FT
MEADE

MLCM
86/
0195
(U)
Copy 1

Geheim!

3 - OCT 23
Copy ____ 1962

ÜBERBLICK

DER MILITÄRGEOGRAPHISCHEN BEDINGUNGEN FÜR DIE VERTEIDIGUNG DER

KÜSTEN SÜDOST-EUROPAS

HERINGEN COLLECTION
NO. S-4

BERLIN JULI 1943
GEN. STB. D. H. ABTLG. F. KR. K. U. VERM. W. (IV MIL GEO)

LIBRARY OF CONGRESS
0 012 160 373 1

Geheim!

ÜBERBLICK

DER MILITÄRGEOGRAPHISCHEN BEDINGUNGEN FÜR DIE VERTEIDIGUNG DER

KÜSTEN SÜDOST-EUROPAS

BERLIN JULI 1943
GEN. STB. D. H. ABTLG. F. KR. K. U. VERM. W. (IV MIL GEO)

Geheim!

MLCM
86/195

ÜBERBLICK

DER MILITÄRGEOGRAPHISCHEN

BEDINGUNGEN FÜR DIE VERTEIDIGUNG DER

KÜSTEN

SÜDOST-EUROPAS

BERLIN JULI 1943

GEN. STB. D. H. ABTLG. F. KR. K. U. VERM. W. (IV MIL GEO)

85-858997

9 JM 86

Inhaltsverzeichnis

(Die unterstrichenen Teile ermöglichen einen raschen Überblick.)

	Seite
Vorbemerkungen	2
Betrachtungsweise	4
A) Allgemeine Kennzeichnung des Raumes der Balkanhalbinsel	6
B) Die Beschaffenheit der Küstengewässer und des Strandes im Hinblick auf Landungsmöglichkeiten. Bearbeitet vom OKM/Skl HW	11
C) Die geographischen Gegebenheiten der Küsten im Hinblick auf ihre Verteidigung gegen einen landenden und gegen einen gelandeten, vordringenden Gegner	29
I. Die ägäischen Küsten Griechenlands und die ägäische Inselflur (einschl. Kreta)	29
Allgemeine Kennzeichnung der Küstenlandschaften und der Bevölkerung	29
Besondere Darstellung der Abschnitte:	30
1. Thrakische Küste mit Chalkidike	30
2. Golf von Saloniki	32
3. Nordägäische Inseln	34
4. Thessalische Küste	35
5. Euböa und Straße von Euböa sowie nördl. Sporaden	36
6. Golf von Ägina	38
7. Küste des Ostpeloponnes	40
8. Südägäische Inseln	41
9. Kreta	42
Rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiete	43
Zusammenfassung von I	45
II. Die westgriechischen Küsten und Inseln	46
Allgemeine Kennzeichnung der Küstenlandschaften und der Bevölkerung	46
Besondere Darstellung der Abschnitte	46
1. Küste des Westpeloponnes	47
2. Golf von Korinth	48
3. Golf von Patras und jonische Inseln	49
4. Epirotische Küste und Kerkyra (Korfu)	50
Rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiete	51
Zusammenfassung von II	51
III. Die Küsten und Inseln der östlichen Adria	53
Allgemeine Kennzeichnung der Küstenlandschaften und der Bevölkerung	53
Besondere Darstellung der Abschnitte:	54
1. Albanische Küste	54
2. Dalmatinische Küste	55
Rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiete	57
Zusammenfassung von III	58
Anhang	
Begriffserklärungen	59
Zeichenerklärung der Kartenskizzen	61

Übersichtsskizze befindet sich lose in der Falttasche der 3. Umschlagseite

Bildanhang in gesondertem Hefte (wird nachgeliefert)

Geheim!

ÜBERBLICK

DER MILITÄRGEOGRAPHISCHEN BEDINGUNGEN FÜR DIE VERTEIDIGUNG DER

KÜSTEN SÜDOST-EUROPAS

BERLIN JULI 1943
GEN. STB. D. H. ABTLG. F. KR. K. U. VERM. W. (IV MIL GEO)

Vorbemerkungen.

Zweck und Umfang.

Die vorliegende zusammenfassende Darstellung gibt einen vergleichenden Überblick über die geographischen Bedingungen für die Landung und Verteidigung an den Küsten der Balkanhalbinsel von der Maricamündung bis zum Quarnero sowie der Inselwelt des ägäischen, kretischen und jonischen Meeres. Sie dient zur raschen Unterrichtung der oberen Führung und ist deshalb auf eine großräumige Betrachtungsweise abgestellt. Einzelheiten werden nicht gegeben. Sie sind eingehenden Darstellungen in Kartenform vorbehalten, die in Vorbereitung sind.

Der Bildanhang (wird nachgeliefert) bringt eine Zusammenstellung typischer Bilder, in denen kennzeichnende Küsten- und sonstige Landschaftsformen sowie Besonderheiten des Landes gezeigt werden, die militärisch, besonders taktisch, wichtig werden können.

Ergänzendes militärgeographisches Schrifttum.

Südost-Europa, Donauraum und Balkanhalbinsel. Ein mil.-geo. Überblick. Berlin 1940.

Mil.-Geo. Beschreibung von Jugoslawien. Berlin 1940.

Mil.-Geo. Beschreibung von Nordostgriechenland. Berlin 1940.

Mil.-Geo. Beschreibung von Griechenland (ohne Nordostgriechenland). Berlin 1941. (Neubearbeitung in Vorbereitung.)

Karten.

Als Grundlage dient die beiliegende Übersichtsskizze eines Ausschnittes der Karte „Südeuropa-Ost“ i. M. 1 : 2,5 Millionen. Auf ihr wurde das Verkehrsnetz neu gezeichnet und die Ortsnamen ergänzt.

Zur Erleichterung des Lesens sind den einzelnen Textabschnitten Kartenskizzen beigefügt. Sie geben eine vereinfachte Geländebeurteilung durch Darstellung der Hindernisgebiete in Strandnähe und im rückwärtigen Küstengebiete, der für die Verteidigung wichtigen Straßen, der Engen und der für Luftlandungen außerhalb der Flugplätze möglich erscheinenden Gebiete.

Die Namensschreibung im Texte folgt der Übersichtsskizze 1 : 2,5 Millionen. Auf ihr fehlende Namen des Textes wurden der Internationalen Weltkarte 1 : 1 000 000 entnommen.

Die Karten der einzelnen Maßstäbe, ja sogar die verschiedenen Ausgaben der gleichen Karte zeigen in den Ortsnamen häufig erhebliche Abweichungen voneinander. Das beruht sowohl auf der Anwendung von heute nicht mehr gebräuchlichen Namen (z. B. Ortsnamen aus der Zeit der türkischen Herrschaft), als auch auf der bisher verschiedenen Handhabung der phonetischen Umschreibung. Das griechische Eleysis z. B. erscheint als Elewsis, Elevsis oder Elefsis. Als häufigste phonetische Schreibweisen werden die griechischen Laute folgendermaßen wiedergegeben:

Epsilon-Jota, Jota, Ypsilon, Eta mit i;
Alpha-Ypsilon mit aw, av oder af;
Epsilon-Ypsilon mit ew, ev oder ef;
Alpha-Jota mit ä;
Beta mit w;
Phi mit f.

Mitarbeiter.

Teil B wurde bearbeitet vom OKM/Skl. Die Unterlagen zur Bearbeitung der Abschnitte I, 1—3 stammen von der Mil.-Geo.-Gruppe Saloniki-Ägäis, die der Abschnitte I, 4—9 und II, 1—4 von der Mil.-Geo.-Gruppe Südgriechenland und die der Abschnitte III, 1—2 von der Mil.-Geo.-Gruppe Serbien.

Die in der vorliegenden Bearbeitung geschilderten Tatsachen spiegeln die derzeit bekannten Unterlagen wieder. Ergänzend fußen sie z. T. auf dem Studium der verschiedenen Kartenwerke. Ihr Genauigkeitsgrad (z. B. Straßenbeschaffenheit) konnte naturgemäß an Ort und Stelle nur im großen, aber nicht in allen Einzelheiten nachgeprüft werden.

Methodisch ist die gewählte Darstellungsart als Versuch anzusehen.
Mitarbeit aller beteiligten und interessierten Dienststellen zur Berichtigung und weiteren Ausgestaltung ist daher erwünscht.

Wünsche, Berichtigungen und Ergänzungen können entweder an die zuständige Mil.-Geo.-Gruppe (bei Befehlshaber Serbien, Saloniki-Ägäis und Südgriechenland) oder direkt an OKH. Abt. für Kriegskarten und Vermessungswesen gerichtet werden.

Für eilige Leser:

Die Teile des Textes, die einen raschen Überblick geben oder taktisch bedeutsam sind, werden durch einen senkrechten Strich rechts vom Texte hervorgehoben.

Betrachtungsweise.

Für die Darstellung der geographischen Verteidigungsbedingungen gegen feindliche Landungen werden die einzelnen Küstenabschnitte nach den folgenden Gesichtspunkten untersucht, die den anzunehmenden Phasen einer Landungs- und Abwehroperation entsprechen.

a) **Geographische Bedingungen für Annäherung und Landung feindlicher Kräfte.**

Um festzustellen, welche Küstenteile für größere Landungen in Frage kommen, wird die Küste mit Blickrichtung von See zum Lande untersucht. Die Bearbeitung erstreckt sich auf die nautisch-geographische Darstellung der Küstengewässer und des Strandes und umfaßt die Annäherungsmöglichkeiten an die Küste und das Vorhandensein von leistungsfähigen Häfen, deren Besitz für den Feind bei größeren Operationen unentbehrlich erscheint. Die Bearbeitung ist durch OKM/Skl HW erfolgt und zwar in dem gesonderten Abschnitt B, um einen raschen Vergleich der ganzen Küsten der Balkanhalbinsel zu ermöglichen. Die entsprechenden Eintragungen in der Übersichtskarte dienen zur raschen Veranschaulichung. Die der Beschreibung eines jeden Küstenabschnittes angefügte „Beurteilung" erfolgt nach rein militärisch-nautischen Gesichtspunkten ohne Berücksichtigung etwa vorhandener Verteidigungsanlagen an Land oder in See.

b) **Geographische Bedingungen für die Abwehr einer Landung.**

Die Blickrichtung ist die des Verteidigers an der Küste und geht vom Lande zur See. Untersucht werden der äußere Küstensaum und der Strand als zugehöriges Vorfeld. Ihre natürlichen Bedingungen für die Verteidigung werden eingehend dargestellt (Absatz a der besonderen Beschreibung der einzelnen Küstenabschnitte) und in den Kartenskizzen zur Geländebeurteilung veranschaulicht.

c) **Geographische Bedingungen für die Abwehr eines gelandeten und vordringenden Gegners.**

Die Blickrichtung geht ebenfalls seewärts. Untersucht wird das rückwärtige Küstengebiet im Hinblicke auf die natürlichen Bedingungen für das Zurückwerfen und Abriegeln eines gelandeten Gegners. Die Eignung des Geländes für den beweglichen Abwehrkampf (Gängigkeit, Sicht- und Deckungsverhältnisse, Sperrmöglichkeiten) steht im Vordergrund der Betrachtung. Sie klingt nach der Tiefe aus (Absatz b der besonderen Beschreibung der einzelnen Küstenabschnitte).

Das Verkehrsnetz für die Zonen 2 und 3 wird innerhalb der einzelnen Küstenabschnitte gesondert zusammengefaßt (Absatz c der besonderen Beschreibung der einzelnen Küstenabschnitte). Unterschieden werden Straßen in Küstennähe, Straßen im rückwärtigen Küstengebiet (hier verlaufen die für Verschiebungen geeigneten Rochadelinien) und die Nachschubstraßen im Hinterland. Die Landesnatur des Hinterlandes wird hierbei, soweit sie Hindernischarakter aufweist, gestreift. Das gesamte Verkehrsnetz zeigt die Übersichtskarte. In den Kartenskizzen zur Geländebeurteilung sind die Hindernisse des rückwärtigen Küstengebietes und die Straßen wiedergegeben.

Bei b) und c) werden etwa vorhandene Befestigungen außer Acht gelassen.

d) Geographische Bedingungen für Luftlandungen.

Herausgestellt und in den Skizzen zur Geländebeurteilung gekennzeichnet werden solche Räume, in denen es zahlreiche Stellen gibt, die kleinere Luftlandungen ohne Vorbereitungen möglich erscheinen lassen (Absatz d der besonderen Beschreibung der Küstenabschnitte).

e) Rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiet.

Es werden kurz die Verbindungen gezeigt, die das Verkehrsnetz der Balkanhalbinsel mit dem des Donauraumes sowie der Alpenländer und somit der Heimat verbinden, ferner Störungsmöglichkeiten und vorhandene Umleitungen bei Störungen. Im ganzen westlichen Gebiet der Balkanhalbinsel besteht die Möglichkeit, daß ein Teil des Verkehrsnetzes durch Banden unterbrochen ist oder wird. Infolge des dauernden Ortswechsels der Banden sind genauere Angaben hier unmöglich. Es ist daher auch damit zu rechnen, daß mehr oder minder große Gebietsteile zeitweise gar nicht oder nur unter Schwierigkeiten passierbar sind.

f) Zusammenfassung (zu I, II und III).

In aller Kürze werden möglich erscheinende Schwerpunktbildungen bei Landungen des Gegners, die Aussichten der Abwehr und die Auffangmöglichkeiten nach Landung behandelt, soweit sie sich aus der Verteidigungsgunst oder -ungunst des Hintergeländes, den Nachschubmöglichkeiten sowie dem vermutlichen Verhalten der Bevölkerung ergeben.

Erläuterungen unbekannter Fachausdrücke siehe unter „Begriffserklärungen“ S. 59.

Erläuterungen unbekannter Fachausdrücke siehe unter „Begriffserklärungen“ S. 59.

A. Allgemeine Kennzeichnung des Raumes der Balkanhalbinsel

Der militärgeographische Charakter der Balkanhalbinsel wird bestimmt durch die außerordentlich reiche Aufgliederung des Gesamtraumes in hohe, schwer zugängliche Gebirgsstöcke und kleine, isolierte Becken bzw. Tallandschaften. Es fehlt durchaus an zusammenfassenden Zentralräumen, die über ihre örtliche Bedeutung hinaus für die ganze Balkanhalbinsel entscheidend wären und aus denen heraus man den Gesamtraum beherrschen könnte. Die Landesnatur zersplittert die Kräfte und zwingt zu einer dezentralisierten Stützpunktbildung. Sie fördert die nationalen und kulturellen Gegensätze und verhindert eine politische Einigung. Daher ist die Balkanhalbinsel seit jeher das gelobte Land der örtlichen Aufstände, der Bandenkämpfe und der separatistischen Unruhen.

Die zweite für die Beurteilung des Gesamtraumes wichtige Grundtatsache ist die, daß die Balkanhalbinsel als Ganzes weit weniger meerverbunden ist, als etwa Italien. Sie zerfällt vielmehr ihrem Wesen nach in einen geschlossenen Festlandrumpf mit rein binnenländischem Charakter und binnenländischen Interessen, sowie einen fast selbständigen Küsten-, Halbinsel- und Inselsaum. Beide stehen sich im Grunde fremd gegenüber, was seinen Ausdruck in der verschiedenen geschichtlich-politischen Orientierung des mittelmeerischen und des binnenländischen Teiles der Balkanhalbinsel findet.

Der adriatische Küstensaum und die griechische Halbinsel zeigen eine innige Verzahnung von Land und Meer und damit einen vielgestaltigen, unübersichtlichen Küstenverlauf. Zahlreiche verzweigte Golfe, Buchten und sackgassenartige Meerstraßen dringen tief in das Land ein, aber keine setzt sich in durchgehenden Niederungszonen fort, und mit Ausnahme des Golfes von Saloniki grenzt keine an eine wirklich zentrale Lebensader der Balkanhalbinsel. Nur der Raum von Saloniki vermittelt zwischen dem Meer und dem Binnenland. Er faßt die den Gesamtraum der Balkanhalbinsel aufschließenden Durchgangsstraßen zu einem Knoten zusammen und erhält dadurch erhöhte militärische Bedeutung. Alle andern Küstenabschnitte vermitteln nur Zugänge zu abgeschlossenen Teillandschaften; ihre Bedeutung ist daher örtlich begrenzt.

Mit hohen Gebirgsmauern, die vielfach hart an das Meer herantreten, wehrt sich im allgemeinen das Land gegen einen von der See herkommenden Eindringling. Wo ein solcher auch Fuß faßt, sieht er sich beträchtlichen Geländeschwierigkeiten gegenüber, die ein rasches Weiterkommen erschweren, wenn nicht unmöglich machen. Andererseits erschwert die reiche Küstengliederung eine erfolgreiche Überwachung, so daß kleinere Spezialeinheiten (Kommandos) verhältnismäßig leicht in versteckten Buchten abgesetzt werden können. So macht sich auch an den Küsten die dezentralisierende Wirkung der Landesnatur geltend.

Trotz dieser bunten, mosaikartigen Aufsplitterung der Balkanhalbinsel in lauter voneinander isolierte Teillandschaften geringer Größenordnung schälen sich doch militärgeographisch gesehen bestimmte große Zonen heraus, die als Ganzes entweder eine sperrende Wirkung ausüben oder Durchgangscharakter besitzen. In diesem Sinne unterscheidet Abb. 1 zwischen

a) den im ganzen äußerst verkehrsfeindlichen geschlossenen Gebirgsgroßlandschaften und
b) den weniger schwer durchgängigen Beckenzonen.

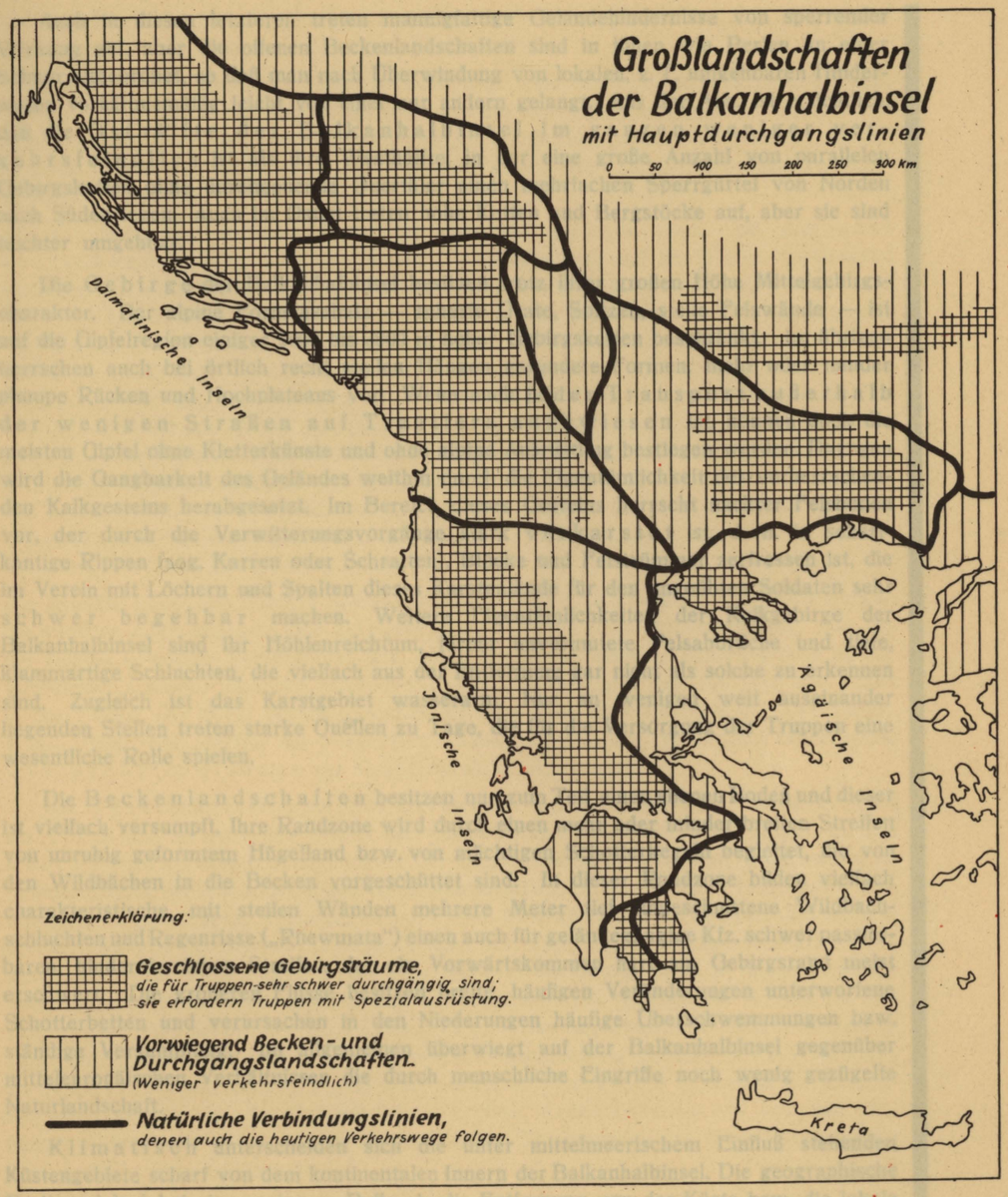
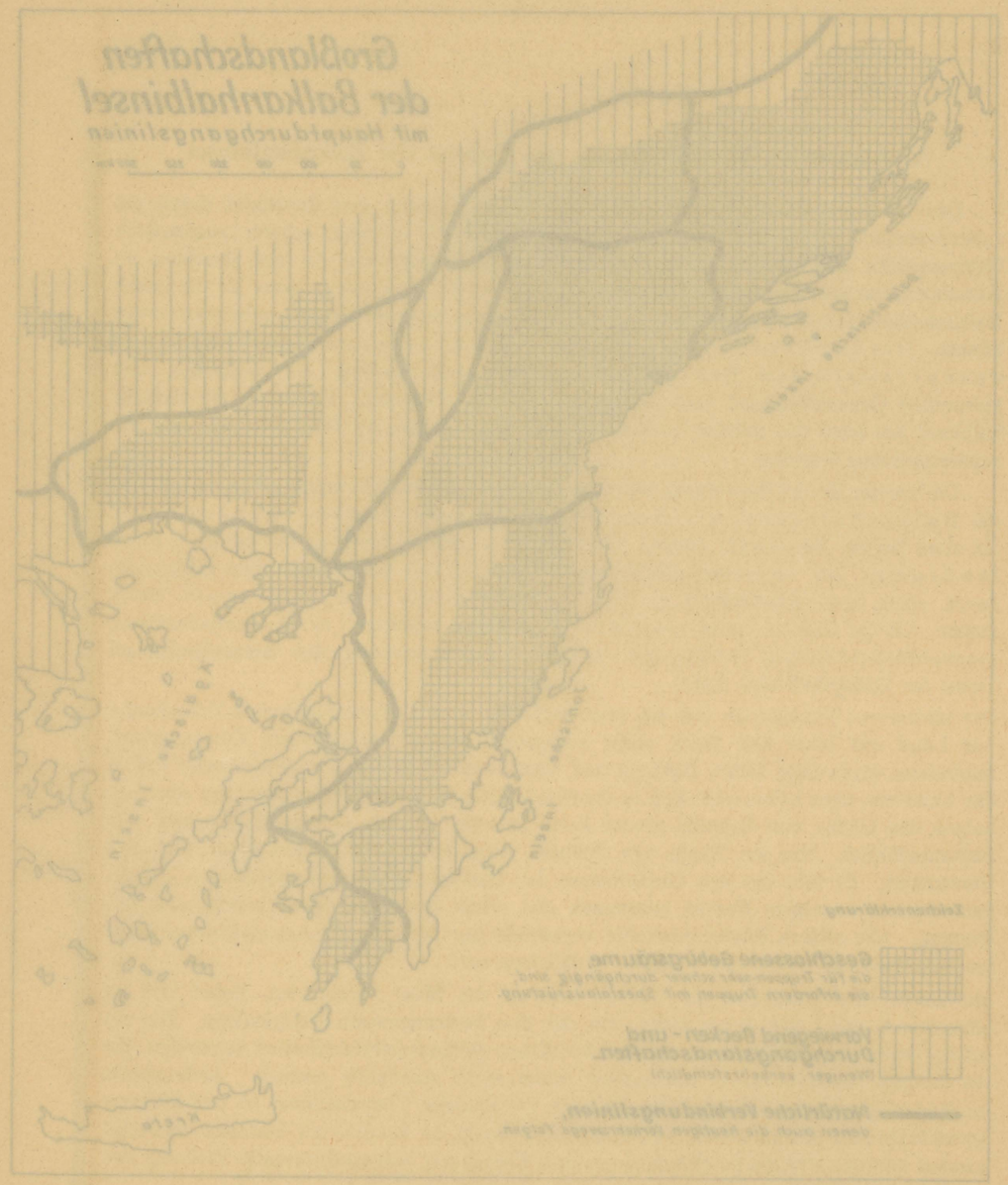

Großlandschaften
der Balkanhalbinsel
mit Hauptdurchgangslinien
0 50 100 150 200 250 300 km
Dalmatinische Inseln
Jonische Inseln
Ägäische Inseln
Kreta
Zeichenerklärung:
Geschlossene Gebirgsräume,
die für Truppen sehr schwer durchgängig sind;
sie erfordern Truppen mit Spezialausrüstung.
Vorwiegend Becken- und
Durchgangslandschaften.
(Weniger verkehrsfeindlich)
Natürliche Verbindungslinien,
denen auch die heutigen Verkehrswege folgen.

Abbildung 1



Auch in diesen letzteren treten mannigfaltige Geländehindernisse von sperrender Wirkung auf, aber die offenen Beckenlandschaften sind in ihnen wie Perlen an einer Schnur angeordnet, so daß man nach Überwindung von lokalen, z. T. umgehbaren Hindernissen verhältnismäßig leicht von einer zur andern gelangt. Aus der Abb. ist ersichtlich, daß die Osthälfte der Balkanhalbinsel im ganzen weniger verkehrsfeindlich ist als ihre Westhälfte, in der eine große Anzahl von parallelen Gebirgsketten ohne durchgehende Quertäler einen mehrfachen Sperrgürtel von Norden nach Süden legen. Auch im Osten treten hohe Ketten und Bergstöcke auf, aber sie sind leichter umgehbar.

Die Gebirge der Balkanhalbinsel besitzen trotz ihrer großen Höhe Mittelgebirgscharakter. Der alpine Formenschatz — scharfe Grate, Spitzen, steile Felswände — ist auf die Gipfelregion einiger 2000 bis 3000 m hoher Gebirgsketten beschränkt. Im übrigen herrschen auch bei örtlich recht steilen Hängen gerundete Formen, mehr oder minder plumpe Rücken und Hochplateaus vor. Wenn auch jeder Transport außerhalb der wenigen Straßen auf Tragtiere angewiesen ist, können doch die meisten Gipfel ohne Kletterkünste und ohne alpine Ausrüstung bestiegen werden. Dagegen wird die Gangbarkeit des Geländes weithin durch die Eigentümlichkeit des vorherrschenden Kalkgesteins herabgesetzt. Im Bereich dieses Gesteins herrscht nackter Felsboden vor, der durch die Verwitterungsvorgänge stark verkarstet ist, d. h. in scharfkantige Rippen (sog. Karren oder Schratten), Blöcke und Felstrümmer zerfressen ist, die im Verein mit Löchern und Spalten dieses Karstgelände für den ungeübten Soldaten sehr schwer begehbar machen. Weitere Eigentümlichkeiten der Kalkgebirge der Balkanhalbinsel sind ihr Höhlenreichtum, ferner unvermutete Felsabbrüche und tiefe, klammartige Schluchten, die vielfach aus der Entfernung gar nicht als solche zu erkennen sind. Zugleich ist das Karstgebiet wasserarm. Nur an wenigen weit auseinander liegenden Stellen treten starke Quellen zu Tage, die für die Versorgung der Truppen eine wesentliche Rolle spielen.

Die Beckenlandschaften besitzen nur zum Teil einen ebenen Boden und dieser ist vielfach versumpft. Ihre Randzone wird durch einen mehr oder minder breiten Streifen von unruhig geformtem Hügelland bzw. von mächtigen Schotterkegeln begleitet, die von den Wildbächen in die Becken vorgeschüttet sind. In dieser Randzone bilden vielfach charakteristische, mit steilen Wänden mehrere Meter tief eingeschnittene Wildbachschluchten und Regenrisse („Rhewmata“) einen auch für geländegängige Kfz. schwer passierbaren, hindernisreichen Streifen, der ein Vorwärtskommen hart am Gebirgsrand meist erschwert. Die größeren Flüsse besitzen breite, häufigen Veränderungen unterworfene Schotterbetten und verursachen in den Niederungen häufige Überschwemmungen bzw. ständige Versumpfung. Im allgemeinen überwiegt auf der Balkanhalbinsel gegenüber mitteleuropäischen Verhältnissen die durch menschliche Eingriffe noch wenig gezügelte Naturlandschaft.

Klimatisch unterscheiden sich die unter mittelmeerischem Einfluß stehenden Küstengebiete scharf von dem kontinentalen Innern der Balkanhalbinsel. Die geographische Breite spielt dabei eine geringere Rolle als die Entfernung von der Küste bzw. die lokale Schutzlage.

Im Innern der Balkanhalbinsel sind die Winter in der Regel empfindlich kalt und z. T. recht schneereich. Mit Schneeverwehung der Pässe muß bis tief in das Frühjahr hinein gerechnet werden. Im harten Winter 1940/41 waren auf dem italienisch-griechischen Kriegsschauplatz in Epirus die Ausfälle durch Erfrierungen größer als die durch Feindeinwirkung verursachten Verluste. Und dies in verhältnismäßig geringer Entfernung von der ausgesprochen wintermilden Adriaküste! Der Übergang zur heißen Zeit erfolgt meist sehr rasch, da sich in der Intensität der Sonneneinstrahlung die südliche Lage der Balkan-

halbinsel bemerkbar macht. Die Temperaturunterschiede von einem Tag zum andern sind im Frühjahr und im Herbst zuweilen recht beträchtlich.

Der Küstensaum der Balkanhalbinsel weist sehr milde Winter und heiße trockene Sommer auf, in denen von Mai ab der Gebrauch der leichten Sommerbekleidung zumindest sehr empfehlenswert ist. Die Westseite ist im allgemeinen wesentlich feuchter als die Ostseite. Einige Küstenabschnitte der Westseite weisen sogar die höchsten Niederschlagsmengen Europas auf.

Der Witterungscharakter hängt im einzelnen ziemlich stark von den vorherrschenden Winden ab. In den Übergangszeiten und im Winter verursachen nördliche bis nordöstliche, aus dem Innern der Halbinsel kommende Winde empfindliche Einbrüche kalter bis kühler Witterung, so die Bora im dalmatinischen Küstengebiet, der Vardaris in der Gegend von Saloniki. Die im Hochsommer regelmäßig über der Ägäis wehenden Nordwinde (Etesien genannt) sind Schönwetterwinde, die klare Witterung bringen. Winde aus dem südlichen bis südwestlichen Sektor verursachen vielfach Eintrübung, aber nur im Winter Regenfälle. Unter der Bezeichnung Schirokko werden Südwinde sehr verschiedener Art zusammengefaßt; in der Adria ist der Schirokko warm und feucht, in Südgriechenland und Kreta ist der echte Schirokko ein aus Afrika stammender heißer und trockener Wind, der z. T. sogar Wüstenstaub über das Meer herüberbringen kann. Doch werden auch feuchte Süd- bis Südwestwinde, die aus Meeresgebieten stammen, mit dieser Bezeichnung belegt.

Die östliche Lage des Raumes bedingt frühere Sonnenauf- und -untergänge, die südliche Lage dagegen eine geringere Tageslänge als in Deutschland. Die aus der Heimat gewöhnte Verlängerung des Tages durch eine lange Dämmerung fehlt im beschriebenen Gebiet. Vielmehr vollzieht sich der Übergang von der Helligkeit des Tages in das Dunkel der Nacht ziemlich unmittelbar kurz nach Sonnenuntergang. Der Tagesarbeit stehen also infolge der verkürzten Tageslänge und der verkürzten Dämmerung weniger helle Stunden zur Verfügung als in der Heimat.

Die gesundheitlichen Verhältnisse der Balkanhalbinsel beeinträchtigen nur örtlich und zu gewissen Zeiten die Operationsmöglichkeiten. Fast überall ist mit Ruhr, Typhus und Paratyphus bei Genuß von unabgekochtem Trinkwasser zu rechnen. Selbst die Wasserleitungen der größeren Städte sind im Sommer nicht immer einwandfrei. In versumpften Niederungen und an den Flachküsten ist die Malaria weit verbreitet. Sie tritt gewöhnlich als Dreitagsfieber auf, doch kommt in Makedonien auch die schwere Malaria tropica vor. In der Zeit von Mai bis Oktober sind in diesen Gebieten strikt durchgeführte Vorbeugungen und Schutzmaßnahmen unerläßlich. Häufig ist das vier bis fünf Tage dauernde Pappatacifieber, das empfindliche Ausfälle verursachen kann, da die Betroffenen zwei bis drei Wochen dienstunfähig bleiben. Erkältungskrankheiten und Grippe sind weit verbreitet. Im ganzen verlangen die gesundheitlichen Verhältnisse der Balkanhalbinsel erhöhte Aufmerksamkeit und sofortige vorbeugende Maßnahmen bei allen neu eintreffenden Truppenteilen, da sonst ungewöhnlich hohe Ausfälle unvermeidbar sind.

Von den großen durchgehenden Verkehrslinien folgt die wichtigste N-S-Verbindung zwischen Belgrad und Saloniki den Talfurchen der Morava und Vardar und führt dann durch die Beckenzone an der Ostseite Griechenlands nach Athen bzw. in den Peloponnes. Bahn und Straße gehen vielfach getrennte Wege (z. B. umgeht die Straße das Olympmassiv im N über Serwia, während die Bahn das enge Tempetal im S des Olymp benutzt), halten aber im großen und ganzen die gleiche Richtung ein.

Diese einzige durchgehende Nordsüdstraße hat eine größere Anzahl von Defilés bzw. Pässe zu überwinden und ist außerordentlich empfindlich gegen Zerstörung durch Sabotage usw. Namentlich kann die Bahnstrecke Saloniki—Athen durch Zerstörung der Kunstbauten

nördlich und südlich von Lamia oder auch an anderen Stellen für Wochen und Monate lahm gelegt werden.

Eine zweite wichtige Nord-Süd-Verbindung führt im Westen der Halbinsel von Bosnisch-Brod im Tale der Bosna aufwärts nach Sarejewo, über den hohen Iwansattel und weiter durch das Tal der Narenta nach Mostar, um in Ragusa (Dubrovnik) die Adria zu erreichen.

An verhältnismäßig günstigen West-Ost-Verbindungen stehen zur Verfügung:

1. Im N das Save-Tal von Laibach bis Belgrad und die Weiterführung dieser Linie über Nisch-Sofija nach Edirne (Adrianopel)—Istambul.
2. Von der Adria durch das Narenta-Tal und über den Iwansattel in das Becken von Sarajewo, weiter über Visegrad und Kraljevo an die nordsüdlich verlaufende Morava-Vardar-Linie.
3. Im S die Verbindung zwischen Durazzo—Ochrida—Thessaloniki—Serre—Alexandrupolis und damit nach Edirne (Adrianopel)—Istambul ist die seit 2000 Jahren benutzte alte Römerstraße, die Via Egnatia.

Die Straßen und völlig unzulänglichen Bahnen des Raumes der Balkanhalbinsel sind sehr reich an empfindlichen und leicht zu sperrenden Stellen. Sie sind dauernden Störungen durch Banden ausgesetzt, zeitweise völlig unterbrochen.

Auffanglinie aller dieser Verbindungen von Süden her ist die Bahn und Straße von Edirne (Adrianopel) über Sofija, Nisch, Belgrad, Agram nach Laibach, von wo die Verbindungen zum Heimatgebiet durch das Alpenland oder den Donauraum führen. Auch diese Auffanglinie ist in ihren nordwestlichen Teilen durch Banden bedroht.

Der Wert der Küstenabschnitte für einen gelandeten Gegner ist sehr ungleich.

Als Einfallspforte in das Innere der Balkanhalbinsel geeignet erscheinen folgende Abschnitte:

a) das Küstengebiet von Thessaloniki (Golf von Saloniki und Golf von Orphani einschließlich Chalkidike).

   Die Küsten des Golfes bieten an zahlreichen Stellen günstige Landungsbedingungen. Auch Luftlandemöglichkeiten und für das Absetzen von Fallschirmtruppen geeignete Geländeabschnitte sind in großer Zahl vorhanden. Von Thessaloniki aus öffnen sich die wichtigsten Tore in das Innere der Balkanhalbinsel (Vardartal, Weg durch die Rupelenge nach Bulgarien).

b) das Gebiet der Maricamündung (als bulgarisches Gebiet im folgenden nicht behandelt). Auch von hier öffnen sich gute Wege in das Innere der Halbinsel, besonders nach Bulgarien. Dieses Gebiet würde im Falle einer Kriegsbeteiligung der Türkei auf der Seite der Achsengegner besondere Bedeutung gewinnen.

Erst in zweiter Linie kommen die übrigen Küstenabschnitte für Landungsunternehmungen in Frage, da sie zunächst nur lokale Ziele aufschließen und die Gelände- bzw. Verkehrsverhältnisse einen gelandeten Gegner am raschen Vordringen zu den entscheidenden Schlüsselpunkten hindern.

In Frage kommen:

a) Die Westküste des Peloponnes einschließlich des Messenischen Golfes.

   Diese offene Flanke Griechenlands gegen das Jonische Meer dürfte besonders im Zusammenhang mit Landungsunternehmen in Sizilien bzw. bei einer feindlichen Besetzung dieser Insel gefährdet sein. Landemöglichkeiten sowie für Luftlandungen bzw. das Absetzen von Fallschirmtruppen geeignetes Gelände sind in großem Umfang vorhanden. Für einen hier gelandeten Gegner ergibt sich die Möglichkeit, den Golf von Korinth

mit Patras in die Hand zu bekommen, wobei sich nur das Fehlen einer brauchbaren durchgehenden Straßenverbindung zwischen Pirgos und Patras in der Elischen Niederung für den Gegner nachteilig auswirken dürfte.

b) Die Ost- und Südküste des Peloponnes.

Landungsmöglichkeiten im Innern der Golfe vorhanden, doch ist das für die Entfaltung gelandeter Truppen geeignete Gelände örtlich beschränkt.

c) Ostküste Mittelgriechenlands und Thessaliens.

Der Golf von Volos, Golf von Lamia und die Straße von Euböa bieten vielfach gute Landungsmöglichkeiten. Als Ziel von Landungsunternehmen käme die Besetzung der großen Durchgangsstraße und damit eine Isolierung Südgriechenlands in Frage.

Demgegenüber kommt der adriatische Küstenabschnitt nur nach Öffnung der Straße von Otranto im Zusammenhang mit Unternehmungen gegen Süditalien (Apulien) für Landungsunternehmungen des Gegners in Frage. Geeignet für Landungsunternehmen ist vor allem die albanische Küste, da hier die Bedingungen für die Entfaltung eines gelandeten Gegners sowie für den Einsatz von Fallschirmjägern bzw. Luftlandetruppen in der Küstenniederung an zahlreichen Stellen gegeben sind. Das Eindringen in das Innere der Balkanhalbinsel vom ganzen adriatischen Küstenabschnitt aus ist durch die Gelände- und Straßenverhältnisse sehr erschwert.

Die Bevölkerung der Balkanhalbinsel weist größere konfessionelle, nationale und charakterliche Unterschiede auf, die sich zu leidenschaftlichen Gegensätzen steigern können. Ihre Auswirkung ist zu beachten, wenn auch militärisch nicht zu überschätzen.
In Bulgarien, Griechenland und im östlichen Teil des ehemaligen Jugoslawien gehört die Bevölkerung überwiegend der orthodoxen Kirche an und bedient sich des cyrillischen bzw. griechischen Alphabets. Im Westen der Balkanhalbinsel gehört die Bevölkerung teils der römisch-katholischen Kirche an (Slowenien, Kroatien-Slawonien, Dalmatien, zum Teil Bosnien), teils bekennt sie sich zum Islam (Albanien, zum Teil Bosnien, Herzegowina, Südserbien). Im Bereich der katholischen Kirche sowie in Albanien ist das lateinische Alphabet gebräuchlich.

Das Volkstum deckt sich nicht ganz mit den ehemaligen Staatsgrenzen. Namentlich ist Südserbien und der makedonische Raum ein Mischungsgebiet zwischen Bulgaren, Südslawen, Albanern und Griechen. Politisch heftig umstritten ist die Frage, wieweit es ein selbständiges makedonisches Volkstum gibt. Im nördlichen Griechenland sind die größten Differenzen durch einen nach dem Balkankrieg erfolgten Bevölkerungsaustausch zwischen Griechenland, Bulgarien und der Türkei aus der Welt geschafft worden, es bestehen aber trotzdem gewisse Spannungen zwischen Bulgaren und Griechen fort, die sich teils aus dem wechselseitigen historischen und politischen Anspruch auf die Küstenlandschaften am Ägäischen Meer, teils aus den charakterlichen Unterschieden ergeben. Ein weiterer beachtenswerter Gegensatz ist der zwischen Kroaten und Serben, die beide unter das gleiche Staatsjoch gespannt waren.

Die bestehenden nationalen Gegensätze werden heute zum Teil überdeckt von der durch feindliche Propaganda lebhaft unterstützten Aufspaltung der Bevölkerung in innerlich aufständige Achsengegner und loyale Anhänger der mit den Achsenmächten zusammenarbeitenden gegenwärtigen Regierungen. Die Einstellung, die zum Teil auch von der wirtschaftlichen Lage des betr. Gebietes abhängt, wechselt zeitlich und örtlich; sie bedarf der Erkundung und ist nicht generell aus dem Charakter der Bevölkerung zu erschließen.
Politische Gliederung: Siehe Übersichtsskizze. Mit Ausnahme des von Bulgarien eingenommenen Raumes sind die Landesregierungen und ihre Organe außerhalb der größeren Städte fast überall stark behindert oder gar wirkungslos. Das wird im wesentlichen bedingt durch die jeweilige Bandenlage.

B. Die Beschaffenheit der Küstengewässer und des Strandes im Hinblick auf Landungsmöglichkeiten.

(Bearbeitet vom OKM/SKI HW).

Klima des ägäischen und jonischen Meeres.

Das Klima des ägäischen und jonischen Meeres weist *2* ausgesprochene Jahreszeiten auf. Während der Sommermonate, etwa von Mai bis September, ist das Wetter ungestört und schön Gleichmäßige Winde wehen fast mit passatartiger Regelmäßigkeit. Es sind die „Etesien", die in dem ägäischen Meere überwiegend nördliche Richtung aufweisen, während sie im jonischen Meer mehr aus Nordosten wehen; Windstärke 4 bis 5 ist auf freier See am häufigsten.

In der übrigen Zeit ist das Wetter stark wechselnd; vielfach herrscht trübes, mildes Wetter mit Temperaturen von 10—15° und langdauerndem Regen. Die Winde wehen dabei aus West bis Süd und können Sturmstärke erreichen. Darauf folgt unter Umspringen des Windes auf Nordwest bis Nord, in dem nördlichen ägäischen Meer auch Nordost, starke Abkühlung mit Regen, im Hochwinter in der nördlichen Ägäis Schneeschauer. Diese Nordwinde sind steif, nicht selten stürmisch und nehmen dicht unter hohem Land, insbesondere an der Nordküste des ägäischen Meeres, den Charakter eines kalten, sehr böigen Fallwindes an, der an der Adria unter dem Namen Bora bekannt ist.

Fallwinde treten an allen gebirgigen Küsten mit einer gewissen Häufigkeit auf; sie kommen lokal auch in den ruhigen Sommermonaten vor und können für Boote und kleinere Schiffe gefährlich werden.

Nebel ist im Sommer in dem gesamten Gebiet praktisch nicht vorhanden; die Sicht ist in 60—80% der Fälle sehr gut (über 20 km). Im Winter ist an der Nordküste der Ägäis Nebel in den Morgenstunden nicht selten, doch löst er sich meistens gegen Mittag auf, so daß im ganzen nur bei 3—6% aller Beobachtungen Nebel festgestellt wurden. Im Süden des ägäischen Meeres wird auch im Winter nur an 1% aller Beobachtungen der letzten 7 Jahre (1933 bis 1939) Nebel beobachtet.

Gezeiten, Gezeitenströme und Meeresströmungen im ägäischen, jonischen und adriatischen Meer.

Die Springtidenhübe in Ägäis, jonischem und adriatischem Meer erreichen nur stellenweise bemerkenswerte Beträge, dürften aber nirgends auf die Schiffahrt merkbaren Einfluß haben. Während im Süden des gesamten Gebietes die Hübe unter 20 cm bleiben, nehmen sie in dem Golf von Saloniki Werte bis 60 cm an und steigen vor dem nördlichen Teil der Küste Istriens bis auf 1 m. Windstau kann in der Adria die Höhenlage des Meeresspiegels bis um 50 cm ändern.

Die Wasserbewegungen sind nicht durchgehend erforscht; ständige Strömung, Gezeitenströme und Windtrift ergeben im ganzen ein kompliziertes Bild. Mit Neerströmen ist häufig zu rechnen.

In der Ägäis herrscht eine aus den Dardanellen südwestwärts setzende, ständige Strömung vor, die an der griechischen Ostküste etwa von Ewwia (Euböa) ab nach Süden

setzt und der vor der kleinasiatischen Küste ein entsprechend nordwärts gerichteter Strom entspricht. Sie tritt mit 1½ sm Geschwindigkeit aus den Dardanellen heraus, und hat in der Ägäis durchschnittlich ½ bis ¾ sm Geschwindigkeit. Die Gezeitenströme ändern mit ¼ sm Stundengeschwindigkeit zwar die Gesamtstromwerte, ergeben aber keinen alternierenden Strom.

In den Durchfahrten zwischen den Inseln ist mit Geschwindigkeitswerten von 1 bis 2 sm zu rechnen. Ausnahmsweise können auch höhere Werte auftreten. Bei Chalkis sind Geschwindigkeiten bis über 8 sm beobachtet worden, in der Doro-Durchfahrt südostwärts Ewwia (Euböa) bis 7 sm, so daß Schiffen mit schwachen Maschinen hier das Gegenanfahren schwierig ist.

Im jonischen und adriatischen Meer setzt der Strom an der Ostküste nach Nordwesten, die Gezeitenströme überwiegen aber, so daß insgesamt ein stärkerer nordwestwärts und ein schwacher südostwärts gerichteter Strom auftreten. Auch hier hängt Richtung und Stärke im einzelnen außer vom Wind stark von der Küstengestaltung und Verteilung der Inseln ab. In der Umgebung von Kerkyra (Korfu) ist mit Werten bis 2 sm zu rechnen.

I. 1. Thrakische Küste mit Chalkidike.

Der Abschnitt gliedert sich in drei Teile: Maricamündung — Wurzel der Halbinsel Chalkidike, die Halbinsel Chalkidike und die Insel Thasos.

Der erste Teil ist durch überwiegenden Sandstrand gekennzeichnet. Felsige Steilhänge treten nur an wenigen Stellen an das Meer. Der Meeresboden ist in weiten Teilen flach, besonders in den Buchten; die 10-m-Tiefenlinie liegt bis 2 sm vor der Küste, so daß Schiffe größeren Tiefgangs weit vom Lande entfernt ankern müssen. Nur im westlichen Teil kommt tieferes Wasser dichter an den flachen Strand heran. Die Tiefenangaben der zur Verfügung stehenden englischen Seekarten gelten hier teilweise als zu groß angegeben, wie im gesamten Gebiet der Ägäis und Adria die englischen Seekarten als alt und ungenau anzusehen sind.

Die wenigen Flußmündungen sind, wenn überhaupt befahrbar, wegen der Barren vor den Mündungen nur für flachgehende Boote erreichbar.

Die besten, im Ausbau befindlichen Hafenanlagen hat Kawalla; von den übrigen Anlegestellen des Küstenabschnittes sind nur solche mit Wassertiefen bis 1,5 m an den Anlegeeinrichtungen bekannt.

Die vorgelagerte Insel Thasos ist gebirgig und weist nur wenige, überwiegend der Erzverschiffung dienende Brücken auf.

Die Halbinsel Chalkidike mit ihren drei fingerförmigen nach Südosten vorspringenden Halbinseln hat wegen des Gebirgscharakters meist steil abfallende Ufer, die teilweise dicht unter Land mit Klippen besetzt sind. Vereinzelt finden sich Ankerplätze vor Sandstränden im Innern der Buchten und einige kleine Anlegebrücken, letztere besonders auf der im übrigen sehr gebirgigen Halbinsel Athos.

Beurteilung:

Die Bedingungen für Landungen größeren Umfangs sind im Golf von Orphani — vor allem bei Tsagezi — und im Golf von Kawalla gegeben. Ausbootungen in kleinerem Maßstab sind in der Jerissos Bucht (an der Wurzel des Athos-Vorgebirges) und im Golf von Porto Lago möglich. — Ausbootungen im Golf von Kassandra, von Monte Santo und an der Ostküste der Halbinsel Akti sind an einzelnen Stellen wohl durchführbar, aber wegen der schlechten Verkehrsverhältnisse und der abgelegenen Lage unwahrscheinlich.

Auf der Insel Thasos sind nur Ausbootungen möglich, vor allem in Panagia im Norden und in der Kastro (Hamidie) Bucht im Südwesten. Für Ausbootungen kleinsten Umfangs kommen weitere Plätze in Frage.

I. 2. Der Golf von Saloniki.

Die gesamte Westseite ist ungegliedert, fast durchgehend flach und im Süden sandig, im Norden im Bereich des Vistrica- und Vardarmündungsgebietes sumpfig-schlickig. Der Meeresboden senkt sich nur langsam, und besonders im Norden machen breite Bänke mit seichtem Wasser ein Anlandgehen für flache Boote möglich. Der einzige geschützte Liegeplatz mit Landebrücke ist Skala Elevtherochori (20 km von Katerini).

Das Ostufer des Golfes von Saloniki ist überwiegend niedrig — teils felsig, teils sandig — und klippenbesetzt. Wenige kleine Brücken dienen dem Erzladeleichterverkehr. In der Salonikibay ist das Ostufer niedrig-sandig.

Das Innere des Golfes von Saloniki ist trotz geschützter Lage dem Einfluß südwestlicher und nordwestlicher Winde ausgesetzt. Der Hafen hat an den Kaianlagen bis 8,2 m Wasser, Gleisanschluß und mehrere Kräne bis 15 t Hebekraft.

Beurteilung:

Hafen und Reede von Thessaloniki sind für Ausschiffungen und Ausbootungen großen Umfangs geeignet. In Verbindung mit einer Landung in Thessaloniki kommen weitere Landeplätze im Golf in Frage.

I. 3. Nordägäische Inseln.

Der Abschnitt umfaßt neben den beiden kleinen Inseln Psarra mit Antipsarra und Haghios Evstratios die vier großen Inseln Samothraki, Limnos, Mitilini (Lesbos) und Chios, von denen die beiden letzteren dicht unter der kleinasiatischen Küste liegen. Limnos und Lesbos weisen eine stark gegliederte Südküste mit tief eingreifenden Buchten auf, die beiden anderen sind wenig gegliedert und sehr gebirgig.

1. Samothraki besitzt keine Häfen und nur stellenweise vor der hohen Gebirgssteilküste im Süden Ankerplätze. Die einzige Anlegestelle für Boote besteht am Westkap der Insel in einer offenen Bucht; der Sandstrand der Nordküste ist den nördlichen Winden frei ausgesetzt.
2. Auf Limnos, als der in der nördlichen Ägäis am besten zentral gelegenen Insel, sind niedrige Flächen verhältnismäßig ausgedehnt. An der überwiegend steilen Nordküste ist die Purneabucht bis auf ihren innersten seichten Winkel ungeschützt. Der meist sandigen Ostküste ist im nördlichen Teil die ausgedehnte flache Charosbank vorgelagert, südlich anschließend liegt an der Küste die ziemlich geschützte, zum Ankern geeignete Charosbucht. Die Mudros- und Kondiabucht an der Südküste sind allseits geschützt, haben ausreichende Wassertiefen, flache Ufer und weisen ebenso wie die kleine Platibucht im Südwesten geräumige Ankerplätze auf; Anlegemöglichkeiten gibt es nur wenige, sie sind für kleine Boote geeignet, das gilt auch für den kleinen Hafen Kastron.
3. Die Insel Mitilini (Lesbos) erinnert stark an Limnos. Auch sie fällt an der Südküste meist steil ab, im übrigen wechseln Steilküste und Sandstrand ab. Anlegemöglichkeiten sind an zahlreichen Stellen gegeben: Mitilini an der Ostküste, die beiden großen, weit in das Land eingreifenden Buchten von Kalloni und Iero haben bei geeigneten Tiefen und flachen Ufern allseits geschützte und gute Ankerplätze, die Einfahrten zu beiden Buchten sind aber sehr eng und gewunden.
4. Chios ist ringsum meist felsig-steil und abweisend. Nur an vereinzelten Stellen findet sich für Boote zum Landen geeigneter Sandstrand. Der Haupthafen der Insel liegt an der Ostküste. Schutz vor den vorherrschenden nördlichen Winden haben die Ankerplätze der an der Südostküste gelegenen Buchten.

Beurteilung:

1. **Samothraki.** Weder Häfen noch geschützte Reeden sind vorhanden. Landungen bei ablandigen Winden in einigen Buchten der Nordküste möglich.
2. **Limnos.** Die besten Landungsmöglichkeiten bietet die Mudrosbucht, nötigenfalls unter Heranziehung der benachbarten Kondia Bucht. Mit Abstand kommen ferner in Frage die Purnea Bucht und die an der Westküste dicht beieinander liegende Kastron Bucht und Plati Hafen. Die Insel war Hilfsstützpunkt englischer Seestreitkräfte.
3. **Mitilini (Lesbos).** Die Insel hat in den Buchten von Kalloni und Jero sehr gute, im Mitilini Hafen brauchbare Ausbootungsmöglichkeiten. Für kleinere Unternehmungen stehen weitere meist wetterabhängige Plätze zur Verfügung.
4. **Chios.** Landungsmöglichkeiten beschränkt, da die Insel nur wenige brauchbare Ankerplätze hat. Ernsthaft kommt für Landungen nur der einzige ausgebaute Hafen der Insel, der der Hauptstadt Chios, in Frage. Weitere Plätze an der Ost- und Westküste sind nur für Landungen in kleinstem Maßstab geeignet. Sie sind stark wetterabhängig.
5. **Psarra.** Ausbootungen in der Choralolimani Bucht an der Südseite und bei Psarra, dem Hauptorte der Insel.
6. **Haghios Evstratios.** Ausbootungen an einer kleinen Bucht an der Westküste.

I. 4. Tessalische Küste.

Der Abschnitt zeichnet sich durch Überwiegen unzugänglicher und steil abfallender Gebirgsküsten aus. Teilweise sind die Küsten dicht unter Land mit Klippen besetzt, besonders die Südseite des Golfes von Wolos.

Ebene Sandstrände finden sich nur an zwei Stellen in größerer Ausdehnung; der eine an der Grenze gegen Abschnitt I, 2 und der andere auf der Westseite des Golfes von Wolos in der Halmyrosbay, der an seinem Südende über eine Anlegestelle, die Tringiliabrücke von Surbi, verfügt.

Der wichtigste Hafen ist Wolos, seine Kaianlagen haben Wassertiefen bis 7,9 m längsseits und Schutz durch Wellenbrecher; die Spezialbrücke der Wolos-Zementfabrik hat 15 m Wasser längsseits.

Beurteilung:

Die ungeschützte, meist steile Küste Thessaliens eignet sich nicht für Landungen. Unbedeutende Landeplätze ohne Hilfsmittel sind an der Nordseite des Trikeri Kanals zu finden. Dagegen ist der Hafen von Wolos für Ausschiffungen und Ausbootungen größeren Umfangs geeignet. Im Golf von Wolos steht eine Anzahl weiterer Plätze für Ausbootungen zur Verfügung.

I. 5. Euböa und die Straße von Euböa sowie nördliche Sporaden.

Der Abschnitt ist bestimmt durch die der Küste vorgelagerte Insel Ewwia (Euböa). Ewwia (Euböa) fällt auf der wenig gegliederten Ostseite bis weit unter den Meeresspiegel steil und felsig ab. Nur an wenigen Stellen — meist in kleinen Buchten und an längeren Strecken des nördlichen Teils — finden sich zum Landen geeignete Sandstrände, die jedoch ebenso wie die gesamte Ostküste den vorherrschenden nördlichen Winden frei ausgesetzt ist.

Der einzig nennenswerte Hafen ist in der Mitte der Ostküste Kymi mit Wassertiefen bis 8,7 m im Schutze der Wellenbrecher. Ein geschützter Ankerplatz ist die Petriebucht; an einzelnen Stellen gibt es ferner einige kleine Spezialerzladebrücken.

Die W e s t k ü s t e der Insel liegt vor den überwiegenden Nordwinden im Windschatten. Die meist steil abfallende Felsküste wird besonders beiderseits des Haupthafens Chalkis von ausgedehnten flachen und teilweise klippenbesetzten Sandstränden abgelöst. Im Norden und an der Nordküste der Insel überwiegt ebenfalls Sandstrand. Abgesehen von dem Haupthafen Chalkis haben die vorhandenen Anlegeplätze nur örtliche Bedeutung; sie dienen in erster Linie der Erzausfuhr.

C h a l k i s liegt an der engsten Stelle der gewundenen, mit seichten Ufern eingefaßten Durchfahrt zwischen Insel und Festland. Der Hafen ist für Schiffe mit Tiefgang bis 7,3 m erreichbar; die Hafenanlagen sind im Ausbau.

Die F e s t l a n d k ü s t e ist im Süden überwiegend felsig-steil und besitzt zahlreiche kleine Buchten mit Sandstränden und reichen Verbindungswegen zum Hinterland. Ergastirira (Lavrion) hat bis 6,1 m Wasser an den Kaianlagen, Ennia an seiner Erzladebrücke bis 7,6 m. Vom Golf von Marathon ab nach Norden zu hat der Sandstrand wesentlichen Anteil an der Küstengestaltung und herrscht im Norden am Golf von Stylis allein. Hier befinden sich die beiden nennenswerten Häfen Agia Marina mit 7,3 m Wasser an einer modernen Brücke und Stylis.

Stromverhältnisse um Ewwia (Euböa) siehe Abschnitt „Gezeiten“ S. 11.

Die n ö r d l i c h e n S p o r a d e n sind bis auf einzelne sandig-flache Stellen der beiden Inseln Skopelos und Skyros felsig, über und unter Wasser steil abfallend und teilweise klippenbesetzt, so daß günstiger Ankergrund und Bootslandeplatz nur an wenigen Stellen zu finden sind. Am günstigsten ist die Kalamitzabucht der Insel Skyros.

Beurteilung:

1. **Die nördlichen Sporaden.** Von militärischer Bedeutung sind Skiathos, das die Einfahrt in den Trikeri-Kanal beherrscht, und Skyros. Diese beiden Inseln bieten gute Ausbootungsmöglichkeiten. Skiathos in tiefen Buchten an der Südküste, am besten in dem vollkommen geschützten Hafen von Skiathos; Skyros in der Kalamitza- und Linaria-Bucht und in Trebuki Hafen — alle ohne Hilfsmittel — an der Westküste der Insel.

2. **Nordwestküste Ewwia (Euböa), Oreos Sund, Golf von Stylis (Lamia).** Die Nordwestküste von Ewwia (Euböa) und der Oreos Sund sind für Landungen meist wenig geeignet. Dagegen sind im Golf von Stylis (Stylis Hafen) Ausbootungen in größerem Maßstab möglich.

3. **Atalandi Kanal.** An der Südwestküste liegen eine Reihe kleiner Erzverladeplätze, deren Einrichtungen Landungen erleichtern können; an der Küste von Ewwia (Euböa) ist der Aidepsos Golf (Seehilfsflughafen) sehr geschützt. — Chalkis Reede und innerer Hafen ist für Ausbootungen in größerem Maßstab geeignet. Größere Schiffe können einlaufen.

4. **Ägäische Küste von Euböa.** Die steile, ungeschützte Felsküste eignet sich für Landungen nicht, zumal da Fahrstraßen im nördlichen Küstenteil fehlen. Als eigentlicher kleiner Hafen ist nur Kymi anzusprechen. Eine Anzahl weiterer Plätze, einige mit dürftigen Erzladeeinrichtungen, lassen Ausbootungen in sehr kleinem Umfang bei günstiger Wetterlage möglich erscheinen.

5. **Golf von Petali.** Die felsige und steile Ostküste ist für Landungen im allgemeinen nicht geeignet. In Frage kommt nur die Karystos Bucht (griechischer Seehilfsflughafen), in großem Abstand auch die Stira Bucht. — Die Westküste dagegen mit guten Straßenverbindungen besitzt in der Ergastiria (Lavrion) Bucht (Erzverschiffungshafen) einen für Ausschiffungen aus kleinen Dampfern und Ausbootungen

in größerem Maßstab sehr geeigneten Platz. Weitere wetterabhängige Ausbootungsmöglichkeiten sind an dieser Küste vorhanden.

6. **Ewripos Kanal.** Landemöglichkeiten in kleinerem Umfang sind an der Südseite der Durchfahrt in der Limiona- und der Oropos-Bucht, an der Nordseite vor allem in den beiden griechischen Seehilfsflughäfen Aliverion Bucht (50 km o. Chalkis) und Nea Psara (Eretria Hafen) (20 km o. Chalkis) und auch in der Lephkandilis Bucht vorhanden. — Über Landungen in Chalkis siehe zu 3.

I. 6. Golf von Ägina.

Der Golf von Ägina ist eine wichtige Verkehrsstraße, da er zur Osteinfahrt des Kanals von Korinth führt und an seinem Nordufer Pireefs (Piräus) als der wichtigste Hafen der Halbinsel und zugleich als Hafen der Hauptstadt des Landes liegt.

Die Ufer des Golfes sind überwiegend gebirgig; felsig, steil und hoch. Das gilt besonders für die Südwestseite von Kap Skyllaion, der Abschnittsgrenze, bis zur Einfahrt des Kanals von Korinth.

Kurze Sandstrecken sind dem gebirgigen Anstieg an einzelnen Stellen vorgelagert. Kleine Buchten dienen als Ankerplatz, unter den an Zahl geringen und wenig leistungsfähigen Anlegeplätzen steht der auf der Südspitze der Insel Poros gelegene gleichnamige Hafen an erster Stelle.

Die Nordost- und Nordküste wechseln zwischen flacher Sandstrandküste und steiler Felsküste ab; am Golf von Eleusis (nördl. Salamis) nimmt Flachufer ausgedehnte Teile ein. Vor den Sandstrandküstenstrecken ist das Ufer meist mit seichtem Wasser eingefaßt, so daß auch hier leistungsfähige Hafenanlagen fehlen; auch Eleusis und Kalamaki haben nur örtliche Bedeutung.

Wichtige Hafenanlagen häufen sich dagegen in der Umgebung von Pireefs (Piräus). Piräus-Hafen steht, für Schiffe jeder Größe zugänglich, mit ausgedehnten Kaianlagen, Gleisanschluß und zahlreichen Kränen an erster Stelle. Die östlich anschließende Bucht von Phaleron weist mehrere Brücken auf, der 1½ sm nordwestlich gelegene Hafen von Perama befindet sich in starkem Ausbau; an der Nordostseite der Insel Salamis liegt der gleichnamige Kriegshafen.

Die im Golfe liegenden Inseln Salamis, Ägina, Poros und die Fastinsel Methana (nördlich Poros) sind überwiegend felsig und hoch.

Beurteilung:

Pireefs (Piräus) ist der Hauptkriegshafen und größte Handelshafen Griechenlands. Er besitzt Belegungsmöglichkeiten für Schiffe jeder Größe, Kaianlagen für Passagier- und Handelsschiffe und moderne Hilfsmittel. Er ist für Ausschiffungen und Ausbootungen in großem Maßstabe sehr geeignet. Eine große Anzahl kleiner Häfen und Buchten der reich gegliederten Küsten an der Einfahrt in den Golf, sowie in seinem inneren Teil, viele mit Landungsbrücken, ist für Ausbootungen geeignet.

I. 7. Küste des Ostpeloponnes.

Der Abschnitt zerfällt in drei natürliche Teilabschnitte: den Golf von Lakonia, den Golf von Nauplia und die Hydrabay.

Der Lakonische Golf ist im Osten und Westen durch steile, zerklüftete und auch unter dem Meere rasch abfallende Ufer begrenzt. Im Norden erstreckt sich die mit einem breiten Seichtwasser eingefaßte Schwemmlandebene des Eurotas. An den

beiden Enden der Ebene liegen brauchbare, wenn auch nur kleine Häfen: Githion im Nordwesten und Elea im Nordosten.

Die vorgelagerte Insel Kitheri ist ringsum gebirgig und steil mit nur kleinen Hafenplätzen.

Der zweite Teilabschnitt umfaßt von Kap Malea ab den Golf von Nauplia. Bis vor den über 1100 m hohen Sebetila ist von Süden aus die Küste durchgehend felsig und hoch und weist nur wenige Bootslandestellen auf.

Der anschließende eigentliche Golf von Nauplia hat überwiegend niedrige Ufer, die im Innern über Argos mit Korinth in bequemer Verbindung stehen. Der innerste Teil des Golfes ist sehr seicht.

Hier liegt der wichtige Hafen Nafplion (Nauplia) mit Wassertiefen bis 6,4 m am Kai. Auch die Ostküste des Golfes ist sandig oder wechselnd sandig und felsig; es sind aber wegen des unmittelbar hinter der Küste aufsteigenden Gebirges Siedlungen und damit auch Hafenanlagen kaum zu finden. Am wichtigsten sind die für Küstenfahrer geeigneten Anlagen des Hafens Spetsai auf der gleichnamigen Insel, ferner die Kiladia-Anlegebrücken auf dem Festlande.

Der dritte Teilabschnitt umfaßt die Küste von Kap Milianos bis zur Abschnittsgrenze bei Kap Skyllaion einschließlich der vorgelagerten Inseln. Am Festlande überwiegt zunächst rascher Wechsel zwischen Sand und Fels, die Ostküste ist langer Sandstrand vor steilem Gebirge. Wichtigster Landeplatz ist der Bootshafen Port Kastri. Die vorgelagerten Inseln sind felsig und besonders an den Südküsten hoch. Der günstigste Hafenplatz ist der Hydrahafen auf der Nordseite der gleichnamigen Insel (die Wassertiefen sollen auf 4 m gebracht werden).

Beurteilung:

1. **Hydra (Ydra) Bucht.** In der Bucht fehlen gute Landeplätze.
2. **Golf von Nauplia.** Im Golf kommt für Landungen größeren Umfangs nur Nafplion (Nauplia) Hafen in Frage. Größere Schiffe löschen dort mittels Leichter, kleine können an der Pier anlegen. Die Nord- und Westküsten des Golfs erlauben an einer Reihe von Plätzen Ausbootungen in unbedeutendem Ausmaß.
3. **Golf von Lakonia.** Die steilen Felsküsten des Golfs eignen sich für Landungen wenig. Ausbootungen in kleinem Umfang sind möglich in Elea Hafen, in Skoutari Hafen und in Githion (Marathonisi), dem Haupthafen für den Bezirk Sparta. Die sonstigen Landeplätze sind stark wetterabhängig.

   Insel Kitheri: Die hohen abschüssigen Felsküsten erschweren Landungen; Ausbootungen sind möglich in der Agios Nikolaos Bucht an der Ostküste, in der Kapsali Bucht, dem Hafen der Hauptstadt, an der Südküste, und in Makri Hafen an der Ostküste. Die übrigen Landungsstellen sind unbedeutend und nur bei gutem Wetter benutzbar.

I. 8. Südägäische Inseln.

Die politische Gliederung entspricht ungefähr der natürlichen: im Osten die überwiegend Italien gehörigen Sporaden, im Westen die griechischen Kykladen.

Die Inseln der nördlichen Gruppe der Kykladen (Andros, Tinos, Mykonos, Syros, Giura) sind durchgehend gebirgig und felsig steil. Tiefes Wasser kommt meist bis dicht unter Land; Klippen sind bis auf die Südküste von Mykonos und der Umgebung der westlich vorgelagerten Inseln Dilos und Rineia selten. Viele kleine Buchten mit kurzen Sandstränden gliedern die Küsten, sie werden aber wegen der meist ungeschützten Lage und wegen des häufigen Fehlens eines bewohnten Hinterlandes kaum benutzt.

Hafen- und Anlegeanlagen sind teilweise durch den Erzlade- und Marmorladeverkehr bedingt, leistungsfähige Häfen sind aber selten. Es heben sich hervor Syros mit langem Wellenbrecher und Helling und Kastrou (auf Andros). Alle übrigen Hafenanlagen (Tinos, Mykonos) treten daneben zurück. Die Bucht Gawrion vor Andros ist bevorzugter Liegeplatz.

Auch die westlichen Inseln der Kykladen (Kea, Kythnos, Serifos, Sifnos, Milos) sind durchgehend gebirgig mit allseits steilen Küsten; kleine Buchten greifen in die Inseln ein. Klippen fehlen weitgehend. Die einzige größere Bucht ist die geräumige Milubucht auf Milos mit gut haltendem Ankergrund und mehreren Brücken bei Adamas. Alle übrigen Häfen treten an Geräumigkeit zurück, Anlegemöglichkeiten bietet auf Milos die Vidiabucht mit einer Brücke für 6000-t-Schiffe, die kleine Kamaresbucht auf Sifnos, der Merichas-Hafen auf Kythnos und der gut geschützte Hafen Agiu Nikolaou auf Kea. Serifos hat ferner im Süden drei und Kythnos im Osten zwei in erster Linie der Erzausfuhr dienenden Hafenbuchten mit Erzladebrücken.

Die Zentralgruppe der Kykladen umfaßt Paros, Naxos und die zahlreichen meist kleinen Inseln von Amorgos über Ios bis Folegandros.

Während die südlichen der Inseln durchgehend felsig-steil sind und nur wenige natürliche geschützte Ankerplätze aufweisen, zeigen Paros und vor allem Naxos an ihren Südwestküsten einzelne, aber längere Sandstrandstrecken. Vor ihnen liegen bei Naxos im Schutze der an den Nordenden nach Westen vorspringenden Kaps günstige Ankerplätze, ein weiterer Ankerplatz mit Anlegebrücke ist an der Ostküste im Schutze des Ostkaps. Der Haupthafen Naxos liegt im Schutze mehrerer Molen an der Nordwestseite.

Die Insel Paros verfügt über zwei gut geschützte geräumige Buchten: die im Norden eingreifende Nausisbucht gilt als einer der besten Ankerplätze der Kykladen; die Parikiabucht wird von kleineren und mittleren Schiffen aufgesucht.

Die südliche Gruppe der Kykladen (Thira, Anafi, Stampalia) ist wie die andern felsig und steil. Nur Thira hat an der Ostküste längeren Sandstrand. Der Plan, an ihm einen Hafen anzulegen, ist aber wieder aufgegeben worden; die Landeplätze liegen an der Steilseite, an erste Stelle steht Thira-Hafen mit seinen beengten Kaianlagen. Stampalia besitzt an seiner lebhaft gegliederten Südostküste gute Ankerplätze; derjenige vor dem Hauptort Stampalia ist indessen ebenfalls beengt.

Der östliche Teil des Abschnittes umfaßt das Gebiet der überwiegend italienischen Sporaden. Auch hier überwiegt besonders bei den kleineren Inseln der felsig-gebirgige Charakter der Küsten.

Während die gebirgige Insel Ikaria keine geschützten Häfen bietet und fast nur im Norden, Osten und Süden einige kleine Sandstrände aufweist, vor denen bei geeigneten Windrichtungen geankert wird, hat Samos an der Nord- und Südküste längere Strecken Sandstrand. Klippen werden nur im Westen wichtig. Als Hafenplätze kommen in Betracht der künstliche Karlovassihafen und der Vathyhafen.

Die folgenden kleinen Inseln ähneln sich in ihrem gebirgigen Charakter stark; an den reich gebuchteten Küsten wird der steil-felsige Charakter nur auf kurzen Strecken durch Sandstrand — meist im Innern der Buchten — unterbrochen. Indessen fehlen den nur mäßig hohen Furniinseln jegliche Hafenanlagen. Auch an den steil abfallenden Patmo, Lipso und Arki sind allseitig geschützte Ankerplätze nicht vorhanden und lediglich Scala auf Patmo besitzt eine kleine Hafenanlage. Auf der gebirgigen und zerrissenen Insel Lero haben dagegen einige Buchten besondere Bedeutung erlangt. Port Laki im Südwesten der Insel besitzt als italienischer Kriegsmarinestützpunkt und Seeflugzeughafen Brückenanlagen und ein 2000-t-Dock und die

Parthanibucht im Nordwesten gilt als einer der besten Ankerplätze der Inselwelt. Daneben liegt an der Ostküste der Hafen S. Marina.

Vor der sehr felsig-steilen und meist unzugänglichen Insel Calino (Kalimno) liegen in den nach Südosten gerichteten Buchten gute Ankerplätze und der Hafen Kalimno mit Molen und Brücken.

Coo (Kos) hat sandigen Nordstrand mit breitem Flachwassergebiet davor (10 m Tiefe in 1 sm Abstand), im Nordosten liegt der gut geschützte, aber kleine Hafen Coo (Kos). Die Süd- und Westküste ist felsig-steil, die Bucht von Camara weist günstige Tiefen und guten Ankergrund auf, ist aber vor Nordwinden nicht geschützt.

Die allseits steile Insel Nisu (Nisiro) hat keine natürlichen Häfen. Anlegemöglichkeiten sind in Mandracchio, Palo und Porto Aperato.

Die stark gegliederte Insel Piscopi ist bis auf zwei Stellen unzugänglich. Bester Anlegeplatz mit Bootshafen ist die Livadiabucht im Ostteil der Insel, ferner die S. Antonio-Bucht im Nordwesten mit Landeplatz bei Porticculo.

Auch Simi weist steile und zerklüftete Felsküsten auf; im Innern der zahlreichen Buchten sind kurze Sandstrände; Haupthafen ist Simi mit Kai und Brücke.

Rhodos, die größte und wichtigste Insel der Gruppe, hat meistens Sandstrand, hohe und felsige Küste tritt dagegen zurück und findet sich besonders an der schmalen Südseite und teilweise an der Westküste. Häfen liegen an der den vorherrschenden Nordwestwinden abgekehrten Ostseite: Rhodos mit zwei großen Becken, die für tiefgehende Schiffe nicht geeignet sind. Landebrücken finden sich an der Ostküste noch an weiteren Stellen. Die Westküste wird von Einheimischen das ganze Jahr gemieden.

Scarpanto ist besonders im Norden schroff abfallend, im südlichen Teile finden sich einige Sandstrände, am Südende des Sandstrandes der Pegadiabucht, die als Ankerplatz benutzt wird, liegt ein kleiner Hafen als der beste der Insel.

Die fast durchgehend steil abfallende Insel Caso hat als größten Hafen den kleinen Bootshafen Ophri an der Nordküste.

Beurteilung:

1. **Die griechischen Sporaden.**

   a) **Samos.** Ausbootungen können erfolgen in Vathy, dem Hafen der Hauptstadt der Insel, in Karlovassi Hafen, beide an der Nordküste, und in Tigani Hafen an der Südostküste. Diese drei Häfen verfügen über einige bescheidene Hafenanlagen. Die sonstigen Landestellen, ohne irgend welche Hilfsmittel, sind nur bei sicherer Wetterlage benutzbar.

   b) **Ikaria.** Auf der Insel gibt es keinen Hafen. An einigen Stellen kann bei ablandigen Winden gelandet werden.

2. **Die italienischen Sporaden (Dodekanes).**

   Häfen mit nennenswerten Hafeneinrichtungen sind, soweit bekannt, auf den Inseln mit Ausnahme von Rhodos nicht vorhanden. Die Landungsverhältnisse sind im allgemeinen nicht günstig. Bekanntere Landeplätze sind folgende:

   Lero: Baia di Porto Laga (Porto Laki) an der Südwestküste der Insel. Baia di Parteni an der Nordwestküste.

   Calino: Kalymnos Hafen (Porto di Calino) an der südlichen Westküste der Insel.

   Stampalia (Astropalia): Porto Maltezana an der Südostküste der Insel.

Simi: Simi Bucht an der Nordostküste.

Rhodos. Es sind nur Ausbootungen möglich. Der geeignetste Platz, auch für Ausbootungen in größerem Umfang, ist Rhodos Hafen an der Nordosthuk der Insel. Die Ausbootungen sind wetterabhängig, da große Schiffe nicht in den Hafen einlaufen können. Bei starken Nordwinden oder Schirokko ist es auch für mittlere Schiffe nicht ratsam, im Hafen zu bleiben. Dieser verfügt über einige Hilfsmittel. Bei geeignetem Wetter können Landungen in Rhodos Hafen ergänzt werden durch Ausbootungen an weiteren, in der Nähe des Hafens gelegenen Plätzen. An der Ostküste der Insel kann man im Sommer an vielen Stellen sicher ankern und ausbooten. Im Winter, wo Südwinde vorherrschen, sind geeignete Landestellen viel schwerer zu finden.

An der Nordwestküste sind in ihrem südlichen Teil vereinzelte, sandige Stellen bei günstiger Wetterlage notfalls zum Ausbooten geeignet.

3. Die Kykladen.

a) Milos, Kimolos, Polinos.

Milos Bucht ist gut geschützt, hat Ankerplätze für zahlreiche, auch große Schiffe und ist für Ausbootungen sehr geeignet. Während des Weltkrieges diente sie der alliierten Flotte als Stützpunkt, später der griechischen Marine als Seehilfsflughafen. — Ausbootungsmöglichkeiten bestehen ferner in der nach Osten offenen Vudia Bucht an der Nordostseite der Insel. — Sonst bieten die steilen Küsten der Insel nur an einzelnen, offenen Buchten mit Sandstrand wetterabhängige Landemöglichkeiten in sehr bescheidenem Ausmaß.

Kimolos (no. Milos). Ausbootungsmöglichkeit bei günstiger Wetterlage an der Südküste an einer Sandstrandstrecke und in einer seichten Bucht an der südlichen Westküste.

Polinos. Nur an der Westküste ist flacher Strand zu finden.

b) Sifnos, Serifos, Kythnos, Kea.

Sifnos. Kein guter Hafen auf der Insel. Für Ausbootungen kommen — wetterabhängig — einzelne Buchten an der West- und Südostküste in Betracht. Keine Hilfsmittel.

Serifos. Viele kleine Buchten können als wetterabhängige Landeplätze dienen. Am meisten geeignet sind die an der Südküste.

Kythnos. Die steilen Küsten sind für Landungen ungünstig; möglich sind solche an der Westküste in Merika Hafen, an der Ostküste in der Loutra Bucht (Irene Hafen) und vor allem in St. Stephan Hafen.

Kea. Landemöglichkeiten in erster Linie an der Westküste. St. Nicolo ist der einzige gut geschützte Hafen der Insel.

c) Andros, Tinos, Mykonos.

Andros. Sehr günstig für Ausbootungen ist die durch ihre Lage auch militärisch wichtige Gawrion Bucht an der Südwestküste von Andros. Geschützte geräumige Ankerplätze auch für große Schiffe. In den Naturhafen Gawrion selber können große Schiffe einlaufen. Seehilfsflughafen der griechischen Marine. Keine weiteren Hilfsmittel. — An der Ostküste von Andros ist Kastro Hafen für Ausbootungen geeignet.

Tinos. Gute Häfen für größere Schiffe gibt es nicht. Ausbootungen können bei nicht zu ungünstigem Wetter an der südlichen Südwestküste in Stauro Bucht,

Tinos Hafen und Nikolo Bucht vorgenommen werden. — Auch an der Nordseite der Insel sind Ausbootungsmöglichkeiten in sehr bescheidenem Umfang vorhanden.

Mykonos. Der einzige geschützte Ankerplatz und Hafen der Insel ist die Turla Bucht an ihrer Westküste mit Mykonos (Kamenaki) Hafen und der Korphos Bucht. — An der Südküste sind für Ausbootungen wohl am besten die Ornos Bucht und St. Anna Hafen geeignet.

d) **Syros und Giura.**

Syros. Syros Hafen an der Ostküste erlaubt ein Einlaufen auch großer Schiffe und Ausbootungen von Truppen und Material bei jeder Wetterlage. Griechischer Seeflughafen. Einige Hilfsmittel sind vorhanden.

Giura. An der Ostseite der Insel können Boote bei ablandigen Winden ankern.

e) **Antiparos, Paros, Naxos.**

Antiparos. Ausbootungsmöglichkeiten an der Südwest- und Ostküste. Wetterabhängig, keinerlei Hilfsmittel.

Paros. Naoussa Hafen an der Nordseite der Insel ist einer der größten und besten Häfen der Kykladen. Ausbootungen sind bei jedem Wetter möglich, irgendwelche Hilfsmittel aber nicht vorhanden. — An der Ostküste der Insel gibt es mehrere Buchten, die etwas Schutz bieten. Harika Hafen an der Nordwestküste, der Hafen der Hauptstadt, ist schwer zugänglich und nur wenig geschützt.

Naxos. Die Landemöglichkeiten sind schlecht. Der beste Landeplatz ist die Naxia Bucht an der steilen Nordwestküste.

f) **Amorgos, Ios, Sikinos, Folegandros.**

Amorgos. Der beste Hafen der Insel ist Vathy an der Katapola Bucht an der Nordwestküste der Insel. Hilfsmittel bietet er keine. Auch sonst gibt es an der Nordwestküste einige, wenn auch unbedeutende Landeplätze. Dagegen ist an der Nordostküste kaum Schutz zu finden.

Ios. Ios Hafen, geräumig und geschützt, ist für Ausbootungen geeignet. Auch sonst kommen viele Buchten (abgesehen von denen der steilen Westküste) bei ablandigen Winden für Landungen in Frage. Hilfsmittel sind an diesen völlig wetterabhängigen Landeplätzen nicht vorhanden.

Sikinos. Als Landeplatz kommt die kleine Bucht von Skala, etwa in der Mitte der Südküste, in Frage.

Folegandros. Die von Steilküsten eingefaßte Insel hat keinen guten Hafen. Die einzige für Ausbootungen in Frage kommende Bucht ist die kleine Karavostasi-Bucht am Ostende der Insel.

g) **Thira (Santorin), Anafi.**

Thira (Santorin). In der Bucht von Thira können große Schiffe hinreichend geschützt ankern. Landemöglichkeiten sind an den steilen Wänden der Westküste nur an 3 Stellen vorhanden: Thira Hafen, Athenous Bucht bei Akrotini und Marmorini-Epanomarion im Norden der Thira Bucht. — Außerhalb der Bucht von Thira bestehen, rein nautisch gesehen, wetterabhängige Ausbootungsmöglichkeiten an einzelnen Stellen der Südküste und im südlichen Teil der Ostküste.

Anafi. Brauchbare Anlegestellen liegen am Südwestende der Insel bei dem neuen Dorf Anafi und bei gutem Wetter an einer Reihe von Buchten an den bergigen Küsten.

I. 9. **Kreta.**

Die rund 140 sm lange Insel Kreta hat überwiegend hohe und felsige Küsten, die meistens in gewaltigen Steilabstürzen zum Meere abfallen. Das gilt besonders von der Südküste und den Küsten an den Schmalseiten der Insel im Westen und Osten. Klippen liegen hier nur unmittelbar unter der Küste, und der Meeresboden fällt gleich zu großen Tiefen ab.

An der Westseite sind auch bei Westwinden sichere Häfen nicht vorhanden.

An der Südküste bieten sich nur Fischerbooten und kleineren Schiffen geschützte Liegemöglichkeiten. Loutro (westl. Sfakion) soll durch die vorgelagerte Halbinsel mit Kap Muros auch im Winter vollständig sicher sein. Alle übrigen Häfen sind nur vor den nördlichen Sommerwinden geschützt. Es heben sich hervor die Messarabucht mit 5 sm Sandstrand und Jerapetra mit Brücke und Sandstrand.

Die Ostküste der Insel ist überall steil und hoch. Sichere Ankerplätze bei allen Winden fehlen.

Die Nordküste der Insel weist dagegen mehrere weit gespannte Buchten mit Sandstrand auf. Auch hier reicht tiefes Wasser bis dicht unter die Küste, doch ist der Abfall des Meeresbodens nicht ganz so steil wie im Süden. Klippen sind stellenweise auch den Küsten mit Sandstrand vorgelagert. An der Nordküste liegen die besten Häfen der Insel.

Die Poros-Bucht (Elounta am NW-Ende der großen Mirabella-Bucht) bietet großen Schiffen guten Schutz, da auch SO-Winde nicht gefährlich werden. Iraklion stellt mit ihren im Schutze zweier Wellenbrecher gelegenen zahlreichen Hafenanlagen einen guten Hafen dar. Der beste Naturhafen ist die geräumige, und Schiffen jeder Größe vor allen Winden Schutz bietende Sudabucht. Daneben tritt der kleine künstliche Hafen Rethimnon für Schiffe bis 2,4 m Tiefgang zurück.

Beurteilung:

Für größere Landungsunternehmungen in Kreta kommt an erster Stelle die Sudabucht (westlich Chania) in Frage. An zweiter Stelle mit Abstand ist Elounta in der Mirabella-Bucht zu nennen. Schließlich sind Möglichkeiten im Hafen von Iraklion vorhanden. Die Südküste der Insel ist nur für kleinere Unternehmungen in Jerapetra — möglicherweise in Verbindung mit einer Landung in der Mirabella-Bucht — zugänglich. Hier besteht bereits starke Wetterabhängigkeit. Diese würde sich in höchstem Maße bei einer Ausbootung an der offenen Küste der Messara-Bucht an der Südküste verstärken. Alle übrigen Plätze eignen sich nur für Unternehmungen von ganz bescheidenem Umfang. Die Wetterlage ist für diese Landungen meist von ausschlaggebender Bedeutung.

B II. 1. **Küste des Westpeloponnes.**

Der Abschnitt gliedert sich in die Westküste und den Golf von Messenia.

Der e r s t e T e i l umfaßt zwei weite Golfe, wobei der Golf von Arkadia der größere ist. Die Küste ist abgesehen von dem niedrig-felsigen Stück nördlich des Kaps Katakolon (w. Pirgos) durchgehend sandig-flach. Die einmündenden Flüsse sind nur für flachgehende Boote auf wenige Seemeilen befahrbar. Die Küste ist allenthalben bei geeigneten Windverhältnissen zum Ankern zu benutzen, bei

Winden aus westlichen Richtungen ist aber mit lebhafter Brandung auf dem nur langsam an Tiefe zunehmenden Küstenwasser zu rechnen. Geschützter Hafen liegt vor Katalokon (w. Pirgos) hinter 2 Molen mit Wassertiefen bis 10 m.

Etwa von Kamariki ab, dem innersten Punkte des Golfes von Arkadia, durchsetzt felsige Flachküste den sandigen Strand. Hier liegt der Hafen Kyparissia mit Anlegemöglichkeiten für Schiffe mit fast 5 m Tiefgang.

Die wechselnd sandige und felsige Küste findet bei der allseits geschützten natürlichen Hafenbucht von Pilos (Navarino) mit nur wenig leistungsfähigen Hafenbauten ihr Ende. Der südwärts anschließende Küstenteil bis Kap Gallo ist meist felsig und hoch, wobei streckenweise schmaler Sandstrand vorgelagert ist. Der Hafen Methoni ist für kleine Fahrzeuge geeignet. Die vorgelagerten Inseln sind felsig.

Der Golf von Messenia hat im Norden eine niedrige Sandstrandküste und allmählich abfallende Wassertiefen. Hier liegt der einzige wichtige Hafen Kalamä (Kalamata) mit Wellenbrechern und Mole und 7—8 m Wasser längsseits. Alle übrigen Hafenplätze des Golfes treten demgegenüber zurück. Die Westküste steigt meist mit mäßigen Neigungen vom felsigen Ufer aus an, dem streckenweise Sandstrand vorgelagert ist. Koroni und Petalidi-Hafen sind für kleine Fahrzeuge geeignet. Die Ostküste ist demgegenüber durchgehend felsig, oft hoch und unwegsam. Einzelne Buchten werden als Ankerplätze benutzt, Hafenanlagen dagegen fehlen.

Beurteilung:

1. **Golf von Messenia.** Die Ost- und Westküste des Golfs sind für Landungen von irgend welcher Bedeutung ungeeignet; diese sind nur an der flachen Nordküste möglich. Der Hafen dieser Küste ist Kalamä (Kalamata). Er bietet gute Landemöglichkeiten (Ausschiffungen und Ausbootungen mittleren Umfangs).
2. **Die Küste vom Golf von Messenia bis zum Golf von Arkadia.** Ausbootungen in bescheidenem Umfang sind in der Methoni-Bucht möglich. Besser geeignet ist die Pilos-Bucht. Einige Hafenanlagen sind vorhanden.
3. **Golf von Arkadia.** An den vielfach sandigen, aber wenig geschützten Küsten des Golfs sind Ausbootungen nur bei sicherer Wetterlage in kleinem Umfang möglich. Ein solcher Platz ist Kyparissia (Arkadia).

B II 2. Golf von Korinth.

Die Südküste des langgestreckten Golfes von Korinth verläuft nahezu gradlinig in WNW-OSO-Richtung. Obwohl sich gleich hinter der Küste hohe Gebirge erheben, ist doch nahezu überall ein schmaler Streifen niedrigen Landes vorgelagert, und der Strand ist fast ausschließlich sandig und kiesig. Geschützte Hafenbuchten sind an der glatten Küste nicht vorhanden.

Die Nordküste des Golfes ist durch mehrere Buchten stark gegliedert und fast überall hoch und felsig. Nur an der Mündung einiger Flüsse ist etwas deltaartig vorgebautes Tiefland. Beide Küsten fallen unter Wasser steil zu großen Tiefen (bis zu 800 m) ab, Grund fast nur Schlick. An der Nordseite des Golfes gibt es einige Buchten, die nur von kleinen Schiffen benutzt werden; sie bieten guten Schutz, doch sind kaum Hafenanlagen vorhanden.

Die Hauptbedeutung des Golfes beruht in dem West-Ost-Durchgangsverkehr nach Athen (durch den Kanal von Korinth).

4 km nördlich der Kanaleinfahrt liegt der gute Ankerplatz Lutraki. Dort ist auch ein 120 m langer Steinkai mit einer 40 m langen Mole, an der Schiffe mit 4 m Tiefgang anlegen können. Im Hafen selbst ist 5 bis 6 m Wasser. Der Kanal von Korinth ermöglicht Schiffen bis 7,3 m Tiefgang und 14 m Breite die Durchfahrt.

Beurteilung:

Landungen im Golf von Korinth müssen solche im Golf von Patras vorangehen. Unter dieser Voraussetzung ergibt sich:

1. **Nordküste.** Größere Landungen kommen an der meist steil abfallenden Nordküste nicht in Frage. Ausbootungen in kleinem Umfang erscheinen an einer Reihe von Punkten möglich, am günstigsten in der von hohem Gebirge umgebenen Bucht von Itea mit Galaxeidion- und Itea-Hafen. Dieser Hafen hat mancherlei Hilfsmittel.
2. **Südküste.** Landungen in kleinem Ausmaß und wetterabhängig sind an einigen wenigen Stellen möglich.
3. **Bucht von Korinth.** Landungen sind an der Süd- und Ostküste in beachtlichem Umfang möglich. Einfahrt in den Kanal von Korinth. Hilfsmittel sind vorhanden im Hafen von Korinth, in der Einfahrt in den Kanal von Korinth und in Lutraki Hafen (3 km nördlich Poseidonia).

II. 3. Golf von Patras und jonische Inseln.

Der Abschnitt gliedert sich in die natürlichen Teile: die vorgelagerten Inseln, Prewesastraße (nördlich Abschnittsgrenze) bis zu den Dragonera-Inseln, und Golf von Patras.

Die vorgelagerten Inseln sind alle überwiegend gebirgig — hoch und stark gebuchtet. Besonders auf den Westseiten fallen alle Inseln über und unter Wasser steil ab, so daß die 200-m-Tiefenlinie stellenweise bis auf 1 Kblg an die Küste herankommt. An den Ostseiten und im Innern der Bucht finden sich einzelne Sandstrände und kleine Hafenplätze. Am wichtigsten sind auf Lefkas der im NO gelegene, gleichnamige Hafen mit künstlicher Fahrrinne, auf Kefallinia im SW Argostolion und auf Zakinthos (Zante) der teilweise stark versandete Hafen Zante.

Die Festlandküste ist im nördlichen Teil überwiegend steilfelsig vor beträchtlichem Gebirgsland mit einzelnen dazwischen geschalteten Sandstränden. Von der seichten Prewesastraße mit künstlicher 6,4 m Fahrrinne ab ist der noch überwiegend niedrigen Küste bis zur Durchfahrt zwischen Festland und Insel Lefkas sehr seichtes und klippendurchsetztes Wasser vorgelagert. Die folgende Küste weist vor den Sandstränden im Innern der Buchten zwar gute Ankerplätze auf, Hafenanlagen finden sich aber nur vor Astakos.

Von 7 sm nördlich der Mündung des Asprosflusses ab (Fluß hat 90 sm weit 2,7 bis 7,3 m Wasser, auf der Barre aber nur 0,6 m) nimmt mit wenigen Unterbrechungen Sandstrand das gesamte Nordufer des Golfes von Patras ein; ein breiter Seichtwasserstreifen ist vorgelagert, ausgedehntes Lagunen- und Sumpfland schließt sich landwärts an. Der Ort Mesolongion ist durch ein künstliches Fahrwasser mit 5,5 m Tiefe erreichbar. Kurz vor der östlichen Abschnittsgrenze setzt Gebirgsufer mit schmalen Sandstränden ein. Die Südküste des Golfes von Patras ist fast durchgehend sandig und steigt landwärts an. Günstige Ankergründe liegen vor der ganzen Küste. Im Osten liegt Patras als der wichtigste Hafen Griechenlands nach Pireefs (Piräus) und Thessaloniki (Saloniki). Er ist für Schiffe bis über 8 m Tiefgang erreichbar, seine Kai- und Molenbauten liegen im Schutze eines über 900 m langen Wellenbrechers.

Auch die Küste von Araxos bis zur südlichen Abschnittgrenze ist mit nur wenigen Unterbrechungen sandiger Flachstrand.

Beurteilung:

1. **Golf von Patras.** An der Nordseite des Golfs sind Landungen kaum zu erwarten, an seiner Südseite sind Ausbootungen bei günstiger Wetterlage an vielen Stellen

der sandigen Küste möglich, vor allem im Zusammenhang mit einer Landung in Patras. Der Hafen von Patras ist gut und verfügt über mancherlei Hilfsmittel. Er ist für Ausschiffungen und Ausbootungen größeren Umfangs geeignet.

2. **Die Küste vom Golf von Patras bis zum Golf von Arta.** Der Küstenstrich ist für Landungen nicht geeignet.

3. **Zakinthos (Zante).** Ausbootungen im Hafen von Zante. Einige Hilfsmittel, Stützpunkt für Wasserflugzeuge. Der Hafen wurde häufig von englischen U-Booten und leichten Seestreitkräften als Hilfsflottenstützpunkt benutzt. — Ausbootungen bei günstiger Wetterlage auch an der großen Bucht der Südküste, aber keinerlei Hilfsmittel. Seeflughafen der griechischen Marine.

4. **Kefallinia.** Landungen werden durch die reiche Gliederung der Insel und das gute Fahrstraßennetz erleichtert. Am wenigsten geeignet ist die Westküste, obwohl auch hier Ausbootungen nicht ausgeschlossen sind. Die besten Landemöglichkeiten bietet die Südküste, vor allem die Argostolion-Bucht mit den Häfen Lexurion, Argostolion und der Livadi-Bucht. Einige Hilfsmittel sind vorhanden. Die Ostküste ist wieder weniger geeignet.

5. **Ithaki.** Die Küsten der Insel sind größtenteils felsig und nur an wenigen Stellen für Ausbootungen in kleinem Ausmaß geeignet. Am aussichtsvollsten sind Landungen im Golf von Molo mit der Skino Bucht, Vathi Hafen und der Aetos (Ex Aito) Bucht.

6. **Lefkas.** Der einzige Platz, der ernstlich für Landungen in Frage kommt, ist Visilikis Bucht an der Südküste. Hilfsmittel sind dort jedoch keine vorhanden. Hafen und Reede von Lefkas Stadt erscheinen wenig geeignet, ebenso wie die übrige Nordküste und die Westküste. An der Ostküste bestehen bescheidene Möglichkeiten in dem kleinen Vliko Hafen.

B II. 4. Epirotische Küste und Kerkyra.

Der Abschnitt gliedert sich in drei Teilstücke: vorgelagerte Inseln, insbesondere Kerkyra (Korfu), die Festlandküste von der griechisch-albanischen Grenze bis zur Straße von Prewesa und den Golf von Arta. Die Inseln sind, besonders an den Westküsten, felsig-steil und hoch. Kerkyra (Korfu) ist auf lange Strecken klippenbesetzt. Auf Paxi liegt an der Küste ein kleiner Anlegeplatz mit Kai. Allein auf Kerkyra (Korfu) unterbrechen — besonders an der Ostküste — längere Sandstrände die hohe Felsküste. Leistungsfähig ist allein der Haupthafen Kerkyra. Hinter dem Wellenbrecher sind im Hafenbecken 7,3 m Wasser.

Die Festlandküste ist überwiegend felsig-steil und hoch und schwer zugänglich. Die in die Küste eingreifenden Buchten werden daher als Ankerplätze kaum benützt und Hafenanlagen fehlen fast ganz. Auch ein Einlaufen in die Flußmündungen (Thiamis, Acheron südl. Parga) ist wegen der seichten Barren nur für flachgehende Boote möglich. Die Flüsse haben vor dem Gebirgsfuße einzelne, teilweise feuchte Ebenen aufgeschüttet, die mit Sandstränden und breiten Seichtwassergebieten eingefaßt sind. Nördlich der Prewesastraße wird die Küste niedrig.

Der Golf von Arta ist durch die gewundene Prewesastraße mit einer künstlichen 6,4 m Fahrrinne zu erreichen, an der der Hafen Prewesa liegt. Die Südküste des Golfes wechselt stark zwischen felsiger und sandiger Hoch- und Flachküste. Im Innern der Buchten liegen kleine Ankerplätze. Die Nordküste ist durchgehend niedrige Schwemmland- und Nehrungsküste mit weiten Lagunen und Sumpfgebieten dahinter; vorgelagert ist ein breiter Seichtwassergürtel.

Beurteilung:

1. **Prewesa Straße und Golf von Arta.** Landungsunternehmungen bei der Stadt Prewesa und im Golf von Arta sind möglich, aber wegen der Schwierigkeiten bei der Durchfahrt zur Prewesa Bucht nicht wahrscheinlich.

   Mit diesem Vorbehalt sind die Verhältnisse für Ausbootungen günstig vor der Stadt Prewesa (bescheidene Hilfsmittel) und in mehreren größeren Buchten an der Südküste des Golfs von Arta, vor allem in der Karbasaras Bucht bei der Stadt Karbasaras. Einige Hilfsmittel sind vorhanden. — Die Nordküste des Golfes von Arta ist für Landungen weniger geeignet.

2. **Küste vom Golf von Arta bis zur griechisch-albanischen Grenze.** Die gesamte Küste ist für Landungen wenig geeignet, die günstigsten Landverhältnisse sind in Igoumenitsa Hafen zu finden.

3. **Kerkyra (Korfu).** Der einzige Platz der Insel, der, wenn auch nur bescheidene, Hafeneinrichtungen besitzt, ist der Hafen der Stadt Korfu. Sonstige für Ausbootungen taugliche Plätze, die an allen Küsten der Insel zu finden sind, sind stark wetterabhängig oder räumlich sehr beschränkt. Erleichtert werden Landungen durch das gute Wegenetz der Insel.

B III. 1. **Albanische Küste.**

Die Küste Albaniens ist in ihrem südlichen Teil, zwischen der griechischen Grenze und Cap Glossa, hoch und felsig. Vorgelagerte Klippen gibt es nur ganz dicht unter Land. Der Meeresboden fällt unmittelbar zu Tiefen über 50 m ab. Böige Fallwinde sind hier nicht selten.

Nahezu die ganze übrige Küste Albaniens bis nach Ulcinj ist, von wenigen vorspringenden niedrigen Felsenkaps abgesehen, niedrige Schwemmlandküste. Die Küstenlinie ist durch Anschwemmungen stark veränderlich; der Meeresboden fällt nur allmählich ab und zahllose veränderliche Sandbänke erschweren die Annäherung. Zwischen den Felsenkaps sind nur weit gespannte Buchten vorhanden, die wenig Schutz bieten.

Die Bucht von Valona, die östlich von Cap Glossa liegt, bietet in ihrem südlichen Teil gute Ankerplätze. Die Hafenanlagen in Valona sind bescheiden.

Drac (Durazzo) ist ein künstlicher Hafen für mittlere Schiffe bis 7 m Tiefgang, den die Italiener neuerdings ausgebaut haben. Die Reede von Drac (Durazzo) ist bei W- und SW-Wind nicht sicher.

San Giovanni di Medua ist ein guter Hafen für kleine Schiffe.

Beurteilung:

Im allgemeinen sind hier nur die bekannten Küstenplätze für Landungen geeignet, deren Hafeneinrichtungen von den Italienern in neuester Zeit an vielen Stellen ausgebaut und vervollkommnet worden sind. Einzelheiten hierüber sind nicht erschöpfend bekannt geworden. Es handelt sich vor allem um die Sarandë-Bucht (Porto Edda), Palermo Hafen, Valona, Drac (Durazzo), San Giovanni di Medua.

B III. 2. **Dalmatinische Küste.**

Die Ostküste des Adriatischen Meeres zwischen Bar (Antivari) und Fiume-Susak ist durch zahlreiche vorgelagerte langgestreckte Inseln und Inselgruppen gegliedert. Vielfach ragen nur Klippen über die Meeresoberfläche. Es gibt zahlreiche Buchten und gut geschützte Ankerplätze, aber nur wenige gut ausgebaute Häfen mit leistungsfähigen Hafenanlagen.

Es lassen sich von Süd nach Nord 4 Abschnitte unterscheiden:

1. Von der Abschnittsgrenze bis Ragusa (Dubrovnik) ist die Küste hoch und steil, ohne vorgelagerte Inseln. Der Meeresboden fällt meist schnell zu Tiefen von 50—60 m ab.
2. Von Ragusa (Dubrovnik) bis Spalato (Split) ist die Küste hoch und steil mit zahlreichen vorgelagerten, langgestreckten, hohen und felsigen Inseln. Klippen sind verbreitet, insbesondere in der Verlängerung der Inselketten.
3. Von Spalato (Split) bis Zara (Zadar) ist die Küste nur mäßig hoch und das Land nahe der Küste fruchtbar; es steigt nur allmählich an. Doch ist die Küste auch hier fast überall felsig. Ähnlich beschaffen sind die zahlreich vorgelagerten Inseln, die kaum 150 m Höhe erreichen und überwiegend niedrige Felsküste aufweisen. Klippen sind ihnen vielfach vorgelagert. Besonders das Gebiet der Incoronata-Gruppe hat so zahlreiche Klippen und so schwierige Durchfahrten, daß die Zuziehung Einheimischer als Lotsen erforderlich ist. Die Wassertiefen der Kanäle sind oft gering. In den engen Durchfahrten treten bisweilen Strömungen bis zu 4 sm auf; ihre Richtung und Stärke hängt vielfach von der Windrichtung ab.
4. Von Zara (Zadar) bis zum Quarnero ist die Küste des Festlandes sehr hoch und vielfach auch sehr steil. Die Inseln haben meist hohe Felsküste, stellenweise aber auch niedrige, mäßig geneigte Felsküste. Klippen sind im nördlichen Teil selten, besonders an den äußeren Inseln (Cherso), häufiger.

Häfen.

Jede größere Insel hat mindestens einen Hafen für kleine Schiffe, die meisten haben auch geschützte Ankerplätze für größere Schiffe. Der Wert der Häfen und Liegeplätze der Inseln und der Festlandküste hängt stark davon ab, wieweit die Plätze vor Bora und Schirokko Schutz bieten.

Es seien besonders hervorgehoben:

1. Bucht von Cattaro (Kotor) bietet Schiffen jeder Größe Ankerplatz. Hafenanlagen sind an mehreren Stellen, die bedeutendsten (für mittlere Schiffe) in Zelenika und Tivat.
2. Ragusa (Dubrovnik)-Gruz ist ein Hafen für kleine bis mittlere Schiffe, mit Gleisanschluß.
3. Spalato (Split) ist Hafen für kleine bis mittlere Schiffe.
4. Sebenico (Sibenik) hat Kaianlagen, die auch großen Schiffen das Anlegen ermöglichen, mit Bahnanschluß und leistungsfähigen Hafenanlagen.
5. Zara (Zadar) ist ein Hafen für kleine bis mittlere Schiffe, doch nur von lokaler Bedeutung.
6. Bakar hat eine geräumige Hafenbucht, auch für große Schiffe, mit Hafenanlagen, die mittleren Schiffen das Anlegen ermöglichen.
7. Fiume (Susak) ist der bedeutendste Hafen dieses Küstenstrichs, mit Hafenanlagen für größere Schiffe.

Beurteilung:

Die Küste weist fast in ihrer ganzen Ausdehnung ungezählte Stellen auf, die sich zu kleinen, handstreichartigen Landungen eignen. Mittlere und größere Landungen kommen nur in den größeren Häfen in Frage. Hier besteht gerade an dieser Küste, trotz ihres guten Schutzes durch vorgelagerte Inseln und tief eingeschnittene, oft

fjordartige Buchten, eine gewisse Abhängigkeit von der Wetterlage besonders im Winter (Bora, Schirokko). Auch in den größeren Häfen werden Ausschiffungen aus mittleren Dampfern nur sehr vereinzelt, Ausbootungen die Regel sein. — Es erscheinen für Landungen in erster Linie geeignet:

Bucht von Cattaro (Kotor). Ehemaliger österreichischer, dann jugoslawischer Kriegshafen mit entsprechenden Einrichtungen. Sehr weiträumig. Landungen werden in erster Linie der Besitznahme eines ausgezeichneten Stützpunktes für Seestreitkräfte dienen.

Gravosa-Ragusa (Gruz-Dubrovnik). Moderner Hafen, große Kaianlagen. Wassertiefen an diesen bis etwa 6 m.

Größere Landungen in den weiter nördlich gelegenen Häfen setzen die Besitznahme der dem Landeplatz vorgelagerten Inseln voraus.

Es kommen folgende Häfen in Frage:

Makarska. Nur für kleinere Unternehmungen geeignet.

Spalato (Split). Sehr guter Hafen, jedoch nur für mittlere und kleine Schiffe genügend Platz. Gute Hafenanlagen.

Sebenico (Sibenik). Moderne, große Hafenanlagen und Kais mit Wassertiefen bis etwa 6 m. Ehemaliger österreichischer Kriegshafen.

Zara. Italienischer Hafen mit modernen Einrichtungen.

Senj- und Novi-Hafen. Nur für kleinere Unternehmungen geeignet.

Susak. Dem italienischen Hafen Fiume eng benachbart, moderne Hafenanlagen auch für große Schiffe.

C. Die geographischen Gegebenheiten der Küsten im Hinblick auf ihre Verteidigung gegen einen landenden und gegen einen gelandeten, vordringenden Gegner.

I. Die ägäischen Küsten Griechenlands und die ägäische Inselflur (einschl. Kreta).

Allgemeine Kennzeichnung der Küstenlandschaften und der Bevölkerung.

Von der Marica-Mündung bis zum Cap Matapan, der Südspitze des Peloponnes, hat die Küste in rohen Umrissen gemessen eine Länge von rund 1800 km. Golfe, Buchten und Halbinseln schaffen eine innige Verzahnung von Land und Meer. Dazu kommen noch die großen Inseln nahe vor der kleinasiatischen Küste und der Schwarm der Sporaden und Kykladen in der Ägäis und dem kretischen Meere, das mit dem breiten Riegel Kretas im Süden abschließt. Steil- und Flachküsten wechseln vielfach miteinander. Das Gebirge der inneren Küstenlandschaften birgt flache hügelige Becken und Ebenen in sich, deren tiefe Randschluchten (Rhewmata) Bewegungen motorisierter Verbände längs des Bergfußes ausschließen. In dem die Becken trennenden Berglande ist der Truppenverkehr im allgemeinen nur an die wenigen Straßen gebunden.

Die vor allen anderen Gesteinen herrschenden Kalke zeigen vielerorts starke Verkarstungserscheinungen. Das verkarstete Gelände hat in den durchgehend großzügigen Kalkgebirgen eine sehr unruhige Oberfläche. Sie gibt dem Infanteristen zwar im allgemeinen sehr gute und zahlreiche Deckungsmöglichkeiten; für alle Kfz. aber bildet sie ein undurchdringliches natürliches Höckerhindernis.

Vier wasserreiche Flüsse erreichen in Schilf- und Binsengelände ihre sumpfigen, flachen Mündungsgebiete an der ostwestlich verlaufenden, thrakisch-makedonischen Küste, wogegen die griechische Ostküste in Thessalien nur den Peneios und den Spercheios (südlich Lamia), sowie den lakonischen Eurotas aufzuweisen hat, deren Wasserführung im Sommer aber gering ist.

Außer im östlichen Rhodopegebirge und in den höheren Teilen der griechischen Gebirge fehlt geschlossener Wald. Der übrige Teil der Berge ist meist nackt. Abgesehen von dem an küstennahe Gebiete und an die Ebenen des Inneren gebundenen Kulturlande mit seinen nur wenig Sicht und Deckung gebenden Frucht- und Olivenhainen und den ab Mai belaubten Weinpflanzungen überziehen nur stellenweise ein ganz lichter, geringe Deckung gegen Sicht bietender Wald aus Aleppokiefern, strauchige, oft schwer durchgängige Macchia mit guten Deckungsmöglichkeiten oder die kümmerlichen Polster der Phrygana das sonst nackte Gestein.

Der Sommer ist heiß und vor allem sehr trocken; der Winter milde und niederschlagsreich (von Oktober bis April Ruckregen, zwischendurch aber oft Sonnenschein); in höheren Gebirgslagen fällt viel Schnee; am Golf von Saloniki tritt häufig der gefürchtete sehr heftige Kältewind „Vardar“ aus NO auf.

Vielerorts sind für die Truppen Vorbeugungsmaßnahmen gegen Malaria, Ruhr und Typhus unerläßlich. Fleckfiebergefahr besteht in den Elendsquartieren der großen Städte, aber auch in kleineren Orten.

Die Trinkwasserfrage erfordert aus Gesundheitsgründen (Typhus) im allgemeinen ganz besonders sorgfältige Bearbeitung. (Gutachten von Wehrgeologen und Hygienikern anfordern.) Nur die artesischen Brunnen des Landes und die Wasserleitungen der Großstädte liefern einwandfreies Wasser. Alles andere Wasser aus offenen Brunnen, Quellen, Bächen und Flüssen ist gesundheitsschädlich.

Die Verpflegungsmöglichkeit stößt in weiten Landesteilen mangels ausgedehnter Landwirtschaft auf große Schwierigkeiten. Makedonien, Thessalien und Böotien sind darin etwas besser gestellt. Strohvorräte fallen aber auch dort nur in mäßiger Menge an.

Ausreichende Unterbringungsmöglichkeiten sind in den Städten Thessaloniki, Wolos, Athen und Piräus gegeben. Viel schwieriger aber liegt die Quartierfrage in den Randdörfern der Ebenen und ganz schlecht im größten Teile des siedlungsarmen Landinnern. Biwakieren in feuchten Niederungen ist wegen der Malariagefahr unter allen Umständen zu vermeiden.

Die ägäische Inselwelt zeigt vorwiegend Steilküsten. Ihr Klima ist gesünder als das des Festlandes. Neben Inseln mit ausreichendem Trinkwasser gibt es aber auch solche, die sehr arm daran sind. Unterbringungsschwierigkeiten für Truppen können durch allzeit mögliches Biwakieren erleichtert werden.

Das Verhalten der Bevölkerung, die stark durch feindliche Agenten beeinflußt wird, ist im gesamten Raume durchgehends undurchsichtig. Neben freundlichen Äußerungen steht der in lebhafter Bandenbildung zum Ausdrucke kommende Haß gegen die Achsenmächte. Die Einstellung der Banden ist teil national, teils kommunistisch.

Besondere Darstellung der Abschnitte.

Thrakische Küste mit Chalkidike (Abschnitt I, 1).

a) Der äußere Küstensaum: Sumpfige und daher malariaverseuchte, schilfbestandene, auch in der trockenen Jahreszeit nur bedingt gangbare Flußmündungsebenen werden von Strandseenlandschaften abgelöst oder auch von trockenen, mehr oder minder mit Gebüsch bestandenen Flachlandstrecken mit Strandwällen, Kliffbildungen in lehmreichen Schottern wechseln mit felsigen, nackten oder mit Macchia bewachsenen Steilküsten, deren Durchgängigkeit nach rückwärts im allgemeinen fehlt. Alle diese Küstenformen aber geben dem Verteidiger viele Möglichkeiten zur versteckten Bildung gut zu tarnender Widerstandsnester. Mit stark schwankender Breite geht der äußere Küstensaum landeinwärts in oft flachwelliges bis hügeliges Gelände über. Bei größerer Tiefe liegen darauf die Äcker und die mit Öl und Obstbäumen umstandenen Dörfer. Übersicht über das Vorfeld ermöglichen die vielerorts in die niedrigen Strauch- und Gebüschbestände eingestreuten höheren Bäume (Weiden und Pappeln) wie auch die oft nahe am Meere gelegenen Hügel und Berge.

b) Die südlichen Ausläufer der Rhodopen bilden ostwärts der Struma das rückwärtige Küstengebiet. In das höhere Gebirgsland eingesenkte, teilweise versumpfte (Malaria) und mit Hügeln oder Terrassen umgebene Becken liegen bei Drama, Nevrokop, Serre und zwischen Stavros-Lankadas. Ihre trockenen Teile bilden oft das einzige Gelände, in dem das Bergland Truppenbewegungen außerhalb der Straßen erlaubt. Das Gebirge im rückwärtigen Küstengebiete ist reich an Sperr- und Verteidigungsmöglichkeiten. Dazu kommen die Struma, die Mesta (Nestos), der tief ins Land greifende Haffsee nördlich Kara Agach und außerdem ostwärts davon mehrere ins Gelände eingeschnittene, kleinere Abflüsse aus dem Rhodopegebirge zum Meere als natürliche Abriegelungsmöglichkeiten.

Thrakische Küste

Abschnitt L,1

Maßstab 1:1 Million

0 10 20 30 40 50 km

Zeichenerklärung siehe Seite 61

Skizze zur Geländebeurteilung

L,1

L,2

L,3

Ägäisches Meer

Golf von Xanthi

Golf von Orphani

Golf von Kavalla

Golf von Hagion-Oros

Bucht v. Porto-Lago

Golf v. Enos

Mündung

Alexandrupolis

Souflion

Polygyros

Orphan

KAWALLA

XANTHI

KOMOTINI

SERRE

DRAMA

Nevrokop

Smoljan

Momčilgrad

HASKOVO

I. Thasos

I. Samothrake

I. Imbros

I. Lemnos

I. Agion-Oros

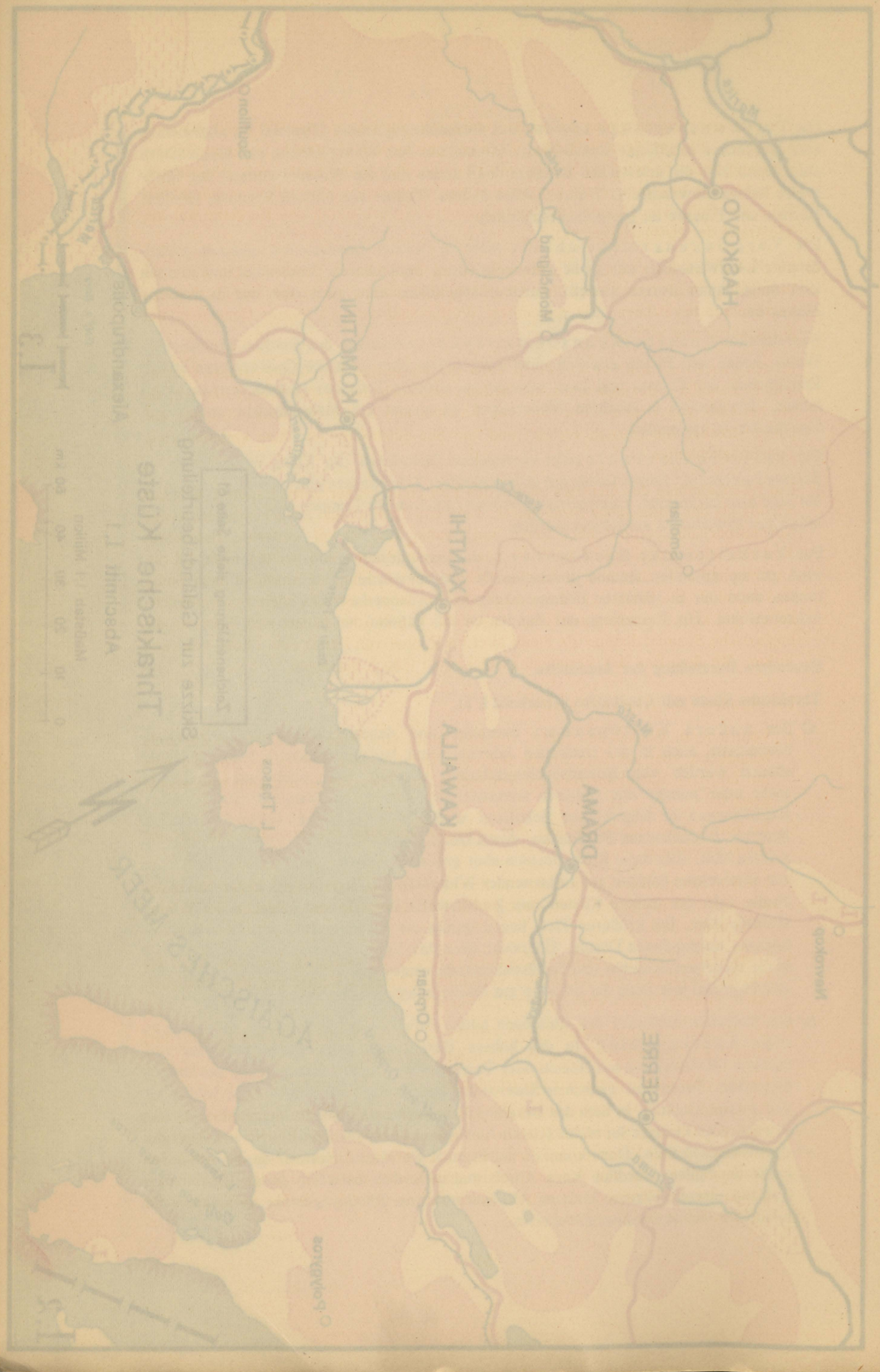
Struma

Mesta

Karamoria

Arda

Maritza



Westlich der Struma gehen die meist gebirgigen und zum großen Teile mit Macchia bedeckten „Finger" der Chalkidike in schwer durchgängiges, 1000 m überschreitendes Bergland über. Es wird im Norden von einer durchgängigen Senke von Thessaloniki nach Stavros begrenzt. Bewegungen von den möglichen Landestellen im nördlichen Teile der Golfe von Hagion und von Kassandra werden durch das Bergland auf die Westseite der Halbinsel gelenkt.

c) Im äußeren Küstenteile mangelt es an brauchbaren Straßen. Man kann sie bestenfalls nur als Nebenwege ohne Oberflächenbehandlung, meist aber nur als Ochsenkarrenpfade bezeichnen. Bei schlechtem Wetter sind sie nach kurzer Benutzung tief ausgefahren und schlüpfrig.

In den inneren Küstenteilen kann die einspurige Durchgangsstraße Thessaloniki—Kawalla—Alexandrupolis nur bedingt als Rochadelinie bezeichnet werden, da sie am Golf von Orphani, am Golf von Kawalla und beiderseits Alexandrupolis auf lange Strecken hin ufernah verläuft und von See einzusehen ist; dazu kommen viele Sperrmöglichkeiten.

Die Eisenbahnlinie des Gebietes ist für den Fall einer gegnerischen Landung weniger wichtig als das vorhandene Straßennetz. Eine von Thessaloniki ausgehende eingleisige Normalspurbahn verläuft über Serre und Drama (die 40 km entfernte Hafenstadt Kawalla wird jedoch nicht berührt) nach Alexandrupolis und weiter nach Edirne (Adrianopel) z. T. aber über türkisches Gebiet. Hier gewinnt sie Anschluß nach Sofija und Istanbul. Sie besitzt auf der ganzen, 400 km langen Strecke viele Sperrmöglichkeiten und keinen einzigen seitlichen Anschluß. Von Norden nähert sich ihr zwar die bulgarische Strumatalbahn. Es bleibt aber im Raume von Petric eine Lücke von rund 20 km. Mit dem Bau des Verbindungsstückes ist jedoch begonnen.

Die Straßen zum Hinterlande:

1. Vom inneren Winkel des Golfes von Kassandra führt eine in schlechtem Zustande befindliche, aber fahrbare Straße über das Gebirge nach Polygyros, von wo eine gut fahrbare Makadamstraße die Verbindung mit Thessaloniki und dem Hinterlande herstellt.
2. Im Strumatale von Serre über den Rupelpaß einspurig bis Dzumaja, von hier bis Sofija zweispurig.
3. Die von Serre einerseits und die von Kawalla—Drama andererseits gegen Nevrokop ansetzende Straßengabel zieht nach Sofija fort (einspurig und schlecht; im Winter nicht benutzbar).
4. Die Straße Xanthi—Smoljan—Cepelare—Plovdiv ist einspurig, nur von April bis Oktober befahrbar und im Winter verschneit. Zwischen Xanthi und der altbulgarischen Grenze liegen viele Sperrmöglichkeiten.
5. Die Straße Komotini—Momcilgrad—Haskovo ist bis Kirdzali einspurig; von dort erlaubt sie Gegenverkehr; im Winter nicht benutzbar.

Die Straßen 2. bis 5. queren die Rhodopen.

3., 4. und 5. sind im Südnordverkehr schwieriger befahrbar als umgekehrt, da das Gebirge steil nach S. abfällt. (Gefahr des Kolonnenstaues beim Eintritt ins Gebirge). Ausweichen von Kolonnen auf Nebenwegen im breiten Kammgebiete der Rhodopen ist unmöglich. Die von Alexandrupolis ausgehende, meist einspurige Umgehungsstraße um die Rhodopen ist in dem Stück Edirne—Plovdiv—Sofija Auffanglinie für die Straßen 2. bis 5.

d) Ausgebaute bulgarische Flugplätze besitzen Kawalla und Komotini; Kawalla zudem einen deutschen Wasserflughafen. Luftlandemöglichkeiten bestehen zwischen Kawalla—Drama südlich Serre auf der Westseite der Halbinsel Longos (Chalkidike) und vielleicht auch im oberen Mestatale bei Nevrokop.

Golf von Saloniki (Abschnitt I, 2).

a) Am Ostrande des Golfes wechseln Lehm- und Felskliffe von bis zu 50 m Höhe mit weiten sandigen Flachküsten, hinter denen sich stellenweise ein niedriger, heute bewachsener Steilanstieg erhebt. Diese an die See herantretenden Höhen gewähren weite Sicht auf See. Am Nordrande dieser Küstenstrecke liegt am flachen Ufer Thessaloniki.

Der gesamte innere Teil des Golfes besteht aus Anschwemmungen des heute kanalisierten Vardars und der Vistrica mit im Winter und Frühjahr versumpften Uferstrecken. Die festen Schlickböden sind auch außerhalb des zeitweise überschwemmten Gürtels schon nach kurzem Regen so schlüpfrig, daß Pkw. stecken bleiben. Das Deltagebiet wird vorwiegend als Weideland benutzt, ist baumarm und daher gut übersichtlich. Nur um die Dörfer herum wächst dichter Baumbestand.

Der Westrand des Golfes hat an zwei Stellen nackte, unzugängliche Felssteilküsten. Dazwischen liegen Flachküsten z. T. mit Sandufern, z. T. mit Strandseen. Das stellenweise feuchte Gelände ist hier und da durch dichtes Buschwerk unübersichtlich. An der südlichen Abschnittsgrenze bildet das flache Mündungsgebiet des Peneios ein Schwemmlanddelta, das der Fluß dem Gebirge vorgelagert und in See hinausgebaut hat. Lagunen und Sumpfstrecken erschweren das Eindringen in das Landinnere. Dazu durchsetzen zahlreiche Altwasserarme das niedrige, z. T. mit Buschwald und nördlich davon mit lichtem Walde (Kiefern und Platanen) dicht bestandene Gelände.

b) Am Ostrand des Golfes geht der Ufersaum allmählich in ein bald ebenes, bald hügeliges, durch Trockentäler stellenweise tief zerschnittenes Gelände über. Es ist jedoch im allgemeinen gut durchgängig; die Sperrstellen der Trockentäler können umfahren werden. Der Boden besteht aus festem Lehm, in Gebirgsnähe aus Lehm und Geröll. Er ist bereits nach kurzem Regen schlüpfrig. Äcker, Obst- und Weingärten wechseln mit Weideflächen. Der Baumbestand ist dünn und behindert nur im Umkreis der Dörfer gelegentlich die Sicht. Dieses hügelige Gelände wird landeinwärts durch das Gebirge begrenzt, das mit meist ausgeprägten, macchiabedeckten Hängen über dem Kulturlande ansteigt. Das Bergland stellt eine Sperre dar; es wird nur von wenigen Fahrstraßen überquert und erlaubt Bewegungen geschlossener Truppenkörper lediglich im Vorlande entlang des Küstengürtels.

Das Mündungsgebiet von Vardar und Vistrica geht in ein niedriges, weitwelliges Hügelland über, auf dessen Rande die Straße Thessaloniki—Athen verläuft. Hier liegen die das Deltagebiet beherrschenden Punkte. Der Schlick- und Tonboden des Deltas wird durch geröllreichen Lehm abgelöst; auch er ist jedoch schon nach kurzen Regenfällen schlüpfrig. Das niedrige Hügelland schiebt sich weit in die es rings begrenzenden Gebirge hinein und stellt damit die flächengrößte Niederungslandschaft Nordgriechenlands dar. An ihren Rändern steigen die meist mit Buschwald bestandenen Gebirge steil auf. Alle Bewegungen sind in diesem Gebiete auf die Brücken angewiesen. Vardar und Vistrica führen im Winter und Frühjahr soviel Wasser, daß ein Durchfurten unmöglich ist (im Sommer Furten nur an wenigen Stellen).

Am Westrande des Golfes von Saloniki strahlen im Norden die Ausläufer des Gebirges als ein zu langen Höhenzungen zerschnittenes Hügelland gegen die Küste aus. Dieses Hügelland ist in höheren Lagen bewaldet, in niedrigen mit dichter Macchia bestanden oder wird auf ebenen Flächen weitgehend als Kulturland benutzt (Getreide und Wein). Das gesamte Gelände ist unwegsam, unübersichtlich und reich an Deckungs-

möglichkeiten. Ein Eindringen ins Landinnere wird durch den dahinter aufsteigenden Gebirgswall erschwert.

Südlich davon tritt das Gebirge auf einer etwa 45 km langen Strecke vom Meere zurück. An den Küstensaum schließt sich hier eine von Bächen zerschnittene Schotterfläche an, die teils kahl, teils mit Gestrüpp bewachsen ist. Der Aufstieg zum Gebirge ist steil und von tiefen Schluchten zerrissen.

Das südlich anschließende Mündungsgebiet des Peneios geht landeinwärts in ein schmales Felstal über, das stellenweise schluchtartig eng ist. Am Flusse selbst wachsen Weiden und Platanen. Die Talhänge sind teils bewaldet, teils nackte Felswände.

c) Die Straßen am Ostrande des Golfes von Saloniki verlaufen im Küstengürtel. Es sind ungepflasterte Feldwege ohne festen Untergrund. Trotz vieler Schlaglöcher können sie bei Trockenheit befahren werden; nach kurzem Regen aber sind sie bereits so schlüpfrig, daß Pkw. steckenbleiben. Über das den Küstengürtel begrenzende Gebirge gehen nur zwei fahrbare Wege nach Polygyros. Von hier aus zieht eine gut ausgebaute Makadamstraße nach Thessaloniki. Bahnen sind nicht vorhanden.

Im inneren Winkel des Golfes, in Thessaloniki, liegt der Sammelpunkt aller Verkehrslinien des nordgriechischen Raums.

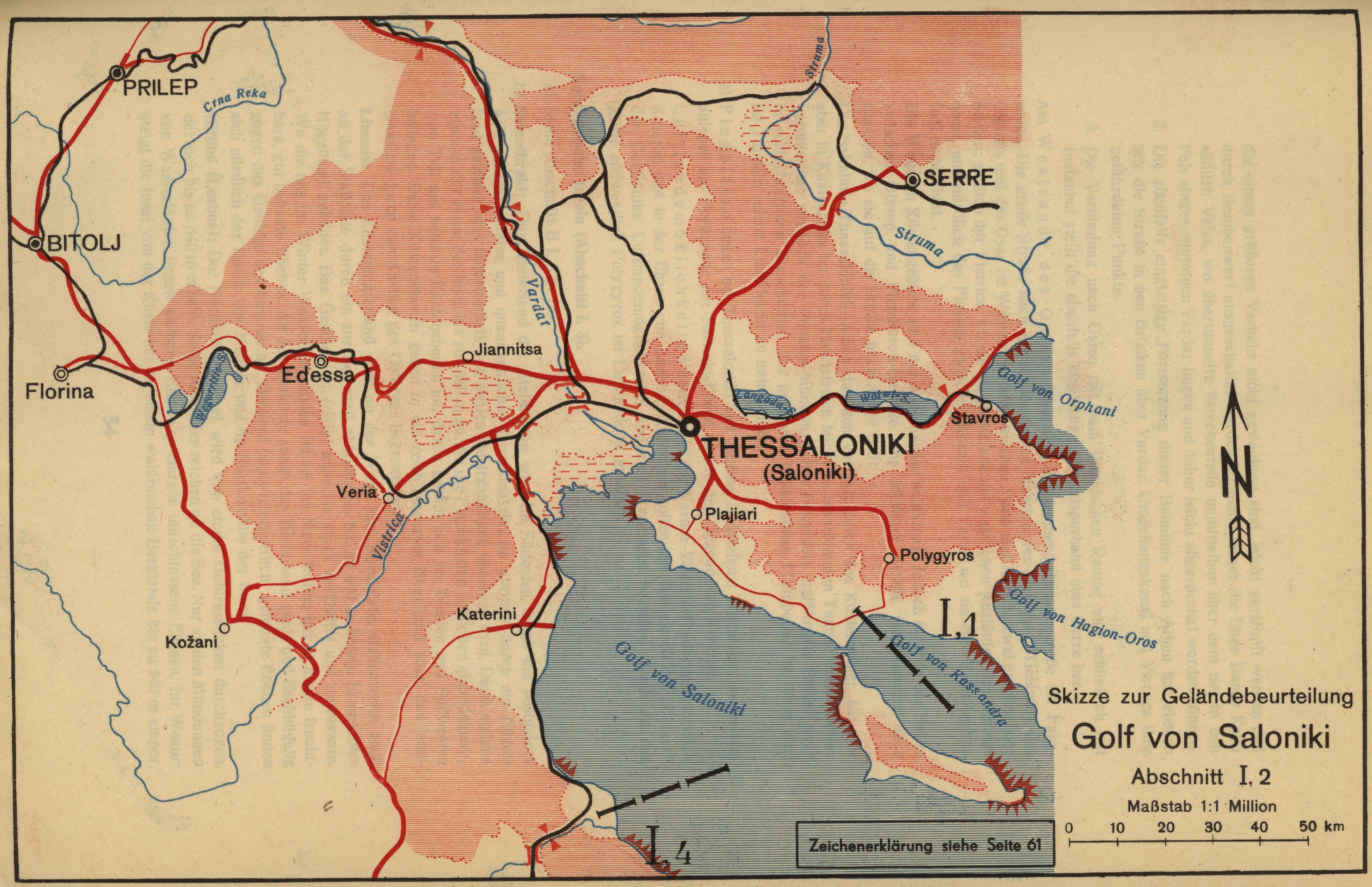
Die Stadt ist daher von größter Bedeutung.

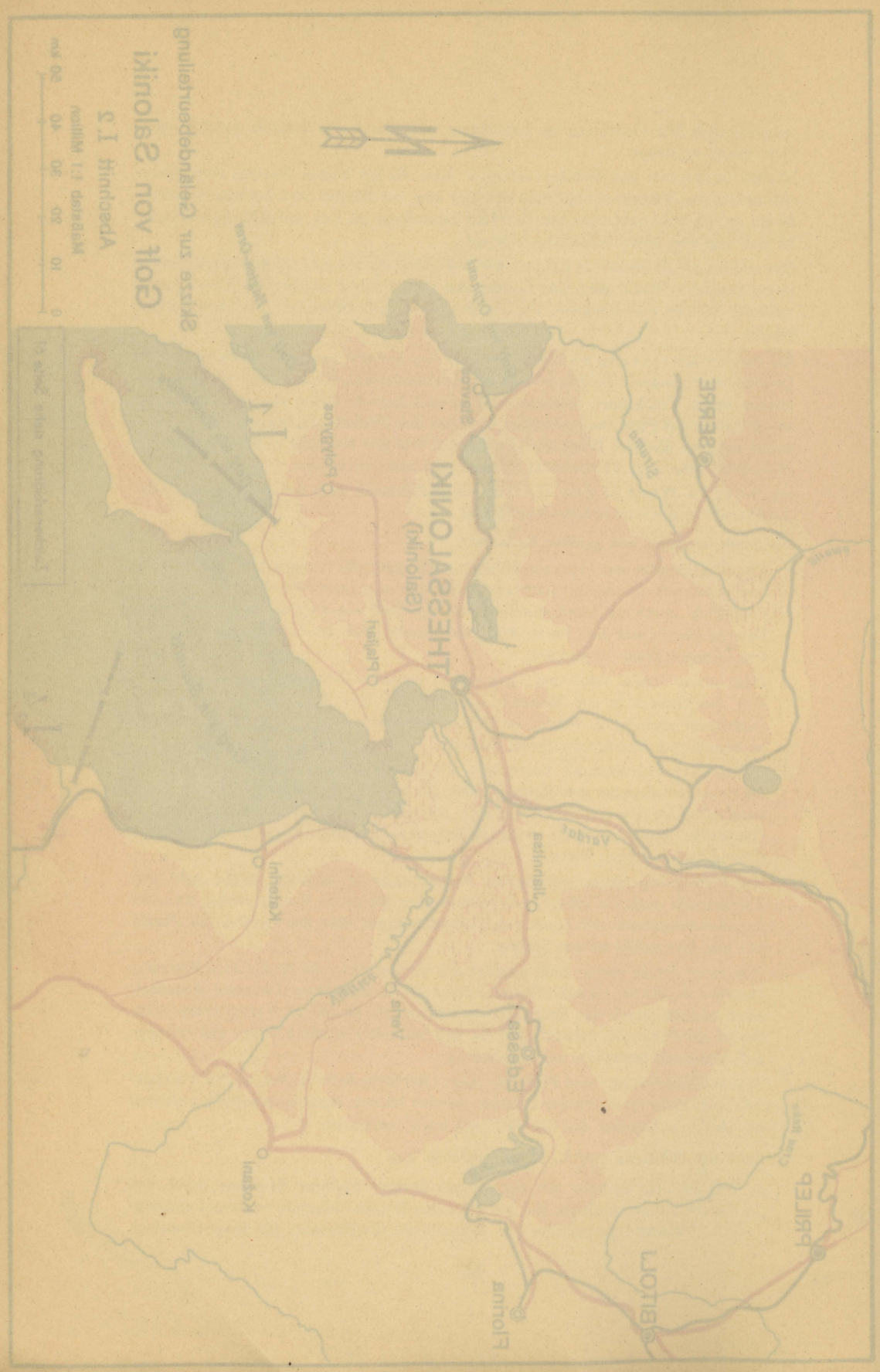
1. Von Thessaloniki aus läuft als Hauptdurchgangsstraße in ostwestlicher Richtung und damit als wichtigste Querverbindung des nordägäischen Raumes eine gute Fahrstraße durch die Lankadas-Senke an den Golf von Orphani und weiter nach Kawalla. Sie ist auf dem Passe über Thessaloniki sowie im Engtale vor dem Golfe von Orphani leicht zu sperren.
2. Eine zweite Straße führt von Thessaloniki in vielen Windungen nach Nordosten über das Gebirge in das Strumatal und von hier über die altbulgarische Grenze (Rupelpaß) nach Sofija. Sie hat im Gebirge zwischen Thessaloniki und Serre sowie im Rupelpasse ihre empfindlichen Stellen.
3. Von größter Bedeutung als Verbindung mit dem Donauraume ist die Vardarstraße, die Hauptverkehrsader zum Heimatgebiete. Sie ist gegen Feindeinwirkung besonders empfindlich an der großen Brücke über den unteren Vardar, in der Enge südlich Gjevgjeljia (Zigeunerenge), sowie insbesondere im Durchbruchsal des Vardars (Demir Kapu) südlich Veles.
4. Die Fortsetzung dieser wichtigsten Verkehrsader in Richtung Athen geht von Thessaloniki zunächst scharf nach Westen über die große Vardarbrücke, über den Entwässerungskanal der Ebene von Thessaloniki und über die Vistrica. Die Straße hat hier ihre gefährdetsten Stellen.
5. Von dieser Straße zweigt dicht westlich der Vardarbrücke die Straße nach Florina—Gradsko ab, die bei Uesküb (Skoplje) einen Zweig nach Drac (Durazzo) entsendet, einen anderen durch das Moravatal nach Nisch, wo sie auf die Vardarstraße stößt. Sie ist als Paßstraße ostwärts Florina und besonders nördlich Prilep (im Babunapaß-Abschnitt) besonders feindempfindlich.

Alle anderen Straßen sind Feldwege ohne Oberflächenbehandlung, die bei Trockenheit trotz vieler Schlaglöcher befahren werden können. Nach kurzem Regen werden sie aber so schlüpfrig, daß die Pkw. sich leicht festfahren.

Auch das **Bahnnetz** strahlt von Thessaloniki aus.

1. Die für den Verkehr mit der Heimat überaus wichtige Bahnlinie durch das Vardar-Tal ist eingleisig. Sie hat außer den Brücken folgende besonders empfindliche Punkte: Den Bahnhof von Thessaloniki (Kopfbahnhof mit Rangieranlagen,


PRILEP
Crna Reka
BITOLJ
Florina
Edessa
Jiannitsa
Vardar
Struma
SERRE
Struma
Golf von Orphani
Stavros
THESSALONIKI
(Saloniki)
Veria
Vistrica
Plajiari
Polygyros
Katerini
Kožani
Golf von Hagion-Oros
Golf von Kassandra
Golf von Saloniki
I,1
I,4
N
Skizze zur Geländebeurteilung
Golf von Saloniki
Abschnitt I, 2
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



die einem größeren Verkehr nicht gewachsen sind, leicht verstopft werden und durch Bombenwurf ausgeschaltet werden können); ferner die Enge Damir Kapu südlich Veles, wo übertunnelte Streckenteile unmittelbar über dem tief in den Fels eingeschnittenen Vardar liegen und daher leicht abgesprengt werden können.

2. Die ebenfalls eingleisige Fortsetzung dieser Bahnlinie nach Athen hat ebenso wie die Straße in den Brücken über Vardar, Umgehungskanal und Vistrica ihre gefährdeten Punkte.
3. Die Verbindung nach Osten mit dem thrakischen Raume und schließlich mit Instanbul stellt die ebenfalls eingleisige Normalspurbahn über Serre her.

Am Westrande des Golfes fehlt eine durchgehende Küstenstraße für Fahrzeuge. Die große Straße nach Athen umgeht die Massive des Flamburon-Gebirges, des Olymps und des Ossa im Westen. Sie hat zwischen Veria und Larissa zwei empfindliche Stellen; südlich der Vistrica, wo sie als Paßstraße die westlichen Ausläufer des Olymps quert, und nördlich des Flusses zwischen Kozani und Veria, wo sie eine Paßhöhe von 1637 m erreicht.

Die Wege im Küstengebiete sind nur stellenweise befahrbar. Jedoch führt in der Senke zwischen Olymp und Flamburon-Gebirge eine fahrbare Straße von Katerini nach Elasson, wo sie auf die Straße nach Athen trifft.

Die Bahnlinie Thessaloniki—Athen dagegen verläuft durch das Küstengebiet, hat hier aber in Küstennähe im durch Handstreich leicht zu zerstörenden Tunnel von Platamon (unmittelbar nördlich der Peneios-Mündung) eine besonders gefährdete Stelle. Auch in schluchtartigen Einschnitten des untersten Peneiostales (Tempetal) ist diese dort an Tunneln reiche Linie leicht zu unterbinden.

d) Flugplätze liegen bei Thessaloniki und Florina. Zusätzliche Flugplätze lassen sich anlegen am Nordrande der Saloniki-Ebene und in der Gegend von Katerini.

Luftlandemöglichkeiten bestehen in der Vardar-Vistrica-Niederung, nördlich Katerini und in der Ebene von Larissa. Außerdem sollen auf den westlichen „Finger" der Chalkidike Luftlandemöglichkeiten kleineren Ausmaßes bestehen. Auch an der Küste südwestlich Polygyros ist Luftlandung möglich.

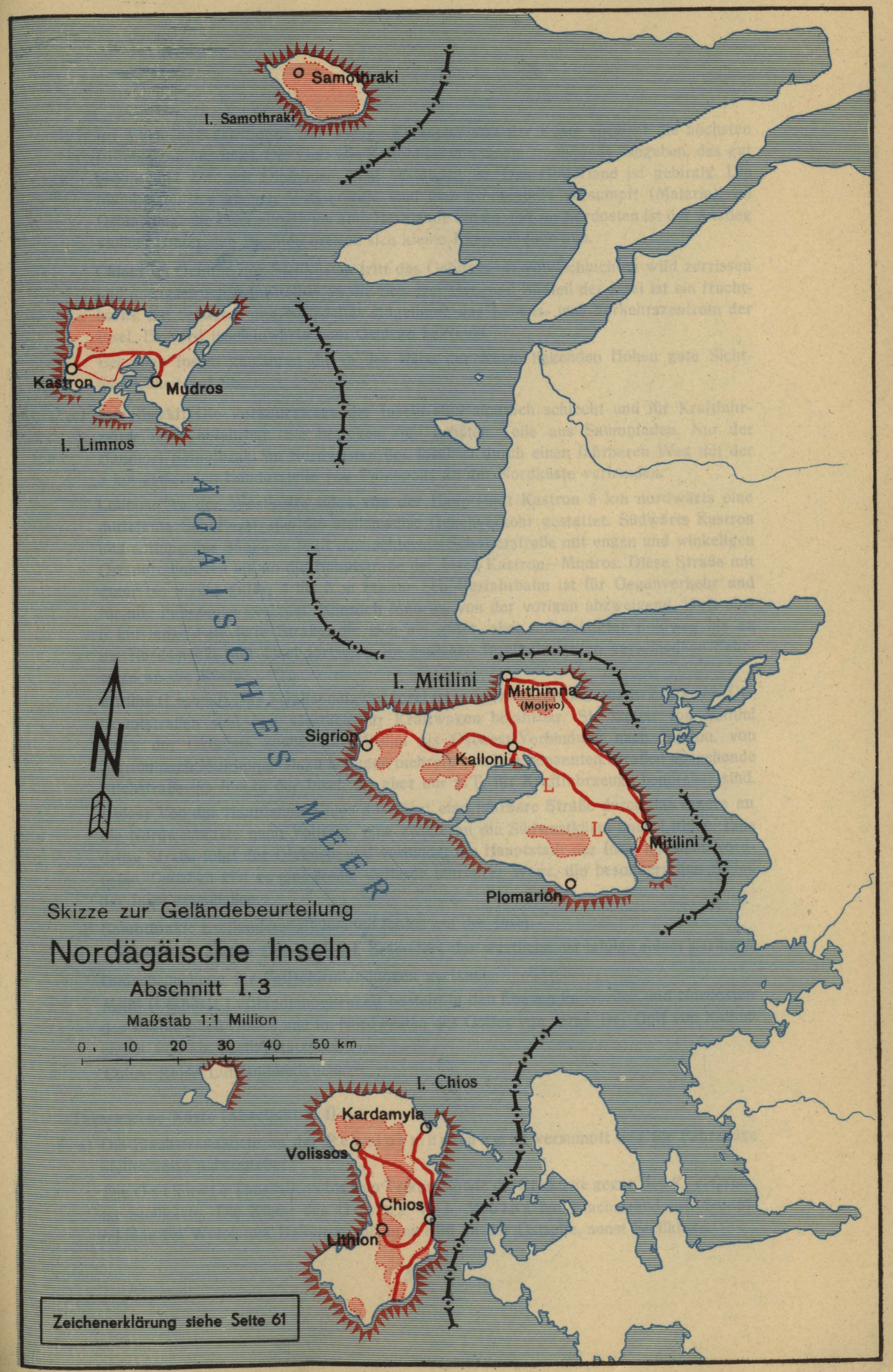
Nordägäische Inseln (Abschnitt I, 3).

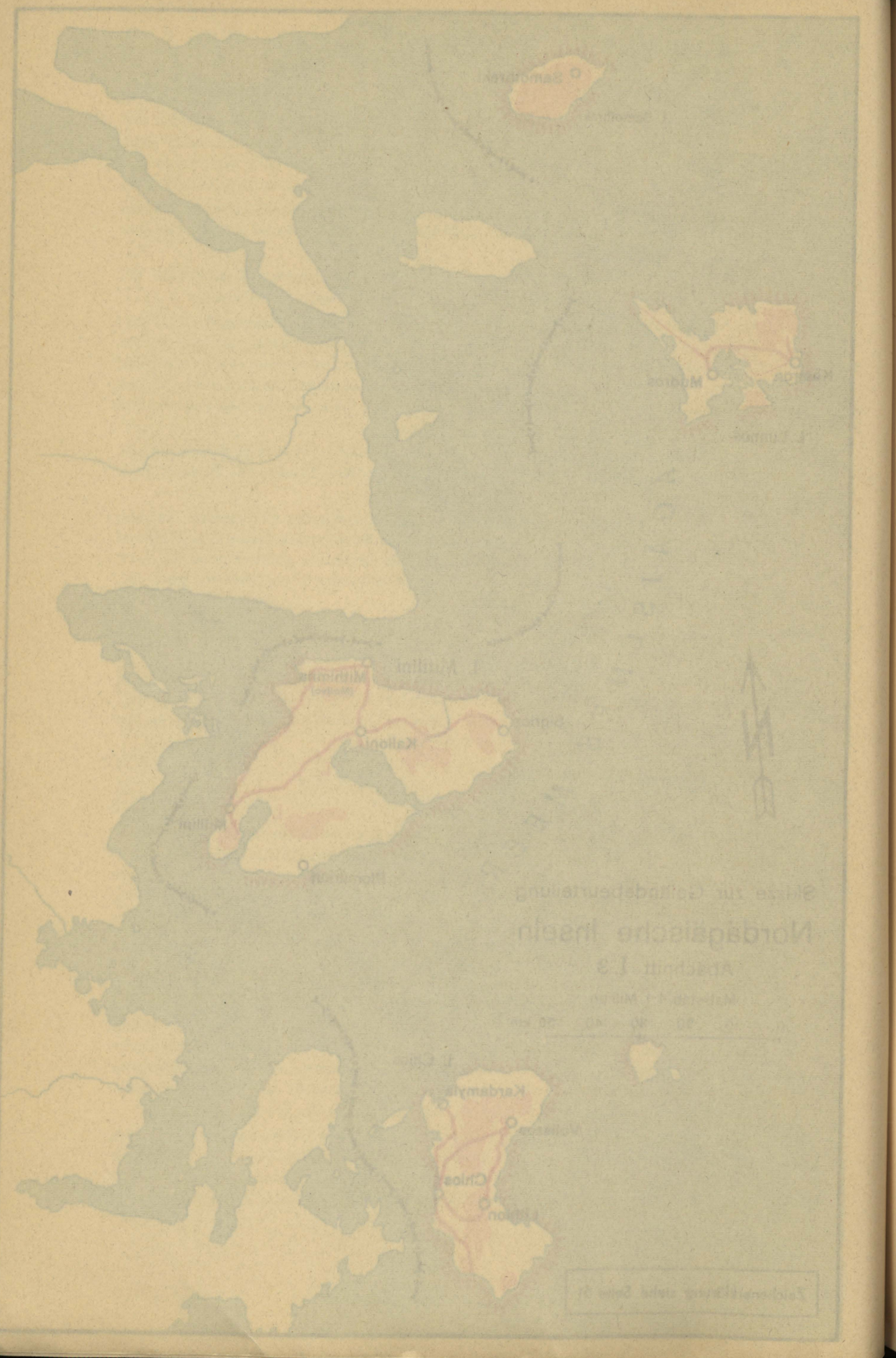
a) Siehe Abschnitt B I, 3 S. 13.

b) **Samothraki:** Das Hinterland der Steilküsten wird im Südosten durch ein besonders wild zerschluchtetes und unzugängliches Granitmassiv, im übrigen durch ein Hügelland gebildet, das landeinwärts von steilen Gebirgshängen überragt wird. Diese steigen etwa in der Mitte der Insel bis zu 1600 m an. An die Flachküsten schließen sich kleinere, zum Teil gut bebaute Küstenebenen an, deren größte sich im Westen und Südwesten befinden. Diese Küstenebenen gehen in ein reich bewegtes Hügelland über, das landeinwärts durch den Anstieg des Gebirges begrenzt wird.

Limnos: Das Küstenhinterland wird an der West- und Nordküste, stellenweise auch an der Südküste durch ein zur See steil abfallendes, bis zu 400 m hohes, baumarmes Hügelland gebildet. Das Gelände ist felsig, teilweise stark zerklüftet und unwegsam. Wo die nur im Winter Wasser führenden Bäche ins Meer treten, liegen kleine fruchtbare, gut bebaute Ebenen. An der Ostküste steigt das Hinterland sanft und flachhügelig gegen das Gebirge des Inneren an. Größere landwirtschaftlich genutzte Ebenen finden sich nördlich der Bucht von Mudros und im Nordostteile der Insel.

Mitilini (Lesbos): Der Nordteil der Insel wird von einem Gebirgsrücken durchzogen, der sich bis zu 840 m erhebt. Seine Ausläufer reichen an die See. Nur an den Mündungen von Wasserläufen liegen kleinere, rings von Bergen umschlossene Ebenen. Im Westen steigt die Insel von der Küste her zu einem waldreichen Berglande bis zu 540 m empor.


Samothraki
I. Samothraki
Kastron
Mudros
I. Limnos
ÄGÄISCHES MEER
I. Mitilini
Mithimna
(Moljvo)
Sigrion
Kalloni
Mitilini
Plomarion
I. Chios
Kardamyla
Volissos
Chios
Ithion
Skizze zur Geländebeurteilung
Nordägäische Inseln
Abschnitt I. 3
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



Im Süden dagegen liegen nur wenige Kilometer von der Küste entfernt die höchsten Erhebungen der Insel. Der Golf von Kalloni ist von einem Hügellande umgeben, das gut bebaut und z. T. mit Ölbäumen dicht bestanden ist. Das Hinterland ist gebirgig. Die Mündungen der kleinen Wasserläufe sind hier größtenteils versumpft (Malaria). Im Osten steigt die Insel allmählich zum Berglande hin an, nur im Nordosten ist der Anstieg steiler. Hinter den Buchten breiten sich kleine Küstenebenen aus.

Chios: Im Gebiete der Steilküsten tritt das Gebirge, oft von Schluchten wild zerrissen und unzugänglich, unmittelbar an die See. Der Ost- und Südteil der Insel ist ein fruchtbares, gut bebautes und besiedeltes Hügelland, das Lebens- und Verkehrszentrum der Insel. Es wird inseleinwärts vom Gebirge begrenzt.

Bei allen Inseln gewähren die in der Nähe der Küste liegenden Höhen gute Sichtmöglichkeit auf See.

c) **Samothraki:** Die Verkehrswege der Inseln sind sämtlich schlecht und für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar. Sie bestehen zum größten Teile aus Saumpfaden. Nur der Hauptort Samothraki im Nordwesten der Insel ist durch einen fahrbaren Weg mit der 3 km entfernten Landesstelle von Paleopolis an der Nordküste verbunden.

Limnos: An der Westküste führt von der Hauptstadt Kastron 5 km nordwärts eine mittelgute Schotterstraße, die stellenweise Gegenverkehr gestattet. Südwärts Kastron und entlang der Südküste läuft eine schlechte Schotterstraße mit engen und winkeligen Ortsdurchfahrten bis an die Hauptstraße der Insel, Kastron—Mudros. Diese Straße mit guter bis mäßig guter, 4 bis 5 m breiter Schotterfahrbahn ist für Gegenverkehr und für alle Fahrzeuge geeignet. Nördlich Mudros, von der vorigen abzweigend, läuft eine 6 km lange befestigte Straße, die sich als guter, aber unbefestigter Feldweg bis an die Nordostecke der Insel fortsetzt. Im östlichen Inselteile laufen verschiedene Fahrwege an die Küste.

Mitilini (Lesbos): Das Straßennetz der Insel ist in verhältnismäßig gutem Zustande. Die Hauptstraßen sind fast sämtlich für Kraftwagen befahrbar. Sie laufen von Mitilini längs der Ostküste sowie von Mitilini als Ostwest-Verbindung nach Sigrion, von Sigrion nach Mithymna. Dazu kommen mehrere von den genannten Straßen ausgehende Stichstraße ins Innere der Insel, die aber nur z. T. für Kraftfahrzeuge benutzbar sind.

Chios: Von der Hauptstadt Chios aus führt eine fahrbare Straße durch das Innere an die Nordwestküste nach Volissos, eine zweite an die Südwestküste nach Lithion. Eine dritte Straße folgt der Ostküste und verbindet die Hauptstadt der Insel mit dem Nordosten. Daneben gibt es eine Reihe weiterer fahrbarer Wege, die besonders den Süden der Insel erschließen.

d) **Samothraki:** Luftlandemöglichkeiten fehlen auf der Insel.

Limnos: Der größte Teil der Insel, besonders der westliche, ist infolge seiner geringen Bodenbedeckung für Fallschirmlandungen geeignet.

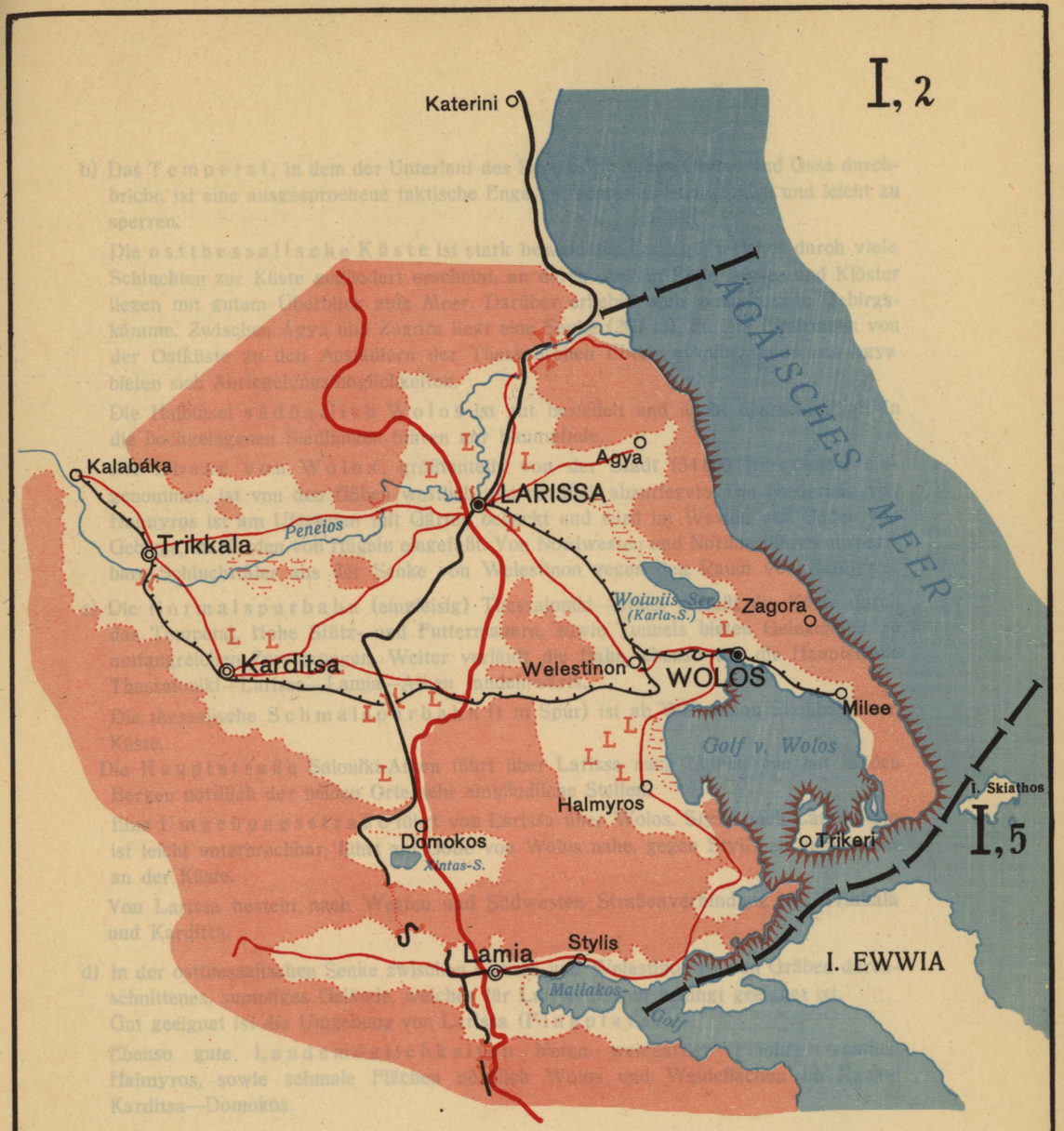
Mitili (Lesbos): Luftlandemöglichkeit besteht in den Ebenen im Norden und Nordosten des kallonischen Golfes und im Nordwesten des Golfes von Jeras. Der Golf von Kalloni eignet sich als Seeflugstützpunkt.

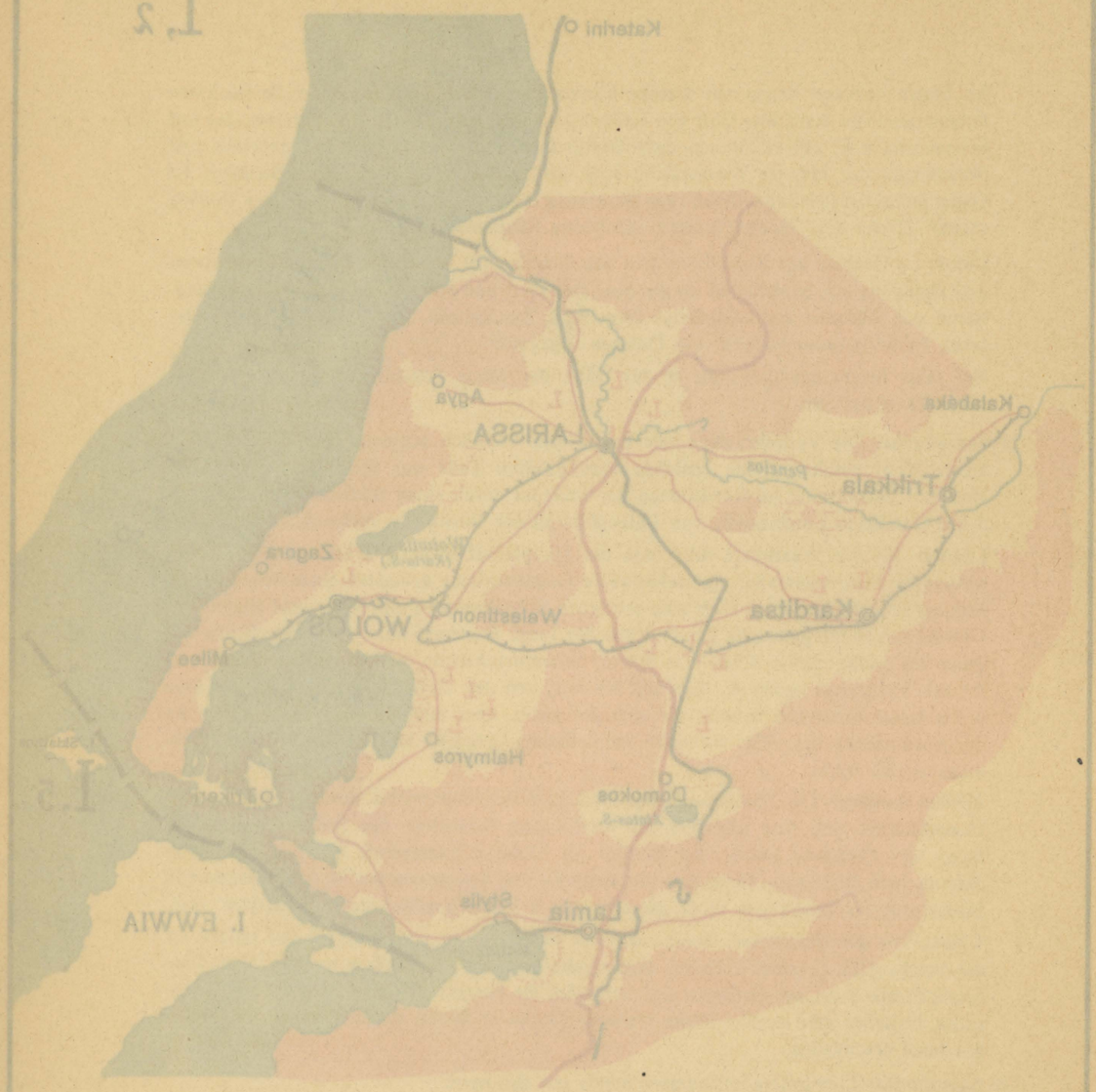
Chios: Keine Luftlandemöglichkeit.

Thessalische Küste (Abschnitt I, 4).

a) Die Flachstrandküste an der Peneiosmündung ist versumpft und für Fahrzeuge stellenweise unbenutzbar.

Die Ostküste Thessaliens bis Kap Trikeri, sowie die Südküste gegen den K. v. Oreos ist Steilküste. Die Küste des Golfes von Wolos hat Flachstrand mit Sumpfbildung bei Wolos und Halmiros, niederes Kliff an der Ostseite, sonst Steilküste.


I, 2
Katerini
ÄGÄISCHES MEER
Kalabáka
Agya
LARISSA
Peneios
Trikkala
Woiwiis-See (Karla-S.)
Zagora
Karditsa
Welestinon
WOLOS
Milee
Golf v. Wolos
Halmyros
I. Skiathos
I, 5
Domokos
Xiritas-S.
Trikeri
Lamia
Stylis
I. EWWIA
Mallakos-Golf
N
Skizze zur Geländebeurteilung
Thessalische Küste
Abschnitt I, 4
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



b) Das Tempetal, in dem der Unterlauf des Peneios zwischen Olymp und Ossa durchbricht, ist eine ausgesprochene taktische Enge mit schroffen Steilwänden und leicht zu sperren.

Die ostthessalische Küste ist stark bewaldetes Gebirge, welches durch viele Schluchten zur Küste gegliedert erscheint, an deren oberem Ende Dörfer und Klöster liegen mit gutem Überblick aufs Meer. Darüber erheben sich geschlossene Gebirgskämme. Zwischen Agya und Zagora liegt eine Senke (260 m), die ein Eindringen von der Ostküste zu den Ausläufern der Thessalischen Ebene erlaubt. Südwärts Agya bieten sich Abriegelungsmöglichkeiten.

Die Halbinsel südöstlich Wolos ist gut besiedelt und leicht überschreitbar. In die hochgelegenen Siedlungen führen nur Saumpfade.

Die Ebene von Wolos, größtenteils von der Stadt (54 000 Einwohner) eingenommen, ist von den Höhen westlich und nördlich abzuriegeln. Die Niederung von Halmyros ist am Ufersaum mit Gärten bedeckt und wird im Westen und Süden von Gebirge, im Norden von Hügeln eingefaßt. Von Nordwesten und Norden führen absperrbare Schluchttäler aus der Senke von Welestinon gegen den Raum von Halmyros.

c) Die Normalspurbahn (eingleisig) Thessaloniki—Athen verläßt die Küste durch das Tempetal. Hohe Stütz- und Futtermauern, sowie Tunnels bieten Gelegenheit zu umfangreichen Zerstörungen. Weiter verläuft die Bahn, ebenso wie die Hauptstraße Thessaloniki—Larissa—Lamia—Athen landeinwärts.

Die thessalische Schmalspurbahn (1 m Spur) ist ab Welestinon Stichbahn zur Küste.

Die Hauptstraße Saloniki-Athen führt über Larissa nach Lamia. Sie hat in den Bergen nördlich der beiden Orte sehr empfindliche Stellen.

Eine Umgehungsstraße führt von Larissa über Wolos, Stylis nach Lamia. Sie ist leicht unterbrechbar, führt am Golfe von Wolos nahe, gegen Stylis zu unmittelbar an der Küste.

Von Larissa besteht nach Westen und Südwesten Straßenverbindung mit Trikkala und Karditsa.

d) In der ostthessalischen Senke zwischen Larissa und Welestinon ist von Gräben durchschnittenes, sumpfiges Gelände, welches für Luftlandungen bedingt geeignet ist. Gut geeignet ist die Umgebung von Larissa (Flugplatz).

Ebenso gute Landemöglichkeiten bieten weideartige Flächen westlich Halmyros, sowie schmale Flächen nördlich Wolos und Weideflächen im Raume Karditsa—Domokos.

Euböa und die Straße von Euböa sowie nördl. Sporaden (Abschnitt I, 5).

1. **Euböa.**

a) Siehe Abschnitt B I, 5 S. 14.

b) Das Hochgebirge tritt, in seinen niederen Teilen stark zerschluchtet, fast überall an die Küste im Nordosten, Osten und Südosten heran.
Kleinere, bebaute Küstenebenen finden sich in den Buchten, welche von den umliegenden, meist kahlen Höhen gut einzusehen sind.
Östlich Limne befindet sich eine größere, deltaförmige Küstenebene, welche zum Teil versumpft ist. Von hier niederes, kahles Gebirgsland in Richtung Chalkis und Limne.
An der Südküste liegt die gut bebaute etwa 2½ km tiefe Küstenebene von Karystos. Die Verbindung von Kymi gegen Chalkis führt durch Hügelland und ist leicht abzusperren.

Das gut bebaute Flachland um Chalkis ist im Norden, Osten und Südosten von Gebirgs- und Hügelland umgeben, daher sehr übersichtlich. Ein zentralgelegener Aussichtspunkt ist der Burgberg von Chalkis.

c) Das Straßennetz geht von Chalkis (Drehbrücke über den Ewripos) aus strahlenförmig über die Insel.

Hauptstraßen führen über Psachna zur Nordküste und weiter als Küstenstraße bis Oreos.

Die Straße nach Kymi führt östlich Chalkis als Küstenstraße und ist vor ihrem Abbiegen nach Norden an einer engen Küstenstelle (Kakiskala) leicht zu zerstören, mindestens zu sperren.

Kurze Stichstraßen führen zu kleinen Landestellen.

d) Infolge karstartigen Gebirgscharakters und starker Bepflanzung der kleinen Ebenen ergeben sich nur an wenigen Stellen Luftlandemöglichkeiten.

2. Festland.

a) Die Nordwest-Küste des Golfes von Atalandi sowie die Ewripos-Küste ist Binnenküste.

Die Küste des Golfes von Lamia ist bei Stylis und gegenüber niedere Kliffküste, im Inneren der Bucht Flachstrand. Flußregulierungen und Versumpfungen beeinträchtigen die Verwendung von Fahrzeugen.

Die Küste der Ebene von Marathon hat Flachstrand vor stark durch Gräben zerschnittenem Gelände, welches stellenweise versumpft ist.

Die südliche Ostküste Attikas ist Steilküste mit zahlreichen Flachstrandbuchten.

b) Gegenüber Euböa bildet stark zertaltes Gebirge das Hinterland. Kleine Küstenebenen sind durch Hügel und Engen am Küstenrand voneinander getrennt.

Gegenüber Chalkis ist niederes, gut bebautes Küstenland, welches aber gegen das Hinterland leicht zu sperren ist.

Die Ebene von Marathon ist rings von Bergland umgeben. Das Verbindungsgebiet zur Ebene von Athen und gegen Süden ist mit wechselnd starkem Baumwuchs bedeckt, unübersichtlich, bietet Sperrmöglichkeiten.

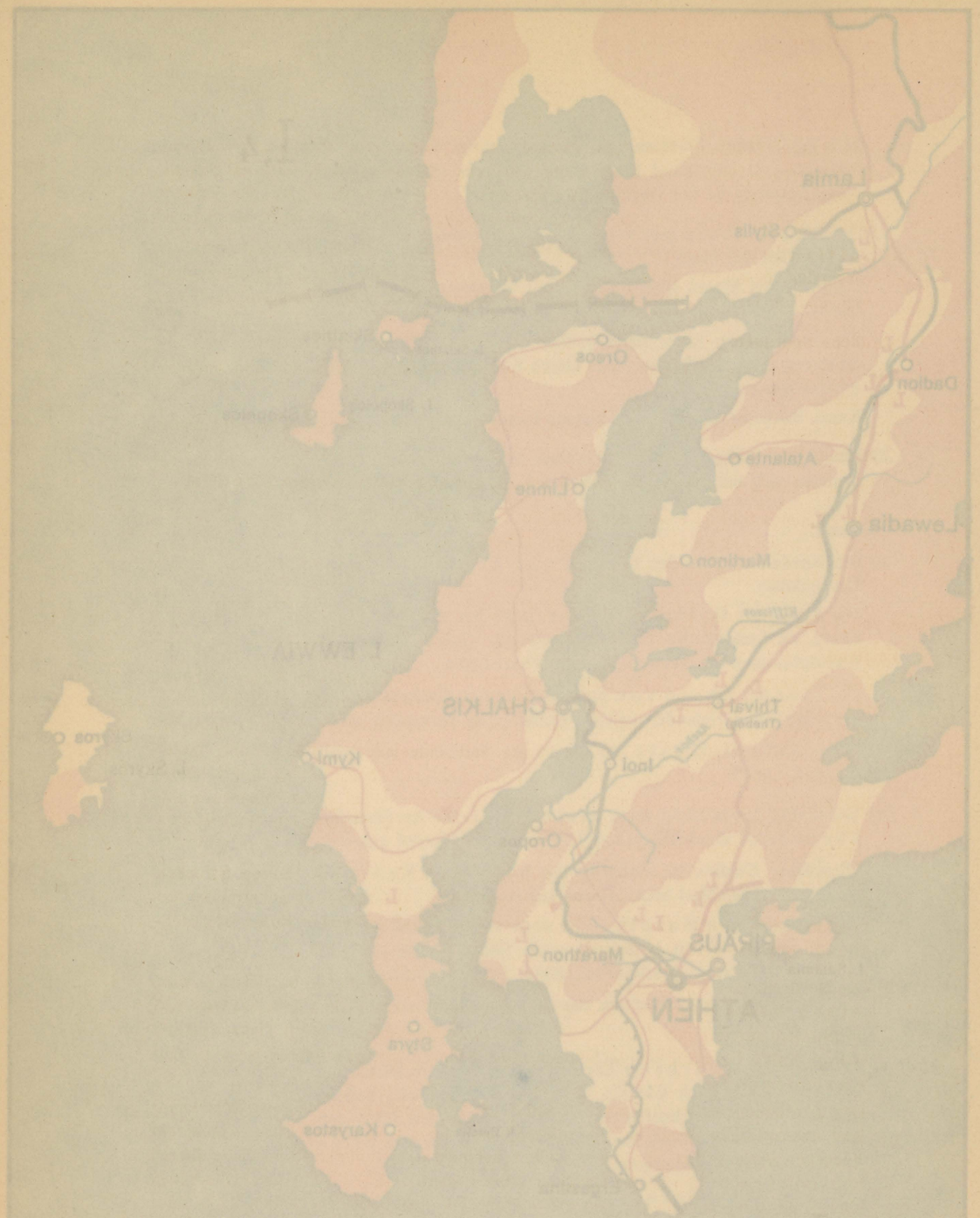
Die Zugänge zu den Buchten der attischen Ostküste (Porto Rafti, Lavrion) sind leicht zu sperren.

c) Die Normalspurbahn Larissa—Athen berührt küstennahes Gebiet bei Lamia und bei Inoi südlich Chalkis. Zerstörungen (Tunnels, hohe Brücken) sind leicht und nachhaltig durchzuführen. Eine Zweigbahn führt von Lamia nach Stylis unmittelbar an der Küste entlang. Von Inoi zweigt eine Stichbahn nach Chalkis ab. Beide haben Normalspur.

Die Hauptstraße Larissa-Athen führt nur bei Lamia durch küstennahes Gebiet. Die südlich Lamia befindliche Thermopylenstrecke (Serpentinenköpfe, Brücken, Futtermauern) ist leicht zu zerstören.

Eine Ausweichstraße führt von Lamia über Atalante südwestlich abbiegend zur Hauptstraße nordwestlich Lewadia. Sie ist auch über Atalante weiter hinaus in südöstlicher Richtung in trockener Jahreszeit bedingt befahrbar und führt über Topolia in den Ostteil der Kopais-Niederung, wo sie in Aliartos wieder auf die Hauptstrecke Larissa—Athen trifft.


I, 4
Golf v. Wolos
ÄGÄISCHES MEER
Lamia
Stylis
Malliakos Golf
Oreos
I. Skiathos
Skiathos
I. Skopelos
Skopelos
Dadion
Atalante
Golf v. Atalanti
Limne
Lewadia
Martinon
Kiffissos
I. EWWIA
Thival
(Theben)
CHALKIS
Asebos
Inoi
Kymi
Skyros
I. Skyros
Oropos
PIRÄUS
I. Salamis
Marathon
ATHEN
Styra
Golf v. Ägina
Golf v. Petali
I. Petalia
Karystos
Ergastiria
I, 6
Kap Sunion
Skizze zur Geländebeurteilung
Euböa und Strasse von Euböa
Abschnitt I, 5
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



Von Thivai (Theben) führt eine Straße nach Chalkis; von Oropos, sowie von Marathon nach Athen; von Athen südostwärts nach Ergastiria (Lavrion) und Sunion. Verschiedene kurze Stichstraßen zweigen von ihr zur Küste ab. Wo die Straßen durchs Gebirge führen, sind sie sehr kurvenreich und an den Pässen leicht zu sperren.

d) Luftlandemöglichkeiten auf den zahlreichen, ebenen Flächen reichlich vorhanden, besonders südlich Lamia, bei Dadion, Lewadia, Thivai, Marathon und noch südlich hiervon. Behelfsflugplätze bei Dadion, Topolia und Tanagra.

3. **Nördliche Sporaden.**

Von 77 Inseln verschiedenster Größe haben nur Skiathos, Skopelos und Skyros Bedeutung.

a) Größtenteils Steilküste mit vorgelagerten Klippen; Flachland nur an einigen kleinen Buchten.

b) Die drei Inseln sind Bergland mit einigen gut angebauten, kleinen Ebenen.

c) Auf Skopelos Straße von der Stadt zu ihrem Hafen Stafilos.
Auf Skyros Stichstraßen zu den Häfen.

d) Keine Luftlandemöglichkeiten.

Golf von Ägina (Abschnitt I, 6).

1. **Festland.**

a) Die Südwestküste Attikas (das Gebiet um und südostwärts von Athen ist buchtenreiche Steilküste mit Ausnahme der Flachstrandstrecken in den Buchten östlich und westlich Piräus, die aber von niedrigen Kliffs unterbrochen werden; dann bis gegen Salamis kürzere Steilküstenstücke mit eingelagerten Flach- und Sandstrandstrecken. Der innere Golf von Eleusis (zwischen Mandra und Salamis) hat breiten, sandigen Flachstrand. Südwestlich Eleusis bis gegen Megara Steilküste. Westlich Megara am Skironischen Felsen (Kaki Skala) eine längere, fast senkrecht zum Meere fallende Steilküste.

Die Bucht von Isthmia (am Isthmus) hat Kliffküste mit kurzen Strecken Flachstrand. Weiter bis Kap Skylaion Steilküste mit kurzen Flachstrandunterbrechungen in kleinen Buchten. Gegenüber Poros und an seinem Hafen ist Flachstrand (teilweise auch versumpft).

b) Die Nordseite des Küstengebietes ist gekennzeichnet durch die große Ebene von Athen, welche in Richtung Süd-Nord von hohen Gebirgsstöcken flankiert wird und im Norden durch einen Mittelgebirgsriegel abgeschlossen ist. Nach Osten schließt sich in Attika Bergland an mit einigen ausgedehnten, gut angebauten Becken- und Küstenebenen.

Das dem hohen, steilen, teilweise verkarsteten Hochgebirge vorgelagerte Schwemmland der attischen Ebene ist von zahlreichen Rhewmatas zerrissen, welche ein Vorgehen entlang des Bergfußes schwer behindern, oft unmöglich machen. Einige Rhewmatas ziehen fast bis ins Herz der großen Stadt, andere bis ans Meer. Sie bilden überall ein ausgesprochenes Panzerhindernis. Die hohen Gebirge haben kahle oder nur mit Phrygana bestandene Hänge. Die Ebenen und das Hügelland sind gut bebaut, soweit Wasser vorhanden ist. Der größte Teil der Ebene von Athen westwärts bis an den Fuß des hohen Gebirges aber macht fast ganzjährig den Eindruck einer deckungslosen, verbrannten Steppe.

Gegen den Isthmus zu, sowie im nördlichen Teile der attischen Ebene und dem anschließenden Berglande sind lockere Föhrenbestände verbreitet. Das Isthmusgebiet ist auch nur teilweise bebaut. Südwärts Isthmia sind schöne alte

Föhrenbestände, während sonst fast die gesamte Küste bis zum Kap Skylaion nur mit Macchia oder Phrygana bedeckt ist. Gegenüber vom Hafen von Poros liegt ein fruchtbares, feuchtes und daher auch mit Malaria verseuchtes Gebiet am Festlande.

Die bedeutendsten Sperrmöglichkeiten in Richtung Süd ergeben sich am Isthmus von Korinth und an der Kaki Skala westlich sowie ostwärts Megara; in Richtung Nord auf den Paßhöhen nördlich und östlich von Athen gegen Theben und Marathon.

c) Die Normalspurbahn Thessaloniki—Athen führt bis an den Hafenkai in Piräus Hafen. Von hier läuft eine normalspurige Straßenbahn in westlicher Richtung weiter nach Perama zur Fähre nach Salamis.

Von Piräus über Athen führt die schmalspurige Peloponnesbahn über Megara, den Kanal von Korinth auf hoher Brücke überquerend nach Korinth, wo sie sich teilt: westwärts nach Patras, südwärts nach Argos—Tripolis. Die gefährdetsten Stellen sind die Kaki Skala westlich Megara und die Kanalbrücke auf dem Isthmus. Eine Zweigbahn führt von Athen südostwärts nach Ergastiria (Lavrion).

Die Hauptstraßen von Theben (von Thessaloniki kommend) und von Korinth vereinigen sich südlich Mandra bei Eleusis zu einer sehr breiten, asphaltierten Großverkehrsstraße nach Athen. Von hier führt die Straße nach Korinth als Küstenlängsstraße, welche vollständig unter Einwirkung von See aus steht und besonders an der Kaki Skala (westlich Megara) mit Kunstbauten und Brücken sehr leicht zerstörbar ist. Beim Isthmus führen kurze Abzweigungen an die beiden Kanalenden, wo sich Fähren befinden. In Korinth teilt sich diese Straße nach Patras und nach Argos.

Athen und Umgebung hat zahlreiche vorzügliche Straßen. In Athen und Piräus Straßenbahn und zwischen beiden Städten elektr. Schnellbahn (Vollspur).

Von Athen führen Straßen noch in nördlicher Richtung nach Oropos und Kalamos, nordostwärts nach Marathon und südostwärts nach Ergastiria (Lavrion) und Kap Sunion.

Von Piräus geht eine Küstenlängsstraße in westlicher Richtung bis zur Fähre nach Salamis und nach Südosten bis halbwegs nach Kap Sunion mit Abzweigung nach der Ost- und Westküste Attikas.

An der Südküste des Golfes von Ägina verbindet eine wichtige Straße Paleo—Epidavros mit Nafplion (Nauplia).

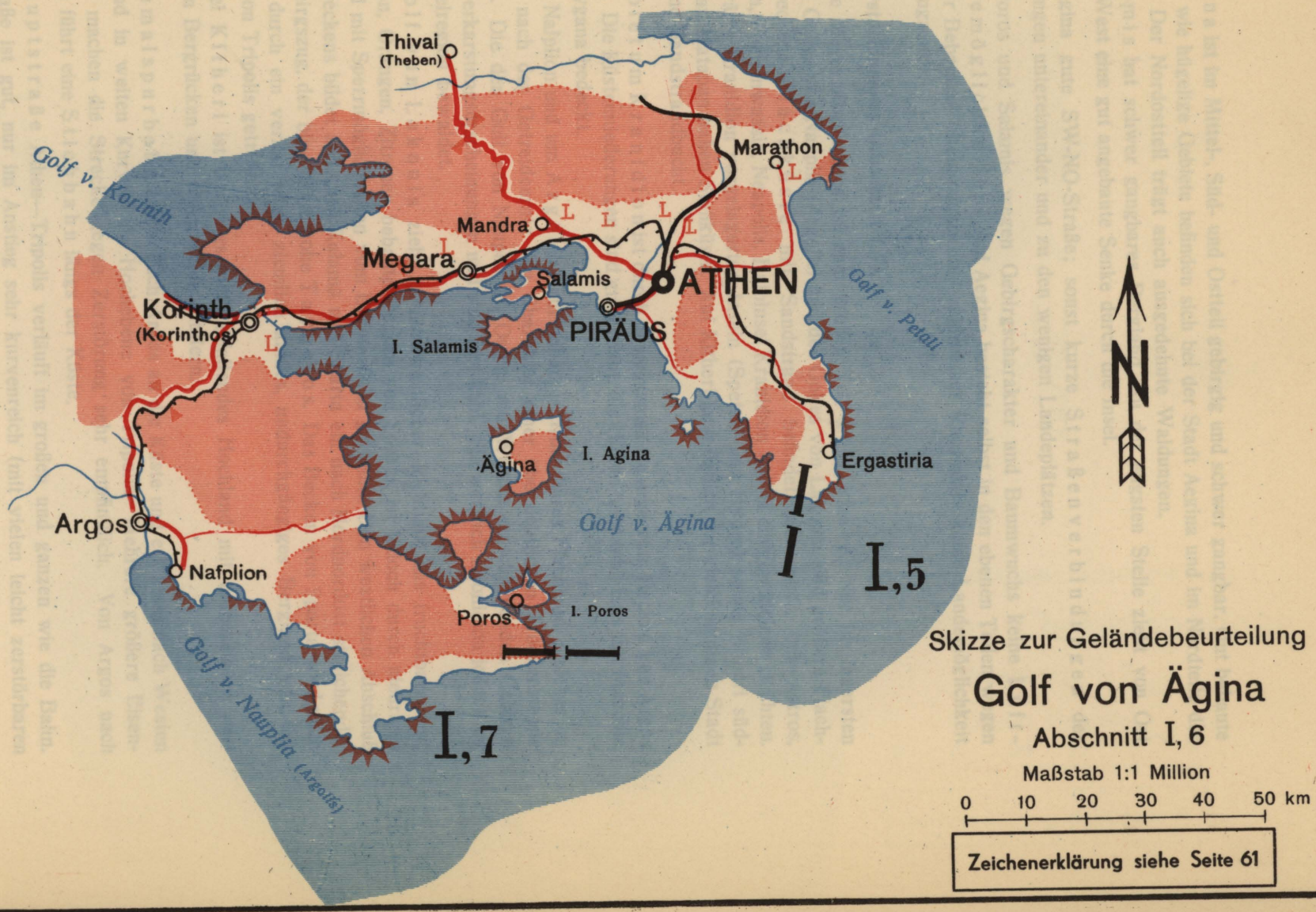
d) In der Nähe Athens liegen ausgebaute Flugplätze. Bei Korinth und Megara befindet sich je ein Behelfsflugplatz. Die Ebene um Athen sowie verschiedene kleinere ebene Flächen, soweit sie nicht mit Baumwuchs oder Weingärten bedeckt sind, bieten weitgehendste Luftlandemöglichkeiten.

2. Inseln.

a) Poros hat Steilküste; Flachstrand nur an der Landenge nördlich der Stadt Poros. Aegina besitzt fast durchgehend Steilküste. Bei der Stadt Aegina, südlich davon, sowie an der niedrigen nördlichen Kliffküste in kleinen Buchten und in einer Bucht der Ostseite sandiger Flachstrand.

Salamis hat Steilküste; größere Flachstrandstrecken an der Ost- und Westseite; an der Innenküste und auf der Nordostseite kleinere Flachstrände.

b) Das Gebirgsland von Poros und der westlich davon gelegenen Halbinsel Methana ist nur schwer gangbar. Die Bedeckung besteht teilweise aus Wald, zum größten Teile aus dichter Macchia. Die Gipfelregion ist kahl.



Skizze zur Geländebeurteilung

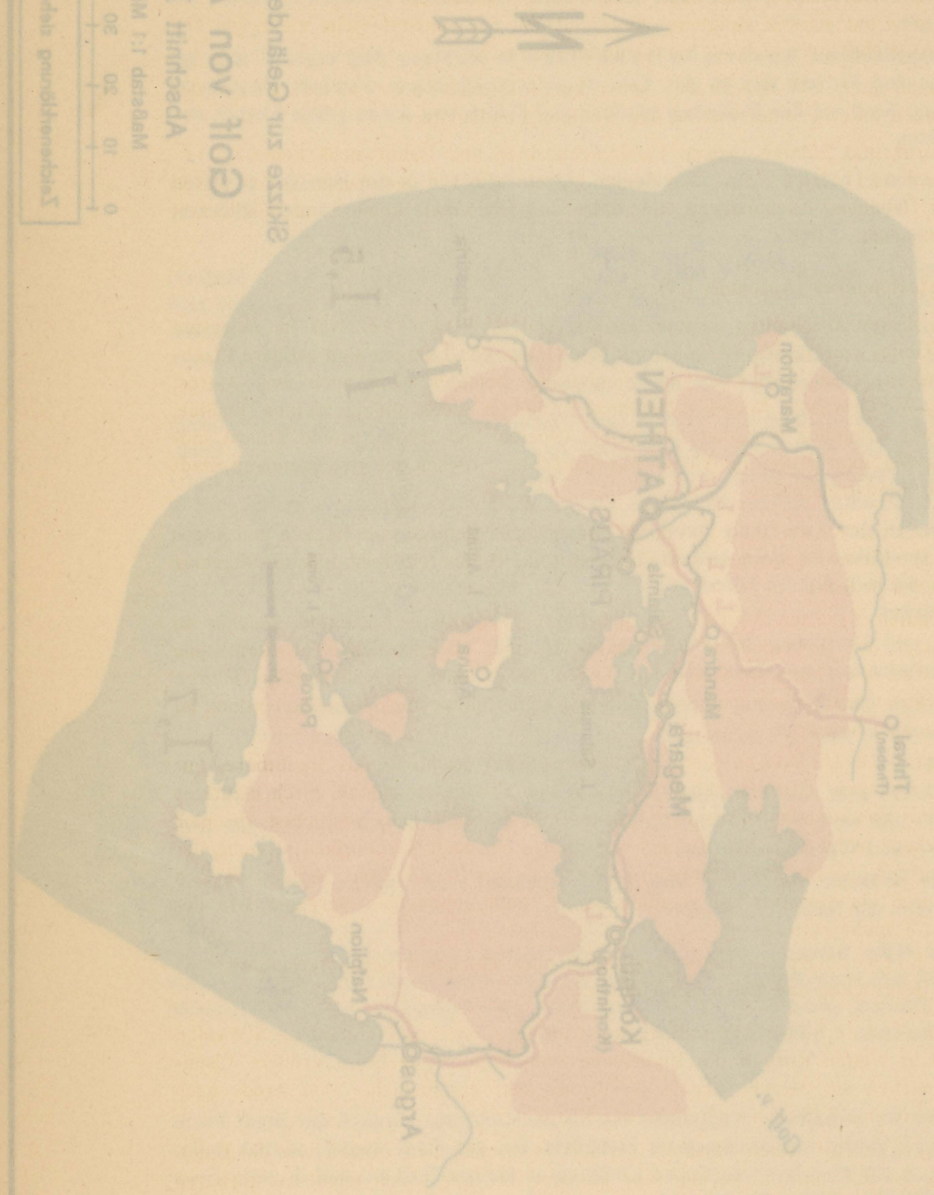
Golf von Ägina

Abschnitt I, 6

Maßstab 1:1 Million

0 10 20 30 40 50 km

Zeichenerklärung siehe Seite 61



Aegina ist im Mittel-, Süd- und Ostteil gebirgig und schwer gangbar. Gut bebaute Ebene wie hügelige Gebiete befinden sich bei der Stadt Aegina und im Nordteile der Insel. Der Nordostteil trägt auch ausgedehnte Waldungen.
Salamis hat schwer gangbares Bergland. An der engsten Stelle zieht von Ost nach West eine gut angebaute Senke durch die Insel.

c) Auf Ägina gute SW-NO-Straße; sonst kurze Straßenverbindungen der Siedlungen untereinander und zu den wenigen Landeplätzen.

d) Auf Poros und Salamis wegen Gebirgscharakter und Baumwuchs keine Luftlandemöglichkeiten. Auf Aegina besteht selbst in den ebenen Teilen wegen starker Bebauung, Steinmauern und zahlreicher Rhewmata keine Landemöglichkeit für Flugzeuge.

Küste des Ostpeloponnes (Abschnitt I, 7).

a) Die Küste dieses Abschnittes ist zum großen Teil Steilküste. Nur im innersten Teile des Golfes von Nauplia (Argolis) und des Golfes von Lakonia sind größere Flachstrandstrecken. Flachküste mit Sandstrand befindet sich noch bei Astros, Leonidion, Monemwassia, Neapolis, Halbinsel Kranidion und in einigen kleinen Buchten. Die ostwärts Kranidion vorgelagerten Inseln (Spetsai und Hydra) sowie Kitheri südöstlich Kap Matapan haben Steilküste. Auf Kitheri liegt östlich der gleichnamigen Stadt eine kleine Sandstrandbucht.

b) Das Gebiet um Kranidion ist durch unwegsames Gebirge vom Becken von Argos getrennt. Die Küstenniederungen sind gut bebaut, die Höhen teils kahl, teils mit Macchia und Phrygana bedeckt.

Nördlich Nafplion und um Argos ist gut bebautes, fruchtbares Flachland, welches im Sommer nach der Getreideernte den Charakter einer übersichtlichen Trockensteppe annimmt. Die den Golf von Nauplia im Osten und Westen einschließenden Gebirge zeigen Verkarstungserscheinungen und sind fast kahl. Südwestlich Leonidion jedoch ist die Gipfelregion bewaldet.

Vom Golf von Lakonia zieht in nordwestlicher Richtung das fruchtbare, mit Ölbäumen, Orangen, Zitronen bebaute Becken von Sparta, ist jedoch durch niedriges Bergland mit Sperrmöglichkeiten vom Eurotasdelta getrennt. Den westlichen Abschluß dieses Beckens bildet zwischen Kalamä und Sparta ein nach Nordnordost streichender Hochgebirgszug, der bis 2400 m hohe Taygetos. Das Becken von Sparta wird nach Norden durch ein verkarstetes, ziemlich kahles, undurchgängiges Bergland von der Ebene von Tripolis getrennt.

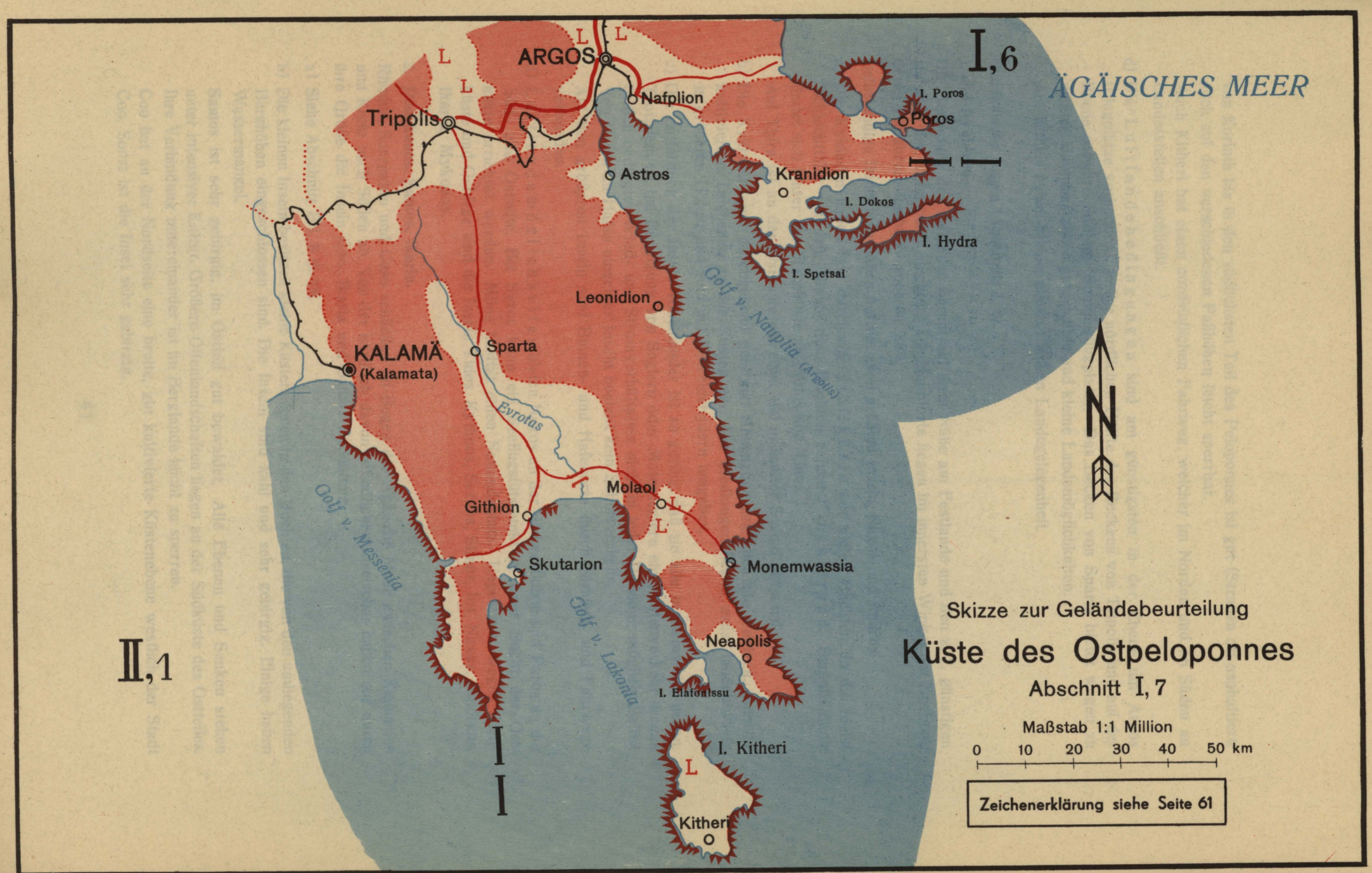
Die Insel Kitheri ist ein rings steil abfallendes Hochland mit aufgesetzten verkarsteten Bergrücken und tiefen Schluchttälern.

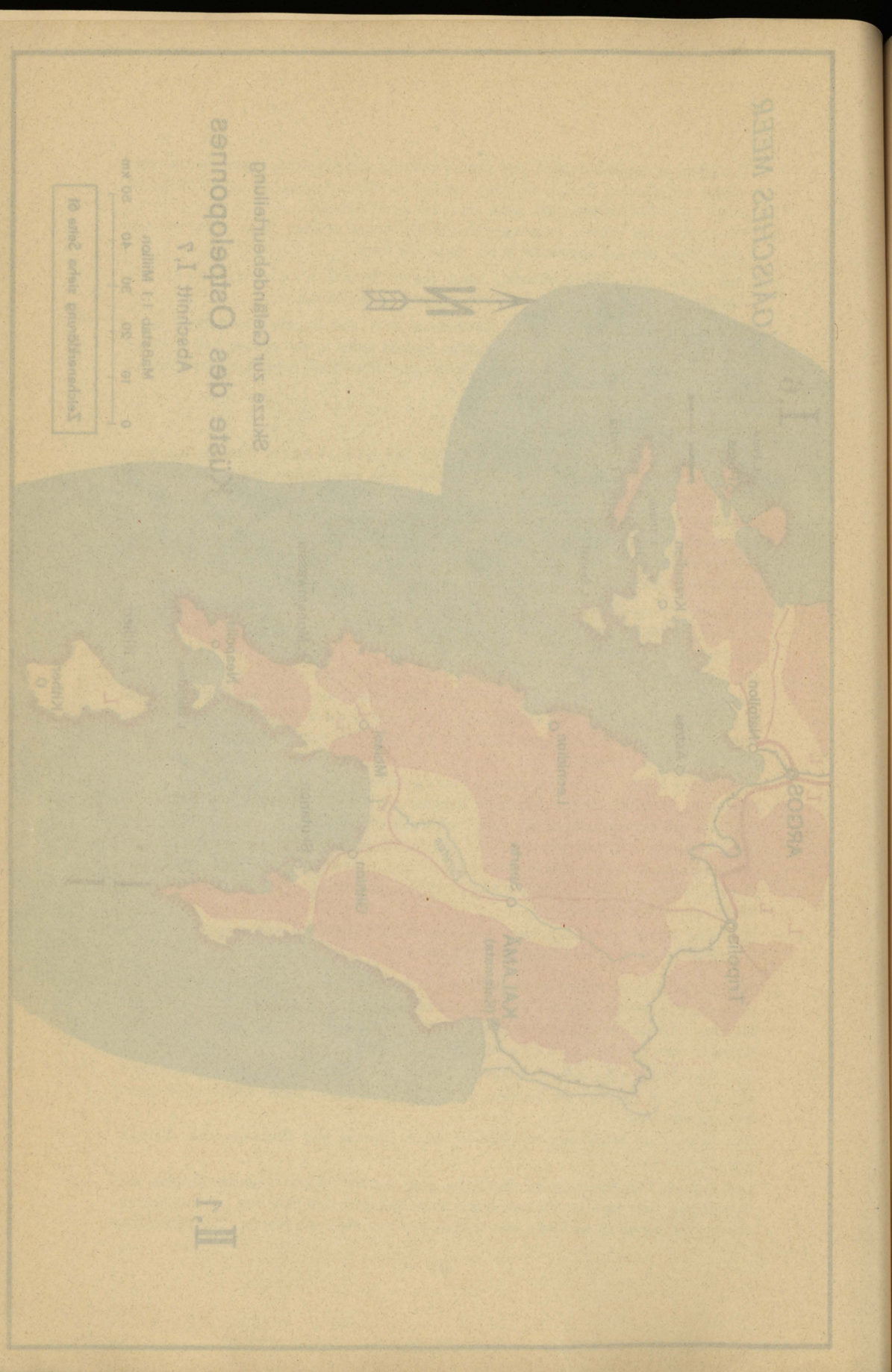
c) Die Schmalspurbahn tritt südlich Argos an die Küste und erklimmt nach Westen abbiegend in weiten Kurven die Hochebene von Tripolis. Mehrere größere Eisenbrücken machen die Strecke gegen Zerstörung sehr empfindlich. Von Argos nach Nafplion führt eine Stichbahn längs der Küste.

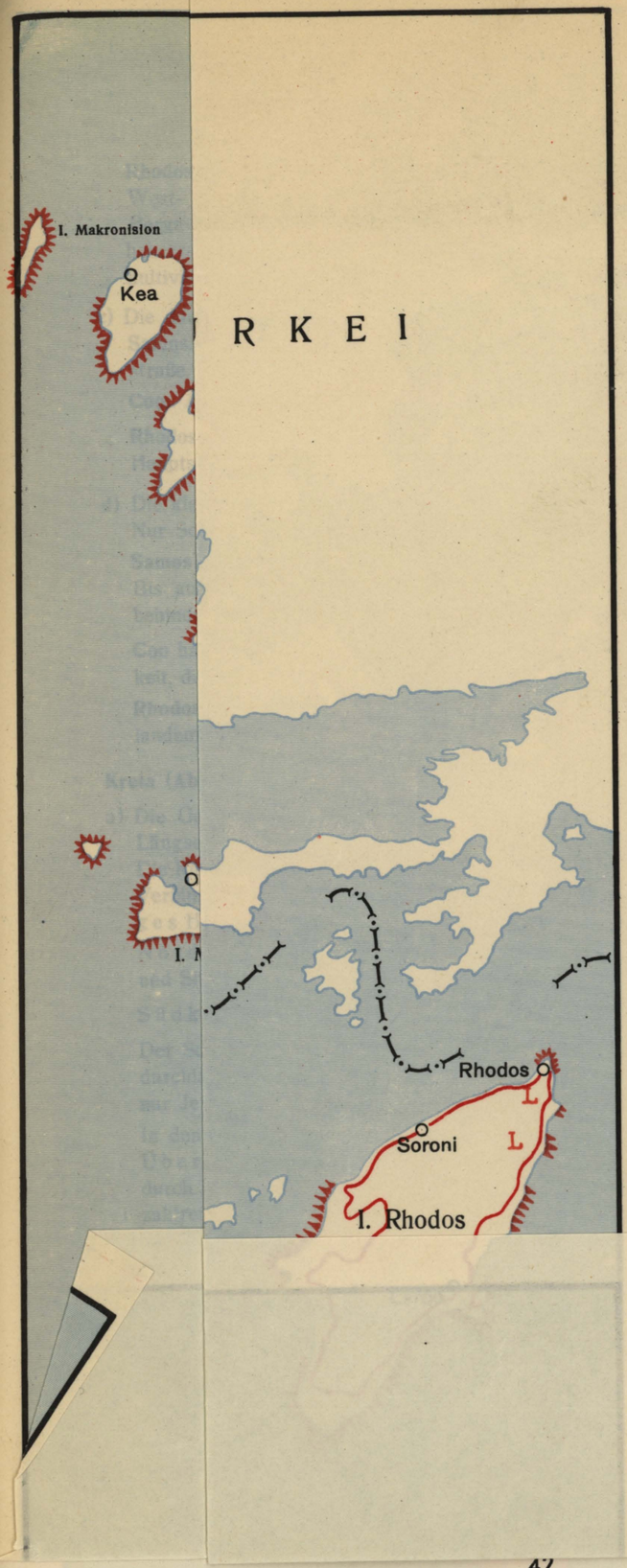
Die Hauptstraße Athen—Tripolis verläuft im großen und ganzen wie die Bahn. Die Straße ist gut, nur im Anstieg sehr kurvenreich (mit vielen leicht zerstörbaren Haarnadelkurven).

Das Gebiet um Argos und Nafplion ist durch Straßen und Fahrwege dem Verkehr gut erschlossen.

Das Becken von Sparta wird durch die gute Straße Tripolis—Sparta—Githion aufgeschlossen, von welcher Abzweigungen über die beiden den Golf von Lakonia begrenzenden Halbinseln an die Golfe von Nauplia und von Messenia führen. Die Verbindung


I,6
ÄGÄISCHES MEER
ARGOS
Nafplion
Tripolis
Astros
Kranidion
I. Poros
Poros
I. Dokos
I. Hydra
I. Spetsai
Leonidion
KALAMÄ
(Kalamata)
Sparta
Golf v. Nauplia (Argolis)
Evrotas
Molaoi
Githion
Skutarion
Monemwassia
Golf v. Messenia
Golf v. Lakonia
Neapolis
I. Elafonissu
I. Kitheri
Kitheri
N
II,1
Skizze zur Geländebeurteilung
Küste des Ostpeloponnes
Abschnitt I, 7
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61


Skizze zur Geländebeschaffenheit
Skizze des Ostpeloponnes
Abschnitt I, 7
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 81
Kithira
Argos
Tripolis
Sparta
Monemvasia
Malvoisie
Kap Malea
Kap Matapan
Kap Tainaron
Kap Skillaion
Kap Akritas
Kap Gerania
Kap Skyllaion
Kap Spatha
Kap Skyllaion
Kap Skyllaion
Kap Skyllaion


I. Makronision
Kea
RKEI
Rhodos
Soroni
I. Rhodos

Gawrion
I. Andros
Andros
I. Makronision
Kea
I. Kea
I. Giura
I. Tinos
Tinos
I. Syros
Ermoupolis
I. Mykonos
I. Kythnos
I. Ikaria
Evdilos
I. Samos
Vathy
I. Furni
T Ü R K E I
I. Arki
I. Patmo
I. Lipso
I. Lero
I. Serifos
Serifos
I. Paros
Paros
Naxos
I. Naxos
Apollonia
I. Sifnos
I. Calino
I. Amorgos
Amorgos
Coo
I. Coo
Milos
I. Milos
Folegandros
I. Folegandros
I. Sikinos
Ios
I. Ios
I. Stampalia
Stampalia
I. Nisiro
Nisiro
D o d e k a n e s
I. Piscopi
Rhodos
Soroni
I. Rhodos
Lardo
I. Thira
Thira
Anafi
I. Anafi
Olimpo
I. Scarpanto
I. Caso

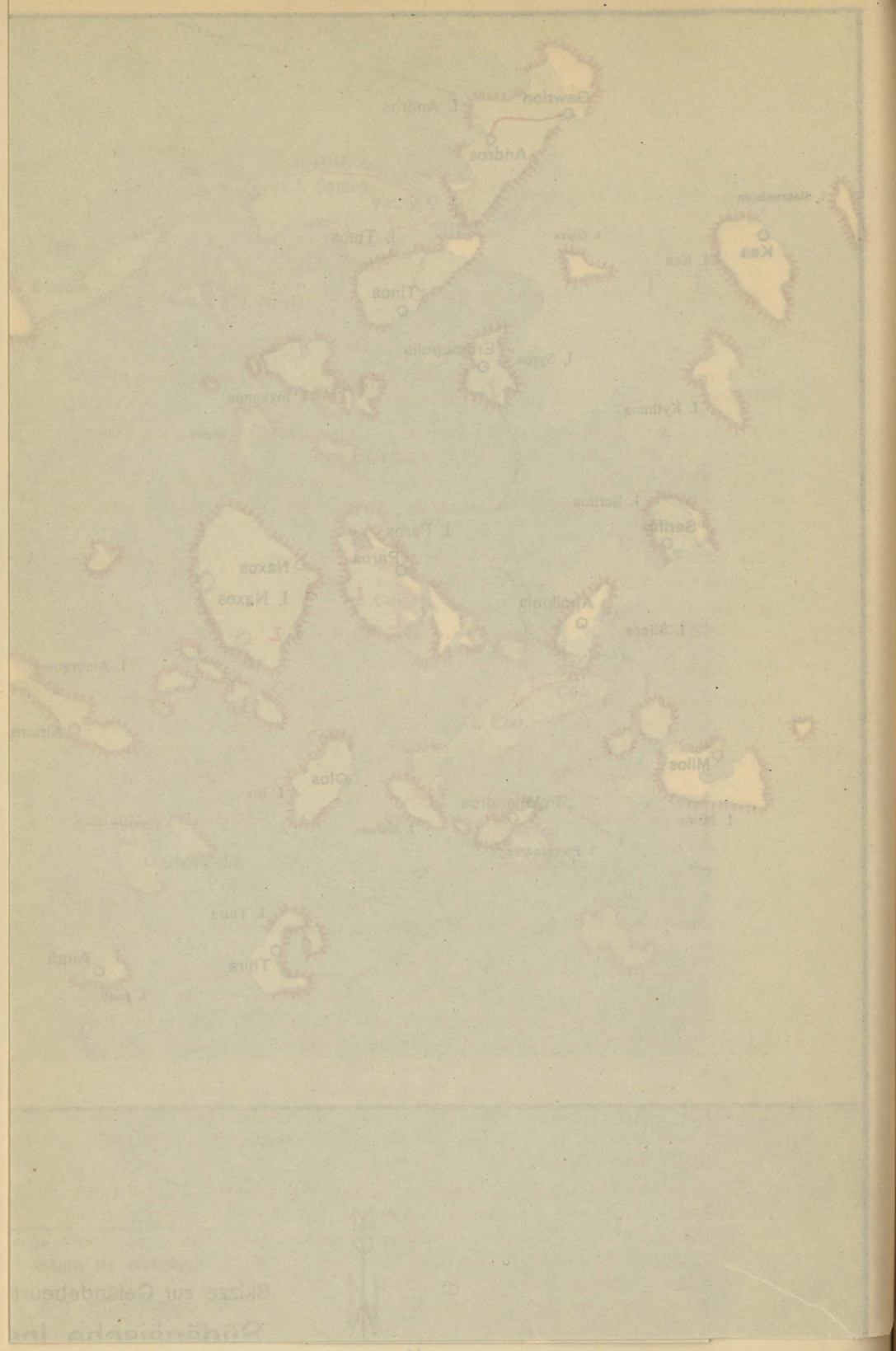
Skizze zur Geländebeurteilung

Südägäische Inseln

Abschnitt I, 8

Maßstab 1:1 Million

0 10 20 30 40 50 km



Rhodos. Um mehrere Gebirgsmassive zieht sich gut kultiviertes Hügelland. An der West- und Ostküste liegen Küstenebenen, welche durch Höhengruppen und isolierte Berge voneinander getrennt sind. Von ihnen kann man die Ebenen gut übersehen und beherrschen. Die Ebenen bei der Stadt Rhodos und südwestlich davon sind sehr stark kultiviert; viele Rhewmata bilden Hindernisse für Fahrzeuge.

c) Die kleinen Inseln: wenig ausgebautes Wegenetz verbindet die Hafenbuchten.
Samos. Eine Ringstraße verbindet die Offenlandschaften. Sie ist z. T. Küstenlängsstraße.

Coo. Alle Ortschaften sind durch Straßen verbunden.

Rhodos. Rhodos besitzt ein gut ausgebautes Straßennetz in sehr gutem Zustande. Die Hauptstraße ist asphaltiert und für Gegenverkehr geeignet.

d) Die kleinen Inseln sind infolge ihrer Gebirgsnatur für Luftlandungen ungeeignet. Nur Scarpanto hat einen brauchbaren Flugplatz.

Samos besitzt mehrere, z. Z. aber unbrauchbare Flugplätze im Hinterlande von Vathy. Bis auf die Südostseite sind Luftlandungen durch Gebirge und starken Baumwuchs behindert.

Coo hat einen Flugplatz. In der nordwestlichen Küstenebene besteht Luftlandemöglichkeit, die auf der übrigen Insel durch Kulturen behindert ist.

Rhodos ist wichtige Luftbasis, hat mehrere gute Flugplätze. Auch sonst sind Luftlandemöglichkeiten in den Offenlandschaften gegeben.

Kreta (Abschnitt I, 9).

a) Die Gesamtlänge der kretischen Küste beträgt in rohen Umrissen 770 km bei einer Längserstreckung Kretas von 260 km und einer durchschnittlichen Breite von 38 km. Die Küste ist auf zwei Drittel ihrer Länge landungsfeindliche Steilküste ohne brauchbare Verbindung zum Hinterlande. Flachstrand auf größerer Erstreckung und niedriges Hinterland findet sich nur an folgenden Küstenabschnitten:

Nordküste: Kasteli, Chania, Rethimnon, Iraklion, Mallia, Aj. Nikolaos, Pachiammos und Sitia.

Südküste: Timbakion (Messaraebene) und Jerapetra.

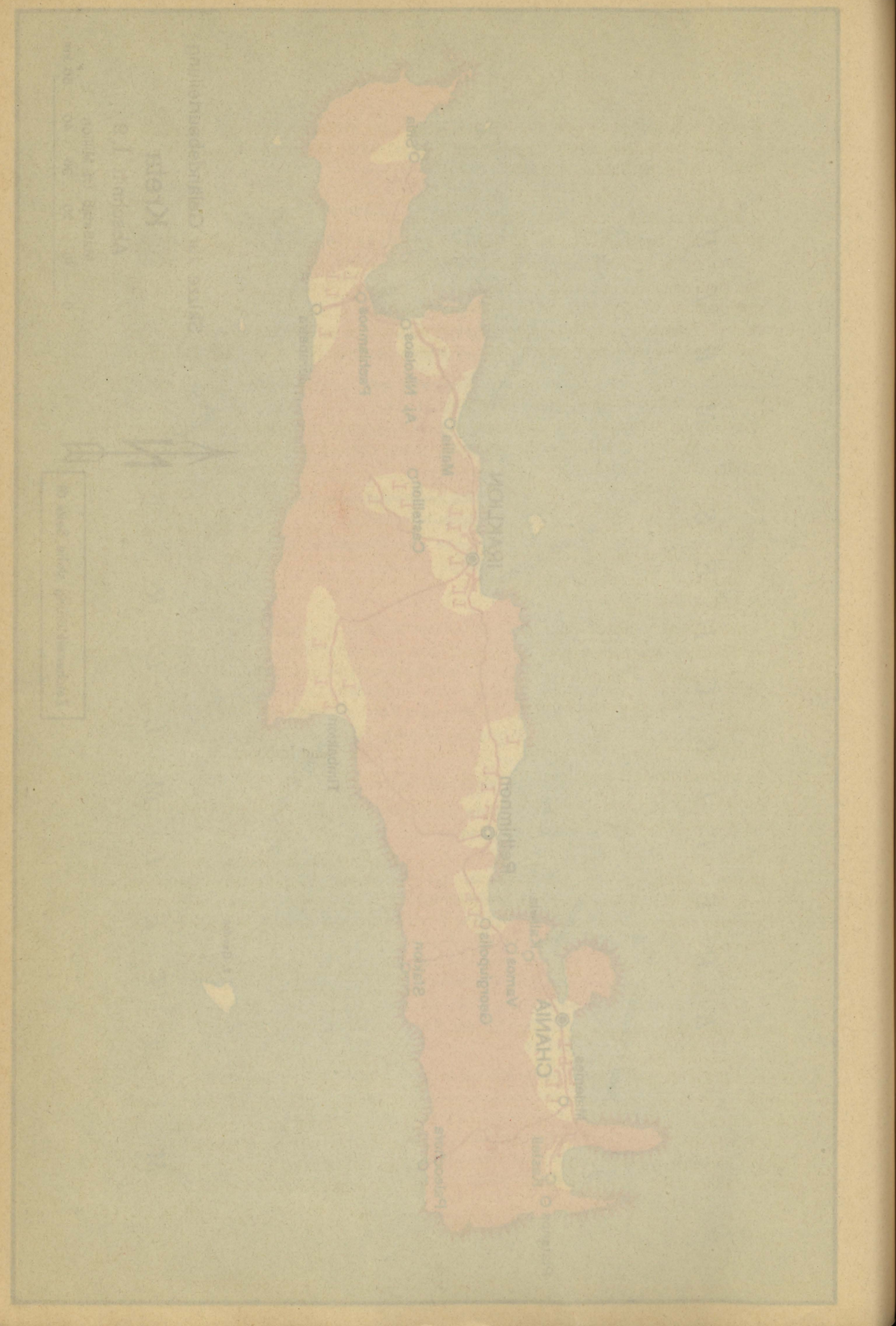
Der Schwerpunkt liegt an der Nordküste, deren Häfen durch eine von Kastelli bis Sitia durchlaufende Straße miteinander verbunden sind. An der Südküste besitzt als Hafen nur Jerapetra Bedeutung.

In den genannten Küstenniederungen ist der Küstensaum von überall vorhandenen Übersichtspunkten leicht zu überwachen; im Inneren sind die Niederungen durch Kulturland schwer übersichtlich. Die Steilküste mit Gebirgshinterland besitzt zahlreiche isolierte kleine Buchten mit Sand- oder Geröllstrand, an denen überraschende Landungen geringerer Kräfte (Kommandos) möglich sind. Die Straßenverbindungen von ihnen zum Hinterlande sind, soweit überhaupt vorhanden, leicht zu sperren.

Die sieben kleinen Inseln um Kreta kommen für Landung größerer Truppenmengen nicht in Frage, wohl aber für das Absetzen von Commandos (namentlich die Insel Gavdos südlich von Kreta).

b) In den offenen Küstenlandschaften schließt sich an einen 200 bis 1000 m breiten Flachküstenstreifen (z. T. mit breitem Sandstrande) ein wellig hügeliges, meist von Kulturland (Getreide, Weinfelder, Ölbäume) eingenommenes Gelände an. Rasche Entwicklung gelandeter Truppen möglich. Deckung meist vorhanden; namentlich in den 1½ m hohen Weinpflanzungen und Olivenhainen. Die Befahrbarkeit des Geländes sowie oft auch die Durchgängigkeit außerhalb der Straßen ist durch steilwandige Rhew-


K R E T I S C H E S M E E R
Bucht v. Kissamon
Bucht v. Chania
Malemes
Platanos
Kasteli
CHANIA
Suda-Bucht
Kalivia
Bucht v. Almiru
Vamos
Georgiupolis
Rethimnon
Bucht v. Iraklion
IRAKLION
Mallia-Bucht
Mallia
Castellion
Aj. Nikolaos
Sitia
Paleochora
Sfakion
Timbakion
Messara-Bucht
Pachiamnos
Ierapetra
I. Gavdos
M I T T E L M E E R
N
Skizze zur Geländebeurteilung
Kreta
Abschnitt I, 9
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



matas, niedrige Mauern aus Lesesteinen und durch Kulturland (Weinfelder) vielfach stark eingeschränkt. Operationen quer durch die Insel von Küste zu Küste sind am leichtesten möglich:

1. zwischen der Küste bei Iraklion im Norden und der Messaraebene im Süden; meist Hügelland, doch im Zuge der Straße leicht zu sperrende Paßhöhe.
2. Zwischen Pachiammos und Jerapetra; offener, niedrig gelegener Durchgang, der aber von seitlichen Höhen auf halbem Wege gesperrt werden kann.

Das Hinterland der Steilküstenabschnitte ist gebirgig und für Fahrzeuge außerhalb der wenigen Straßen fast völlig unbefahrbar. Tief eingeschnittene Täler bilden auch für Fußtruppen im Einzelmarsch erhebliche Hindernisse. Das Gelände ist trotz der Entwaldung im einzelnen jedoch durch Macchia reich an Deckungs- und Tarnungsmöglichkeiten.

c) Kreta besitzt nur Straßen, keine Eisenbahn.

Rückgrat des kretischen Verkehrsnetzes ist die in der Nähe der Nordküste verlaufende große Westoststraße. Sie beginnt bei Platanos nahe der Westküste und endet in Sitia, ohne die Ostküste ganz zu erreichen. Sie ist z. Z. die einzig mögliche Rochadelinie. Ihr Wert als solche wird jedoch dadurch herabgesetzt, daß sie z. T. in unmittelbarer Küstennähe verläuft und vom Meere aus eingesehen bzw. unter Feuer genommen werden kann (z. B. bei Kasteli, Chania, ostwärts Rethimnon, ostwärts Aj. Nikolaos).

Von dieser Rochadelinie gehen folgende Querverbindungen zur Südküste:

1. Malemes — Paläochora (Gebirgsstraße mit Paßhöhe).
2. Vamos — Sfakion.
3. Rethimnon — Timbakion.
4. Iraklion — Messaraebene — Timbakion.
5. Pachiammos — Jerapetra.

Im Bau sind folgende Straßen, die z. T. als Rochadelinien verwendet werden können.

1. Parallelstraßen zur Küstenstraße im Raume von Chania und Iraklion.
2. Diagonalstraße Timbakion — Castellion — Aj. Nikolaos.

An der Südküste sowie an der West- und Ostküste fehlen durchgehende Straßen, die als Rochadelinien verwendet werden könnten.

d) Außer den Flugplätzen der Insel sind die Flachstrände im Raume Malemes—Chania, Kaliwia, Georgiupolis, Rethimnon, Iraklion, Mallia, Jerapetra, Sitia, sowie die Flachküste der Messara bedingt für Luftlandung geeignet. Abseits der Küste kommen außerdem nur noch die unbebauten Flachstellen der inneren Messaraebene in Frage.

Infolge der von West nach Ost abnehmenden Bewaldung Kretas ist die Fallschirmlandemöglichkeit im Osten größer als im Westen.

Rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiete.

Die wichtigste Süd-Nordverbindung durch den Peloponnes ist die gut fahrbare Straße von Githion, über Sparta, Tripolis (hier mündet die von Kalamä kommende Straße) und Argos nach Korinth. Dieser Strecke folgt auch von Kalamä an die vom Messenischen Golfe kommende schmalspurige Peloponnesbahn, ohne immer mit der Straße gleich zu laufen. In mächtigen Kehren, mit vielen sehr empfindlichen Kunstbauten überqueren beide Verkehrsadern die die flachen Landschaftskammern trennenden hohen Gebirgszüge. Straße wie Bahn überschreiten die Landenge von Korinth und die

äußerst empfindliche, leicht zu zerstörende Kanalbrücke. Beide ziehen unmittelbar am Nordufer des Golfes von Ägina nach der Landeshauptstadt und bieten westlich Megara in den skyronischen Felsen auf lange Strecken leichte Sperrmöglichkeiten.

Eine Normalspurbahn und eine gut fahrbare Straße führen von Athen nordwärts. Durch Böotien, Thessalien und durch das untere Peneios-Tal zwischen Olymp und Ossa gewinnt die Bahn das Westufer des Golfes von Saloniki. Sie erreicht weiter über die Vistrica (Aliakmon) und den Vardar Thessaloniki, während die Straße westlich vom Olymp über Kozani, Florina und Monastir einerseits nach Veles im oberen Vardartale, andererseits von Kozani ostwärts abbiegend nach Thessaloniki führt. Bahn und Straße besitzen viele Störgelegenheiten; besonders gefährdet sind der Übergang über das westliche Kalidromon-Gebirge (südlich Lamia), nördlich Lamia die Strecke im Othrys-Gebirge, das unterste Peneios-Tal zwischen Olymp und Ossa, sowie ein wichtiger Tunnel wenig nördlich der Peneios-Mündung und die Brücken in der Vardarniederung. Umgehungen sind im südlichen Teile außer zur See nördlich von Athen im Raume von Malakassa möglich; ferner südostwärts und nordostwärts Lamia bei Atalante und bei Stylis-Wolos, während nördlich von Larissa infolge der verschiedenen Führung von Bahn und Straße eine Umgehung bei Störung nur eines Verkehrsstranges einfach ist.

Alle Seeverbindungen vom Süden her landen in den Häfen der nordägäischen Küste, von wo verschiedene Wege den Donauraum erreichen. Die wichtigste Verbindung von Makedonien in das Heimatgebiet führt als Fortsetzung der Strecke Athen—Thessaloniki von Thessaloniki durch das Vardar-Morava-Durchgangsland. Die Straße, wie auch ganz besonders die eingleisige Normalspurbahn Thessaloniki—Belgrad sind sehr empfindlich und von Banden mühelos zu unterbrechen. 3 Engen des Vardartales bieten besondere Störmöglichkeiten: Das 6 km lange und 200 m tiefe, schluchtenartige Tal der Zigeunerenge führt an der ehemals griechisch-bulgarischen Grenze in das Becken von Gjevgjelija. Die Straße umgeht die Enge westlich, während ostwärts zwischen Vardar und der Artzan-Senke nur schlechte Wege eine schwierige Umgehung erlauben. Zwischen dem Becken von Gjevgjelija und dem von Koprülü (Veles) verlaufen Eisenbahn und Straße in der rund 20 km langen Engschlucht von Demir—Kapu. Nördlich Koprülü (Veles) beim Übergange in das Becken von Uesküb (Skoplje) wird die Bahn abermals von Bergzügen eingeengt; auf der ostwärts davon über die Höhen ziehenden Straße Koprülü (Veles)—Üsküb (Skoplje) besteht jedoch eine leichte Umgehungsmöglichkeit. Zwei weitere Engen folgen an der südlichen Morava: Die bedeutendste natürliche Sperre von Bahn und Straße an der ganzen Strecke Thessaloniki—Belgrad liegt zwischen Vranje und Leskovac. Ihre Umgehungsstraße führt jedoch erst weit westlich der Morava von Üsküb über das Amselfeld, Pristina, Prokuplje nach Nisch. Vor der Einmündung der westlichen Morava folgt die Bahn südlich Stalac einem letzten, kurzen Engtale, das aber leicht auf der Höhe zu umgehen ist.

In Belgrad erreichen beide Verkehrsadern das leistungsfähige mitteleuropäische Verkehrsnetz und die Wasserstraße der Donau.

Vom Golf von Orphani führen Straßen und eingleisige Normalspurbahn (diese jedoch mit einer Lücke von 20 km südlich Petric) durch die Strumaenge und über den Rupelpaß nach Sofija, von wo einerseits über Nisch Anschluß an die Thessaloniki—Belgrad-Strecke möglich ist, andererseits Straße und Bahn durch die Iskerenge des Balkangebirges die Donauhäfen Lom und Vidin erreichen. Die Strumatalbahn ist weniger leistungsfähig als die Vardar—Morava-Strecke, aber ebenso empfindlich gegen Feind- oder Bandeneinwirkung.

Im äußersten Osten des Gebietes gewinnt die Bahn Alexandrupolis—Edirne die Strecke Istanbul—Sofija—Nisch—Belgrad. Sie verläuft bis Edirne (Adrianopel) längs der unteren Marica unmittelbar an der türkischen Grenze, ja benutzt sogar streckenweise türkisches Gebiet.



Abbildung 2

Die gerissene Linie umfaßt das in diesem Heft behandelte Gebiet



Zusammenfassung von I.

Die natürliche geographische Verteidigungslinie des Gesamtraumes der ägäischen Küsten und der Inselwelt Griechenlands liegt gegen Süden und Osten, abgesehen von der Landgrenze gegen die Türkei, auf dem äußeren Inselkranz.

Die Südfront Kreta—Scarpanto—Rhodos ist besonders durch die Lage zur Gegenküste begünstigt. Die verhältnismäßig weiten Entfernungen zu den möglichen Einschiffungshäfen (Südküste Kreta—Tobruk etwa 330 km, Rhodos—Alexandria etwa 540 km; siehe Abb. 2) machen ein unbemerktes Herankommen von Geleitzügen bei dem fast völligen Fehlen von Nebel wenig wahrscheinlich.

Besonders stark erscheint die natürliche geographische Ausstattung von Kreta: Nach Süden abweisende Küste, im Norden ziemlich leistungsfähige Häfen, mehrere Flugplätze, überwiegend zur abschnittsweisen Verteidigung geeignetes Bergland, gute Straßenverbindung in der Längsrichtung, natürliche Lebensmittelreserven und besonders seine Größe, die selbständige Verteidigung begünstigt, außerdem seine beiderseits angelehnte Lage. Wesentlich weniger begünstigt erscheint Rhodos, besonders infolge der vorgeschobenen, halb isolierten Lage gegenüber den eigenen Nachbarinseln und infolge seiner geringen Größe. Anderseits kann bei gleichbleibender politischer Lage der Besitz von Rhodos mit seinen verhältnismäßig leistungsfähigen Hafenanlagen und günstigen Flugplätzen (auch auf Scarpanto) dem Gegner besonders erstrebenswert erscheinen.

Die Ostfront, von Limnos bis Rhodos, ist schon durch ihre Lage dicht an der türkischen Küste benachteiligt, die von dort her Überraschungen begünstigt. Außerdem sind nur wenige dieser Inseln zu nachhaltiger Verteidigung geeignet. Auch von Osten her erscheint der lagemäßig isolierte Dodekanes mit Rhodos gefährdeter als der Nordflügel mit Limnos, der nach Norden hin Anlehnung am makedonischen Festlande findet. Wenn man die ägäische Festlandküste ohne die Inselwelt betrachtet, so versprechen Landungen in Südgriechenland nur örtliche Erfolge, weil überall gute Auffangmöglichkeiten gegeben sind. Wirksamere Aussichten haben Landungen in den Häfen der Ostküste, z. B. Piräus und Wolos, weil sie an die Hauptverkehrsverbindungen nach Norden heranführen. Geographisch am wirksamsten erscheint eine Landung mit dem Ziel Thessaloniki, dem Schlüsselpunkt des gesamten ägäischen Raumes, weil dadurch die einzige Eisenbahnverbindung Griechenlands nach Norden hin und gleichzeitig eine der beiden nach Norden führenden leistungsfähigen Straßen durchschnitten wird.

Geographisch gesehen stellen sich einem Angriff gegen Thessaloniki von der türkischen Grenze her südlich des Rhodope-Gebirges mehrere natürliche Sperren entgegen und auch gegen ein weiteres Vordringen nach Norden sind im Rhodope-Gebirge, dem Struma- und Vardartal leichte und wirksame Sperrmöglichkeiten vorhanden.

Eine besondere Schwäche der geographischen Gegebenheiten für die Verteidigung liegt in der unzureichenden Verbindung mit dem Heimatgebiet, nur eine wenig leistungsfähige, eingleisige Eisenbahn und nur wenige Straßenverbindungen (mit reichsten Sperrmöglichkeiten), die schon jetzt dauernden Störungen durch Banden ausgesetzt sind.

II. Die westgriechischen Küsten und Inseln.

Allgemeine Kennzeichnung der Küstenlandschaften und der Bevölkerung.

Vom Kap Matapan bis zur albanischen Grenze mißt die westgriechische Küste in rohen Umrissen 900 km. Die Außenküste des Festlandes ist im Großen stark gegliedert: der Golf von Messenia, vor allem der Golf von Patras (mit seiner Fortsetzung, dem Golf von Korinth) und der Golf von Arta, greifen tief in das Land ein. Dazu kommen noch die kleineren Golfe von Pilos und in Akarnanien (ostwärts Lefkas). Im Gegensatz zur Ostküste Griechenlands ist etwa die Hälfte der westlichen Außenküste und fast die gesamte Südküste des Golfs von Korinth Flachküste. Die Außenküste besteht hier meist aus einförmigen, sandigen Nehrungen mit Lagunen und Sumpfniederungen dahinter. An diese schließen sich ausgedehnte Flachlandschaften an, deren Eignung für militärische Operationen jedoch besonders im Nordteil (nördlich des Golfes von Patras) durch Versumpfung und Flußläufe herabgesetzt wird. Im übrigen bieten sie geeignete Basen für Lande- und Luftlandeunternehmungen, vor allem im Nordwestpeloponnes.

Für Bewegungen zum Innern der Halbinsel bilden die der Küste meist parallel laufenden Gebirgszüge des Hinterlandes ein sehr großes Hindernis. Nur sehr wenige Straßen geringer Qualität führen hindurch und sind an zahlreichen Stellen leicht zu sperren. Die Küstenlängsstraßen an der Ost- und Westseite der messenischen Halbinsel sowie an der Südseite der Golfe von Patras und Korinth verlaufen ebenso wie die Schmalspurbahn fast immer nahe dem Ufer. Besonders die Bahn ist leicht zu unterbrechen und an Kunstbauten nachhaltig zu zerstören.

Kennzeichnend für den Nordteil der Westküsten sind Einzelberge in Küstennähe mit hervorragend gutem Überblick. Derartige Übersichtsberge und vorstoßende Kaps mit guter Aussicht finden sich jedoch auch im Nordwestpeloponnes im Bereich der Flachlandschaften.

Vor der westakarnanischen und epirotischen Küste bilden vorgelagerte kleinere und größere Inseln (Lefkas u. a.) eine Schutzzone. Die weiter abgelegenen großen Inseln Zakinthos und Kefallinia und Kerkyra dagegen stellen eher eine mögliche Bedrohung für das Festland dar, da sie vom Festland aus schwer zu verteidigen sind, aber zahlreiche Landungsmöglichkeiten (Häfen und Flachküstenstrecken) für den Gegner bieten, durch dichtes Straßennetz gut erschlossen sind und deshalb als Stützpunkte geeignet erscheinen.

Die im Gebirge vorherrschende Gesteinsart ist Kalk. Dieser weist starke Verkarstungserscheinungen auf. Die unruhige Oberfläche bietet gute Deckungsmöglichkeiten, stellt aber gleichzeitig ein starkes Bewegungshindernis dar.

Das Klima in Westgriechenland ist regenreicher als im Osten. Daher sind die Vegetation dichter, die jahreszeitliche Hochwasserführung der Flüsse, die Überschwemmungsgefahr sowie die Sperren durch Wasserläufe im allgemeinen größer. In küstennahen Gebieten und Ebenen des Innern findet sich Kulturland (besonders im Peloponnes) mit Baumhainen (geringe Sicht, gute Deckung), oder Weinpflanzungen (oft schwer gangbar) abwechselnd mit größeren Flächen offenen Weidelandes (besonders im Nordteil), die für Bewegungen im Gelände und für Luftlandungen ausgesprochen günstig sind. Im Nordteil bilden häufig breite Sumpfzonen mit Fisch-

teichen, Salinen, Gräben usw. ein schwer passierbares Übergangsgebiet zwischen Meer und Festland.

Mit Ausnahme der Städte Kalamä (Kalamata) und Patras, die zugleich die einzigen größeren Häfen sind, liegen die Hauptorte wie Tripolis und Joannina im Binnenland. Küstennahe Höhendörfer und auch kleinere Hafenorte sind dem Landverkehr meist schlecht erschlossen. Wassermangel und besonders starke Malariaverseuchung (Asprosdelta) erschweren die Unterbringung auch in Städten, besonders im Nordteil.

Die Bevölkerung auf dem Peloponnes hat sich bisher nicht aktiv an der Bandentätigkeit beteiligt und gilt allgemein als zuverlässig, jedoch sind Störversuche an der Nordküste der Halbinsel festgestellt worden, die von dem Hauptzentrum der griechischen Bandentätigkeit in den Gebirgen am Nordufer des Golfs von Korinth ausgingen. Von hier aus ist jede Verbindung zwischen West und Ost in Mittelgriechenland bedroht; desgl. vom südlichen Pindusgebirge aus (Asprosgebiet) die Nord-Süd-Verbindungen in Westgriechenland.

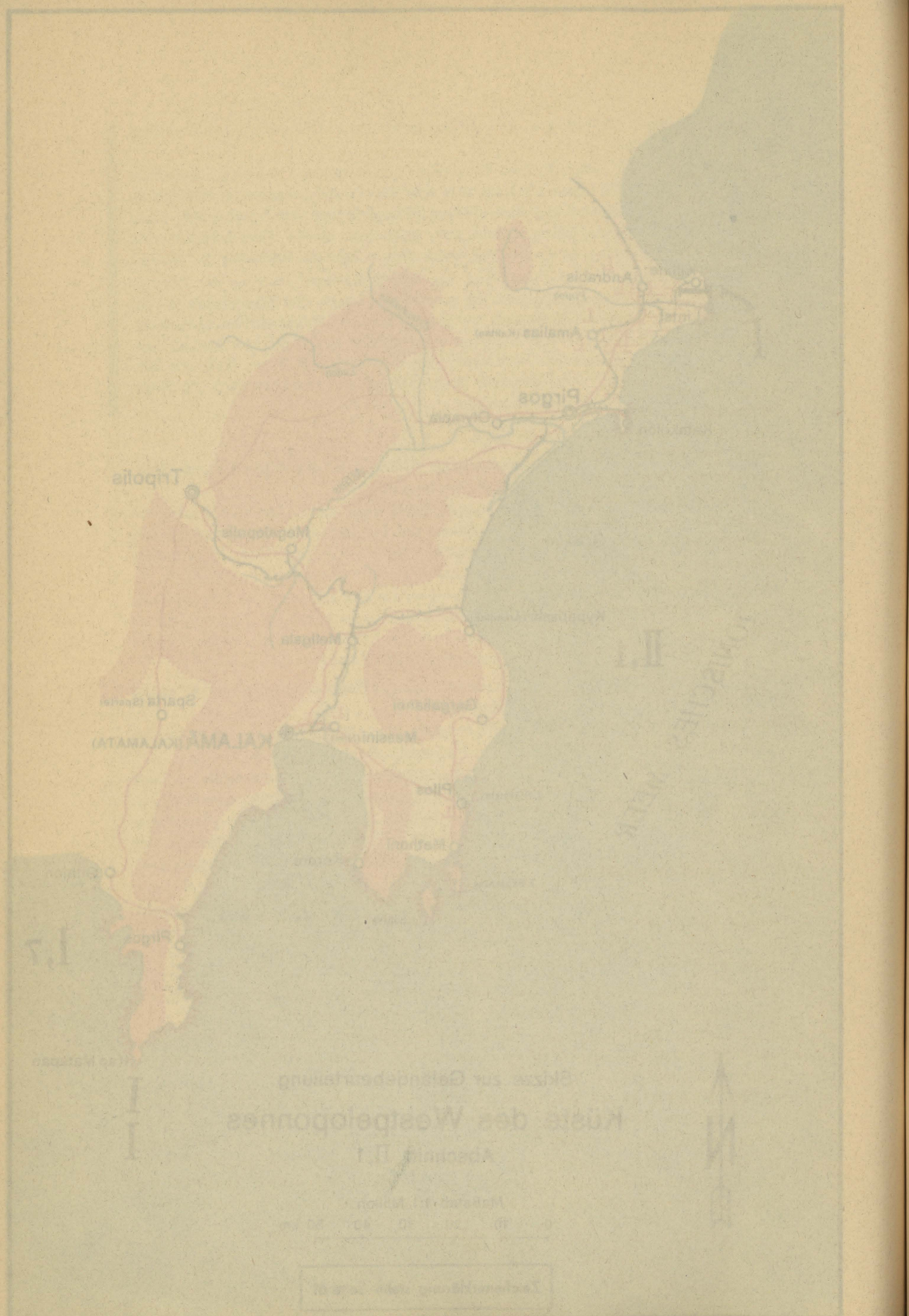
Küsten des Westpeloponnes Abschnitt II, 1).

a) Die den Golf von Messenia säumende östliche Halbinsel hat bis gegen Kalamä (Kalamata) im innersten Winkel des Golfes Steilküste.
Die breite Nordküste des Golfes besteht aus sanftgeneigtem, zum größten Teile sandigem Flachstrande. Die westlichste Halbinsel des Peloponnes ist bis Kyparissia fast durchwegs Kliffküste. In kleinen Buchten, sowie im durch Inselvorlage besonders geschützten Hafen von Pilos finden sich sandige Flachstrandstrecken.
Bei Kyparissia beginnt Flachstrand, welcher bis Kap Killine reicht. Die nördliche Hälfte bis Pirgos zeigt ein breites, versumpftes Lagunengebiet, welches bis zu dem knapp westlich von Pirgos befindlichen Hafen Katakolon reicht. Kurze Steilküstenstrecken liegen bei den Vorgebirgen von Katakolon und Killine.

b) Das Küstengebiet wird bis gegen Olympia vom Peloponnesinneren durch hohes, unwegsames Gebirge abgeschlossen.
Nördlich Pirgos beginnt das ebene und bergwärts hügelige, bis nach Patras reichende, teilweise sehr gut bebaute und besiedelte Peloponnes-Vorland.
Die Senke nördlich Kalamä (Kalamata)—Messini bis nördlich von Meligala reichend gehört zu den fruchtbarsten und kultiviertesten Gegenden Griechenlands. Von ihr führen zwei hügelige Senken zur Westküste: Messini—Pilos und Meligala—Kyparissia. Zwei verkarstete, unwegsame Gebirgsmassive werden so abgeschlossen. Vor ihnen liegt gegen die Westküste ein flaches, von vielen Rhewmatas zerrissenes, kliffbildendes Schollenland.
Die Senke Meligala—Megalopolis—Pirgos trennt den dritten küstennahen Gebirgsstock vom Zentralgebirge, welchem seewärts (wie den zwei südlichen) das gleiche zerrissene Schollenland vorgelagert ist.
Die bei Pirgos beginnende, gegen das Meer zu vielfach versumpfte Küstenebene bedeckt im Südteile hauptsächlich Korinthenbau. Ostwärts Amalias—Pirgos steigt ein sanftes von Rhewmata stark zerrissenes Hügelland an.
Die Rhewmata und etliche tief eingeschnittene Täler machen im Südteile Bewegungen längs der Küste unmöglich und zwingen vielfach zu weiten Umwegen..
Die gesamten Küstenniederungen sind vielerorts mit Öl- und Weingärten bedeckt, daher im allgemeinen unübersichtlich. Sie bieten aber auch viele Deckungsmöglichkeiten.

c) Die Schmalspurbahn, von Tripolis über Meligala kommend, teilt sich bei Meligala. Eine Stichbahn führt nach Messini und Kalamä. Eine zweite nach Kyparissia. Vor Kyparissia zweigt die Bahn nach Pirgos—Patras ab. Diese Strecke liegt dicht an der Küste und ist von See aus leicht zu stören. Hinter Pirgos führt sie weiter land-


Killini
Andrabis
Pinios
Lintsi
Amalias (Kalitsa)
Erimanthos
Ladon
Pirgos
Olympia
Katakolon
Tripolis
Alfios
Megalopolis
Golf v. Arkadia
Kyparissia (Arkadia)
Meligala
II,1
IONISCHES MEER
Gargalianoi
Sparta (Sparte)
Messini (Nisi)
KALAMÄ (KALAMATA)
I. Sfaktiria
Pilos
Bucht v. Navarino
Methoni
Koroni
Githion
I. Sapientsa
I. Schisa
Golf v. Messenia
Pirgos
I,7
Kap Matapan
I
I
N
Skizze zur Geländebeurteilung
Küste des Westpeloponnes
Abschnitt II, 1
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



einwärts zur Nordwestküste. Bei Andrabis zweigen zwei Stichbahnen nach Lintsi und Killine ab; von ersterer Strecke sind die Schienen abgetragen. Von Pirgos führt eine Stichbahn nach Westen zum Hafen von Katakolon und eine nach Olympia.

Gute Straßen (teilweise asphaltiert) führen von Tripolis aus nach Kalamä und Pirgos. Von ersterer zweigen folgende Straßen ab:

1. Megalopolis—Pirgos, teilweise im Bau; vor Pirgos fehlen Brücken und Anschlußstrecken.
2. Meligala—Kyparissia.
3. Kalamä (Kalamata)—Koroni, Küstenlängsstraße.
4. Kalamata—Methoni.

Von Methoni führt eine gute Küstenlängsstraße über Pilos—Gargalianoi nach Kyparissia, welche hinter dem Golf von Pilos ins Hinterland abbiegt und erst westlich Gargalianoi zur Küste zurückkehrt. Im Küstengebiete südlich Kyparissia führt die Straße durch ein besonders reiches Ölbaumgelände. Nach Pirgos (westl. Olympia) besteht von Kyparissia keine Straßenverbindung.

Von Githion (Abschnitt C 1, 7) führt eine Stichstraße nach Pirgos (auf der Halbinsel nördlich Kap Matapan) durch.

Von Pirgos (westl. Olympia) führt nach Nordwesten eine sehr gute Straße bis Andrabis, teilweise mit der Bahn gleichlaufend. Eine sehr gute Stichstraße zieht von Pirgos zum Hafen von Katakolon.

Etwas nördlich Olympia zweigt von der Hauptverbindung Tripolis—Pirgos eine im ersten Teile bei nassem Wetter etwas weiche, besonders kurvenreiche Straße in Richtung Kalawrita ab, von wo gute Verbindung nach Patras besteht.

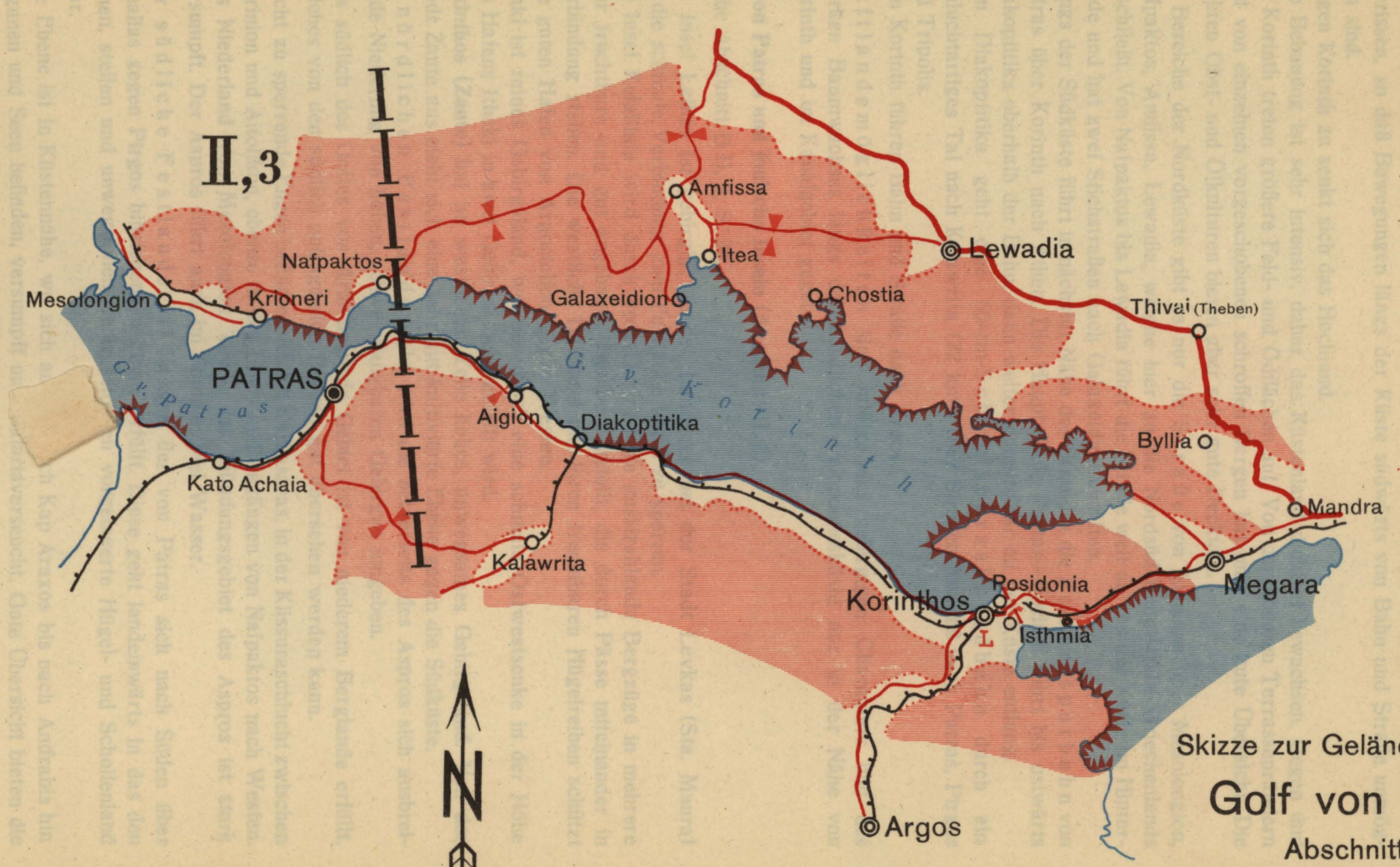
Im Gebirge sind die Straßen kurvenreich und besitzen Stein- und Betonberücken (mit z. T. geringer Tragfähigkeit), deren Sprengung an einigen Stellen zu schweren Störungen des Verkehrs führen kann.

d) Der Gebirgscharakter des Gebietes sowie die Zerrissenheit des Gebirgsvorlandes südlich Pirgos, weiter der reiche Baumbestand der Ebenen und des Küstengebietes erlauben Luftlandungen nur an ganz wenigen Stellen bei Messini, bei Pilos und bei Kyparissia. Nördlich Pirgos in der Ebene von Amalias (Kalitsa) bis zur Küste finden sich weite, ebene und auch unbebaute, steinfreie Flächen, die günstige Luftlandeverhältnisse bieten.

Golf von Korinth (Abschnitt II, 2).

a) Der Golf von Korinth liegt zwischen Mittelgriechenland und dem Peloponnes. Er steht nördlich Patras durch eine rund 1,8 km breite Enge mit dem Golf von Patras im Westen und durch den Kanal von Korinth (rund 6 km lang) im Osten mit dem Golf von Ägina in Verbindung. Über Küstengestaltung siehe Abschnitt B II, *2*, S. *23*.

b) An der Nordküste befinden sich die gut kultivierten deckungsreichen und schwer durchgängigen Ebenen von Nafpaktos und Itea. Zwischen diesen beiden Städten und weiter ostwärts liegt unwirtliches, fast kahles Gebirgsland. In den tiefen Buchten sind sehr kleine, manchmal bebaute Niederungen gelegen, welche aber mit dem Hinterlande ohne Verbindung sind.
An der Südküste ist die Ebene nördlich Patras ostwärts der engen Einfahrt zum Golfe von Korinth durch Herantreten des Gebirges abgeriegelt. Ostwärts davon bilden die zahlreichen Torrenten an ihren Mündungen breite Schwemmkegel, welche durch schmale, ebene Küstenstreifen miteinander verbunden sind. Die Schwemmkegel nehmen dauernd an Höhe zu, so daß die Wasserläufe oft beiderseits eingedämmt zum Strande fließen. An einigen Straßen- und Eisenbahnbrücken erreicht



Skizze zur Geländebeurteilung

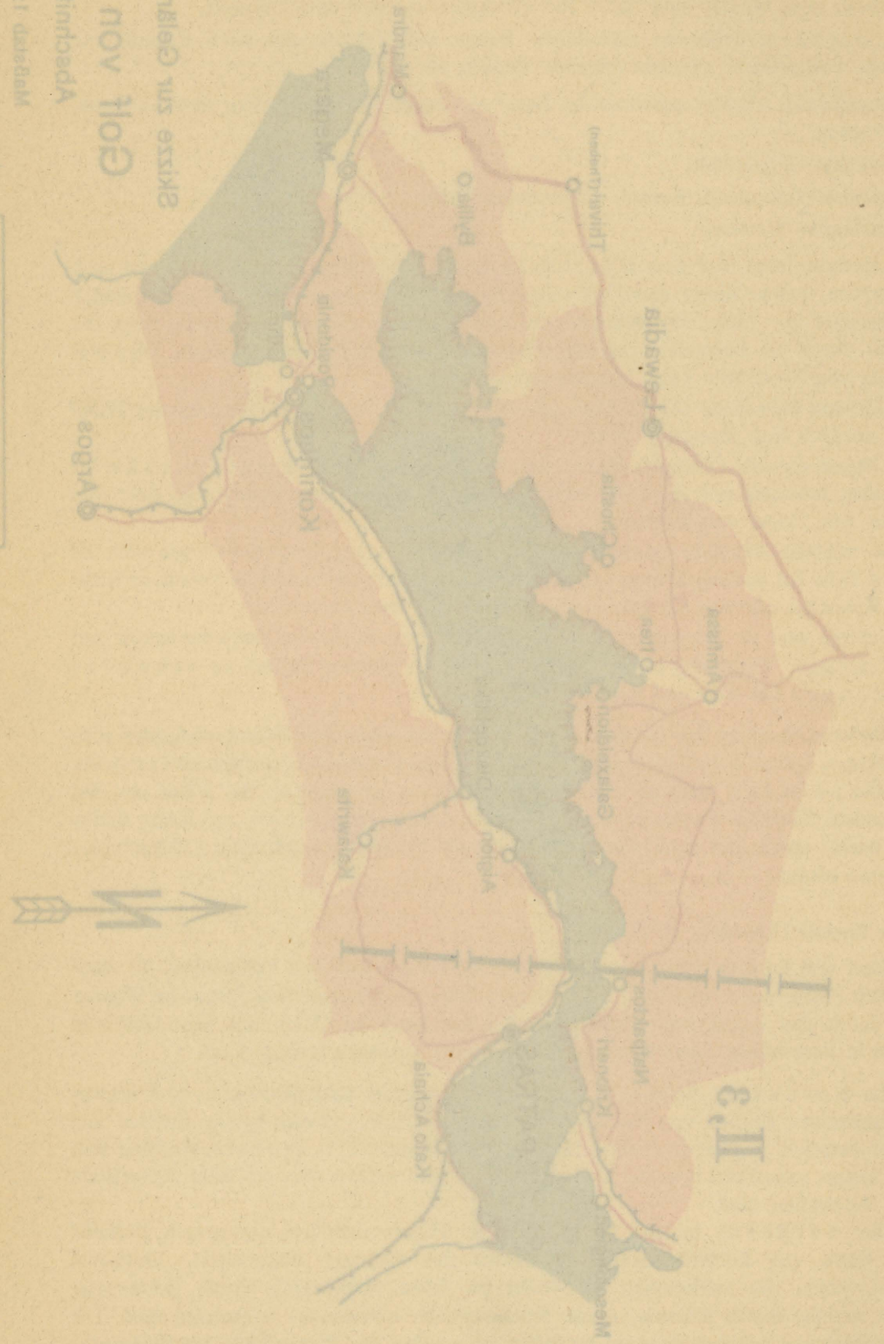
Golf von Korinth

Abschnitt II, 2

Maßstab 1:1 Million

0 10 20 30 40 50 km

Zeichenerklärung siehe Seite 61



der Schotter schon fast die Fahrbahn. Nach Süden steigt das tafelförmige Hochland in steilen Mergel- und Kalkterrassen an. Sie sind von Rhewmatas und Racheln sehr zerrissen, so daß Bewegungen längs der Küste südwärts von Bahn und Straße unmöglich sind.

Gegen Korinth zu senkt sich das Hochland.

Die Bebauung ist sehr intensiv, daher das Küstenland dichtest bewachsen. Gegen und bei Korinth treten größere Feld- und Ödflächen auf. Von den höheren Terrassenrändern und von einzelnen vorgeschobenen schroffen Bergen hat man eine gute Übersicht. Die dichten Obst- und Ölkulturen bieten aber sehr gute Deckung.

c) Im Bereiche der Nordküste gibt es nur die Straße von Joaninna über Mesolongion, Nafpaktos, Amfissa, Lewadia, welche hier an die Nordsüd-Hauptstraße Griechenlands anschließt. Von Nafpaktos bis Lewadia führt die Straße weit ab von der Küste im Hinterlande und hat zwei Stichstraßen nach Galaxeidion und Itea.

Längs der Südküste führt in nächster Nähe des Strandes die Schmalspurbahn von Patras über Korinth nach Athen. Die Hauptstraße Patras—Korinth führt bis ostwärts Diakoptitika oberhalb der Bahn, dann weiter unmittelbar an der Küste entlang.

Von Diakoptitika geht eine 60-cm-Schmalspurzahnradbahn durch ein schluchtartiges Tal nach Kalawrita (22 km). Hier Straßenanschluß nach Patras, Pirgos und Tripolis.

Von Korinth führen Bahn und Straße nach Argos.

d) Luftlandemöglichkeiten sind infolge des gebirgigen Charakters und des starken Baumwuchses längs der nördlichen Peloponnesküste nur in der Nähe von Korinth und im Kanalgebiet gegeben.

Golf von Patras und jonische Inseln (Abschnitt II, 3).

a) Siehe Abschnitt B II, 3, S. 24.

b) Die Insel **Leikas** ist gebirgig; an der Landenge bei der Stadt Levkas (Sta. Maura) ist die schmale Verbindung zum Festlande leicht zu sperren.

Die Insel **Kefallinia** wird durch vom Gebirgskern ausstrahlende Bergzüge in mehrere sehr fruchtbare und gut angebaute Kammern geteilt, die durch Pässe miteinander in Verbindung stehen. Die westliche Halbinsel mit ihren fruchtbaren Hügelreihen schützt den guten Hafen von Argostolion gegen Westen.

Ithaki ist reines Gebirgsland, welches durch eine schmale Ostwestsenke in der Höhe des Hafens Ithaki in zwei Gebirgsstöcke geteilt wird.

Zakinthos (Zante) hat im westlichen Teile hohes, unwegsames Gebirgsland. Von der Stadt Zante aus zieht sich eine sehr gut kultivierte Ebene gegen die Südküste.

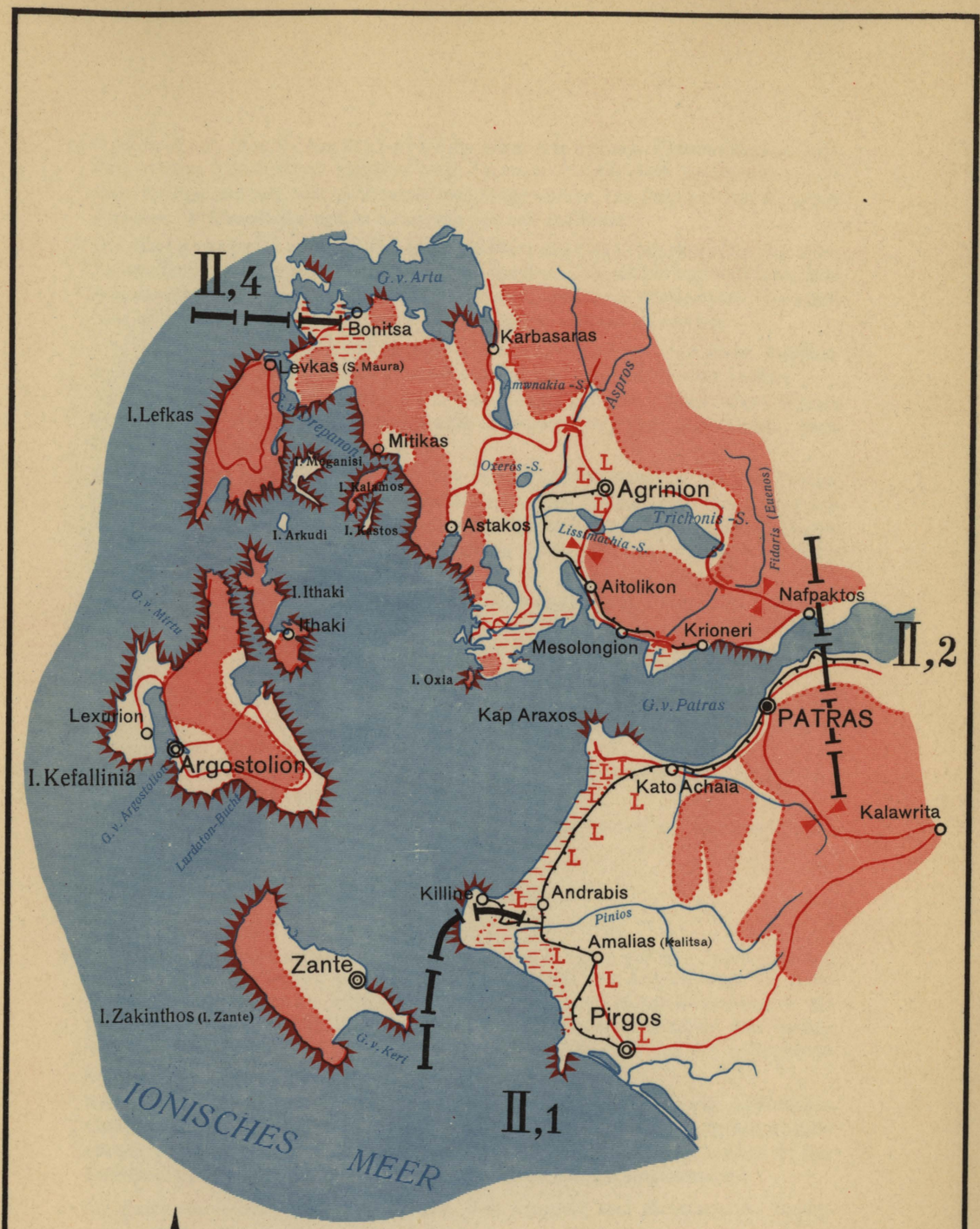
Im nördlichen Festlandsteile wird die beiderseits des Aspros sich ausbreitende Niederung von hohen, schwer gangbaren Gebirgen umgeben.

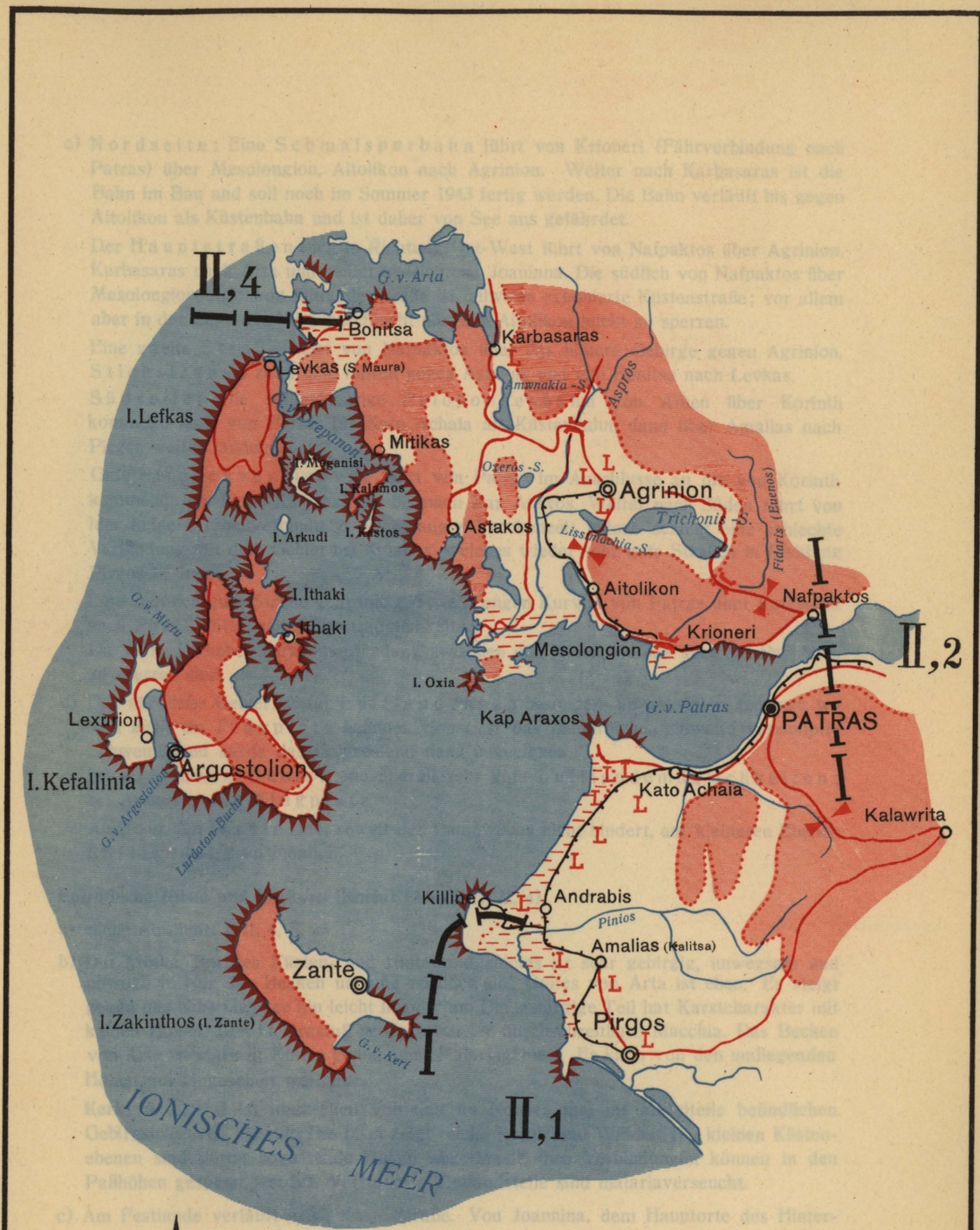
Das südlich des Golfes von Arta liegende Gebiet ist von niederem Berglande erfüllt, welches von den südlich aufragenden Bergen gut übersehen werden kann.

Leicht zu sperrende Engen befinden sich bei Karbasaras, in der Klissuraschlucht zwischen Agrinion und Aitolikon, ebenso in den Über- und Zugängen von Nafpaktos nach Westen. Das Niederland von Mesolongion sowie das Mündungsgebiet des Aspros ist stark versumpft. Der Aspros führt auch im Sommer viel Wasser.

Der südliche Festlandsteil ist von der von Patras sich nach Süden über Amalias gegen Pirgos hinziehenden Ebene erfüllt. Diese geht landeinwärts in das den hohen, steilen und unwegsamen Gebirgsstöcken vorgelagerte Hügel- und Schollenland über.

Die Ebene ist in Küstennähe, wo sich auch südlich Kap Araxos bis nach Andrabis hin Lagunen und Seen befinden, versumpft und malariaverseucht. Gute Übersicht bieten die Höhen bei Araxos, Killine und die Berge im Osten.


II,4
G.v. Arta
Bonitsa
Karbasaras
Levkas (S. Maura)
I. Lefkas
Mitikas
I. Meganisi
I. Kalamos
I. Arkudi
I. Kastos
Astakos
Agrinion
Aitolikon
Nafpaktos
I. Ithaki
Ithaki
Krioneri
Mesolongion
II,2
I. Oxia
Lexurion
Argostolion
I. Kefallinia
Kap Araxos
G.v. Patras
PATRAS
Kato Achaia
Kalawrita
Killini
Andrabis
Amalias (Kalitsa)
Zante
I. Zakinthos (I. Zante)
Pirgos
II,1
IONISCHES MEER
N
Skizze zur Geländebeurteilung
Golf von Patras u. jonische Inseln
Abschnitt II, 3
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61


II,4
II,2
II,1
G.v. Arta
Bonitsa
Karbasaras
Levkas (S. Maura)
I. Lefkas
Mitikas
I. Meganisi
I. Kalamos
I. Arkudi
I. Kastos
Astakos
Agrinion
Aitolikon
Nafpaktos
Krioneri
Mesolongion
I. Ithaki
Ithaki
I. Oxia
Lexurion
Argostolion
I. Kefallinia
Kap Araxos
G.v. Patras
PATRAS
Kato Achaia
Kalawrita
Killini
Andrabis
Amalias (Kalitsa)
Pirgos
Zante
I. Zakinthos (I. Zante)
IONISCHES MEER
Skizze zur Geländebeurteilung
Golf von Patras u. jonische Inseln
Abschnitt II, 3
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



c) Nordseite: Eine Schmalspurbahn führt von Krioneri (Fährverbindung nach Patras) über Mesolongion, Aitolikon nach Agrinion. Weiter nach Karbasaras ist die Bahn im Bau und soll noch im Sommer 1943 fertig werden. Die Bahn verläuft bis gegen Aitolikon als Küstenbahn und ist daher von See aus gefährdet.

Der Hauptstraßenzug in Richtung Ost-West führt von Nafpaktos über Agrinion, Karbasaras nach Arta und weiter in Richtung Joaninna. Die südlich von Nafpaktos über Mesolongion, Aitolikon führende Straße ist teilweise exponierte Küstenstraße; vor allem aber in der Enge der Klissuraschlucht nördlich Aitolikon leicht zu sperren.

Eine zweite Straße führt von Nafpaktos über das höhere Gebirge gegen Agrinion. Stichstraßen zur Küste führen gegen Astakos und von Bonitsa nach Levkas.

Südseite: Die schmalspurige Peloponnesbahn von Athen über Korinth kommend läuft von Patras bis Kato Achaia als Küstenbahn, dann über Amalias nach Pirgos weiter landeinwärts.

Gute Straßenverbindung führt von Patras im Anschlusse an die von Korinth kommende nördliche Küstenstraße bis nach Kap Araxos. Weiter nach Süden führt von hier keine Straßenverbindung. Nach langer Trockenzeit jedoch besteht eine schlechte Verbindung mit dem Gebiet bei Amalias, welches wieder sehr gute Straßen in Richtung Pirgos besitzt.

Eine ziemlich gute Straße geht mit z. T. sehr engen Kurven von Patras über Kalawrita nach Pirgos. Sie besitzt Sperrmöglichkeiten.

Die Inseln haben Straßenverbindung zwischen den Häfen, welche aber auf Paßhöhen zu sperren sind.

d) Das nördliche Gebiet ist für Luftlandungen besonders um Agrinion geeignet, wo sich auch ein Flugplatz befindet. Sonst ist das baumreiche, teilweise versumpfte Schwemmland sowie das Gebirgsland dazu ungeeignet.

Im südlichen Gebiet sind überall sehr gute Luftlandemöglichkeiten; bei Araxos großer Flugplatz.

Auch auf den Inseln sind, soweit der Baumwuchs nicht hindert, auf kleineren Ebenen Luftlandungen möglich.

Epirotische Küste und Kerkyra (Korfu) (Abschnitt II, 4).

a) Siehe Abschnitt B II, 4, S. 25.

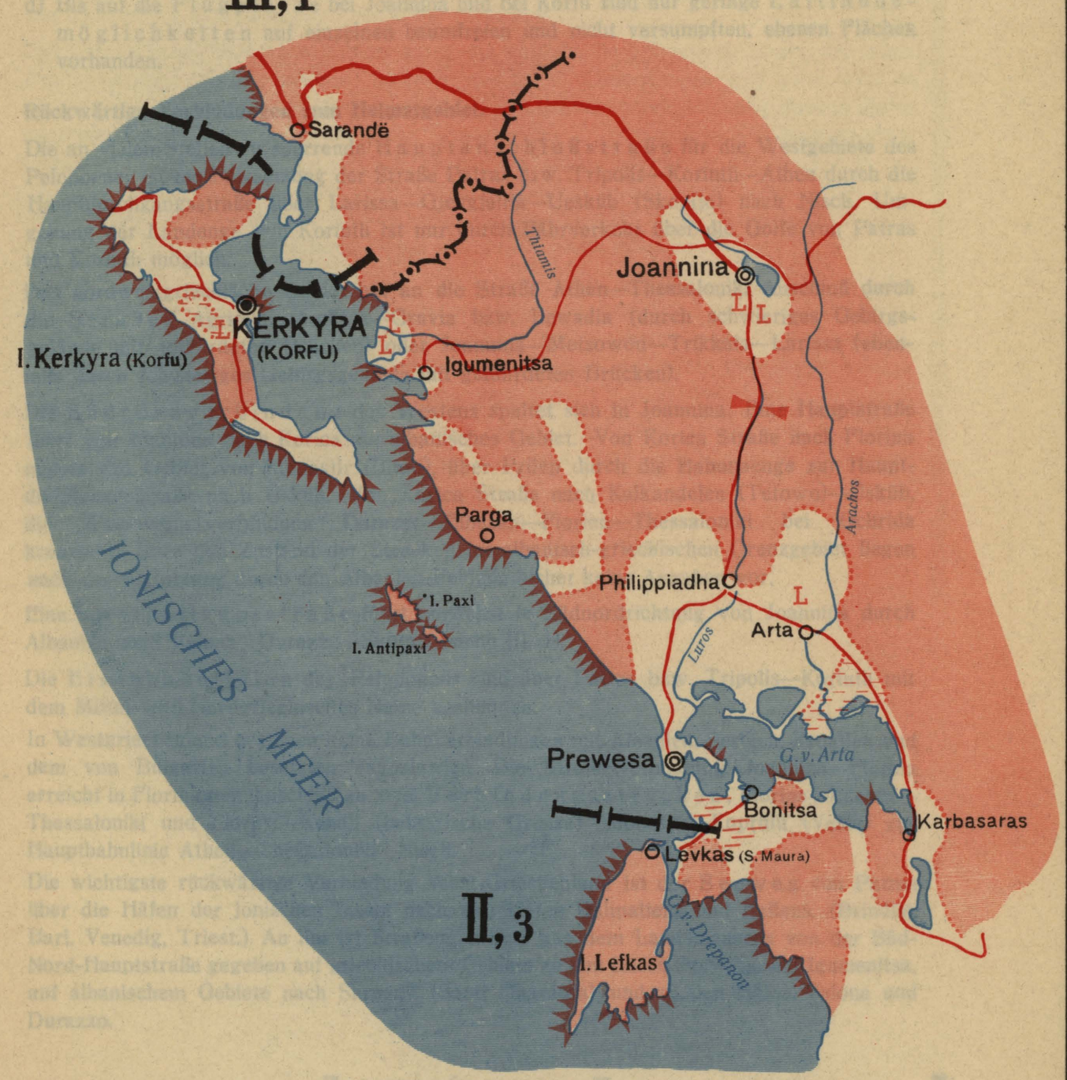
b) Der größte Teil des Küsten- und Hinterlandgebietes ist sehr gebirgig, unwegsam und unwirtlich. Nur das Becken um und nördlich des Golfes von Arta ist eben. Es steigt gegen das hohe Gebirge hin leicht hügelig an. Der gebirgige Teil hat Karstcharakter mit kahlen Höhen. Den Gebirgsfuß bedeckt schwer durchschreitbare Macchia. Das Becken von Arta ist stark in Kultur genommen (Malariagebiet). Es kann von den umliegenden Höhen gut eingesehen werden.

Kerkyra (Korfu) ist abgesehen von den im Norden und im Mittelteile befindlichen Gebirgsmassiven hügelig. Die Insel zeigt reiche Kultur und Wälder. Die kleinen Küstenebenen sind durch begleitende Höhen abgeriegelt, ihre Verbindungen können in den Paßhöhen gesperrt werden. Versumpfte Tieflandsteile sind malariaverseucht.

c) Am Festlande verläuft keine Küstenstraße. Von Joannina, dem Hauptorte des Hinterlandes, führen drei gute Straßen strahlenförmig zur Küste:

1. In nordwestlicher Richtung über Sarandë nach Valona in Albanien.
2. In südwestlicher Richtung nach Igumenitsa (gegenüber der Südspitze Korfus).
3. In südlicher Richtung nach Philippiadha, wo die Straße ins Flachland eintritt und sich teilt, um einerseits Prewesa zu erreichen, andererseits über Arta nach Nafpaktos und weiter gegen Athen zu führen. Diese drei Straßen sind an vielen Stellen im Hochgebirge leicht zu unterbrechen und wirksam zu sperren.

III,1



Skizze zur Geländebeurteilung

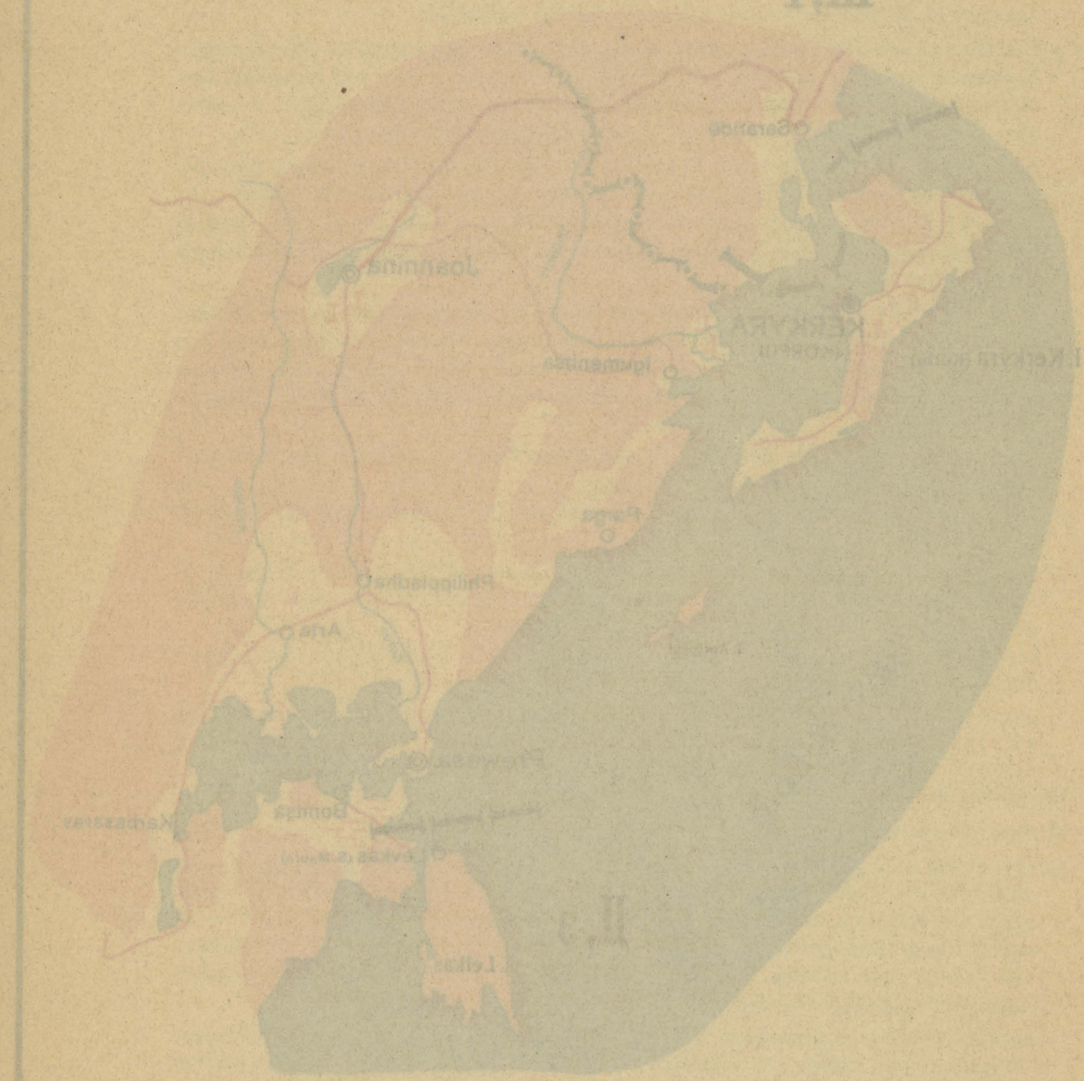
Epirotische Küste und Kerkyra (Korfu)

Abschnitt II, 4

Maßstab 1:1 Million

0 10 20 30 40 50 km

Zeichenerklärung siehe Seite 61



Von Bonitsa an der Südküste des Golfes von Arta führt eine Straße gegen Levkas, wodurch sich eine Verbindung mit der Inselringstraße von Lefkas ergibt.

d) Bis auf die Flugplätze bei Joannina und bei Korfu sind nur geringe Luftlandemöglichkeiten auf einzelnen baumfreien und nicht versumpften, ebenen Flächen vorhanden.

Rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiet.

Die an vielen Stellen zu sperrende Hauptanschlußstraße für die Westgebiete des Peloponnes ist die Fortsetzung der Straße Patras bzw. Tripolis—Korinth—Athen durch die Hauptdurchgangsstraße über Larissa—Gjevgjelija—Uesküb (Skoplje) nach Nisch. Umgehung der Landenge von Korinth ist nur durch Fährverkehr über die Golfe von Patras und Korinth möglich.

Das nordwestgriechische Gebiet hat an die Straße Athen—Thessaloniki Anschluß durch die Straßen Agrinion—Amfissa—Gravia bzw. Lewadia (durch schwieriges Gebirgsgelände mit gefährdeten Brücken) oder Joannina—Metsowon—Trikkala—Larissa (ebenfalls durch schwieriges Gebirgsgelände mit gefährdeten Brücken).

Die Südnordverbindung des Westens spaltet sich in Joannina: Eine Hauptstraße führt von Joannina nach Korica auf albanisches Gebiet. Von Korica Straße nach Florina und in das Gebiet von Monastir (Bitolj), über Prilep durch die Babunaenge zur Hauptdurchgangsstraße nach Üsküb. Von Korica Straße nach Kalkandelen (Tetowo)—Üsküb, die Westostquerverbindung Durazzo—Elbasan—Florina—Thessaloniki bei Ochrida kreuzend. Über den Zustand der Strecken im albanisch-griechischen Grenzgebiet liegen nach der Abnutzung durch den Albanien-Feldzug bisher keine Angaben vor.

Eine zweite Hauptstraße führt zunächst in Südnordrichtung von Joannina durch Albanien nach Valona—Durazzo—Skutari (siehe III, 1).

Die Eisenbahnlinien des Peloponnes sind über Patras bzw. Tripolis—Korinth mit dem Mittel- und Nordgriechischen Netze verbunden.

In Westgriechenland bestehen keine Bahnverbindungen mit Albanien, Serbien, Kroatien und dem von Bulgarien besetzten Jugoslawien. Die Straßenverbindung Joannina—Florina erreicht in Florina den Anschluß an zwei Verbindungsstrecken, Florina—Edessa—Thessaloniki und Florina—Kenali (bulgarische Grenze)—Monastir—Koprülü (Veles) zur Hauptbahnlinie Athen—Thessaloniki—Nisch.

Die wichtigste rückwärtige Verbindung West-Griechenland ist der Seeweg von Patras über die Häfen der jonischen Inseln nach den Häfen Dalmatiens und Italiens. (Brindisi, Bari, Venedig, Triest.) An ihn ist Straßenanschluß aus dem Landesinneren von der Süd-Nord-Hauptstraße gegeben auf griechischem Gebiete zu den Häfen Prewesa und Igumenitsa, auf albanischem Gebiete nach Sarandë (Santi Quaranta) und zu den Häfen Valona und Durazzo.

Zusammenfassung von II.

Die griechische Westküste erscheint infolge der großen Entfernung von der Gegenküste (Entfernung Kalamä—Tobruk und Kalamä—Bengasi je etwa 550 km, siehe Abb. 2) vor überraschenden Landungsversuchen bei der äußerst seltenen Nebelbildung geschützt. Als Zielpunkte eines wirksamen Landungsunternehmens bieten sich (Näheres hierüber siehe Teil B) Kalamä im Süden als mittlerer und Patras in der Mitte des Abschnitts, Schlüssel zum Golf von Korinth, als leistungsfähiger großer Hafen mit reichlicher Ausstattung und Verladeeinrichtungen an. Auch in der Nähe beider Häfen befindliche Flugplätze geben einen Anreiz zu Landungen. Bei beiden erscheinen auch Luftlandungen außerhalb der Flugplätze möglich. Bei Kalamä ist der für Operationen geeignete Raum verhältnismäßig klein. Gegen

ein Vordringen nach Norden bieten sich viele wirksame Sperrmöglichkeiten. Der Hafen erscheint zwar durch seine Lage im inneren Winkel des Messenischen Golfes geschützt, ist aber durch Landungsmöglichkeiten im Südteil des Golfes von Arkadien und der Bucht von Pilos von Westen und Nordwesten her gefährdet.

Der Hafen Patras wird nach Westen durch die vorgelagerten jonischen Inseln, die sämtlich abweisende Küsten besitzen, wirksam geschützt. Ausbootungen sind zwar wohl in breiter Front bei und nördlich Pirgos möglich. Ein Vordringen von dort nach Norden dürfte aber bei dem Fehlen einer ausgebauten Straße in der z. T. sumpfigen Küstenebene stark erschwert sein. Zwar ist auch der hier sitzende Verteidiger isoliert, da das Gebiet nur von Osten her auf großen Umwegen über schwierige Gebirgsstraßen erreichbar ist, mehr aber noch der auf Zufuhr über See angewiesene, gelandete Gegner. Eine wirksame Bedrohung von Patras erscheint daher ohne Besitz der Inseln nicht möglich.

Im Norden des Abschnittes, nördlich des Golfes von Patras, könnten als lohnende Ziele der Hafen von Prewesa und die Insel Korfu angesehen werden. Die Einfahrt in den Hafen von Prewesa (Näheres siehe Teil B II, 4, S. 25) ist jedoch schwierig, ein Vordringen über Prewesa hinaus kann nach allen Seiten hin im Gebirgsgelände leicht abgeriegelt werden.

Die Insel Korfu, an sich durch ihre abweisenden Küsten gut zur Verteidigung geeignet, kann durch den dortigen Flugplatz zu Landungsversuchen reizen, weil sowohl die Straße von Otranto wie der Golf von Patras, der Golf und Kanal von Korinth in wirksamer Nähe liegen.

Da das Hinterland des Nordabschnittes wenig verkehrserschlossen und durch das Pindusgebirge vom östlichen Griechenland fast völlig getrennt ist, bietet dieser Abschnitt wenig Anreiz zu Landungsunternehmen mit weitgesteckten Zielen.

III. Die Küsten und Inseln der östlichen Adria.

Allgemeine Kennzeichnung der Küstenlandschaften und der Bevölkerung.

Diese Küste hat in rohen Umrissen gemessen eine Länge von 900 km. Der südliche Teil von Kerkyra bis zum Skutari-See gehört zu Albanien, während der nördliche vom Skutari-See bis fast nach Fiume als dalmatinische Küste zu Kroatien bzw. zu Italien gehört.

Im südlichen Teile der albanischen Küste von der Abschnittsgrenze bis zum C. Glossa fallen die dicht an das Ufer tretenden kahlen Gebirgsketten steil zur See ab. Lediglich im nördlich anschließenden, N—S verlaufenden Teile der Küste, von der Bucht von Valona bis Ulcinj, dehnen sich größere Niederungen aus, zwischen denen Hügelrücken nach NNW schräg bis zur Küste ziehen. Die sumpfigen und fieberreichen Flächen zwischen ihnen liegen z. T. unter dem Meeresspiegel und sind zur Regenzeit weithin überschwemmt. Die buchtenreiche dalmatinische Küste ist zwischen den beiden Abschnittsgrenzen eine ausgesprochen felsige Steilküste von gleicher Prägung wie die oben beschriebene des südlichsten Albaniens. Von Ragusa (Dubrovnik) bis zum Quarnero wird sie überall von einer großen Zahl, meist der Küste fast gleichlaufender, langgestreckter Inseln begleitet. Zu dieser außerordentlich reichen waagerechten Gliederung tritt eine ebenso starke senkrechte. Das Ufer erhebt sich mit schroffen, kahlen Felswänden schnell zu einer Höhe von vielen hundert Metern. Auch die Inseln sind steil und felsig. Trotz des Reichstums an guten Naturhäfen ist die Schiffahrt an der Küste erschwert durch Untiefen und Strömungen in den „Kanälen" zwischen Inseln und Küste und durch das Auftreten gefürchteter Winde. (Näheres siehe Teil B.)

Für Truppenbewegungen von der Adria zum Innern der Halbinsel bilden im ganzen Küstenteil III die vielen, der Küste gleichlaufenden Gebirgszüge des Hinterlandes ein sehr großes Hindernis. Fast alle hindurchführenden Straßen sind leicht zu sperren. Abseits der Wege und Straßen ist Fußmarsch von Einheiten (oft sogar auch Einzelmarsch) ungeheuer erschwert infolge der weit verbreiteten Verkarstungserscheinungen des Kalkgebirges (z. B. meilenweite Schratten- oder Karrenfelder), die jeden Fuhrverkehr ausschließen.

Gleich hinter dem Kulturlande des sehr schmalen Küstenstreifens mit kärglichen, aber Deckung gebenden Buschwäldern (Macchia) zieht vom Quarnero bis nach Albanien ein rund 100 km breiter pflanzenarmer Gürtel stark verkarsteten Kalkgebirges. Oberflächlich fließendes Wasser ist darin außerordentlich selten und in erster Linie auf kleine, zeitweise allerdings wasserreiche Poljeflüsse beschränkt. Die Wasserversorgung im Karste beruht auf Zisternenbau.

Verkarstetes Kalkgelände mit seinen unregelmäßigen Oberflächenformen (Karren, Dolinen) bietet für Luftlandungen große Schwierigkeiten. Allein der ebene Aufschüttungsboden größerer Poljes gibt an einigen begünstigten Stellen die Möglichkeit zu Luftlandungen.

Dieser bis 150 km breite Karststreifen trennt den im südlichen Pflanzenwuchs prangenden Adriasaum von dem stark zerschnittenen hohen Mittelgebirge des seefernen Inneren. Es trägt im nordwestlichen Teil geschlossene Hochwälder mitteleuropäischer Prägung, im südöstlichen dagegen waldreiche Tallandschaften und ausgedehnte Hochweiden.

Die Hilfsmittel des ganzen Gebietes für Truppenversorgung sind gleich Null. Die erzeugten Nahrungsmittel (außer Geflügel) decken knapp den Bedarf der Bevölkerung. Auch die Unterkunftsmöglichkeiten sind besonders im Süden gering.

Die Bevölkerung besteht im Süden vorwiegend aus Albaniern, im Norden aus Kroaten.

Rassisch ist der Albanier den Nachbarvölkern verwandt, sprachlich aber steht er isoliert. Seiner Beschäftigung nach ist er ganz überwiegend Bauer und Hirt. Zwei Drittel sind Mohammedaner — diese in der Regel deutschfreundlich —, der Rest griechisch- und zum kleineren Teil römisch-katholisch. Die Lebensbedingungen sind besonders in den Küstenebenen äußerst kümmerlich. Das Analphabetentum ist das stärkste Europas. In Albanien treiben Banden ihr Unwesen. Ihre Führer stehen dem internationalen Kommunismus fern, haben jedoch mit den Kommunisten in Griechenland Verbindung. Sie vertreten die nationale Befreiung, stellen den Schwerpunkt der Widerstandsbewegung dar und haben das ganze Land mit ihrer Organisation überzogen. Seit den Ereignissen an der afrikanischen Nordküste richten sich die Blicke auf England. Die fast rein kroatische Bevölkerung Dalmatiens hat geringen italienischen Einschlag. Zwischen der Bucht von Cattaro und dem Skutari-See wohnen auch Serben und Albanier. Die Eigenart der Küste machte die Kroaten zu hervorragend tüchtigen Seeleuten. Der römisch-katholische Glaube überwiegt bei ihnen. Ihre Kultur ist eigenartig entwickelt, aber durchaus als mitteleuropäisch anzusprechen.

Die Küste zwischen Bar und der Neretva-(Narenta)-Mündung steht weitgehend unter dem Einflusse der D.M.-Cetnikverbände. Das übrige Insel- und Küstengebiet Dalmatiens bis Fiume hinauf ist kommunistisch verseucht und zum Teil fest in kommunistischer Hand.

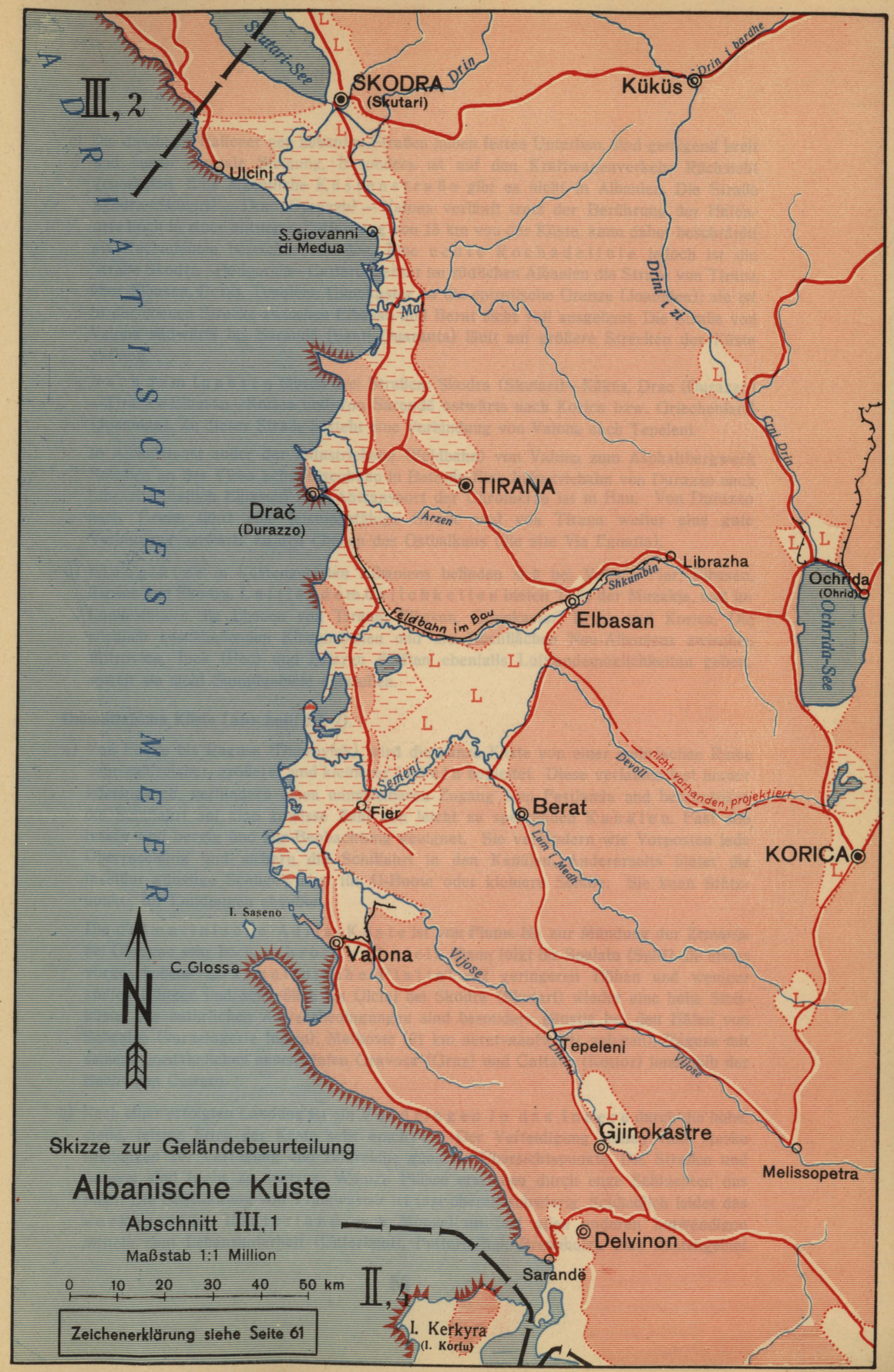
Deutschland steht bei den Dalmatinern in hoher Achtung.

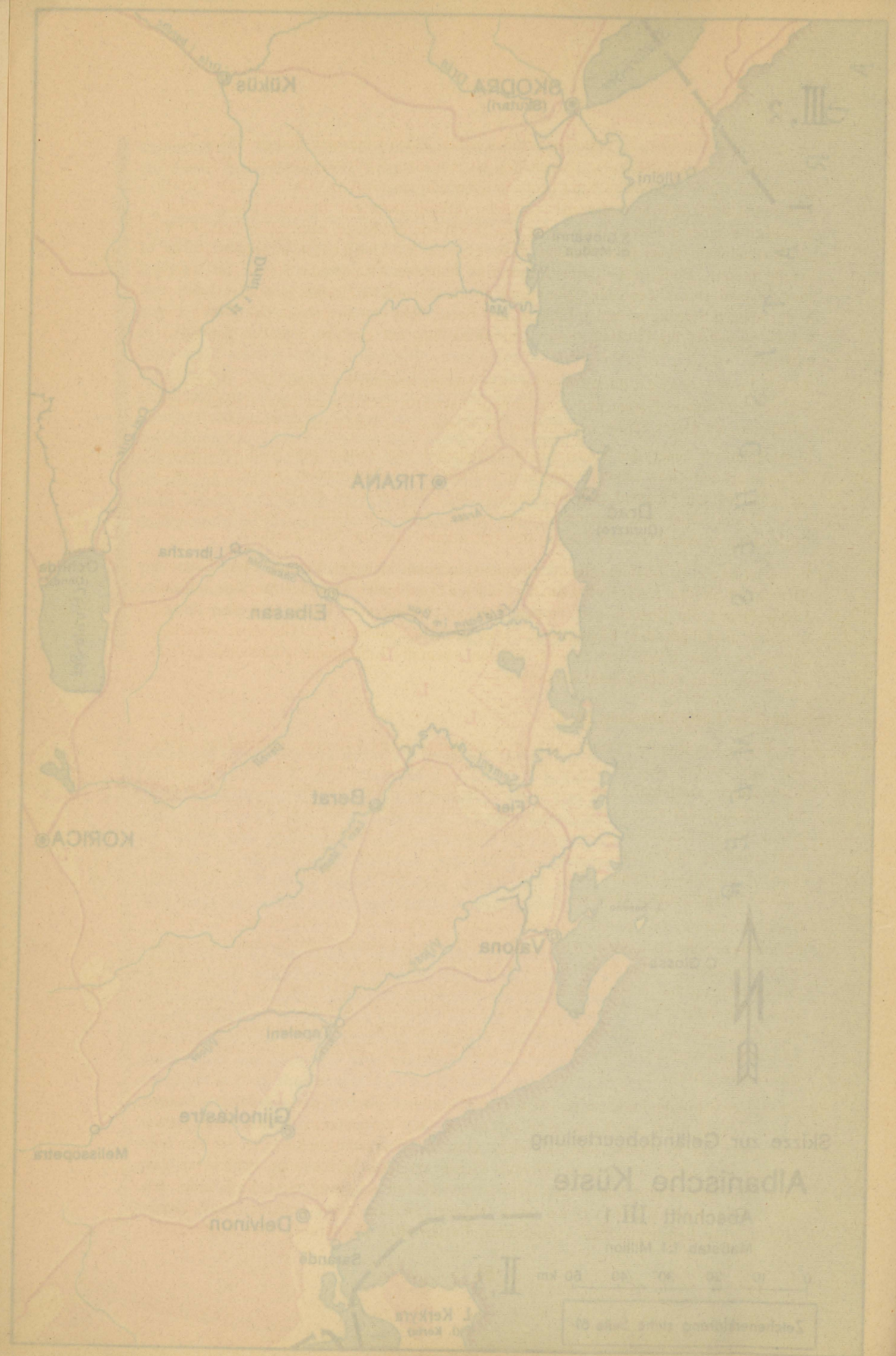
Besondere Darstellung der Abschnitte.

Albanische Küste (Abschnitt III, 1).

a) Die Küste Albaniens ist von der Bojana-Mündung (zwischen Bar und Ulcinj) im Norden bis zum Flusse Viosa (Vijose) im Süden größtenteils eine Flachküste mit Lagunen. Es finden sich hier weite versumpfte Gebiete und Waldlandstrecken. Nur einzelne, mit Buschwald (Macchia) bedeckte Gebirgsausläufer (bis 200 m hoch), fallen steil zum Meere ab. Sie erlauben gute Beobachtung der Flachstrände, sind Träger der Küstenverteidigung und ermöglichen in der Regenzeit allein einen Verkehr bei den Überschwemmungen des Tieflandes. Von Valona südwärts bilden felsige Steilufer und bis ans Meer herantretende, schwer gangbare Höhenzüge bis zu 1500 m mit guter Sicht auf See die Küste.

b) Die Gängigkeit im rückwärtigen Küstengebiet zwischen Valona und Ulcinj ist stellenweise durch Sumpfwaldstrecken stark erschwert. Landeinwärts erhebt sich ein im allgemeinen gut gangbares, meist mit Buschwald (Macchia) bedecktes Hügelland mit verstreuten Äckern und Dörfern. Zu den nur teilweise unter Kultur stehenden Ebenen zwischen dem Hügelland beschränken manchmal übermannshohe Dornhecken um die Felder, Bewässerungsgräben, Obst- und Olivenhaine zwar Übersicht und Gangbarkeit, bieten aber Deckung. Die wichtigsten dieser Ebenen breiten sich an den Nordwestufern des Skutari-Sees aus und nördlich des unteren Semeni, die sogenannte Muzakja. Noch weiter landein liegt die von hohen Bergen umgebene Talebene von Elbasan. Zwischen ihr und der Muzakja ermöglicht nur die bewaldete Hochfläche von Belsh (200 bis 250 m) Truppenbewegungen. Alles andere Hintergelände ist höheres Gebirge, in dem jeder Verkehr außerhalb der Straßen und Wege ausgeschlossen erscheint. Abriegelungsmöglichkeiten geben die Flüsse Drin, Mai, Arzen, Skumbi, Semeni und Viosa (Vijose).


III, 2
ADRIATISCHES MEER
Skutari-See
SKODRA
(Skutari)
Drin
Küküs
Drin i bardhe
Ulcinj
S. Giovanni di Medua
Mat
Drini i zi
Shkumbin
TIRANA
Drač
(Durazzo)
Arzen
Librazha
Ochrida
(Ohrid)
Ochrida-See
Feldbahn im Bau
Elbasan
Semeni
Devoll
nicht vorhanden, projektiert
Fier
Berat
Lum i Medh
KORICA
I. Saseno
Valona
C. Glossa
Vijose
Tepeleni
Gjinokastre
Melissopetra
Delvinon
Sarandë
II, 4
I. Kerkyra
(I. Kórfu)
N
Skizze zur Geländebeurteilung
Albanische Küste
Abschnitt III, 1
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
Zeichenerklärung siehe Seite 61



c) Die durch die Italiener neu gebauten Straßen haben festen Unterbau, sind genügend breit und haben normale Steigung. Besonders ist auf den Kraftwagenverkehr Rücksicht genommen. Eine eigentliche Küstenstraße gibt es nicht in Albanien. Die Straße Skodra (Skutari) — Drac (Durazzo) — Valona verläuft trotz der Berührung der Hafenorte doch in einer mittleren Entfernung von 15 km von der Küste, kann daher beschränkt als Rochadelinie bezeichnet werden. Eine echte Rochadelinie jedoch ist die Straße Skodra—Podgorica—Cattaro; ferner im südlichen Albanien die Straße von Tirana über Elbasan, Berat, Tepeleni, Gjinokaster an die epirotische Grenze (Joannina); sie ist in der ebenen Strecke zwischen Elbasan und Berat nicht voll ausgebaut. Die Straße von Valona südwärts bis Sarandë (Santi Quaranta) läuft auf größere Strecken der Küste entlang.

Nach dem Inneren führen drei Straßen: Skodra (Skutari)—Küküs, Drac (Durazzo) —Tirana—Elbasan—Korica und von Sarandë ostwärts nach Korica bzw. Griechenland (Joannina). Zu dieser Straße besteht eine Verbindung von Valona nach Tepeleni.

In Albanien ist außer der Industriebahn (Feldbahn) von Valona zum Asphaltbergwerk Selenica an der Vjosa keine Eisenbahn in Betrieb. Eine Industriebahn von Durazzo nach Librazha (östlich Elbasan) zum Abtransport der Chromerze ist in Bau. Von Durazzo nach Tirana führt eine leistungsfähige Straße und von Tirana weiter eine gute Verbindung ostwärts zu den Ebenen des Ostbalkans (die alte Via Egnatia).

d) Flugplätze in Küstengebieten Albaniens befinden sich bei Valona, Fier, Elbasan, Tirana und Skodra. Luftlandemöglichkeiten bieten Teile der Muzakja, und im Landesinnern die Ebenen von Tirana, Elbasan, Gjinokaster, Ersek und Korica. Die nördlich anschließenden Küstenebenen und die Hochflächen Neu-Albaniens zwischen Mitrovica, Ipek (Pec) und Prizren dürften ebenfalls Luftlandemöglichkeiten geben, soweit sie nicht Sumpfgebiete darstellen.

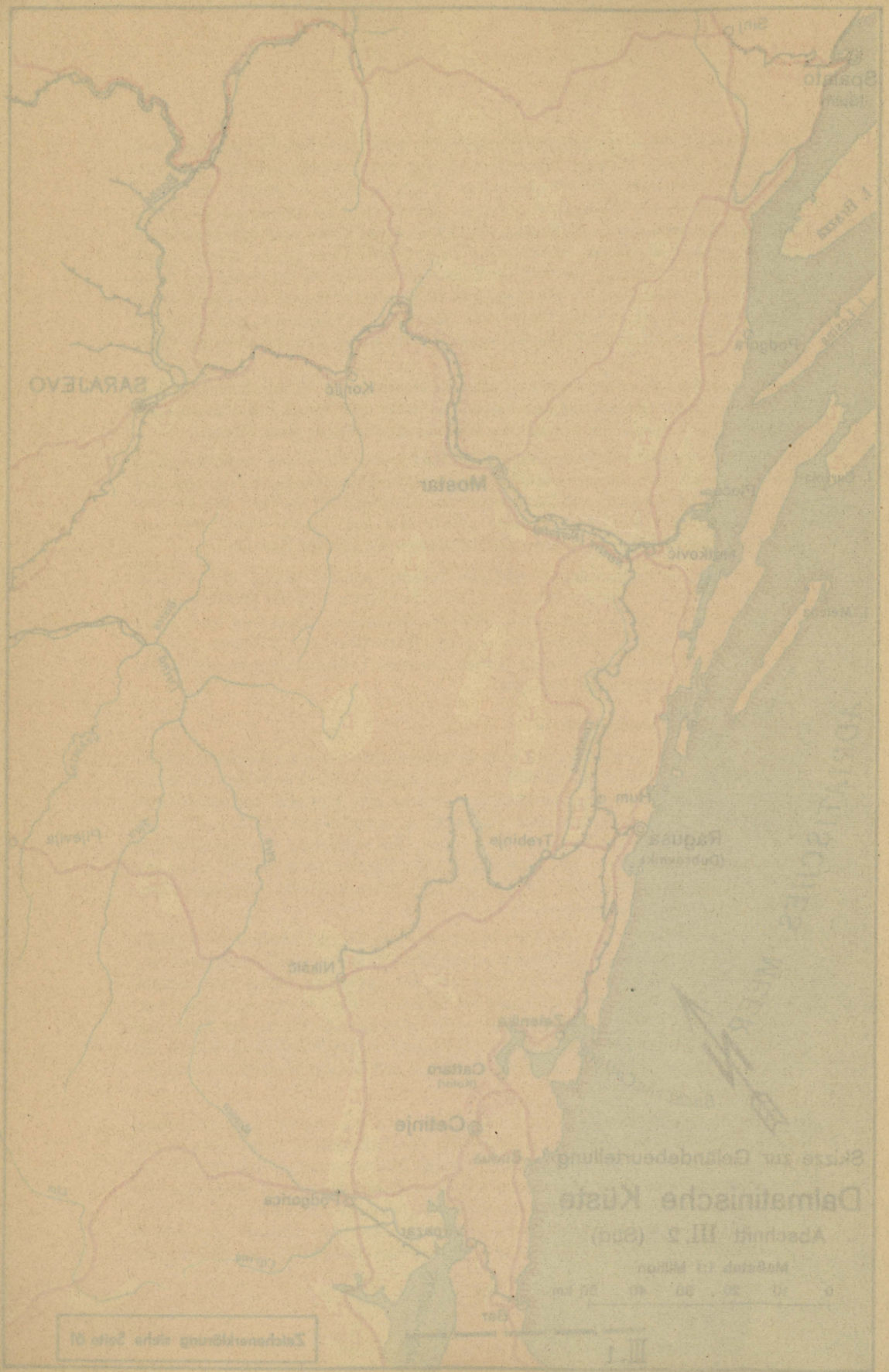
Dalmatinische Küste (Abschnitt III, 2).

a) Von Fiume bis Ragusa (Dubrovnik) wird die ganze Küste von einer mehrfachen Reihe sehr zahlreicher, größerer und kleinerer Inseln begleitet. Diese verlaufen fast immer küstengleich, verhindern einen unmittelbaren Zugang zum Festlande und beschränken die Schiffahrt auf eine gewisse Zahl von leicht zu sperrenden Kanälen. Fast alle Inseln sind bergig und zur Beobachtung geeignet. Sie verhindern wie Vorposten jede Überraschung und sichern die Schiffahrt in den Kanälen. Andererseits bietet die Inselflur günstige Schlupfwinkel für U-Boote oder kleinere Schiffe. Sie kann Stützpunkte für Landungen abgeben.

Die dalmatinische Adria-Küste ist von Fiume bis zur Mündung der Zrmanja bei Obrovac sehr hoch, schroff und steil. Dann folgt bis Spalato (Split) die etwas vorgeschobene „Dalmatinische Platte" mit geringeren Höhen und weniger steilen Hängen und schließlich bis Ulcinj bei Skodra (Skutari) wieder eine hohe Steilküste. Die natürlichen Abwehrbedingungen sind besonders günstig bei den Häfen von Sebenico (vorgelagerte Inseln), Metkovic (21 km neretvaaufwärts gelegen), Ragusa mit seinem fjordähnlichen neuen Hafen Gravosa (Gruz) und Cattaro (Kottor) innerhalb der Bucht von Cattaro.

b) Nach einer erfolgten Landung ist ein Vordringen in das Innere durch die hohe, steile, felsige Stirn der Küste sehr erschwert. Der Verteidigung stehen viele starke Stellungen zur Verfügung und zahlreiche günstige Übersichtspunkte. Die Straßen und Bahnen sind leicht zu sperren. Wenige Flüsse erreichen durch enge Schluchten das Meer. Die Beschaffung von Trinkwasser ist fast überall schwierig. Schließlich leidet das verkarstete Hinterland auch Mangel an fast allen anderen notwendigen Mitteln zum Lebensunterhalt (Unterkunft, Futtermittel, Brennholz). Das Küstengebiet


Sinj
Spalato
(Split)
I. Brazza
I. Lesina
Podgora
I. Curzola
Ploče
Metković
Narenta (Naréntva)
I. Meleda
ADRIATISCHES MEER
Hum
Ragusa
(Dubrovnik)
Trebinje
Konjić
Mostar
SARAJEVO
Bosna
Bistra
Drina
Piva
Tara
Pljevlja
Nikšić
Zelenika
Cattaro
(Kotor)
Bucht von Cattaro
Cetinje
Budua
Podgorica
Virpazar
Moraca
Cijevna
Lim
Bar
Skutari-See
Skizze zur Geländebeurteilung
Dalmatinische Küste
Abschnitt III, 2 (Süd)
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km
III, 1
Zeichenerklärung siehe Seite 61



Dalmatiens ist daher eine für militärische Operationen sehr ungünstige Zone. Ein landender Angreifer hätte also vielerlei und erhebliche, geographisch bedingte Schwierigkeiten gegen sich.

c) Das Verkehrsnetz in Küstennähe ist im Verhältnis zu den sehr schwierigen natürlichen Bedingungen im allgemeinen gut. Im nördlichen Teil der dalmatinischen Küste, bis zur Mündung der Zrmanja bei Obrovac, führt eine Hauptdurchgangsstraße z. T. unmittelbar an der Küste entlang und zwei überschreiten das Randgebirge, nämlich die Straße Fiume—Karlstadt (Karlovac) und Senj—Karlstadt. Die letztere sendet eine Zweigstraße nach Bihac. Eine Rochadelinie verläuft am Nordost-Fuß des Velebit-Gebirges von Brinje über Gospic nach Gracac in 20 bis 35 km Küstenentfernung. Diese vereinigt sich in Brinje mit der erwähnten Straße Senj—Karlstadt. Sie ist um so wichtiger, als die gleiche Strecke von einer Vollspurbahn benutzt wird, die allerdings im mittleren Teil eigene Linienführung hat. Diese Eisenbahn trifft etwas südlich von Ogulin auf die kurven- und tunnelreiche, sehr empfindliche Bahnlinie Fiume—Karlstadt.

Der mittlere Teil der dalmatinischen Küste von der Zrmanja bis zur Neretva (Narenta) zeigt entsprechend seiner größeren Gangbarkeit auch ein reicheres Verkehrsnetz. Von Zara, Sebenico, Spalato und Metkovic führen Hauptdurchgangsstraßen ins Innere, zwischen Spalato und Metkovic noch zwei unbedeutendere. Von Spalato bis halbwegs Metkovic verläuft eine vollwertige Uferstraße. Wichtiger für die Verteidigung ist die, nur im Abschnitt von Spalato von See einzusehende, zwischen Metkovic und Spalato teilweise doppelte Rochadestraße von Metkovic über Spalato nach Obrovac mit Anschluß an die Rochadelinie des nördlichen Abschnittes. Den gleichen Anschluß findet eine zweite Rochadelinie: Metkovic—Sinj—Knin—Gracac. Ergänzt wird das Verkehrsnetz durch

1. die Vollspurbahn von Spalato und von Sebenico nach Knin—Karlstadt, mit Schmalspurbahn von Knin nach dem Landesinnern (Sarajevo).
2. Die Stichbahn Spalato—Sinj (Schmalspur).
3. Die Schmalspurbahn Ploce (von Italien ausgebauter und befestigter Hafen)—Metkovic—Mostar—Sarajevo.

Der südliche Abschnitt der dalmatinischen Küste von der Neretva-(Narenta)-Mündung bis Ulcinj bei Skodra (Skutari) hat eine Hauptdurchgangsstraße, die meist einige Kilometer vom Ufer entfernt verläuft.

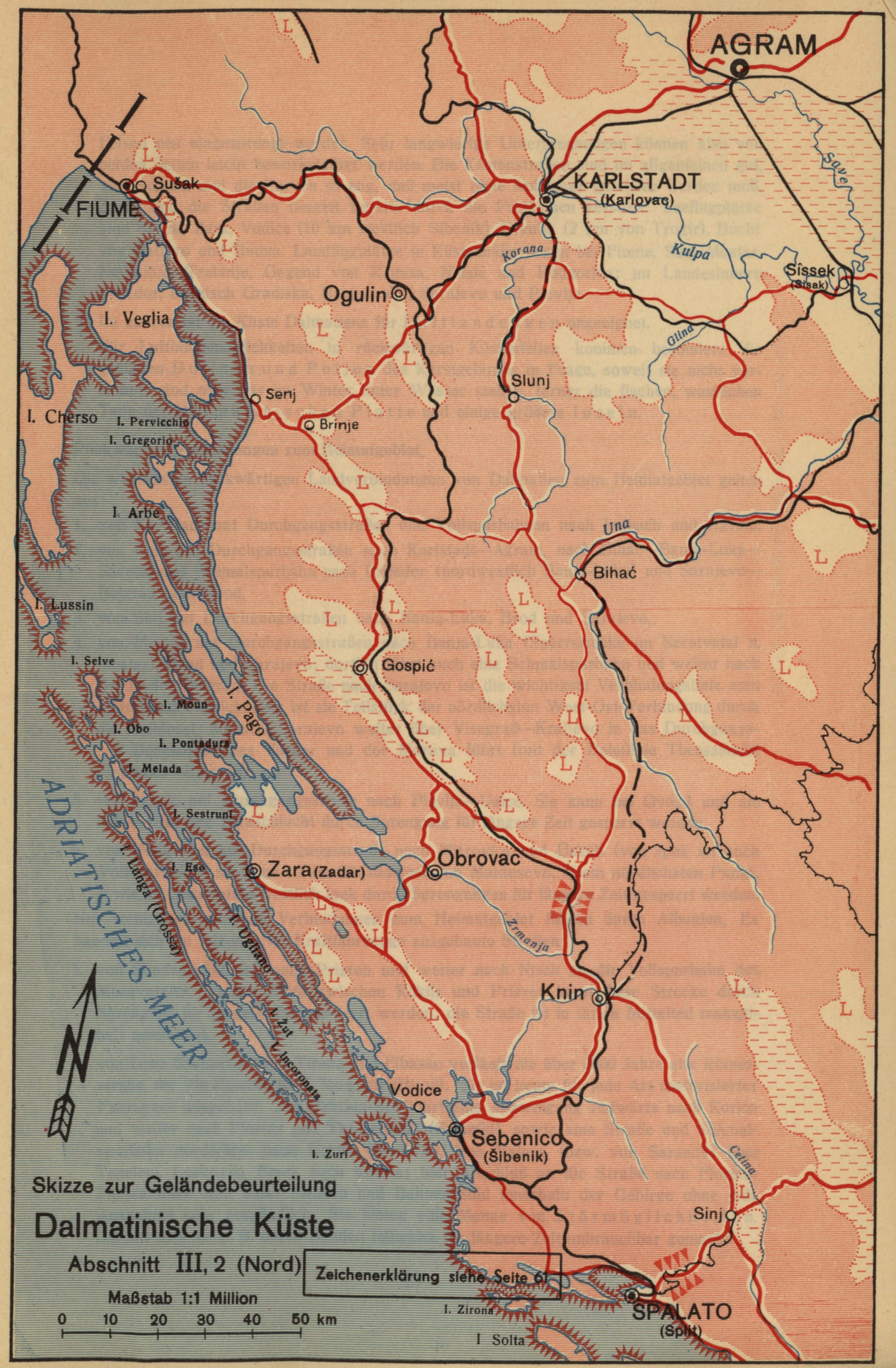
Landeinwärts führt:

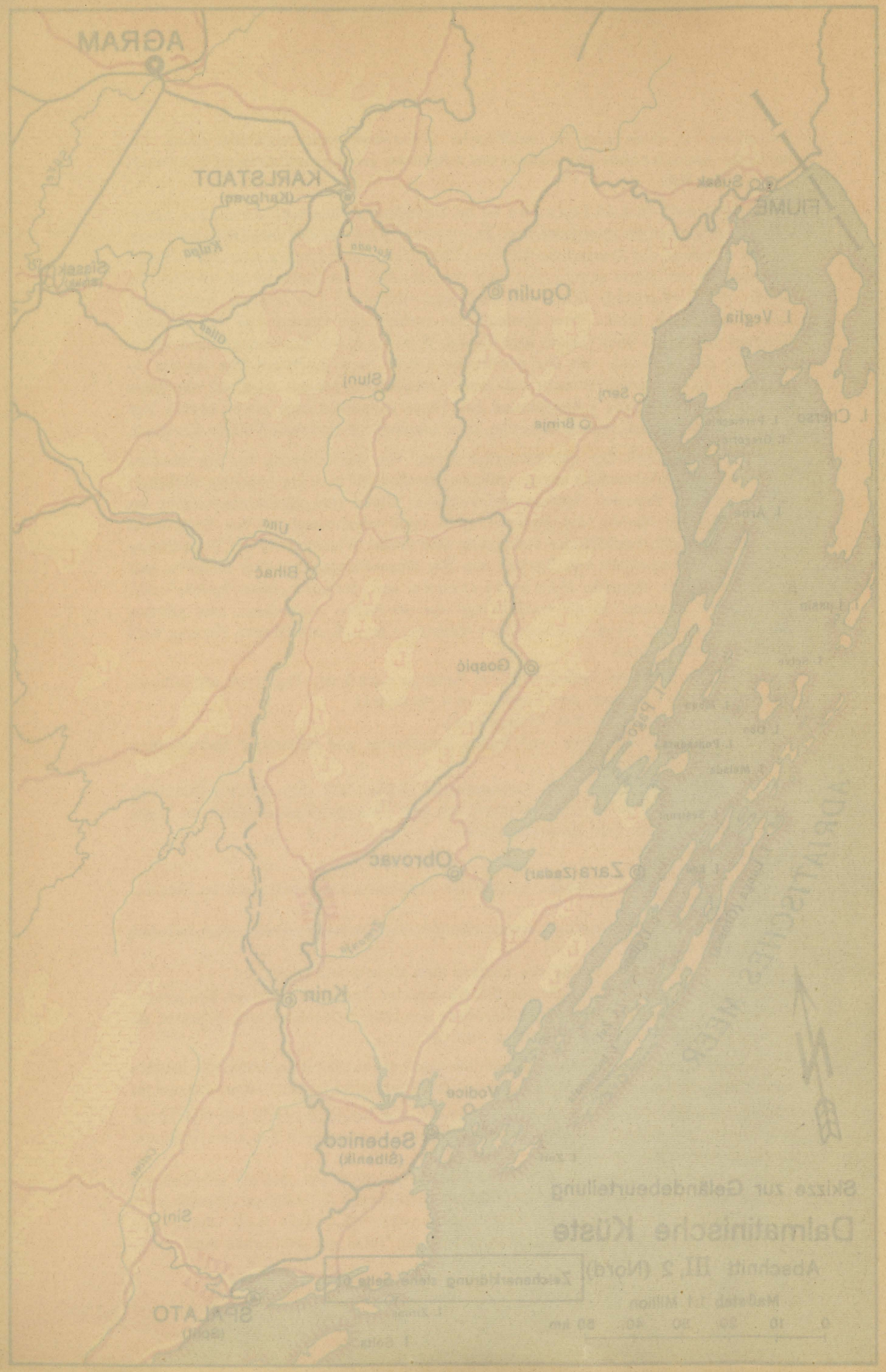
1. Die Straße Metkovic—Mostar, entlang der erwähnten Schmalspurbahn im Neretva-(Narenta-) Tale.
2. Die Straße Ragusa—Trebinje, wohin ebenfalls eine Schmalspurbahn führt mit dem Endpunkt Niksic.
3. Die bekannte Lovcen-Straße von Cattaro nach Cetinje und Podgorica.
4. Cetinje wird ebenfalls erreicht von den Küstenorten Budua und Bar aus. Die letztere Straße wird bis zum Ufer des Skutari-Sees von einer Schmalspurbahn begleitet, die sich vom Nordufer nach Podgorica fortsetzt.

Die Rochadelinie verläuft in diesem Abschnitt bis zu 50 km landeinwärts, nämlich von Albanien Skodra (Skutari) kommend über Podgorica—Niksic—Hum—Neretvatal.

Für den Abschnitt Niksic—Neretvatal steht noch eine Schmalspurbahn zur Verfügung, ebenso eine solche von Zelenika an der Bucht von Cattaro nach der Linie Ragusa—Hum—Neretvatal.

Für alle Verbindungslinien im dalmatinischen Küstengebiete gilt, daß sie entsprechend dem schwierigen Gelände, zumal quer zur Streichrichtung der Gebirge, überaus reich an Objekten und Gefahrenquellen sind. So stürzt z. B. durch eine Sprengung der Sockel einer Haarnadelkurve in die Tiefe und die Straße muß in den


AGRAM
KARLSTADT
(Karlovac)
Sisak
(Sisak)
Save
Kulpa
Korana
Una
Glina
Sušak
FIUME
Ogulin
Senj
Brinje
Slunj
Bihać
Gospić
Obrovac
Zara (Zadar)
Knin
Vodice
Sebenico
(Šibenik)
Sinj
Cetina
Zrmanja
SPALATO
(Split)
I. Veglia
I. Cherso
I. Pervicchio
I. Gregorio
I. Arbe
I. Lussin
I. Selve
I. Moun
I. Obo
I. Pontadura
I. Melada
I. Sestrunj
I. Eso
I. Ugliano
I. Incoronata
I. Zuri
I. Pago
I. Zirona
I Solta
ADRIATISCHES MEER
Skizze zur Geländebeurteilung
Dalmatinische Küste
Abschnitt III, 2 (Nord)
Zeichenerklärung siehe Seite 61
Maßstab 1:1 Million
0 10 20 30 40 50 km



Felsen neu eingesprengt werden. Sehr langwierige Unterbrechungen können also von beiden Seiten leicht bewerkstelligt werden. Die Küstenstraßen sind im allgemeinen gut, aber schmal und die Kurven so eng, daß meist ohne Anhänger gefahren werden muß. Z. T. sind die Straßen derzeit bereits durch die Partisanen zerstört. Seeflugplätze sind Susak, Zara, Vodice (10 km westlich Sibenik), Divulje (2 km von Trogir), Bucht von Cattaro und Budua. Landflugplätze in Küstennähe liegen bei Fiume, Sinj, Mostar, Nevesinje, Trebinje, Gegend von Ragusa, Niksic und Podgorica; im Landesinnern Prijedor, bosnisch Gradiska, Banja-Luka, Sarajevo und Plevlja.

d) Im ganzen ist die Küste Dalmatiens für Luftlandungen ungeeignet.

Für Luftlandemöglichkeiten in rückwärtigen Küstenteilen kommen besonders die größeren Dolinen und Poljen des Karstgebirges in Frage, soweit sie nicht versumpft sind oder gar im Winter unter Wasser stehen, ferner die flachen, westlichen Teile der Dalmatinischen Platte und einige größere Inseln.

Rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiet.

Die wichtigsten rückwärtigen Landverbindungen von Dalmatien zum Heimatgebiet gehen aus:

1. von Karlstadt auf Durchgangsstraßen und Vollspurbahnen nach Laibach und Agram,
2. von Knin auf Durchgangsstraßen nach Karlstadt—Agram, nach Bihac—Banja-Luka—Savetal und Schmalspurbahn nach Prijedor (nordwestlich Banja-Luka) und Sarajevo—Belgrad oder Brod,
3. von Sinj auf Durchgangsstraßen nach Banja-Luka, Brod und Sarajevo,
4. von Mostar auf Durchgangsstraßen nach Banja-Luka (Sperrstrecke im Neretvatal n. Mostar), Brod und Sarajevo; dorthin führt auch eine Schmalspurbahn und weiter nach Brod oder Belgrad. Die Straße nach Sarajevo ist die wichtigste Verbindungslinie zum Hinterlande: gleichzeitig ist sie Teilstück der nördlichsten West-Ost-Verbindung durch die Halbinsel, die von Sarajevo weiter über Visegrad—Kraljevo in das Durchgangs- und Beckenland des Vardar und der Morava führt (mit der Bahnlinie Thessaloniki (Saloniki)—Belgrad).
5. von Niksic auf Durchgangsstraße nach Plevlja—Uzice. Sie kann bei Gvozd und am linken Ufer der Taraschlucht durch Sprengung für längere Zeit gesperrt werden.
6. von Podgorica auf Durchgangsstraße nach Mitrovica und Üsküb (von Ipek an auch Vollspurbahn); sie kann 10 km Südsüdwest von Mantesevo, ihrem nördlichsten Punkt, sowie im Bistricatale westlich Ipek durch Sprengungen für längere Zeit gesperrt werden.

Nur wenige rückwärtige Verbindungen zum Heimatgebiet führen durch Albanien. Es handelt sich um folgende für Kraftfahrzeuge ausgebaute Straßen:

1. von Skodra (Skutari) nach Prizren und weiter nach Nisch an die Vollspurbahn des Moravatales. In der Mitte zwischen Küküs und Prizren kann diese Strecke durch Sprengung für längere Zeit gesperrt werden; die Straße ist in ihrem Mittelteil mangelhaft ausgebaut,
2. von Drac (Durazzo) über Tirana und Elbasan verläuft die über 2000 Jahre alte Römerstraße, die Via Egnatia nach Monastir (Bitolj). Sie ist heute für jede Art motorisierter Fahrzeuge ausgebaut. Am Ochrida-See führt eine Abzweigung südwärts nach Korica und weiter nach Florina und Thessaloniki (Saloniki), sowie eine Straße und Schmalspurbahn nordwärts nach Üsküb (Skolplje). Von Valona (bzw. von Sarandë) über Tepeleni, Leskovik, Ersek nach Korica; hier Anschluß an die Straße nach Florina-Thessaloniki. Alle diese Straßen und Bahnen sind innerhalb der Gebirge ohne jede Ausnahme sehr empfindlich. Sie bieten eine Menge von Störmöglichkeiten. Derzeit sind sie z. B. durch Banden teilweise für längere Zeit unbrauchbar gemacht.

Vom verkehrsverbindungsarmen Süden nach Norden zu wird das Straßen- und Eisenbahnnetz der nordwestlichen Balkanhalbinsel immer dichter und ermöglicht bei Störungen immer mehr Umleitungen, bis es im Voralpen- und Zwischenstromland den Anschluß an die doppelgleisige Haupteisenbahnlinie und die internationale Autostraße Belgrad—Laibach erhält. Von dieser, derzeit aber auch immer wieder von Banden bedrohten Auffanglinie, führen gute Verbindungen durch die Alpen und das ungarische Tiefland (auch Donau-Schiffahrtsweg) zur Heimat.

Zusammenfassung von III.

Den Geländeverhältnissen nach ist die albanische Küste für Landungen im allgemeinen geeigneter als die dalmatinische. Sie liegt auch näher als die dalmatinische an den feindlichen Ausgangshäfen. Daher besteht während der Annäherung hier geringere Aussicht auf Entdeckung, die mit zunehmender Fahrtlänge in der schlauchartigen Adria wächst.

In Albanien erlauben die Hafenanlagen von Drac (Durazzo) Ausschiffungen in größerem Maße. Von Durazzo führen auch günstige Verbindungen ins Hinterland: leistungsfähige Straße bis Tirana sowie die anschließende gut ausgebaute Hauptstraße, die ins Vardartal und zum Golf von Saloniki führt.

Die Geländeverhältnisse an der äußeren Küste Albaniens liegen für die Abwehr nicht ungünstig, während im hinteren Küstengebiete und im bergigen Hinterlande die Auffang- und Sperrmöglichkeiten im allgemeinen gelände- und nachschubmäßig gut sind.

Das Verhalten der albanischen Bevölkerung ist infolge ihrer kriegerischen Fähigkeiten und ihrer Erfahrung im Kleinkriege von wesentlicher Bedeutung für die Sicherung der Nachschubstraßen. Es ist anzunehmen, daß sich die Mehrheit auf die Seite dessen stellen wird, der Albanien die Unabhängigkeit verspricht (Siehe auch S. 55).

Begriffserklärungen.

Begriffe zur Landesnatur.

Strand: Flacher Küstensaum aus Lockermaterial (Sand, Kies, Geröll); zeitweilig überflutet und daher fast immer ohne Pflanzenwuchs.

Strandwall: Bis mehrere Meter hoher Wall von Sand, Kies oder Geröll unmittelbar an der Strand-Wasser-Grenze, der sich unter Brandungseinwirkung nach Höhe und Lage verändern, verschwinden oder neu bilden kann.

Kliff: Seeseitige Geländesteilstufe, deren Fuß von der Brandung bespült wird. (Teilweise ein schmaler Sand- oder Geröllstrand vorgelagert.)

Lagune (Haff, Strandsee): Strandnaher, seichter See aus Salz- oder Brakwasser, der durch schmalen, oft an einer oder mehreren Stellen durchbrochenen Sand- oder Schlammwall vom Meere getrennt ist.

Huk: Vorgebirge.

Verkarstetes Gelände: Wasserarmes Gelände aus Kalkgesteinen, die Karsterscheinungen (siehe unten) zeigen.

Karsterscheinungen: Durch ober- oder unterirdisch fließendes Wasser in Kalkstein bewirkte Auflösungen. Das aus mächtigen Kalken bestehende Karstgebirge gab den Namen.

Karren oder Schratten: Durch Regen oder Schmelzwasser angelöste, zerfressene Kalkfelsen. Ihre Oberfläche ist in meterhohe, scharfe Grate zerlegt, zwischen denen ebenso tiefe, spitzgrabenähnliche Furchen liegen. Die dachartig abfallenden Seiten der Grate sind mit unter sich gleichlaufenden Lösungsgrillen dicht bedeckt.

Karsthöhle: Durch strömendes Grundwasser höhlenartig erweiterte Gesteinsspalte im Kalkstein.

Karstquelle: Aus einer Karsthöhle am Fuße einer Kalkwand ins Freie tretender, bis dahin unterirdischer Wasserlauf.

Doline: Trichterförmige Hohlform im Kalkgebirge mit ebenem Boden aus Feinerde (im verkarsteten Gelände oft die einzige Möglichkeit landwirtschaftlicher Nutzung).

Polje: Große (bis 50 km lange) becken- oder wannenähnliche Hohlform im Kalkgebirge mit steilen Wänden und ebenem Boden. Viele Poljeböden werden im Sommer als Weiden oder Felder genutzt, während sie im Winter und Frühjahr hoch überflutet sind; Zu- und Ablauf des Wassers durch Spei- und Schlucklöcher.

Speiloch (oder Ponor): Austritt eines periodisch fließenden Karstwasserlaufes aus dem Kalkgebirge in ein Polje.

Schluckloch (oder Katavothra): Öffnung, durch die ein oberirdisch fließender Poljefluß im Innern des Kalkgebirges verschwindet.

Terra rossa: Tiefroter Verwitterungslehm des Kalksteines; wird vom Regen hangabwärts gespült und in Senken angereichert, wo er schwere, bei Bewässerung sehr fruchtbare Böden bildet.

Torrente: Nur nach starken Regenfällen oder zur Zeit der Schneeschmelze wassererfülltes, schotterreiches Bach- oder Flußbett.

Rhewmata (Einzahl: Rhewma): Zahlreiche und vielverzweigte, vom Gebirge in die Ränder der Ebenen und Becken ziehende Bachschluchten mit steilsten, oft senkrechten Wänden von 5—50 m Tiefe; vollkommenes Hindernis für alle Fahrzeuge; in gewisser Entfernung vom Bergfuße hören sie auf und erst von hier ab sind die Beckenböden in jeder Richtung befahrbar.

Racheln: Vegetationslose, durch Regen in V-förmige Kerben zerrissene Talhänge.

Macchia: Bis doppeltmannshoher, kaum durchgängiger Buschwald kleinblätteriger und hartlaubiger Holzarten; im Westen der Halbinsel häufiger als die folgende Pflanzengesellschaft.

Phrygana (gr. = Xerowuni): Gesellschaft oft stacheliger, kleinblätteriger Pflanzen, die in polsterähnlicher Wuchsform locker (1—2 auf 1 qm) auf meist steinigem Boden stehen; im Osten der Halbinsel häufiger als Macchia.

Bora: Hauptsächlich in Dalmatien vom kroatischen Hochkarst zur Adria hinabbrausender, eiskalter und trockener Fallwind von großer Heftigkeit (Umwehen von Hütten und Eisenbahnwagen), der meist eine Woche anhält.

Schirokko: Heißer Südwind von wechselnder Stärke und Dauer, dessen hoher Feuchtigkeitsgehalt Mensch und Tier sehr erschlafft.

Nautische Begriffe.

Tiden oder Gezeiten: Periodischer Wechsel von Steigen (Flut) und Fallen (Ebbe) der Meeresoberfläche; je ein Steigen und Fallen bilden eine Tide; durchschnittliche Dauer beträgt $12^h25'$.

Hochwasser: Höchste Wasserstände der Gezeiten.

Niedrigwasser: Tiefste Wasserstände der Gezeiten.

Tidenhub: Durchschnittlicher Höhenunterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser.

Springtidenhub: Besonders großer Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser (bei Voll- und Neumond).

Neerströme: Örtliche, küstennahe Strömungen, deren Richtung der in See herrschenden Hauptströmungsrichtung entgegengesetzt verläuft (besonders häufig im Stromschatten von Vorgebirgen).

1 sm = 1 Seemeile = 1,852 km.

1 Kblg = 1 Kabellänge = 1/10 sm.

Militärische Begriffe, soweit für die Küstenbearbeitung wesentlich.

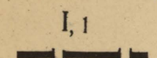
Landungen: Alle Umschlagsverfahren vom Schiffe zum Lande. Hierbei wird zwischen Ausschiffungen und Ausbootungen unterschieden.

Ausschiffungen: Schiffe dringen bis zum Lande vor und entladen in ortsfesten Hafenanlagen.

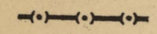
Ausbootungen: Anlandbringen von Truppen, Waffen und Gerät (Schwierigkeiten bei schwerem Gerät) in flachgehenden Fahrzeugen; immer vom Seegange abhängig; erfordert lange Zeit.

Rochadelinie: Für Truppenverschiebungen geeignete leistungsfähige Küstenlängsstraße; möglichst außerhalb des Wirkungsbereiches schwerer Infanteriewaffen und ohne Einsichtmöglichkeiten von See.

Zeichenerklärung für die Skizzen zur Geländebeurteilung



Abschnittsgrenze – Abschnittsbezeichnung



Staatengrenze



Steilküste



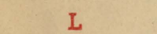
Dünen



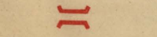
Feuchtes Gelände (abseits der Wege nicht oder nur im Einzelmarsch begehbar)



Gebirgsgelände (abseits der Wege unbefahrbar und nur im Einzelmarsch begehbar)



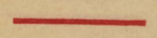
Luftlandemöglichkeit (ein Teil der Poljes ist während der Regenzeit unbenutzbar)



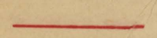
Militärisch wichtige Brücke (bei Zerstörung Durchfurten unmöglich)



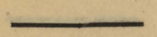
Taktische Enge (Verlassen der Strasse mit Fahrzeugen unmöglich)



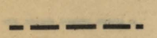
Ausgebaute Fahrstrasse (ganzjährig mit Kfz. befahrbar; Gegenverkehr meist möglich)



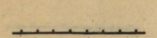
Weniger gute bzw. weniger breite Fahrstrasse (vorwiegend einbahnig, Gegenverkehr nur stellenweise möglich)



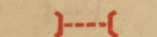
Normalspurbahn (eingleisig)



Normalspurbahn (im Bau)



Schmalspurbahn



Tunnel

Bemerkung: Die Beurteilung der Strassen ist absichtlich vorsichtig gehalten. Vom Gen. d. Pi. Ob. Südost wird ein Teil der hier weniger gut bezeichneten Strassen als für Gegenverkehr geeignet angegeben.

Zeichenerklärung für die Skizzen zur Geländebeurteilung

Abschnittsgrenze – Abschnittsbezeichnung

Siedlungsgrenze

Steilküste

Dünen

Feuchtes Gelände (absolut der Wege nicht oder nur im Einzelmarsch begehbar)

Gebirgsgelände (absolut der Wege unbefahrbar und nur im Einzelmarsch begehbar)

Luftlandemöglichkeit (ein Teil der Polje ist während der Regenzeit unbenutzbar)

Militärisch wichtige Brücke (bei Zerstörung Durchfahrten unmöglich)

Taktische Enge (Verlassen der Straße mit Fahrzeugen unmöglich)

Ausgebaute Fahrstraße (ganzjährig mit Kfz. befahrbar; Gegenverkehr nur an ganz wenigen Stellen möglich)

Weniger gute Fahrstraße (je nach Wetter mit Kfz. befahrbar)

Normalspurbahn (eingleisig)

Normalspurbahn (in Bau)

Schmalspurbahn

Tunnel


AGRAM
Dugoselo
Pavlovac
Grubišnopolje
Virovitica
Našice
Markovac
Sisak
Save
Končanica
Bastaji
Podgrav-Slatina
Čaglin
Kostajnica
Sunja
Novska
Voćin
Slavon. Orahovica
Velika
Kutjevo
Kaptol
Požega
Pleternica
Dubica
Bos. Gradiška
Kapela
Bosanski Novi
Derventa
Lijubija
Sanski Most
Prijedor
Piskovica
Banja Luka
Gradačac
Brčko
KROATIE
Kulen Vakuf
Sitnica
Ribnjik gornji
Drvar
Jajce
Pribinic
Zavidović
Tuzla
Preodac
Donji Vakuf
Travnik
Zenica
Vareš
Knin
Vrlika
Drniš
Livno
Prozor
Gornji Vakuf
Sarajevo
Perković
Trnovo
Grude
Mostar
Vrgorac
Vrgorac
Vrgorac

ÜBERBLICK

der militärgeographischen Bedingungen für die Verteidigung der Küsten Südost-Europas

Masstab 1:2 500 000

I,1 Thrakische Küste und Chalkidike
I,2 Golf von Saloniki
I,3 Nordägäische Inseln
I,4 Thessalische Küste
I,5 Euböa und Strasse von Euböa
I,6 Golf von Ägina
I,7 Küste des Ostpeloponnes
I,8 Südägäische Inseln
I,9 Kreta

II,1 Küste des Westpeloponnes
II,2 Golf von Korinth
II,3 Golf von Patras und jonische Inseln
II,4 Epirotische Küste mit Kerkyra (Korfu)

III,1 Albanische Küste
III,2 Dalmatinische Küste

ZEICHENERKLÄRUNG

Abschnittsbezeichnung
Abschnittsgrenzen

VOR DER KÜSTE:

Ausgedehnte Flachwassergebiete und Bänke
Zahlreiche Klippen
Grosse und leistungsfähige Häfen und allseits geschützte, geräumige Ankerplätze für grosse Schiffe.
Häfen beschränkter Leistungsfähigkeit und Ankerplätze.

KÜSTENFORMEN:

Küstengestaltung wechselt stark zwischen sandig und felsig, niedrig und hoch.
Küste felsig-hoch und steil; kurze und schmale Sandstrände können der Küste vorgelagert sein.

VERKEHR:

Ausgebaute Fahrstrasse, ganzjährig mit Kfz. befahrbar (erlaubt nur an ganz wenigen Stellen Gegenverkehr).
Weniger gute Fahrstrasse, je nach Wetter mit Kfz. befahrbar.
Normalspurbahn
Schmalspurbahn

Bemerkung: Grundlage dieser Übersichtsskizze ist die Karte „Südeuropa-Ost" 1:2,5 Millionen. Beide stimmen in Umriß, Gewässern und (z. T. ergänzten) Ortsnamen überein. Gänzlich neu bearbeitet wurde das Verkehrsnetz nach dem Wissensstande vom Juni 1943.

VII. 1943 (D 401)