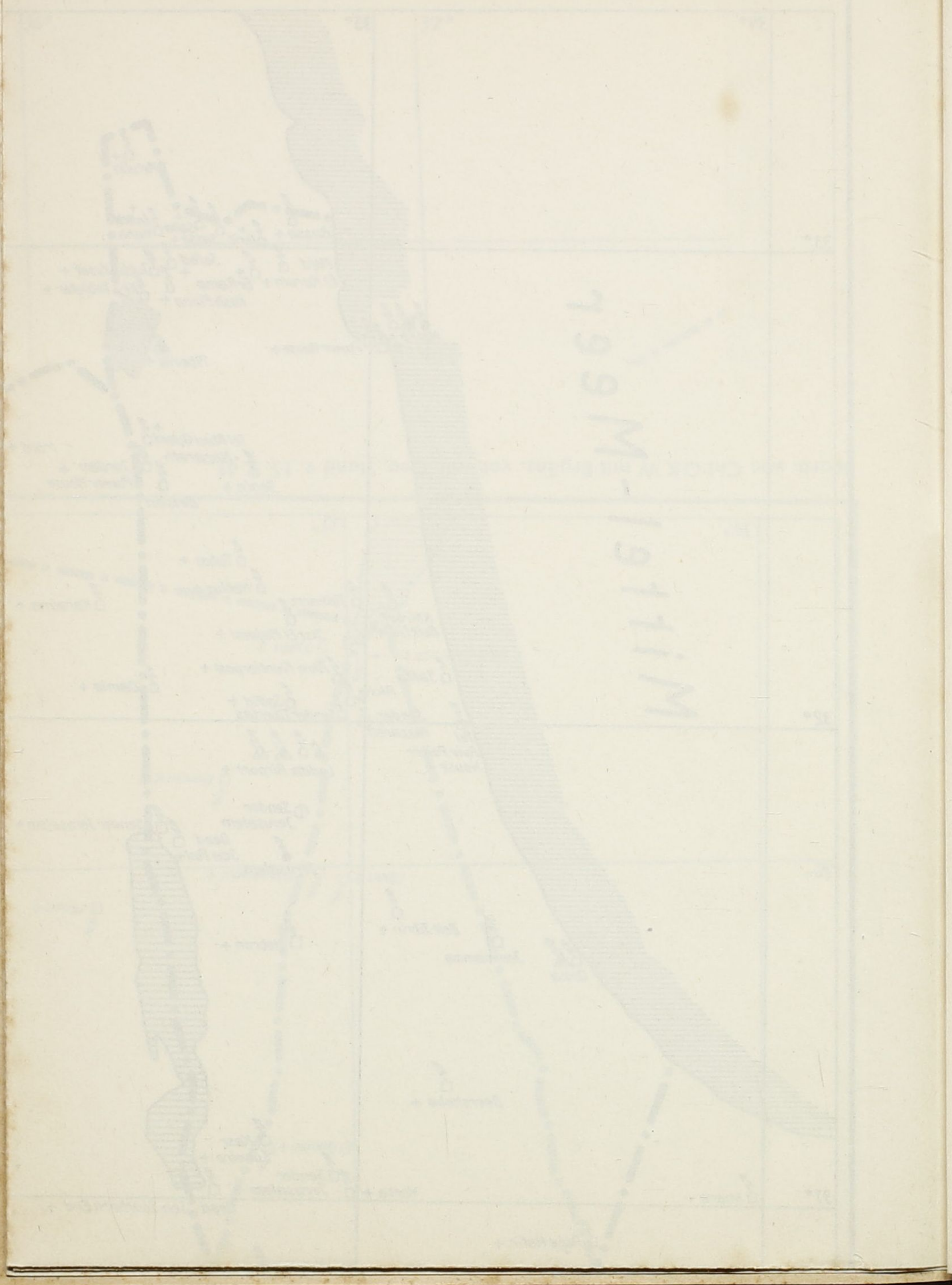


Abb. 10. F

1 Harab R
2 Dsamam
3 Kahle
4 El Muw
5 Khirbet
6 Um Din
7 Tel Um
8 Tel Msa
9 El Wata
10 Makhul
11 Tel el M
12 Bir Fatis
13 Bir Mali
14 Khirbet
15 Bir ibn
16 Arara
17 Aban(?)
18 Es Selal
19 El Qaml
20 Ruheibe
21 Rakham
22 Ain Barl
23 Ain Aru
24 El ain el
25 Ain el F
26 Ain el K
27 Ain el H
28 El Buer
29 El Hose
30 Ain Ma
31 El Webe
32 Ain el M
33 Birêa
34 Bir Hafi
35 Biar Ad
36 Adeid
37 Ain Gh
38 Ain Gh
39 Bir Mal
40 Ain ed

Beersheba
El Auja
Asluj

## Abb. 10.
## Palästina und Transjordanien:
## Brunnen im südlichen Wüstengebiet Palästinas

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Abb. 10. Palästina und Transjordanien: Brunnen im südlichen Wüstengebiet Palästinas

1 Harab Rabab(?)
2 Dsamama
3 Kahle
4 El Muweilih
5 Khirbet er-Rais
6 Um Dimnah
7 Tel Umm Batin
8 Tel Msas es Saba
9 El Watan
10 Makhul
11 Tel el Meleh
12 Bir Fatis
13 Bir Malih
14 Khirbet es Safi
15 Bir ibn Turkie
16 Arara
17 Aban(?)
18 Es Selale
19 El Qamle
20 Ruheibe
21 Rakhama
22 Ain Barka
23 Ain Arus
24 El ain el beda
25 Ain el Fokara
26 Ain el Kasib
27 Ain el Hazar
28 El Buerda(?)
29 El Hoseb
30 Ain Maria
31 El Webe
32 Ain el Marra
33 Birên
34 Bir Hafir
35 Biar Adeid
36 Adeid
37 Ain Gharandel
38 Ain Ghadian
39 Bir Malhun
40 Ain ed Dafia

| | |
|---|---|
| Beersheba | 24 Brunnen |
| El Auja | 5 Brunnen |
| Asluj | 3 Brunnen |

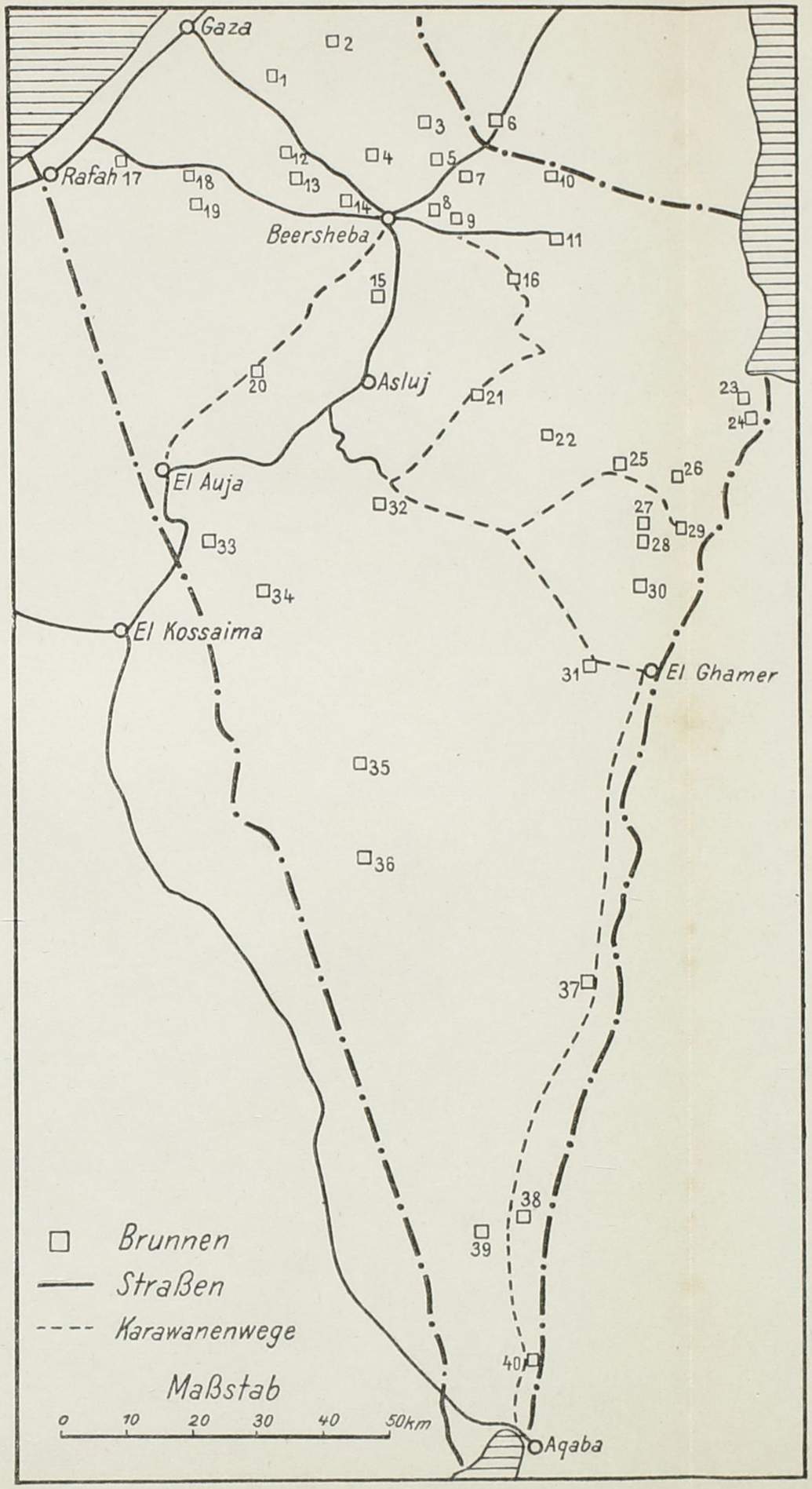


Abb. 10.
Palästina und Transjordanien:
Brunnen im südlichen Wüstengebiet
Palästinas

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

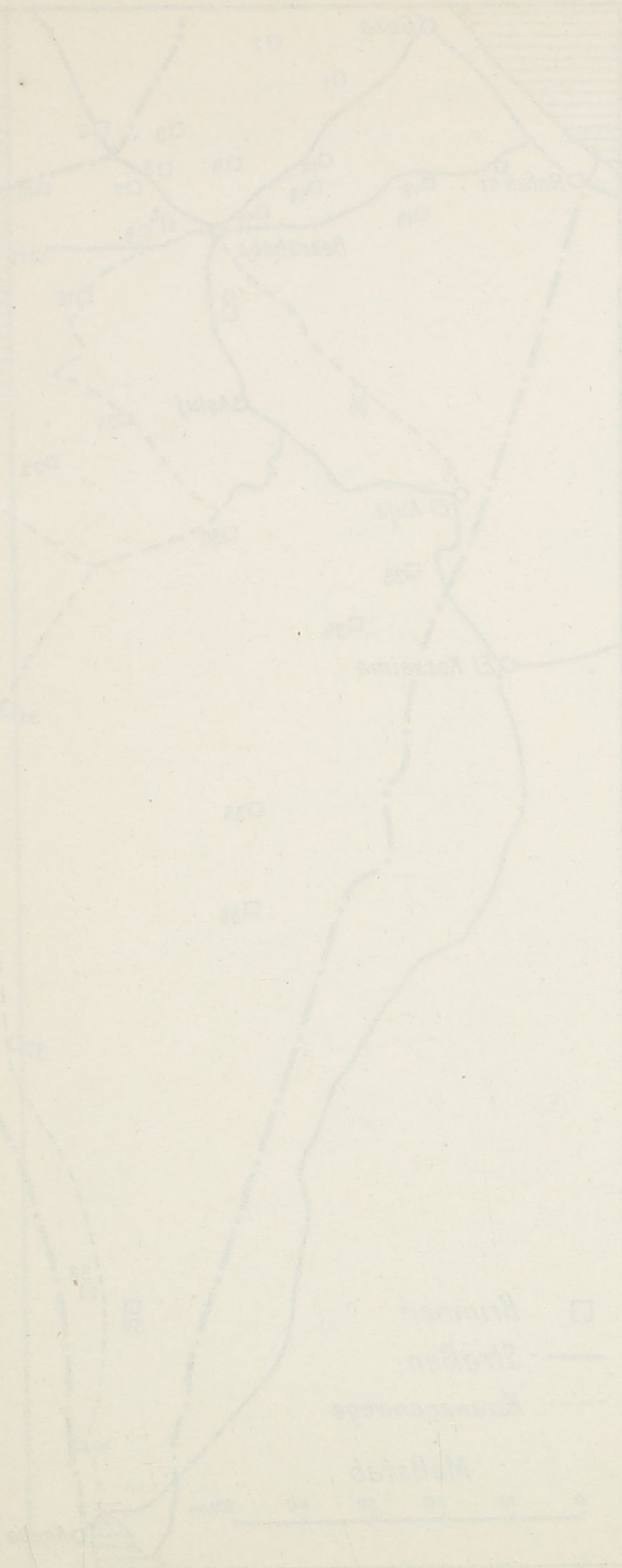
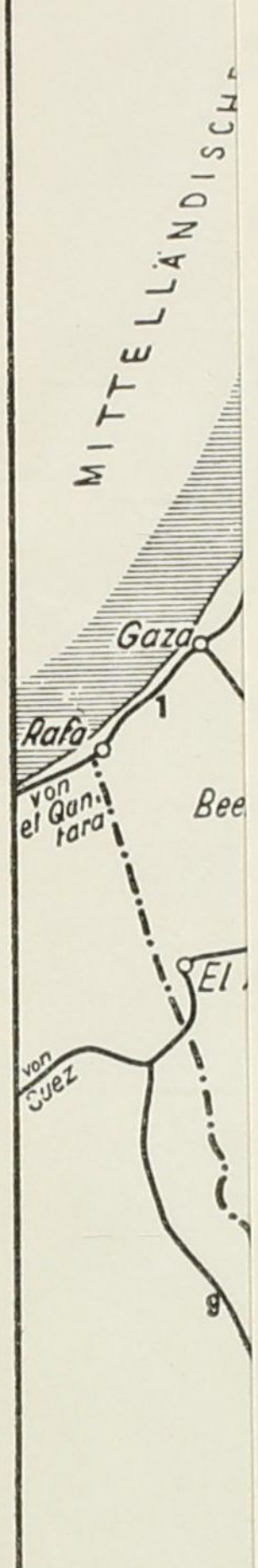


Abb. 12.
Palästina und Transjordanien:
Hauptverkehrsstraßen



## Abb. 12. Palästina und Transjordanien: Hauptverkehrsstraßen

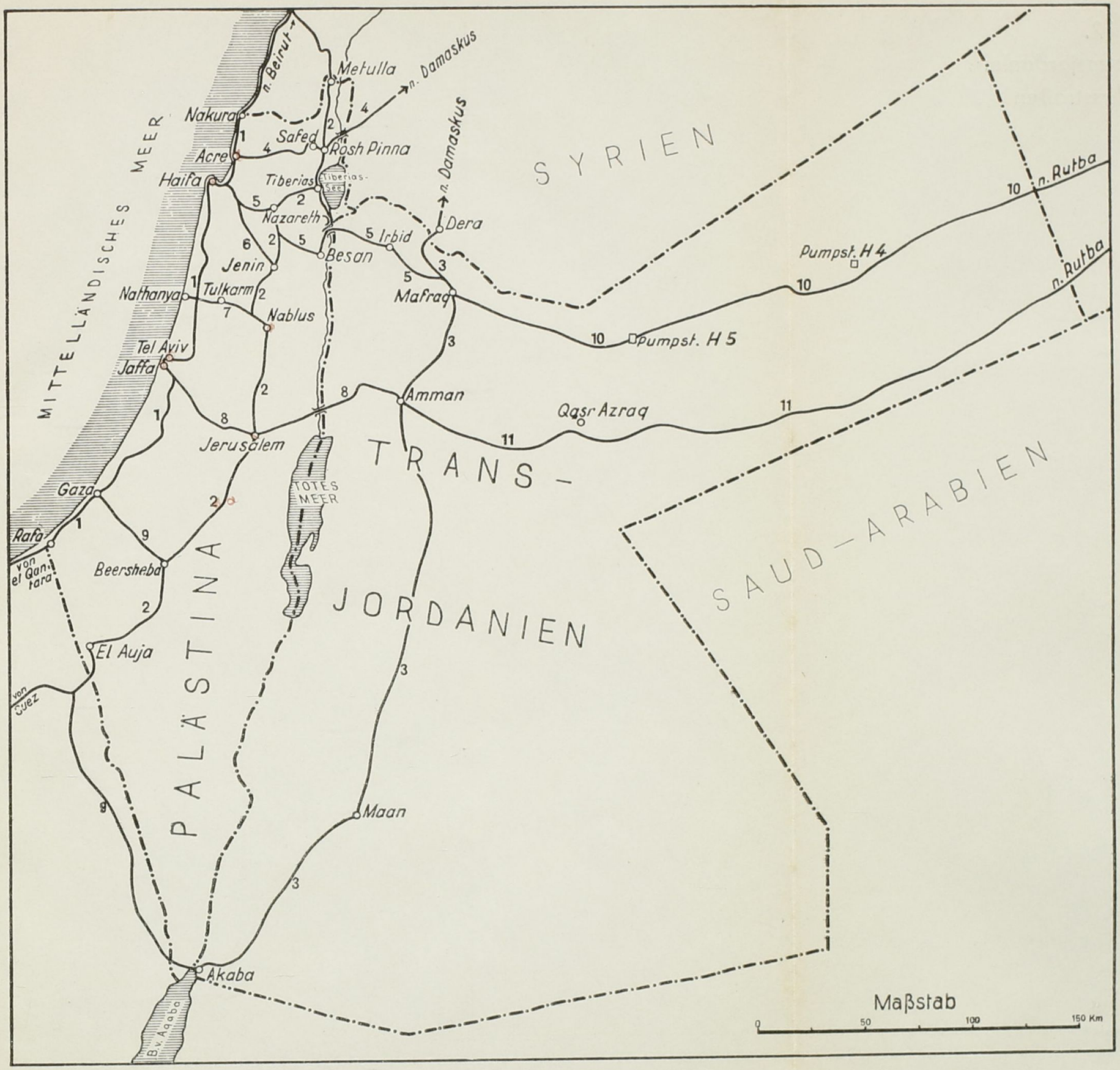


Abb. 12.
Palästina und Transjordanien:
Hauptverkehrsstraßen

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18



ULB Halle 3
007 630 018

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Nur für den Dienstgebrauch!

# Militärgeographische Angaben

über

# Palästina und Transjordanien

---

## Textheft

Abgeschlossen am 15. Oktober 1941

Generalstab des Heeres
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)
Berlin 1941

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

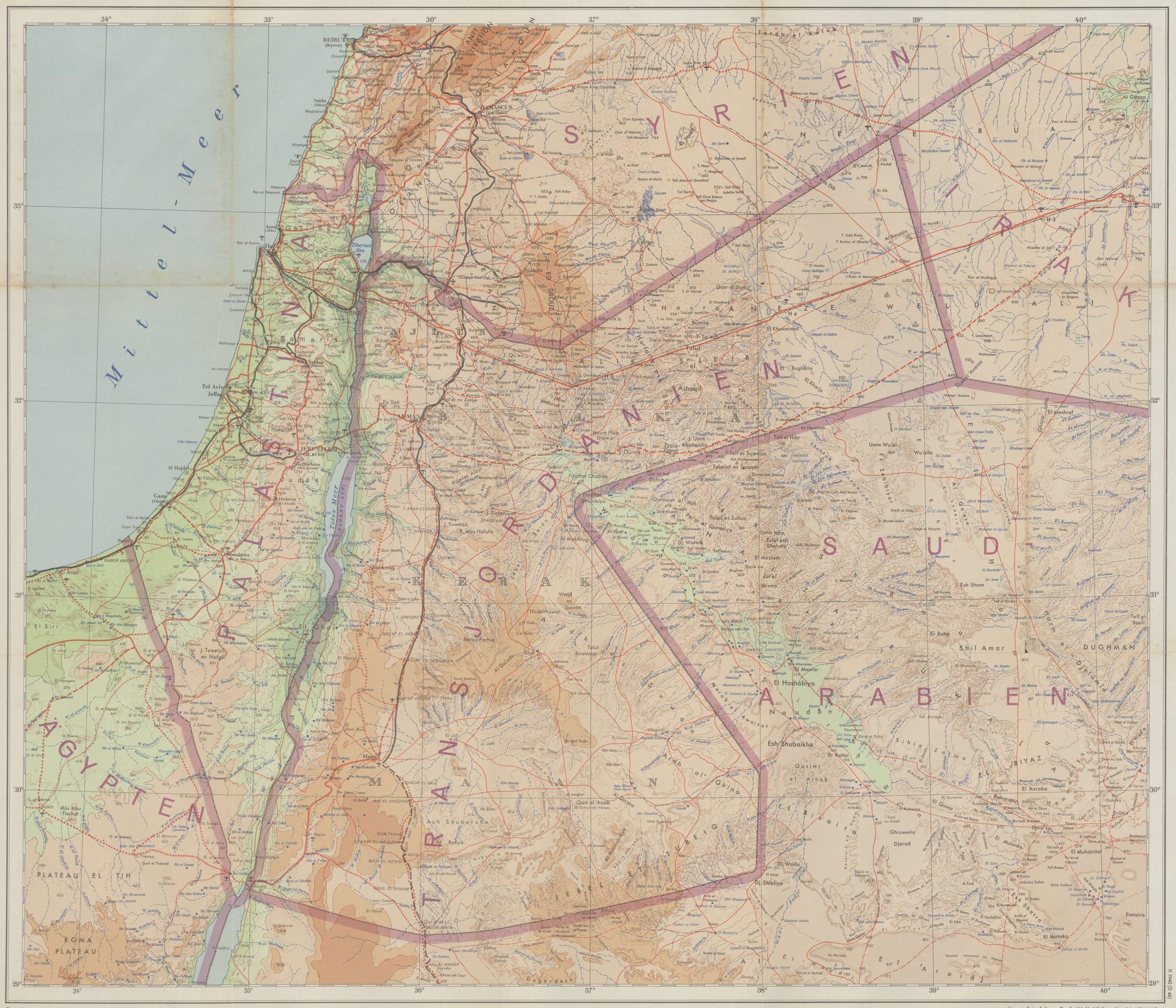
Greiferkante

Übersichtskarte:
Palästina-Transjordanien 1:1000000
Anlage zu Mil.-Geo. Angaben über Palästina-Transjordanien

# Palästina-Transjordanien

**Sonderausgabe**
Ausgabe Nr. 2, Stand I. 1942
Nur für den Dienstgebrauch!

Ziehmarke


34°
35°
36°
37°
38°
39°
40°
33°
32°
31°
30°
29°
Mittel-Meer
PALÄSTINA
SYRIEN
TRANSJORDANIEN
NORDARABIEN
SAUDI-ARABIEN
ÄGYPTEN
Tiberias See
Totes Meer
Wadi el Arish
Wadi Ghuzze
Wadi Sirhan
Wadi Hauran
Wadi Yarmuk
Wadi Zerqa
Wadi Jabbok
Wadi Shueib
Wadi Nimrin
Wadi Kufrinje
Wadi Ghoraife
Wadi Ghadaf
Wadi Rajil
Wadi Sirhan
Wadi Rumah
Wadi Hauran
Wadi Sirhan
Wadi Ruweishid
Wadi Ithlith
Wadi Ithlith
Wadi Ithlith

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Wehrgeologische Übersichtskarte
von Palästina 1 : 300 000
Anlage zu Mil.-Geo -Angaben
über Palästina, X, 41

Sonderausgabe X. 41
Nur für den Dienstgebrauch

# Wehrgeologische Übersichtskarte von Palästina

**Maßstab 1:300000**

Erläuterungen

| Unterschiedene Flächen | Bodenarten und Gesteine | Geländeform, Bodenbedeckung | Befahrbarkeit und Gangbarkeit des unbedeckten Geländes und der Behelfswege | Hindernisse und Sperrmöglichkeiten | Bau von Feldbefestigungen und ständigen Befestigungen | Artillerie | Luftwaffe | Wasserversorgung | Bau- und Rohstoffbeschaffung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alluvium | Fetter Ton | Fläche, häufig Derrafelder (Getreide) | In der Regenzeit fast ungangbar, sonst gut | Keine | Möglich, aber nahes Grundwasser | In der Regenzeit wenig tragfähig | Flugplätze nur in der Trockenzeit möglich | Wasser meist leicht zu graben, muß aber stets vor dem Genuß abgekocht werden, | Zur Herstellung von Luft- und Brennziegeln geeignet |
| Sumpfiger Boden | Fetter nasser Ton | Mit Schilf bewachsene Fläche | Meist ungangbar, nur zu der Trockenzeit z. T. passierbar | Gut als Sperre auszunutzen | Zwecklos, da in benachbartem Gelände leichter | Wenig tragfähig | Landen meist unmöglich, | Vielfach offenes Wasser, aber nur abgekocht zu verwenden | Keine Bau- oder Rohstoffe |
| Dünenstand punktiert, ebene Sandfläche | Feinkörniger Sand | Dünen, gelände, wenn festliegend gelegentlich zu Obstgärten ausgenutzt | Jederzeit gangbar, aber schwierig für Kraftwagen | Hindernisse sind leicht anzulegen | Für Feldbefestigungen Sandsackpackungen nötig, Sand rutscht, Betonbauten daher wenig standfest | Für Artillerie schwierig, falls Artemisia-Gesträuch vorhanden, dies auf die Fahrbahn legen. Bei Aufschlag verminderte Sprengwirkung | Keine Landungsmöglichkeit, Beobachtungsmöglichkeit besonders nach der See bei Küstendünen | Kein Trinkwasser | Sand für Sands |
| Lehm | Sandiger bis toniger Lehm | Eben bis flachwellig, meist Ackerland | Gelände gut gangbar, in der Regenzeit tiefer Durchschlag, dann fast unpassierbar, auch die Behelfswege | Keine natürlichen Hindernisse | Standfest für Feldbefestigungen und Betonbauten | Feuerstellungen in der Trockenzeit gut<br>Aufschlaggelände mittlere Wirkung. Beobachtungsmöglichkeit wechselnd | Flugplätze in der Regenzeit unmöglich, sonst gut | Grundwasser meist tief, nur durch Bohrbrunnen zu gewinnen | Für Luft- und Brennziegel geeignet |
| Löß | Feinsandiger Lehm | Eben bis flachwellig, meist Ackerland | Gut gangbar, starke Staubentwicklung, zur Regenzeit schlammig | Keine Hindernisse | Standfest | Feuerstellungen in der Trockenzeit günstig | Flugplätze bei Nässe schwierig, sonst günstig | Grundwasser zumeist sehr tief, nur durch Bohrbrunnen zu gewinnen | Für Luft- und Brennziegel geeignet |
| Oberflächenkalk und Kalkmergel | Kalksandstein, oft mit harter Kruste (Narikalk) | Wellig, hügelig, oft zu Obstgärten benutzt (Mandeln, Wein) im unteren Jordantal meist Wüste | Meist gut gangbar, auch in der Regenzeit | Wenig Hindernisse, höchstens Terrainkanten | Leicht anzulegen | Feuerstellung günstig<br>Aufschlaggelände mittlere Wirkung, Beobachtungsmöglichkeiten meist gut | Landen meist möglich | Grundwasser tief, nur durch Bohrbrunnen gewinnbar | Die härteren Bänke geben einen mittelguten Naturstein |
| Senon | Ziemlich weiche Schreibkreide mit einzelnen harten Feuersteinlagen | Welliges Gebirgsland, vielfach Getreidefelder oder Obstgärten | Meist gangbar | Hindernisse durch Trockenflußbetten und Terrainkanten | Beides nicht möglich | Feuerstellung günstig<br>Aufschlaggelände mittlere Wirkung, Beobachtungsmöglichkeiten meist gut | Landen nur auf ebenen Flächen | Kein oder sehr tiefer Grundwasser, aber vielorts Zisternen | Leicht zu bearbeitender Baustein |
| Kalkstein, punktiert Sandstein (Trias gekreuzt Jura senkrecht, Eozän wagerecht schraffiert), Unterkreide, Turon | Meist harter Kalkstein, vereinzelt Sandstein u. Schiefer | Steile terrassierte Hänge bildend, nur für Olivengärten geeignet | Außerhalb der Wege für Wagen unpassierbar | Überall Hindernisse, tiefe Wadischluchten | Schwierig | Feuerstellung möglich | Landen unmöglich | Kein Grundwasser, auch keine Zisternen | Guter Baustein und Kalk zum Brennen |
| Basalt | Harter Basaltfels, dazwischen Verwitterungsgrus | Hügelige Kuppen und unwegsame Steinfelder | Außerhalb der Wege für Wagen unmöglich | Durch Gesteinsblöcke viele Hindernisse leichte Sperrmöglichkeiten | Schwierig | Feuerstellung nur nach Vorbereitung möglich | Landen unmöglich | Kein Grundwasser, auch keine Zisternen | Guter harter Baustein, aber schwer zu bearbeiten |

Steilabstürze

Wehrgeologisch bearbeitet durch Wa A (Wa Prüf Fest V)

Namenschreibung nach englischem Original

Gen. St. d. H. Abt f. Kriegskarten u. Verm. Wesen (IV. Mil.-Geo) IX.41.

1:300.000

10 0 10 20 30 40 Kilometer

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-41540246-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-41540254 6-18

# Straßenkarte von Palästina.

**Palästina 1:500.000.**

Anlage zu Mil-Geo-Angaben über [redacted] Palästina, Transjordanien, Ausgabe IX. 1941.

**Sonderausgabe! V. 1940.**

Nur für den Dienstgebrauch!

1938.

HAIFA
1: 40,000
0 500 1000 1500 Meter

JERUSALEM
1: 40,000
0 500 1000 1500 Meter

JAFFA & TEL AWIW
1: 40,000
0 500 1000 1500 Met

Nach englischer Grundlage von 1937, mit Verbesserungen.

Im Auftrage Gen St d H, Abt. f. Kr. u. Verm. (IV - Mil-Geo)

VIII.1941. (D 76)

HÖHENSTUFEN

| unter 300 m | unter d. Meeresspiegel | unter 300 m | über 300 m | über 600 m | über 900 m |
|---|---|---|---|---|---|

## Maßstab 1:500.000

Kilometer 10 5 0 10 20 30 40 50 Kilometer

| | | | |
|---|---|---|---|
| Autostraßen 1. Ordnung — Entfernungen in km zwischen 2 Ortschaften 32'5 | Eisenbahn mit Bahnhof | Wichtige histor. Stätten: Ascalon | Postamt P.O. |
| Autostraßen 2. Ordnung | Trockenflüsse | Alte Stätten: Marissa | Polizei-Stat. P.S. |
| Autostraßen, nur in der trockenen Jahreszeit oder nach Regenfall befahrbar. | Staatsgrenzen | Zivilflugplatz | Friedhof Cy. |
| | Bezirks- u. Unterbezirksgrenzen | Militär- u. Hilfsflugplatz | Kirche Ch. |
| | | | Moschee M. |
| | | | Synagoge Sy. |
| | | | Zollamt |
| | | | Höhenangabe in Meter 814 |

*In den Stadtplänen sind die Hauptverkehrsstraßen durch stärkere Linien bezeichnet. Die Steigung der Hauptverkehrsstraßen beträgt nicht mehr als 1 m auf 6,5 m.*

*Das Gitternetz ist am Rand beziffert. Jerusalem liegt daher im Gitterquadrat J 5.*

*Die Gitterlinien beziehen sich auf die Koordinaten der Vermessung von Palästina und sind alle 20 Kilometer nach Osten und Norden von einem außerhalb des Landes im Südwesten gelegenen Ursprungpunkt beziffert. Die Lage eines Punktes wird durch Messung oder Schätzung der Entfernungen von den Gitterlinien nach Westen oder Süden bestimmt und durch Hinzufügen der am Rande stehenden Werte der entsprechenden Gitterlinien. Die Lage des Tabor Berges im Quadrat D 6 ist z. B. 7 km östlich von der Gitterlinie 180 und 12 km nördl. von der Gitterlinie 220. Der Rechtswert wird immer zuerst genannt. Die Koordinatenangabe des betreffenden Punktes ist infolgedessen 187232.*

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201541 5-41545 2546-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201415-415452546-18

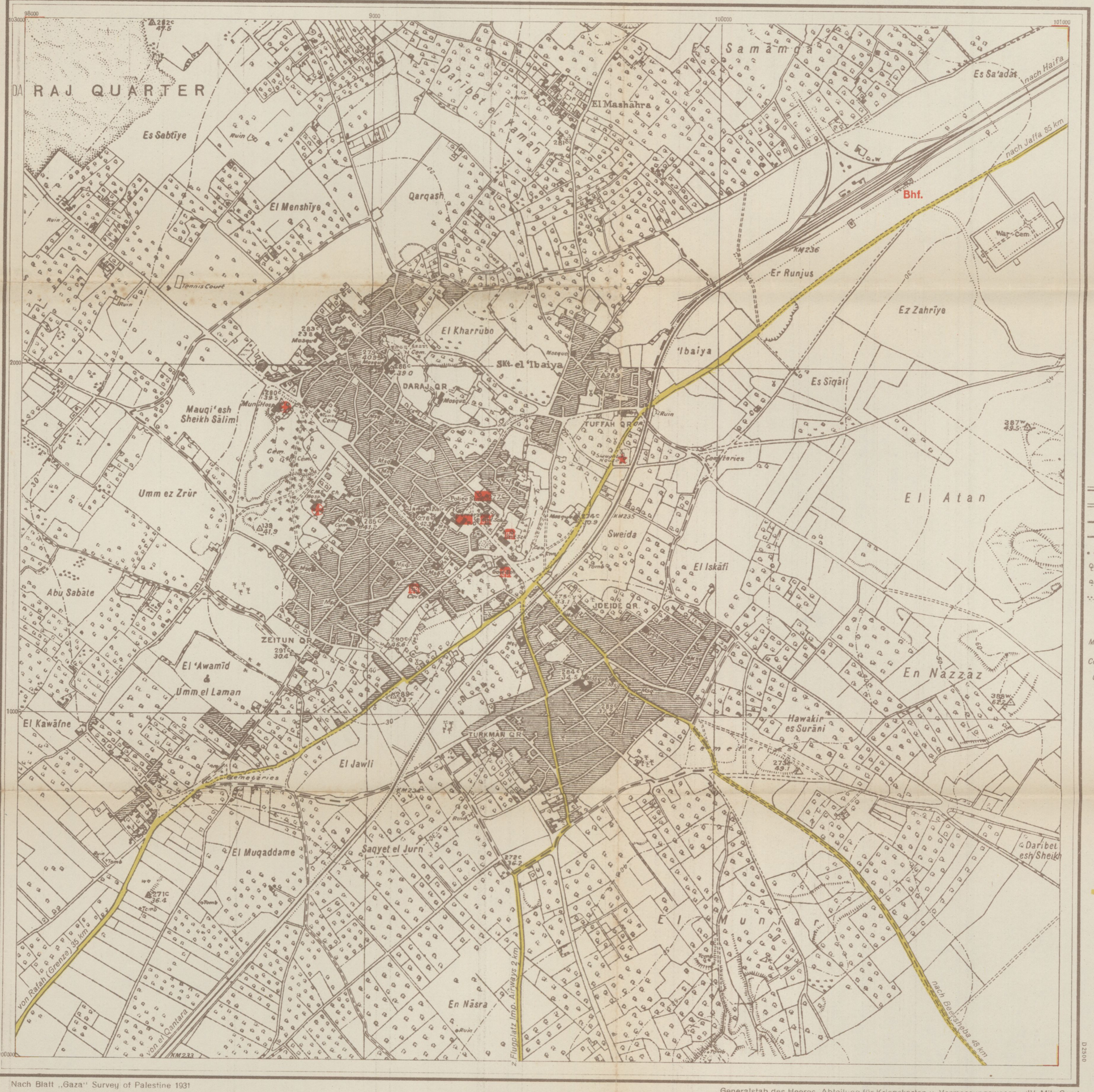
Gaza 1:10000

Anlage zu Mil.-Geo. Angaben über [redacted] Palästina, Transjordanien

# STADTPLAN VON GAZA

Sonderausgabe! IX. 41

Nur für den Dienstgebrauch!




## Zeichenerklärung:

- Befestigte Straße
- Unbefestigte Straße
- Eisenbahn
- Stadtgrenze
- Landgemeindegrenze
- Bäume
- Büsche
- Sandgrenze
- Öffentliches Gebäude
- P.O. Postamt
- Mosque, Msq., Jāmi } Moschee
- Cemetery, Cem. Friedhof
- Church, Ch. Kirche
- 130 △ 82.4 Triangulationspunkt (mit Nr.) u. Höhenpunkt
- U.B.20 Stadtgrenzzeichen

(Die Höhen sind in Meter angegeben)

## Mil.-Geo.-Zeichen:

- Bhf. Bahnhof
- Schlachthof
- Krankenhaus
- Schule
- Öffentliches Gebände
- Hauptdurchfahrtsstraße

Nach Blatt „Gaza" Survey of Palestine 1931

Maßstab 1:10000

500 400 300 200 100 0 500 1000 Meter

Generalstab des Heeres. Abteilung für Kriegskarten u. Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)

D 2500

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-415452546-18

Haifa 1:15000
Anlage zu Mil.-Geo. Angaben über
[redacted] Palästina, Transjordanien

Sonderausgabe! VIII.41
Nur für den Dienstgebrauch!

# STADTPLAN VON HAIFA

Maßstab 1:15000

Mittelländisches Meer

Hafen

Bahá'í-Tempel

Deutsche Templerkolonie

Irak. Petroleum-Gesellschaft

Flugplatz

Eisenbahn-Werkstätten

Industrie-Zentrum

Ölraffinerie

Shell

Neuer Hafen

Straßenverzeichnis:

| Name | Planquadrat |
|---|---|
| Acre | D 3 |
| Ahad Haam | D 3 |
| Ahoset Zion | D 4 |
| Allhusy | D 4 |
| Allenby | DE 3 |
| Antonioff | DE 4 |
| Arnon | E 4 |
| Ascending | E 3 |
| Asmon* | D 4 |
| Bialowski | E 3 |
| Bahay Shalwoy | D 3 |
| Balfour | DE 3,4 |
| Bar Kochbo | E 4 |
| Barzilay | E 4 |
| Bassor | E 3 |
| Bento | E 4 |
| Ben Bovo | E 4 |
| Ben Gioro | D 4 |
| Ben Shemen | D 3 |
| Ben Yehudo | D 3 |
| Ben Zakoy* | E 4 |
| Beth | D 4 |
| Bezalel | E 4 |
| Bialik | E 3 |
| Blu | E 4 |
| Brurie* | D 4 |
| Business Centre ! Old | E 2 |
| " New | D 2 |
| Carmel Ave | D 2,3 |
| Carmel Street | C 1 |
| Catlan | D 3 |
| Deborra * | E 3 |
| Degannia | D 4 |
| Esaf Gorie | E 2 |
| Efrath | E 2 |
| Elliot | D 3 |
| Emek * | D 4 |
| Esha | E 4,5 |
| Faisal Square* | E 3 |
| Frishman* | E 3 |
| Garden | D 2 |
| Gedera | D 4 |
| Germain | DE 2,3 |
| Germain Hospital | D 2,3 |
| Gesur | E 3 |
| Gideon | D 4 |
| Gilead | D 4 |
| Gush Halav* | E 3 |
| Hacoliya | BC 1 |
| Hadekalim (I)* | E 3 |
| Hadrar | E 4 |
| Hagalil | FG 3 |
| Hagay | D 3 |
| Hahashmonaim | D 3,4 |
| Hahavot* | E 4 |
| Hanin | E 4 |
| Haknesim * | DE 4 |
| Hamaccabi (I)* | E 3 |
| Hamaccabi (II)* | E 3 |
| Hamidrah (II)* | E 3 |
| Hanasi | DE 4 |
| Hanbelel | E 3 |
| Hanbelser | D 4 |
| Hanbelsen | D 3 |
| Hanpelson | C 1 |
| Hapilosah | E 4 |
| Hanhomer | E 4 |
| Hanchos | F 3 |
| Hanigno * | D 4 |
| Hapalbs | E 3 |
| Hechalutz | DF 3,4 |
| Hermon | E 4 |
| Herzl | DE 3,4 |
| Herzliya | D 3 |
| Hesi | D 3,4 |
| Hillel | D 3,4 |
| Hospital | D 4 |
| Ibn Ezra | E 3 |
| Jaffa | BE 1,2 |
| Jeddo | D 2 |
| Jerusalem | E 3,4 |
| Khamra Squ. | E 3 |
| Khazar * | E 2 |
| King George V | D 3 |
| Kingsway | BE 1-3 |
| Kinarot | DE 2,3 |
| Lane | E 4 |
| Law Courts | DE 3 |
| Lewin | D 3 |
| Dr. Levin | DE 3 |
| Luzzatto * | D 4 |
| Ma'ale Hahar* | D 4 |
| Maccabi | E 5 |
| Madar | D 2 |
| Maimon | D 4 |
| Markat | E 3 |
| Maronites * | E 3 |
| Masada | D 3,4 |
| Melchett, Lord | DE 4 |
| Menahem | E 4 |
| Meron * | D 4 |
| Mofloc * | D 4 |
| Montefiore | D 4 |
| Mountain | D 2,3 |
| Nahalal | C 1 |
| Nave Sha anan | FG 4,5 |
| Nazareth | EG 3,5 |
| Nazareth Sisters | D 3 |
| Nordau | E 3,4 |
| Oliphant, Sir | E 3 |
| Olive Valley | D 3 |
| Ophir | D 2 |
| Palmer's Gate | E 2 |
| Panorama | CD 2,4 |
| Pekiin * | D 4 |
| Persian | D 2,3 |
| Persian | DE 3,4 |
| Plateau Road | CD 3,4 |
| Plumer, Sir | DE 3 |
| Prophets | DE 3 |
| Rabbi Akiba | E 4 |
| Rambam | DE 4 |
| Rash | D 4 |
| Rothschild | D 3,4 |
| Samuel | D 3,4 |
| Seaforth | C 1 |
| Shalvoy | D 4 |
| Shapiro | E 2 |
| Shikmona | E 1 |
| Sirkin | E 3 |
| Spinoza | D 4 |
| Sokolloff | E 4 |
| Stormin | E 3 |
| Stetson | EF 3,4 |
| Tabor | E 4 |
| Tel Hoy | DE 4 |
| Tiberias | D 3 |
| Wadi Nisanas | D 2,3 |
| Wady Rushmiya | EF 4 |
| Weis | CD 2,3 |
| Yaliag | E 4 |
| Yavne | DE 4 |
| Yahud | F 3,4 |
| Yehoshua | E 4 |
| Yerrael | E 1 |
| Dr. Yoffe | E 3 |
| Yosef | DE 3,4 |
| Zebulun | E 4 |

Straßen mit einem Stern hesperrtet sind nicht in der Karte benannt

Zeichenerklärung:

- Augenblickliche Straßen
- Projektierte Straßen
- Treppenstraßen
- Eisenbahnen, Hauptlinien
- Eisenbahnen, Nebenlinien
- Oelleitung
- Kanäle
- Öl-Tank
- Öl-Tank im Bau
- Wasser-Turm
- Wasser-Tank
- Stadt- oder Gemeinde-Grenze
- Elektrisches Kabel (66000 Volt)
- Bebaute Flächen
- Öffentliche Gebäude u. Fabriken
- Hebräische Schulen
- Regierungs- oder Missionsschulen
- Konsulate
- Synagogen
- Kirchen
- Moscheen
- Friedhöfe für Juden
- Friedhöfe für Christen
- Friedhöfe für Mohammedaner

Südliche Niederlassungen

1:60000

JAHLMASUK 1
TEL AHARON 2
DAGON ANICHA 3
ERGAT YISRAEL 4
RAMAT RACHEL 5
KIBUTZ HAGAROM 6
GANNEI HEDEN 7
KIBUTZ GEVARIM 8

Mil.-Geo.-Zeichenerklärung:

- Krankenhaus, Lazarett
- Kaserne, Militärlager
- Lagerhaus, Silo, Kühlhaus
- Rüstungswichtige Maschinenindustrie, Reparaturwerkstatt
- Versorgungsbetrieb
- Treibstoffläger
- Chemische Industrie
- Nahrungsmittelindustrie
- Industrie der Steine und Erden
- Schwermetallindustrie
- Holz- und Papierindustrie
- Schule und sonstiges für Massenunterbringung geeignetes Gebäude
- Deutsche Templerkolonie
- Hauptdurchfahrtsstraße

## Objekteverzeichnis:

### Verwaltungen:

| | | |
|---|---|---|
| Bezirks-Wirtschaftsgebäude | 1 | D2 |
| Bezirks-Verwaltung | 2 | C3 |
| Gericht | 3 | E3 |
| Zolltabteilung, Steuer u. Handel | 4 | D3 |
| Land-Registratur u. Land-Versorgung | 5 | D2 |
| Forst-Abteilung | 5a | D2 |
| Arbeitsamt | 6 | D2 |
| Gesundheits-Abteilung, Bezirksgebäude | 7 | D3 |
| Einwanderungs-Verwaltung | 8 | D2 |
| Stadtbezirks-Verwaltung | 9 | E3 |
| Platz für städt. Bauten | 10 | E3 |
| Jüdische Agentur | 11 | B1 |
| Platz für jüdische Bauten | 12 | E2 |
| Sitz der Rabbiner | 13 | D3 |
| Hadar Hacarmel-Ausschuß | 14 | E4 |
| Hadar Hacarmel - Wirtschaftskomitee | 15 | E4 |
| Ahuzar Sir Herbert Samuel-Ausschuß | 16 | D6 |

### Polizei:

| | | |
|---|---|---|
| Bezirks-, Hauptstelle, Khagat Bauten | 30 | E2 |
| Verkehrspolizei, Jaffa Road | 31 | D2 |
| Polizeistationen: | | |
| Zentral-Station, Market | 32 | E3 |
| Hadar Hacarmel, Hehalutz Street 50 | 33 | E3 |
| West-Station, Templars Kolonie | 34 | D2 |
| Ost-Station, Stations Street | 35 | E3 |
| Land-Station, Kiryat Haim | 36 | M3 |
| Mount Carmel, Central Carmel | 37 | D4 |
| Ahnzar Sir Herbert Samuel | 38 | D6 |
| Neuhandhof | 39 | A6 |
| Nave Shaanan | 40 | |

### Post und Telegraph:

| | | |
|---|---|---|
| General-Postamt | 20 | E2 |
| Platz für Postgebäude, Plumer Square | 21 | E2 |
| Zweig-Postämter: | | |
| Hafar Hacarmel, Hehalutz Street 20 | 22 | E3 |
| Mount Carmel, Central Carmel | 23 | E3 |
| | 24 | D4 |
| Ahuza Sir Herbert Samuel | 26 | C6 |
| Bezirk technisch. Gebäude und Speicher | 27 | E3 |

### Handel, Verkehr und Hafen:

| | | |
|---|---|---|
| Palästinisches Eisenbahnbüro | 41 | E3 |
| Eisenbahnwerkstätte | 42 | K3 |
| Eisenbahnstationen: | | |
| Haifa Station | 41 | E3 |
| New Passenger Station | 43 | E2 |
| Karmel Station | 44 | C1 |
| Hafen, Büro | 45 | E2 |
| Zollbüro | 46 | E3 |
| Einwanderer-Quarantäne, „Egged", Omnibus-Station, Kingsway | 47 | E2 |
| | 48, | E2 |
| Flugplatz | 49 | I3 |
| Thos. Cook u. Sohn, Ltd., Reise-Büro | 50 | E2 |

### Schiffahrtsgesellschaften:

| | | |
|---|---|---|
| Dizengoff u. Co., Polnische Palästina-Linie | 52 | E2 |
| Palästina-Lloyd, Pilgerpforte | 53 | E2 |
| Nimme u. Co., Kingsweg, Jugoslawischer Lloyd | 55 | E2 |

### Handel und Industrie:

| | | |
|---|---|---|
| Handels-Sekretariat der Türkei, Neues Geschäftszentrum | 63 | D2 |
| Jüdische Handelskammer, Zentralgesellschaft | 83 | E2 |
| Fabrikationsgenossenschaft, Neues Geschäfts-Zentrum | 84 | D2 |
| Georg Herz u. Co., Ltd.-Joseph Lowy u. Co., Ltd. | 85 | E2 |
| „Pardess": Orangenzüchter-Gesellschaft | 86 | E2 |

### Industrielle Einrichtungen:

| | | |
|---|---|---|
| Groß-Mühlen Palästina (Mehl-Mühlen) | 90 | F4 |
| Palästin. Mühlen- u. Handels-Gesellschaft (Rek.-Mühle) | 91 | F3 |
| „Shemen", Palästinische Oel-Industrie (Öl und Seife) | 92 | F3 |
| Palästin. Elektrische Gesellschaft: | | |
| Kraftstation u. Hauptgebäude | 93 | G3 |
| Uniformer Station | 94 | F3 |
| Städt. Gebäude | 95 | D2 |
| A. I. Mantschaff & Co., Naphte-Gesellschaft | 96 | G3 |
| Socony-Vacuum Oil-Gesellsch. | 97 | G4 |
| Irakische - Petroleum - Gesellschaft (I. P. C.): | | |
| Haupt-Gebäude, Colon Street | 98 | G4 |
| Tanklager, Hafeugelände | 4 | D3 |
| Tanklag. u. Rohrleitungsende | 76 | F3 |
| Öl-Raffinerie | 99 | K2 |
| Chemische Industrie-Gesellschaft (I. C. I.) | 100 | K4/5 |
| | 101 | F4 |

### Maschinenbau-Gesellschaft Palästina:

| | | |
|---|---|---|
| Karaman, Dick & Salti (Zigaretten) | 102 | F4 |
| | 103 | F4 |
| Palästin. Motoren-Gesellschaft (Motorräder) | 104 | G4 |
| Eisen & Stein (Wüste) | 105 | G4 |
| „Baras" u. „Neter" (Chemische Werke) | 106 | G4 |
| „Trassa" (Fenster-Verschlüsse) | 107 | G4 |
| „White" (Auto-Reparatur) | 108 | G4 |
| „The Mazza Su" (Mazzoth) | 109 | H6 |
| Trifon (Kacheln, Ziegel) | 110 | H6 |
| Eidelberg (Eisenwerk) | 111 | H6 |
| Handel (Taschiere) | 112 | H6 |
| Haifa Kühlapparate-Gesellsch. (Eis) | 113 | H6 |
| „Shelleg" (Eis- u. Kältlagerung) | 114 | H6 |

### Banken:

| | | |
|---|---|---|
| Engl.-Paläst. Bank, Jaffa Road 65 | | E2 |
| " Zweigstelle Herzl Street 69 | | E3 |
| Barclay's Bank, Haupt-Filiale, Jaffa Road 70 | | E2 |
| " " Zweigstelle Herzl Street 71 | | E3 |
| " " Neubau, Kingsweg 72 | | E2 |
| Ellerus-Bank, Neues Geschäfts-Zentrum 13 | | D2 |
| Halvaah Vehisahon Ozop, Soc. Jaffa Road 73 | | D2 |
| " " Zweigstelle Herzl Street 74 | | E3 |
| Holländ. Union Bank, Neues Geschäfts-Zentrum 75 | | D2 |
| Palästin. Ashrai Bank, Herzl Street 76 | | E3 |
| " " Zweigst. Kingsway 77 | | E2 |
| Palästin. Kupak Am Bank, Kingsway 78 | | E2 |
| Palästin. Kupak Am Bank, Zweigstelle Balfour Street 79 | | E3 |
| Paläst. Handelsbank, Kingsway 80 | | E2 |
| Workers Coop. Loan and Savg Soc., „Betteru" 81 | | E3 |

### Konsulate:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 56 Belgien | E2 | 57 Kuba | E3 |
| 59 Finnland | E2 | 58 Tschechosl. | E3 |
| 60 Frankreich | D2 | 64 Griechenland | E2 |
| 62 Italien | D2 | 61 Irak | D3 |
| 63 Niederlande | D2 | 55 Norwegen | E2 |
| 54 Rumänien | E2 | 65 Spanien | E3 |
| 66 Jugoslawien | D2 | 01 Deutschland | D3 |

### Denkmäler und Sehenswürdigkeiten:

| | | |
|---|---|---|
| Bahay Grabmal, Persischer Garten | 185 | D3 |
| Bahay Denkmal | 186 | D3 |
| Ägyptisches Soldatendenkmal von 1799 | 187 | B1 |
| König Feisal | 188 | E3 |
| Peysner Denkmal, Benjamin Park | 189 | E4 |
| Eisenbahner Denkmal | 190 | E3 |
| Elias Hohle | 191 | B1 |

### Lazarette und Hilfsstationen:

| | | |
|---|---|---|
| Red Magen David, Hilfsstation (Tel. 90) | 120 | E4 |
| Platz für Red Magen David's Bauten | 121 | E4 |
| Kupat Holim (Arbeiter-Kranken-Fond) | 122 | E3 |
| Hadassa-Hospital | 123 | D3 |
| Platz für Hadassa Hospital-Bauten) | 124 | D4 |
| Gouvernements-Hospital | 125 | D3 |
| Isolier. Gouvernements-Hosp | 126 | D3 |
| Deutsches Hospital | 127 | D2 |
| Italienisches Hospital | 128 | D2 |
| Ezra (Privat) Hospital | 129 | D3 |
| Moleda Haim (Privat) | 130 | C3 |

### Sanitäre Einrichtungen:

| | | |
|---|---|---|
| Tier-Lazarett | 132 | F3 |
| Tier-Quarantäne-Station | 133 | G4 |
| Neues Schlachthaus | 134 | F4 |

### Soziale Einrichtungen:

| | | |
|---|---|---|
| Hebräisches technisch. Institut | | |
| Hauptgebäude | 150 | D3 |
| Werkstätte | 151 | D3 |
| Hydraulisches Laboratorium | 152 | D3 |
| Handelsschule | 153 | D3 |
| Pevsner Haus (Bücherei) | 154 | E4 |
| Beit Hehalutzot (Mädchen-Wohnhaus) | 155 | E4 |
| Histadruth Haovdim (Arbeiter-rat) | 156 | E3 |
| Arbeiter-Verein und Küche (Betteru) | 81 | E3 |
| Maccabi-Halle, Herzl Street | 158 | E3 |
| Maccabi-Sportfeld, Ost Haifa | 159 | H6 |
| Säuglingsheim (Ohel Sara) Hehalutz Street | 160 | E3 |
| Waisenhaus, Gavia Street | 161 | E4 |
| „Tiferet Yisrael" Yeshiva, Gavia Street | 162 | E4 |
| Hitehdut Olei Germania, Palatric Bldg. | 164 | E2 |

### Palästinensisch-jüdische Kolonisationsvereinigung:

| | | |
|---|---|---|
| Britische Mattosen-Gesellsch., Kingsway | 165 | D2 |
| Eisenbahn-Gesellschaftsklub, Templars Kolonie | 166 | E3 |
| Arabische Handelsschule, am Flugplatz | 167 | D2 |
| Schwimmbeich, Bat Galim | 168 | I3 |
| | 169 | C1 |

### Wohnhäuser:

| | | |
|---|---|---|
| Beit Olim (für jüdische Einwanderer) | 11 | B1 |
| „Borochov Home" Ahuzra Sir Herbert Samuel | 173 | C6 |
| Borromaeus-Schwestern, Mt. Carmel | 174 | D4 |
| Evangel. Missionsheim, Mt. Carmel | 175 | D4 |
| Deutsches Hospiz, Jaffa Road | 176 | D2 |
| „Stella Maris", Mt. Carmel | 177 | B1 |

### Nonnen- und Mönchsklöster:

| | | |
|---|---|---|
| Carmeliter-Mönchskloster, Mt. Carmel | 180 | B1 |
| Franziskaner-Mönchskloster Bat Galim | 181 | C1 |
| Trappisten-Nonnenkloster Bat Galim | 182 | C1 |
| Carmeliter-Nonnenkloster Mt. Carmel | 183 | C3 |
| Terra Santa, Stanton Street | 184 | E3 |

Generalstab des Heeres, Abteilung für Kriegskarten u. Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201541 5-41545254 6-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201415-41545254-18

Jaffa und Tel Aviv 1:10 000
Anlage zu Mil.-Geo. Angaben über Palästina u. Transjordanien

Sonderausgabel IX. 41
Nur für den Dienstgebrauch!

# STADTPLAN VON JAFFA UND TEL AVIV

MITTELLÄNDISCHES MEER

ASH SHEIKH MUWANNIS

AL MAS'UDIYA (SUMEIL)

MANSHIYA QUARTIER

JAFFA

AN NUZHA

SAKNAT DAULA

KARMAZ ZEITUN

JABALIYA

BAYIT VEGAN

Saknat al 'Afana

SHEKHUNAT SHAPIRO

Saknat Abu Kabir

Saknat as Sahil

Saknat Darwish

Tall ar Rish

MIQVE YISRAEL

SALAMA

Al Bassa

Ard al Kharab

Greifer-kante

Zollmauer

Jarisha

Tel Ekkim

Nahlat Ganim

BENEI BERAQ

HAMMAM GAN

Tel Recheles

Shk. Pinkasovy

Kiryat Yosef

Nahlat Yizhaq

Shk. Sheikelin

Jüdischer Friedhof

Shk. Arlozoroff

Givat Rambam

Kibbut Hebaharut

Povla Murahi

Kamat Yizhaq

Schronisko Młodz.

Staatsforst

Shk. Green

Shk. Agronomi

Shk. Aviona

Maßstab 1:10000

## Zeichenerklärung

- Städtische Verwaltungs- und Stadtgrenze
- Grenze von Landgemeinden
- Eisenbahn
- Straße u. Brücke
- Hauptdurchfahrtsstraßen
- Citrus Pflanzung
- Weingarten
- Bananenpflanzung
- △ Trigonometrischer Punkt
- 35.6 ⊥ Höhenangabe in Metern
- Ch. Kirche
- Syn. Synagoge
- M. Moschee
- Sch. Schule
- F. Friedhof
- Pf.h. Pfarrhof
- San. Sanatorium
- P.S. Polizeistation
- Ü.G. Schienengleicher Übergang
- W.T. Wasserturm

Alle Höhenangaben sind um 0,6 m zu erhöhen
Seitenlänge eines Gitternetzquadrates = 1 km

## Objekteverzeichnis

- 6 Zollamt
- 7 Öl- und Seifenfabrik in Nahlat Yizhaq
- 8 Hafen von Jaffa
- 9 Hafenamt Jaffa
- 11 Hafen von Tel Aviv
- 17 Wirk- und Nähfadenfabrik } in Ramat Gan
- 19 Seidenwirkerei
- 20 Sackfabrik
- Bhf. 21 Bahnhof
- 24 Lederfabrik
- 25 Weberei
- 26 Elektrizitätswerk
- 27 Flugplatz Tel Aviv (im Ausbau)
- 28 Elektrizitätswerk
- 32 Funkstation (Umfang der Anlage unbekannt)
- 35 Ausstellungsgebäude
- 36 Güterschuppen
- 37 Einwanderungsamt
- 38 Passagier-Quarantänestation
- 39 Städtisches Schlachthaus
- 40 Schulen
- 40a Klöster
- 41 Markthallen
- 42 Privatkrankenhaus
- 43 Garage
- 44 Leuchtturm
- 45 Öffentliche Gebäude (Polizeistationen, Postämter, Verwaltungsgebäude u. a.)
- 46 Theater und Lichtspielhäuser
- 47 Krankenhaus des jüdisch. Arbeiterverbandes
- 48 Städtisches Krankenhaus
- 49 Sanatorien
- 50 Weinpresse und Destillieranlage in Sarona
- 51 Gebäude der palästinensischen Landesaufnahme
- 52 Silager
- 53 Eisengießerei
- 54 Güterhallen
- 55 Polizeikaserne
- 56 Französisches Krankenhaus
- 57 Destillieranlage
- 57a Zigarettenfabrik
- 58 Städtische Stallungen
- 59 Wasserturm
- 60 Krankenhaus
- 61 Regierungskrankenhaus
- 62 Krankenhaus für ansteckende Krankheiten
- 63 Ziegelei
- 64 Silberwarenfabrik
- 65 Strumpf- und Wirkwarenfabrik
- 66 Druckerei und Verlag } Miqve Yisrael
- 67 Möbelfabrik
- 68 Metallwarenfabrik
- 69 Verlagsanstalt
- 70 Bäckerei u. Schokoladenfabrik
- 71 Fabrik für Zahnersatzteile In Nahlat Yizhaq
- 72 Getreidemühle
- 73 Kohlensäurewerk
- 74 Bäckerei
- 75 Bäckerei } in Nahlat Yizhaq
- 76 Fabrik elektrotechnischer Ersatzteile
- 77 Eisfabrik
- 78 Textilfarbdruckerei
- 79 Schraubenfabrik
- 80 Krankenhaus Dr. Aberbach (jüdisch)
- 81 Krankenhaus Rafael (jüdisch)
- 82 Krankenhaus des jüdisch. Arbeiterverbandes
- 82a Krankenhaus (jüdisch)
- 83 Textilwarenfärberei
- 84 Salz- und Marmeladenfabrik
- 85 Betonplattenfabrik
- 86 Backpulverfabrik
- 87 Eisenröhrenfabrik
- 88 Schokoladen- und Süßwarenfabrik
- 89 Zementröhren- und Ziegelfabrik
- 90 Kartonagenfabrik
- 91 Dachziegelwerk
- 92 Strumpffabrik
- 93 Gießerei und Signaleinrichtungen
- 94 Chemische Fabrik für kosmet. Erzeugn.
- 95 Knopffabrik
- 96 Füllfederhalterherstellung } in Ramat Gan
- 97 Aluminiumgerätefabrik
- 98 Papierwarenherstellung
- 99 Lithographische Anstalt
- 100 Getreidemühle
- 101 Wäscherei, Färberei u. chemische Reinigung
- 102 Honiggetränkefabrik
- 103 Marmeladenfabrik
- 104 Zigarettenfabrik
- 105 Wurstfabrik
- 106 Kaffeeersatzfabrik
- 107 Färberei und chem. Reinigung
- 108 Möbelfabrik
- 109 Zuckerwarenfabrik
- 110 Gießerei
- 111 Mineral- und Sodawasserfabrik
- 112 Elektrotechnische Erzeugnisse
- 113 Regierungskrankenhaus für ansteckende Krankheiten } in Benei Beraq
- 114 Maskenfabrik
- 115 Schokoladenfabrik
- 116 Mineralwasserfabrik
- 117 Gerberei
- 118 Dachziegel- und Backsteinwerk
- 119 Zigarettenfabrik
- 120 Lederfabrik
- 121 Sirup- und Marmeladenfabrik
- 122 Glühlampenfabrik
- 123 Eisfabrik
- 124 Federn- und Kettenfabrik
- 125 Papierfabrik
- 126 Fabrik für Tiefbrunnenpumpen

Niedergelegter Stadtteil

Deutsche Kolonie

Hauptdurchfahrtsstraßen

Grundlagen:
Englische Karte von Jaffa und Tel Aviv 1:10000, 1935
Friedlaender, Tel Aviv and Jaffa, 1:10000, 1939

Generalstab des Heeres, Abteilung für Kriegskarten u. Vermessungswesen IV. Mil.-Geo.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-170001870-41043346-19

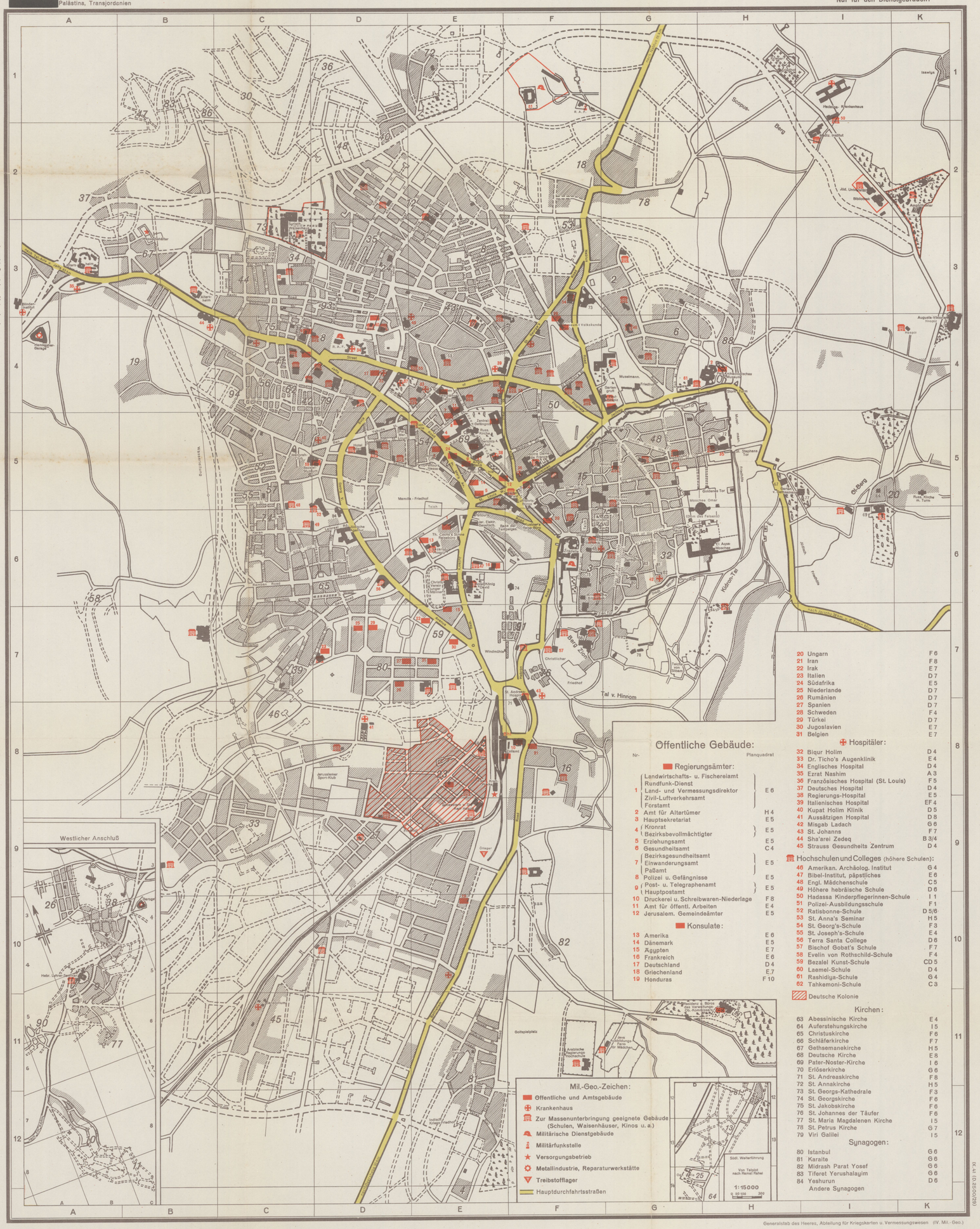
Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1080/0615-4/0405246-16

# STADTPLAN VON JERUSALEM

Jerusalem 1:10000
Anlage zu Mil.-Geo. Angaben über
Palästina, Transjordanien

**Sonderausgabe! VIII.41**
Nur für den Dienstgebrauch!

Anschluß siehe Nebenkarte




## Öffentliche Gebäude:

| Nr. | | Planquadrat |
|---|---|---|
| | **Regierungsämter:** | |
| 1 | Landwirtschafts- u. Fischereiamt; Rundfunk-Dienst; Land- und Vermessungsdirektor; Zivil-Luftverkehrsamt; Forstamt | E 6 |
| 2 | Amt für Altertümer | H 4 |
| 3 | Hauptsekretariat | E 5 |
| 4 | Kronrat; Bezirksbevollmächtigter | E 5 |
| 5 | Erziehungsamt | E 5 |
| 6 | Gesundheitsamt | C 4 |
| 7 | Bezirksgesundheitsamt; Einwanderungsamt; Paßamt | E 5 |
| 8 | Polizei u. Gefängnisse | E 5 |
| 9 | Post- u. Telegraphenamt; Hauptpostamt | E 5 |
| 10 | Druckerei u. Schreibwaren-Niederlage | F 8 |
| 11 | Amt für öffentl. Arbeiten | E 4 |
| 12 | Jerusalem. Gemeindeämter | E 5 |
| | **Konsulate:** | |
| 13 | Amerika | E 6 |
| 14 | Dänemark | E 5 |
| 15 | Ägypten | E 7 |
| 16 | Frankreich | E 6 |
| 17 | Deutschland | D 4 |
| 18 | Griechenland | E 7 |
| 19 | Honduras | F 10 |
| 20 | Ungarn | F 6 |
| 21 | Iran | F 8 |
| 22 | Irak | E 7 |
| 23 | Italien | D 7 |
| 24 | Südafrika | E 5 |
| 25 | Niederlande | D 7 |
| 26 | Rumänien | D 7 |
| 27 | Spanien | D 7 |
| 28 | Schweden | F 4 |
| 29 | Türkei | D 7 |
| 30 | Jugoslavien | E 7 |
| 31 | Belgien | E 7 |
| | **Hospitäler:** | |
| 32 | Biqur Holim | D 4 |
| 33 | Dr. Ticho's Augenklinik | E 4 |
| 34 | Englisches Hospital | D 4 |
| 35 | Ezrat Nashim | A 3 |
| 36 | Französisches Hospital (St. Louis) | F 5 |
| 37 | Deutsches Hospital | D 4 |
| 38 | Regierungs-Hospital | E 5 |
| 39 | Italienisches Hospital | EF 4 |
| 40 | Kupat Holim Klinik | D 5 |
| 41 | Aussätzigen Hospital | D 8 |
| 42 | Misgab Ladach | G 6 |
| 43 | St. Johanns | F 7 |
| 44 | Sha'arei Zedeq | B 3/4 |
| 45 | Strauss Gesundheits Zentrum | D 4 |
| | **Hochschulen und Colleges** (höhere Schulen): | |
| 46 | Amerikan. Archäolog. Institut | G 4 |
| 47 | Bibel-Institut, päpstliches | E 6 |
| 48 | Engl. Mädchenschule | C 5 |
| 49 | Höhere hebräische Schule | D 6 |
| 50 | Hadassa Kinderpflegerinnen-Schule | I 1 |
| 51 | Polizei-Ausbildungsschule | F 1 |
| 52 | Ratisbonne-Schule | D 5/6 |
| 53 | St. Anna's Seminar | H 5 |
| 54 | St. Georg's-Schule | F 3 |
| 55 | St. Joseph's-Schule | E 4 |
| 56 | Terra Santa College | D 6 |
| 57 | Bischof Gobat's Schule | F 7 |
| 58 | Evelin von Rothschild-Schule | F 4 |
| 59 | Bezalel Kunst-Schule | CD 5 |
| 60 | Laemel-Schule | D 4 |
| 61 | Rashidiya-Schule | G 4 |
| 62 | Tahkemoni-Schule | C 3 |
| | Deutsche Kolonie | |
| | **Kirchen:** | |
| 63 | Abessinische Kirche | E 4 |
| 64 | Auferstehungskirche | I 5 |
| 65 | Christuskirche | F 6 |
| 66 | Schäferkirche | F 7 |
| 67 | Gethsemanekirche | H 5 |
| 68 | Deutsche Kirche | E 8 |
| 69 | Pater-Noster-Kirche | I 6 |
| 70 | Erlöserkirche | G 6 |
| 71 | St. Andreaskirche | F 8 |
| 72 | St. Annakirche | H 5 |
| 73 | St. Georgs-Kathedrale | F 3 |
| 74 | St. Georgskirche | F 6 |
| 75 | St. Jakobskirche | F 6 |
| 76 | St. Johannes der Täufer | F 6 |
| 77 | St. Maria Magdalenen Kirche | I 5 |
| 78 | St. Petrus Kirche | G 7 |
| 79 | Viri Galilei | I 5 |
| | **Synagogen:** | |
| 80 | Istanbul | G 6 |
| 81 | Karaite | G 6 |
| 82 | Midrash Parat Yosef | G 6 |
| 83 | Tiferet Yerushalayim | G 6 |
| 84 | Yeshurun | D 6 |
| | Andere Synagogen | |

## Mil.-Geo.-Zeichen:

- Öffentliche und Amtsgebäude
- Krankenhaus
- Zur Massenunterbringung geeignete Gebäude (Schulen, Waisenhäuser, Kinos u. a.)
- Militärische Dienstgebäude
- Militärfunkstelle
- Versorgungsbetrieb
- Metallindustrie, Reparaturwerkstätte
- Treibstoffiager
- Hauptdurchfahrtsstraßen

## Liste der Stadtviertel:

| Nr. | | Planquadrat |
|---|---|---|
| 1 | Ahva | D 3 |
| 2 | Amerikanische Kolonie | FG 3 |
| 3 | Armenisches Stadtviertel (Altstadt) | FG 6 |
| 4 | Arnona | E 12/13 |
| 6 | Bab ez-Zahira | G 4 |
| 7 | Baqa'a | DE 9/11 |
| 8 | Beit Israel | EF 3 |
| 9 | Beit Hakerem | cd 4/6 |
| 10 | Bayit Vegan | b 7/8 |
| 11 | Bnei Brith | c 9 |
| 12 | Bukhariya | DE 2/3 |
| 13 | Binyan u-M'lakha | E 13 |
| 15 | Christen-Stadtviertel (Altstadt) | FG 5/6 |
| 16 | Deir Abu Tor | F 8/9 |
| 18 | Es-Sheikh Jarrah | F 2 |
| 19 | Es-Sheikh Badr | B 4 |
| 20 | Et-Tur | I K 5/6 |
| 21 | Even Israel | D 4 |
| 23 | Deutsche Kolonie | DE 8/9 |
| 24 | Geula | DE 3 |
| 25 | Giv'at Eliahu | D 14 |
| 26 | Giv'at Shaul | cd 3 |
| 27 | Griechische Kolonie | D 9 |
| 30 | Hadar Yerushalayim | C 1 |
| 32 | Jüdisches Stadtviertel (Altstadt) | G 6 |
| 33 | Katamon | BC 8/10 |
| 34 | Kerem | C 3 |
| 35 | Kerem Abraham | D 3 |
| 36 | Kerem Yizhaq | D 1 |
| 37 | Khallet et-Tarha | A 2 |
| 38 | Kiryat Moshe (Montefiore) | d 3/4 |
| 39 | Kiryat Shemuel | CD 7 |
| 40 | Mahanayim | D 1/2 |
| 41 | Mahane Yehuda | C 4 |
| 42 | Mazkeret Moshe | C 4 |
| 43 | Mea Shearim | E 3/4 |
| 44 | Meqor Barukh | C 3 |
| 45 | Meqor Haim | C 10/11 |
| 46 | Merhavya | C 8 |
| 47 | Moledet | B 1/2 |
| 48 | Muselman. Stadtviertel (Altstadt) | GH 5 |
| 50 | Musrara | F 4 |
| 52 | Nahlat Ahim | C 5 |
| 53 | Nahlat Shim'on | F 3 |
| 54 | Nahlat Shiv'a | E 5 |
| 55 | Nahlat Zadoq | C 5 |
| 56 | Nahlat Zion | C 4 |
| 57 | Neve Bezalel | C 5 |
| 58 | Nave Sha'anan | A 6/7 |
| 59 | Nikiforiya | DE 7 |
| 62 | Ohel Moshe | C 4 |
| 64 | Ramat Rahel | D 14 |
| 65 | Rehavya | CD 6/7 |
| 67 | Romema | B 3 |
| 68 | Ruhama | CD 4 |
| 69 | Russian Compound | E 5 |
| 72 | Sanhedriya | DE 1 |
| 73 | Schneller | CD 2/3 |
| 74 | Sha'arei Hessed | C 5/6 |
| 75 | Sha'arei Zedeq | C 3 |
| 76 | Shamma'a | F 7 |
| 77 | Shekhunat Hapo'alim | c 6 |
| 78 | Shim'on Hazadiq | G 2 |
| | Silwan (Hashiloan) | H 6/7 |
| 79 | Sukkat Shalom | D 4 |
| 80 | Talbiya | DE 7 |
| 81 | Talpiot | E 11/12 |
| 82 | Talpiot Nord | F 10 |
| 83 | Tamu'a | B 1/2 |
| 84 | Tel Arza | D 1/2 |
| 86 | Tiferet Yerushalayim | BC 1/2 |
| 88 | Wadi el-Joz | H 4 |
| 90 | Yefe Nof | ab 5/6 |
| 91 | Yemin Moshe (Montifiore) | EF 7 |
| 93 | Zikhron Moshe | D 3/4 |
| 94 | Zikhron Yosef | C 4 |

## Straßenverzeichnis:

| | Planquadrat |
|---|---|
| **A** | |
| Abarbanel, Don Yizhaq | CD 6 |
| Abessinian | E 4 |
| Abraham, Ma'ale | d 4 |
| Adereth, Rav | C 7 |
| Adler, Marcus | D 4 |
| Agrippa's Way | CD 4 |
| Aharon (Bukhariya) | D 2 |
| Aharon (Rehaviya) | C 6 |
| Al Asali | G 6 |
| Alfasi | C 6/7 |
| Algazi, Yomtov | DE 4 |
| Alharizi | CD 6 |
| Allenby Square | F 5 |
| Alliance Israélite | CD 4 |
| Alphandari | C 3 |
| Amoraim | C 6 |
| Amos | D 3 |
| Antebi, Albert | D 5 |
| Arlozoróff, Haim | D 6/7 |
| Auerbach, Rabbi Meir | CD 7 |
| **B** | |
| Bab ez-Zahira | G 4 |
| Baldwin I. | F 5 |
| Bar Kochba | C 3 |
| Bartanoura, Obadya of | D 6 |
| Beit Haknesseth | C 6 |
| Billicus, Sima | D 5 |
| Ben Gabirol, Shlomo | D 6 |
| Ben Hillel, Mordechai | D 5 |
| Benjamin of Tudela | C 7 |
| Ben Maimon | CD 6 |
| Ben Yehuda | D 5 |
| Bethlehem | EF 8/11 |
| Bezalel | D 5 |
| Bialik | c 5 |
| Bittar | E 11/12 |
| **C** | |
| Casa Nova Lane | F 5/6 |
| Chain, Str. of the | G 6 |
| Chancellor | D 4 |
| Christian | F 5/6 |
| Citadel Lane | F 6 |
| Coeur de Lion | F 4 |
| **D** | |
| Dajan, Rabbi Laib | E 3 |
| Damascus Gate | G 5 |
| David (Bukhariya) | DE 2/3 |
| David (Old City) | FG 6 |
| **E** | |
| Efrata | E 11/13 |
| Ein Gedi | E 11 |
| Etz Haim | C 4 |
| Ezrat Israel | D 4 |
| **F** | |
| Frumkin, Y. D. | E 4/5 |
| **G** | |
| Gaguin, Abraham | E 4/5 |
| Gaza Road | CD 6/7 |
| Gilead | E 11 |
| Gmilot Hassadim | C 5/6 |
| Godfrey de Bouillon | F 4/5 |
| **H** | |
| Hacarmel | d 4 |
| Hafetz Haim | D 3 |
| Hagai (Geula) | D 3/4 |
| Hagai (Beit Hakerem) | cd 5 |
| Hageonim | C 6 |
| Hagra | C 5 |
| Hahashmonaim | BC 3 |
| Hajarden | E 11 |
| Halebanon | d 4 |
| Hama'alot | D 5 |
| Hasharon | d 4 |
| Hatanaim | C 6 |
| Haturim | C 3 |
| Hayeshiva | D 3 |
| Hebron | F 6/8 |
| Hehalutz | cd 5 |
| Herzl | E 11/12 |
| Honour Lane | G 6 |
| Hoshea | D 3 |
| **I** | |
| Ibn Ezra | C 6 |
| Ibn Shaprut | C 6 |
| Israel Boulvd. | d 4 |
| **J** | |
| J see also Y. | |
| Jacobs, Jacob | E 3 |
| Jaffa Road | A-F 3/6 |
| Jericho Road | GH 4/5 |
| Jews | G 6 |
| Josephus | CD 3/4 |
| Josiphon | C 4 |
| Julians Way | E 6/7 |
| **K** | |
| Karaites | G 6 |
| Keith-Roach Square | E 5 |
| Keith-Roach Street | E 5 |
| Keren Kajemeth Lejsrael | CD 6 |
| Khayat Lane | D 5 |
| King George V. Ave. | DE 4/7 |
| King Solomon | G 5 |
| Kook, Abraham | E 4/5 |
| Kook, Harav (Kiryat Shemuel) | C 7 |
| Kook, Harav (Beit Vegan) | b 7/8 |
| Kronpr. Friedrich Wilhelm | G 6 |
| **L** | |
| Levy, Fishel | EF 3 |
| Levy, I. Nahum | D 4 |
| Lider, Selig | E 3 |
| Luntz, A. M. | D 4/5 |
| **M** | |
| Malahi | D 3 |
| Malha | BC 9 |
| Mamilla | D-F 6 |
| Mary, Princess | E 5 |
| Massada | E 11 |
| Mea Shearim | D-F 3/4 |
| Meir, Rabbi Jacob | b 7/8 |
| Melisande, Queen | E 5 |
| Menahem | C 3 |
| Merkaz Mizhari | EF 6 |
| Micha | D 3 |
| Moshe | E 2/3 |
| **N** | |
| Nablus Road | F 2/4 |
| Nahlat Shiva | E 5 |
| Nahum | D 3 |
| Nebi Samuel Road | EF 2/3 |
| Nehemya | DE 2/3 |
| **O** | |
| Obadya | D 3 |
| Obadya of Bartanoura | D 6 |
| Our Lady, Street of | GH 5 |
| **P** | |
| Pines, Michael | D 3/4 |
| Pinhas | DE 2/3 |
| Porush | C 5/6 |
| Press, Isaiah | D 4 |
| Prinsess Mary Ave. | E 5 |
| Prophets, Street of the | D-F 4/5 |
| **Q** | |
| Queen Melisande | E 5 |
| **R** | |
| Ramban | CD 6 |
| Rapaport, Baruch | EF 3 |
| Rashba | C 6/7 |
| Rashbam | C 3 |
| Rashi | C 3 |
| Redaã | CD 5/7 |
| Rivlin, Josef | C 7 |
| Routenberg | C 7 |
| Ruhama | CD 4 |
| **S** | |
| Sadya Hagaon | C 6/7 |
| Saladin Road | FG 3/4 |
| Salamon, Moshe | E 5 |
| Samuel, Sir Herbert | DE 5 |
| Samuel Square | E 5 |
| Saphir, Y. | D 5 |
| Saphat Emet | C 4 |
| Sergius | C 4 |
| Shaikh Rian's Way | G 5 |
| Shemuel | E 3 |
| Shilo | C 6 |
| Shimon | DE 2 |
| Shlomo | E 2/3 |
| Sonenfeld, Rav (Beit Israel) | E 3 |
| Sonenfeld, Rav (Sha'arai Hessed) | C 5/6 |
| St. Francis | F 5 |
| St. George | E 3/4 |
| St. Louis | E 5 |
| St. Paul | EF 4/5 |
| St. Stephen | F 4 |
| St. Vincent | F 5 |
| Storr's Ave. | E 5 |
| Suleiman Road | F 5 |
| **T** | |
| Tahkmoni | C 3/5 |
| Tancred Lane | EF 4 |
| **U** | |
| Ussishkin, Menahem | C 5/6 |
| **V** | |
| Via Dolorosa | G 5 |
| **W** | |
| Wakf | D 5/6 |
| Wall | F 5 |
| Workers | D 5 |
| **Y** | |
| Ya'abetz | DE 5 |
| Ya'aqov | DE 2/3 |
| Yehezkiel | E 12 |
| Yehiel | D 3 |
| Yehuda Halevy | D 6 |
| Yehuda Hamaccabi | C 3 |
| Yellin, Avinoam | E 3 |
| Yellin, David | D 3/4 |
| Yizhaq (Bukhariya) | C 5/6 |
| Yizhaq (Sha'arei Hessed) | D 2 |
| Yona | D 3 |
| Yosef | DE 2/3 |
| Yosef Hanassi, Don | C 3 |
| **Z** | |
| Zacharias | D 3 |
| Zephanya | D 2/3 |
| Zion Gate Way | G 6 |
| Gates to the Old City: | |
| Damascus Gate | G 5 |
| Dung Gate | G 6 |
| Golden Gate | H 5 |
| Herod's Gate | G 4 |
| Jaffa Gate | F 6 |
| New Gate | F 5 |
| St. Stephens Gate | H 5 |
| Zion | F 7 |

Generalstab des Heeres, Abteilung für Kriegskarten u. Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)

IX 41 (D. 1525/28)

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-41545254 6-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-41540254-18

Lydda und Er Ramle 1:10000
Anlage zu Mil.-Geo. Angaben über [redacted]
Palästina, Transjordanien

Greiferkante

# STADTPLAN VON LYDDA UND ER RAMLE

Sonderausgabe! IX.41
Nur für den Dienstgebrauch!

Zeichenerklärung:

- Befestigte Straße
- Unbefestigte Straße
- Eisenbahn
- Stadtgrenze
- Landgemeindegrenze
- Bäume
- Büsche
- Sandgrenze
- Öffentliches Gebäude
- P.O. Postamt
- Mosque, Masq., Jâmi' Moschee
- Cemetery, Cem. Friedhof
- Church, Ch. Kirche
- 110 M 32.4 Triangulationspunkt (mit Nr.) u. Höhenpunkt
- U.B.20 Stadtgrenzzeichen

(Die Höhen sind in Meter angegeben)

Mil.-Geo.-Zeichen:

- Amtsgebäude
- Schule
- Kaserne
- Flugplatz
- Krankenhaus
- Schlachthaus
- Hauptdurchfahrts- und Umgehungsstraßen

Nach einer engl. Karte 1:10000 (Survey of Palestine, Jaffa 1930)

Generalstab des Heeres, Abteilung für Kriegskarten u. Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)

Maßstab 1:10000

500 400 300 200 100 0 500 1000 Meter

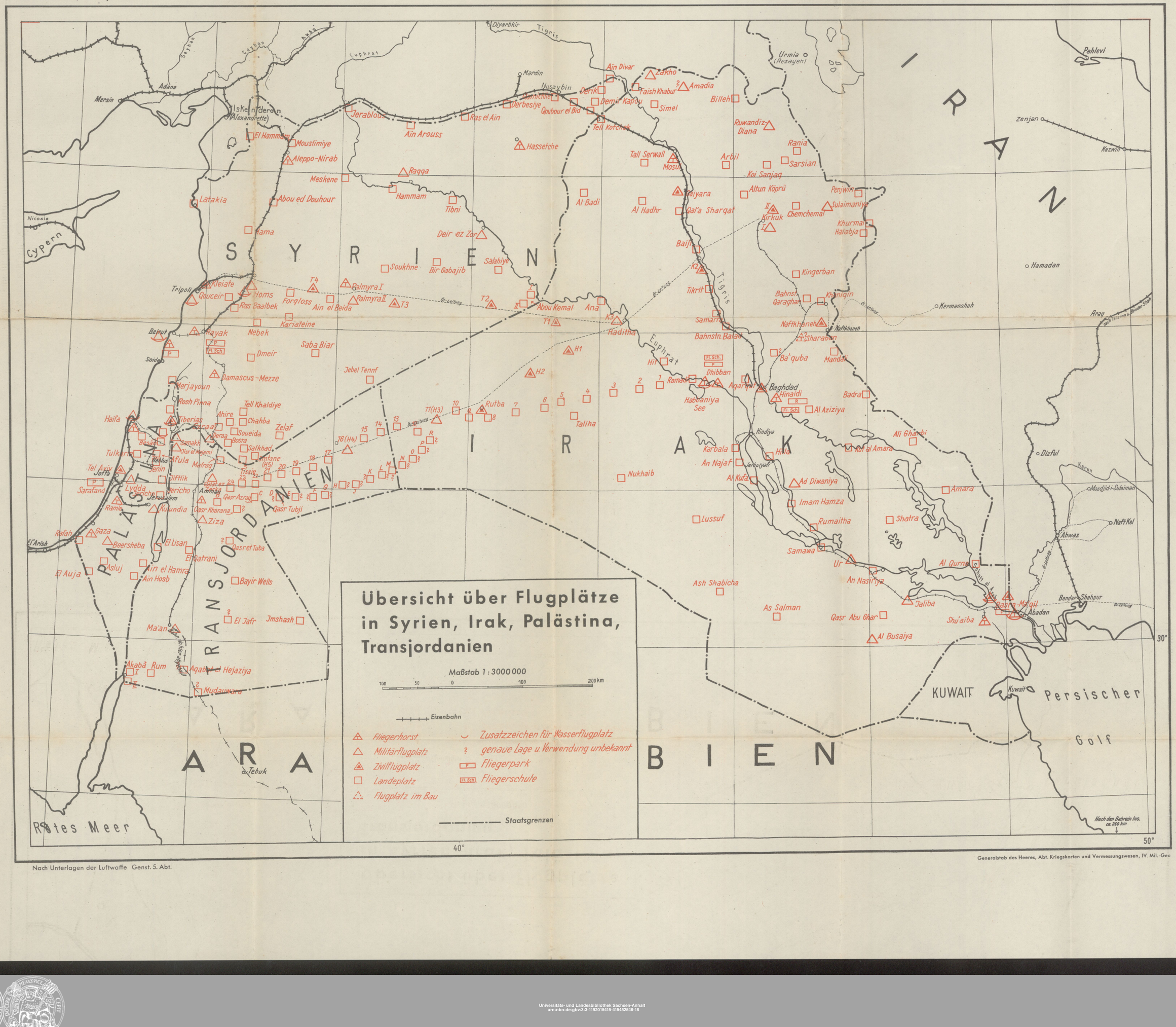
Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201515-415452546-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-41545256-18

Übersicht über Flugplätze
in Syrien, Irak, Palästina,
Transjordanien
Anlage zu Mil.-Geo.-Angaben
über Palästina, Transjordanien

# Übersicht über Flugplätze
## in Syrien, Irak, Palästina, Transjordanien

Sonderausgabe
Ausgabe Nr. 2 Stand: 1. XII. 41
Nur für den Dienstgebrauch!




## Übersicht über Flugplätze in Syrien, Irak, Palästina, Transjordanien

Maßstab 1 : 3000000

100 50 0 100 200 km

Eisenbahn

- Fliegerhorst
- Militärflugplatz
- Zivilflugplatz
- Landeplatz
- Flugplatz im Bau
- Zusatzzeichen für Wasserflugplatz
- ? genaue Lage u. Verwendung unbekannt
- P Fliegerpark
- Fl. Sch. Fliegerschule

Staatsgrenzen

Nach Unterlagen der Luftwaffe Genst. 5. Abt.

Generalstab des Heeres, Abt. Kriegskarten und Vermessungswesen, IV. Mil.-Geo

III. 1942 (D 27)

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-1192015415-41545246-18

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201415-41545246-18

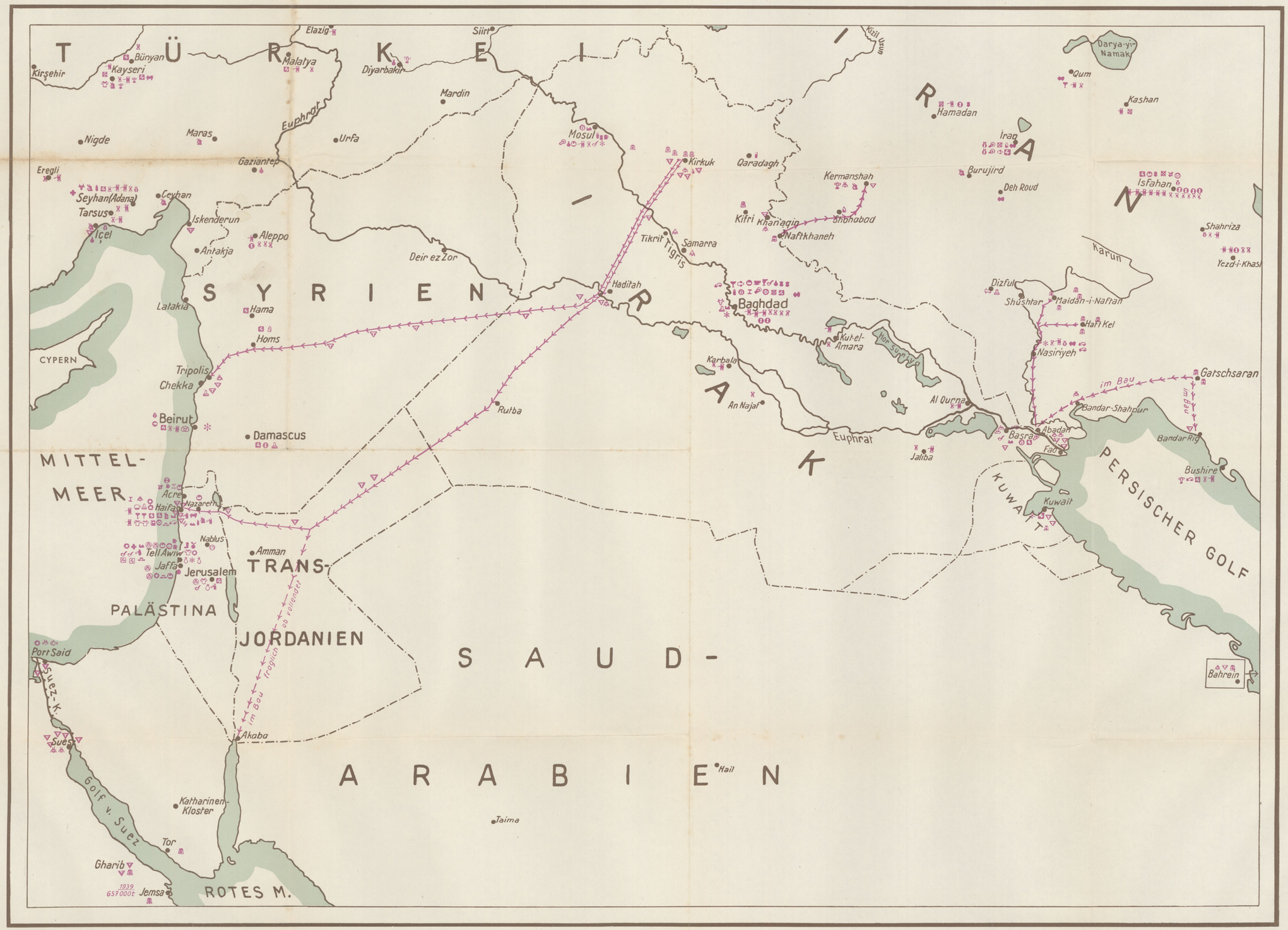
# Syrien, Irak, Palästina, Transjordanien: Industrie - Ölgewinnung

Industrie 1:3000000

Anlage zu Mil.-Geo.-Angaben über Palästina-Transjordanien
Ausgabe 15. X. 1941

Sonderausgabe! VI. 1941

Nur für den Dienstgebrauch!




Zeichenerklärung

- Munitionsdepot
- Waffenreparatur und Arsenal
- Kokerei
- Gasanstalt
- Kalk-, Zementwerk
- Steine
- Keramikindustrie
- Glasfabrik
- Eisenbahnwerkstätte
- Metallverarbeitung
- Eisenhütte
- Walzwerk und Metallwarenfabrik
- Eisengießerei
- Rasierklingen, Schneidwaren
- Nägel-, Draht-, Schraubenfabrik
- Maschinenfabrik
- Karosserien
- Schiffsbau, Werft
- Flugzeugfabrik, Flugzeugteile, Reparaturwerkstätte
- Aluminiumfabrik
- Chemische Industrie
- Schwerchemie und Kampfgasherstellung
- Pharmazeutische Industrie
- Pulver und Sprengmunition
- Erdölraffinerie
- Fette und Öle
- Speisefett
- Gebrauchsfette, Seife
- Farbenindustrie
- Elektroindustrie
- Elektrizitätswerk
- Umspannwerk
- Glühbirnen- und Lampenherstellung
- Textilwaren
- Weberei
- Spinnerei
- Bekleidung
- Verbandzeug, Wattefabrik
- Teppiche, Jutefabrik
- Papierindustrie
- Zellstoff, Pappefabrik
- Druckerei
- Schuhwarenfabrik
- Sattlerei
- Leder-, Kunstlederverarbeitung
- Gummiwaren, Gasmaskenfabrik
- Bereifung
- Getreide- bzw. Reismühle
- Bäckerei
- Konservenfabrik
- Fischverwertung
- Zucker und Süßigkeiten
- Rakibrauerei, Weinkelterei
- Bierbrauerei
- Tabakverarbeitung
- Molkereiwaren
- Streichholzfabrik
- Holzwarenindustrie
- Schlachthaus
- Eisfabrik
- Autoreparaturwerkstätte
- Gewehrfabrik, Geschützfabrik
- Ölfeld
- Erdöl- bzw. Treibstofftank
- Erdölleitung

Die Zahl der Zeichen entspricht der Zahl der vorhandenen Betriebe, ausgenommen bei den Zeichen für Erdöl- und Treibstofftanks und für Erdölfelder

Hohle Zeichen (links) bedeuten im Bau befindliche oder vor längerer Zeit geplante Werke

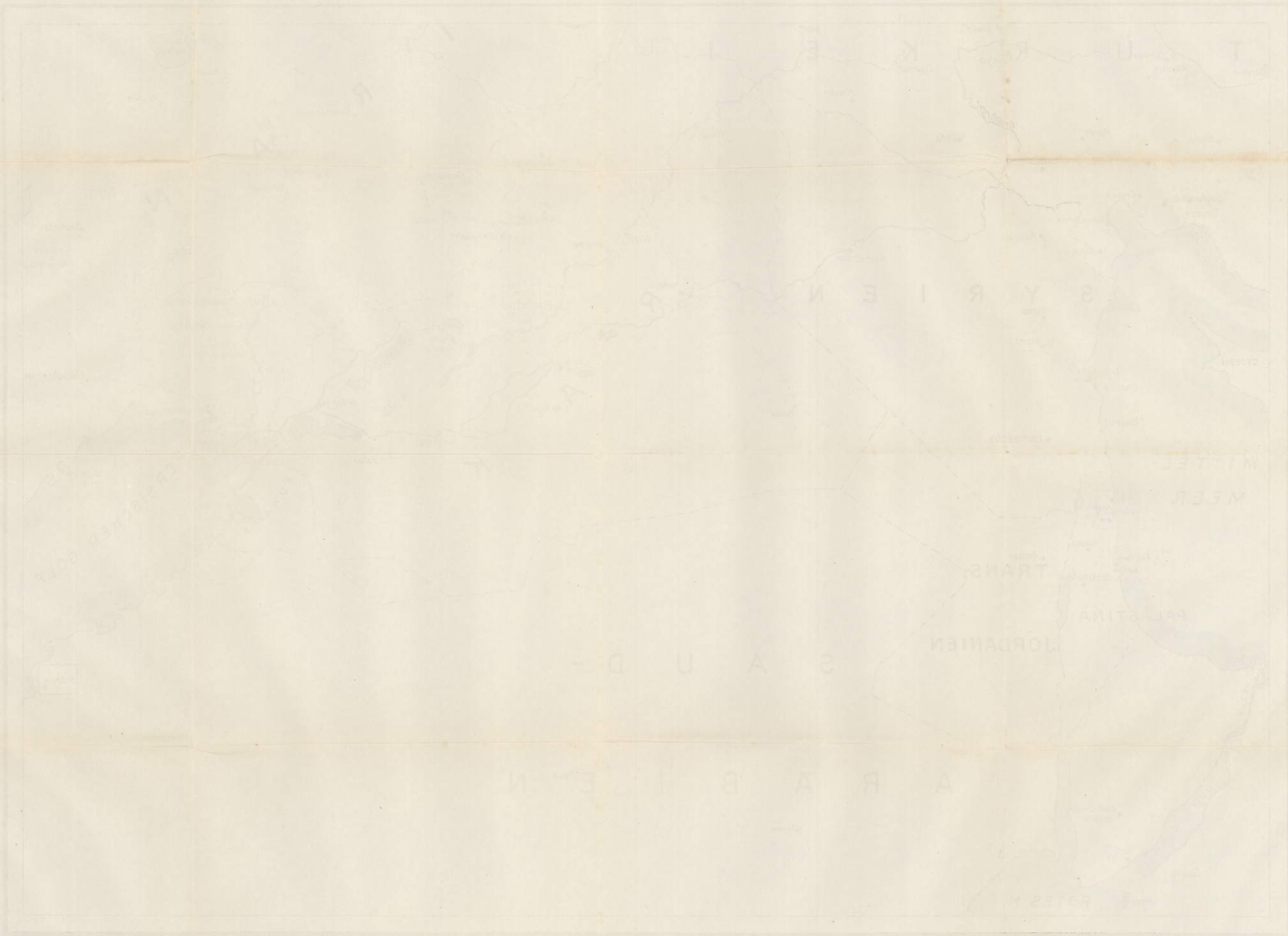
Unter Mitwirkung von OKW, WiRü Amt, Wi.

Maßstab 1:3000000

50 0 50 100 150 200 250 300 Kilometer

Generalstab des Heeres. Abt. f. Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:3-119201541-115402546-18



# Palästina-Transjordanien


37°
38°
Yabroud
1430
Qaldoun
Nasriye
Jairoud
Rouhaïbe
790
Qtaïfe
Khane ej Jajâjil
Khane el Hanebe
1401
Khane el Amre
Khane et Trab
Khelurbet el Boutmiyele
Saba Biar
820
Bir Saigat
Bahr Saigat
Khane Abou Chamâte
729
Dmeir
700
Khabra Tarfaoui
Bahr el Euteibe
Aateibe
610
Koufreiné
Oum Egreba
825
T. Dekoua
Oum el Mezze
Tell Maqaoul
744
Tell Khabilé
T. el Hajer
870
690
Jebel Seiss
Bir Serrt
Rjoumâte ej Joueif
T. Naer
T. Maghout
652
Gaat es Slahe
Rejem el Mara
Tell Abou el Qanafed
722
Tell Rhâb
Adelle Sehil
Ghoube
Tal Serinn
Tell Oum Edenn
en Najjar
Tell Asfar
832
T. Dalfa
Kheurbet el Ambachi
Kholkholé
Sanamein
1094
Nâmer
Khabâb
Tell Kaldiyé
Tloul es Safa
746
Sbaitan Sérak
Mouhajjé
Dama
El Mtoune
Naoua
595
Ezraa
Ahiré
Chaqqa
1220
Chahba
1070
Oum Dahab
Basra el Harîr
Cheikh Meskine
Selim
Mezraa
Qanaouâte
1225
Ed Diate
Mouchannaf
Soueida
1050
Boussâne
Aalma
Mzerib
584
Ghamge Charqiyé
Oum Usalad
Mous elfré
Kâfer
Chaaf
1515
Mjemer
Tell el Lôz
Mellah
Dera'a
Nassib
Talbé
Er Remtha
Bosra
Salkhad
136
El Moutaaye
Musheirfe
El Boweida
Maghir
Hosha
Semâd
1250
Imtâne
Soummaqaie
Surab
Aanz
T. Sharane
El Lulu
Boweida
685
El Fedein
El Ahâte
Umm el Jmal
T. Qu'eis
T. Rimah
234
T. Refan
T. Khaldi
T. Abu el Farth
Mufradat el Asfar
Khelt el Ghoraba
Rujm Meshershui
Rujm Debeg
T. Kahati
679
T. Ofeihim
T. Areinba
T. er Ratab
780
Jebel Menasef
Qal'at ez Zerqa
El Hadid
Ruseife
Merka
Es Sahab
El Alja
750
El Muwaqqar
Abu el Ahsein
El Asi
767
El Hallabat
Muwasit
596
Hammam es Sara
QA'A HANNA
Jagged Hill
Hababije
Wadi Ghuraz
Wadi Cham
Markab el Hofne
Er Reqaaye
El Aiboha
Nemara
Zelaf
T. Esdé
T. Dabah
T. Misma
834
Y. Ibn Madi
KHABRAT EL BURQU'
Qasr el Burqu'
818
892
T. el Abyad
T. Abu Shershua
T. el Mushaqqaq
T. el Jizum
908
T. Anok
El Khadheri
660
El Harra
954
Tobiyet Muheisin
T. Ghosain
995
T. es Seis
T. 'Abd
Rujeila
er
T. Humwelan
1027
Tulul el 'Abd
910
Zemet el Abia
Qa'at esh Shubeike
T. Aneze
735
T. Shabah
1047
Ona er Rustem
965
T. Sa'ada
J. Manadat
Tl. es Sanieh
Arenby Jawa
Es Sa'na
Umm Jawa
Tulul
J. Majqama
1018
990
el
J. en Nedhayem
Saladin's Teich
954
J. el Ashaqif
1040
706 T. Hadali
Ashaqif
750
T. Mismar
845
Jeb
Tell Harun
680
Tell Taida
Tell Danait
650
Umm Sa'dt
Qa'a
Tulul el Qar
T. edh Dhureibinat
Qasr el Azraq
El Enaiya
El Beida
Hazm Fluq
Dalma
Qa'a Mejalla
El Wusad
Qa'a Tubji
625
580
Qara
Qataf
710
J. Umm Khisheisha
675
J. Ourma
Tell es Suweisn
Esh Shumasanat
Dj. Shinsana
890
920
Nassala
795
T. Auteidat
Tulailat es Saqqar
Mejalla
530
Qa'a Tafant
J. Tibish
Wadi Raj'ib
El Jiyashi
Ain el Asad
J. el Uweinid
545
El Mujaber
Shejeret esh Shomeri
506
Shejeret el Muhaila
Qusair Amra
536
Qasr el Mishash
Qasr Kharana
Jebel Mudaisaisat
El Mudaisa'is
Matabba
W Musattara
W. el Qarib
W. el Harth
W. el Mashqal
El Nuwasif
El Hazne
Umm
Ruseifa
El Harith
677
669
Qurunal Jamus
Tell Makheiza
Ruseifa
Al Blat
Er Reqaaye
Ed Diate
Wadi Cham
Wadi Ghuraz
Wadi Abu Basak
W. Jagged Hill
W. el Ashaqif
W. Qataf
W. Haqil
Sheriyan Safawiyat
Umm Jawa
Qa'a Hazim
Muntar Tlass
El Mellah
El Homdah
Qa'a Mejalla
El Wusad
Qa'a Tubji
Qa'a Tafant
W. Qataf
Qa'a Hanna
Abu es Siyar
T. Sheyibat
T. Huweinat
T. Seyikhin
640
623
T. Ahmar
940
T. Areinba
T. Ofeihim
T. Ofeihim
T. Ofeihim
T. Rimah
234
T. Refan
T. Khaldi
T. Abu el Farth
Mufradat el Asfar
Khelt el Ghoraba
Rujm Debeg
Rujm Meshershui
T. Kahati
679
T. Ofeihim
T. Areinba
T. er Ratab
780
Jebel Menasef
Qal'at ez Zerqa
El Hadid
Ruseifa