

LIBRARY OF CONGRESS

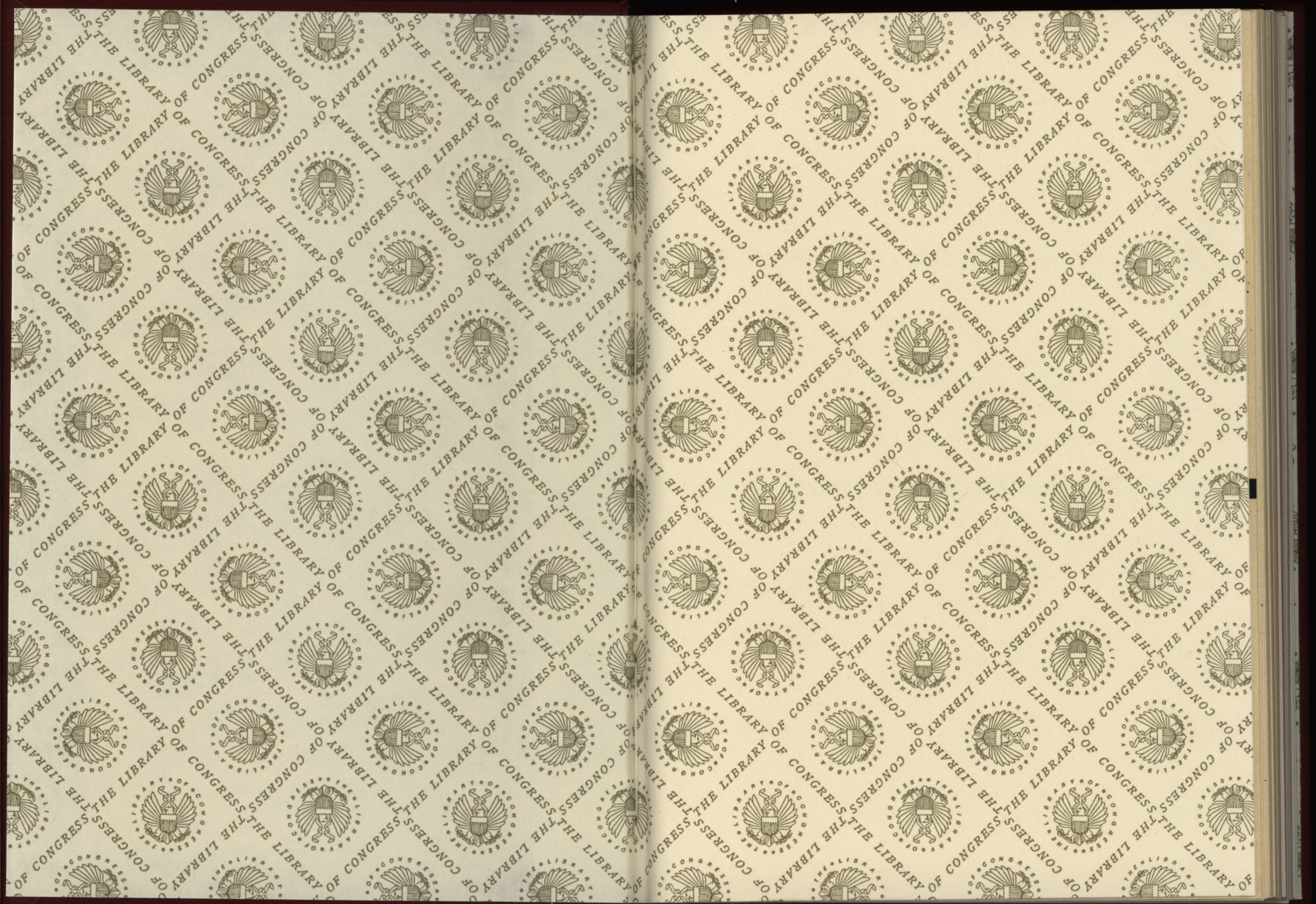


0 010 140 613 1

DR 1221

.M55

1940



IR 305  
G 37  
pt. 1  
op. 5

pt. 1

Nur für den Dienstgebrauch!

# Militärgeographische Beschreibung

von

# Jugoslawien

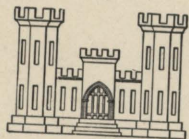
## Text- und Bildheft

Abgeschlossen 15. Juni 1940

Generalstab des Heeres  
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)  
Berlin 1940

6  
Copy

WAR DEPARTMENT  
ARMY MAP SERVICE  
CORPS OF ENGINEERS, U. S. ARMY



6500 BROOKS LANE  
WASHINGTON, D. C.

LIBRARY

ACCESSION NO.: unacc.

CALL NO.: DR305  
G37  
pt.1  
cop. 5

Nur für den Dienstgebrauch!

# Militärgeographische Beschreibung

von

## Jugoslawien

### Text- und Bildheft

Abgeschlossen 15. Juni 1940

ARMY MAP SERVICE  
LIBRARY

11 APR 1946

Generalstab des Heeres  
Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen (IV. Mil.-Geo.)  
Berlin 1940

## Vorwort

Die vorliegende Arbeit stellt eine Erweiterung des Abschnittes Jugoslawien aus dem „Militärgeographischen Überblick über Südosteuropa“ (Donauraum und Balkanhalbinsel) dar. Zu dem erweiterten Text treten 9 neue Kartenbeilagen.

Die durchlaufende Numerierung der Einzellandschaften im Text entspricht der Numerierung auf der beigegebenen Karte: „Übersicht und Landschaftsgliederung“. Die Nummern der Einzellandschaften wurden in Fettdruck auf dem Außenrand der entsprechenden Textseiten wiederholt.

Um das Auffinden zu erleichtern, ist bei allen bedeutenderen Orts-, Gebirgs- und Flußnamen der Blattbereich (BB) angegeben; er entspricht der am Rand der beigegebenen Karten angegebenen Unterteilung nach Rechts- und Hochwerten. Die erste zweistellige Zahl ist der Rechtswert, der am unteren oder oberen Rande abzulesen ist; die zweite ist der am seitlichen Rande abzulesende Hochwert.

Für die Schreibweise der Namen wurde die amtliche serbokroatische Form bevorzugt, jedoch wurden geläufige anderssprachige Schreibweisen in Klammern hinzugefügt.

Als Ergänzung zur vorliegenden Arbeit wird auf die „Militärgeographische Operationskarte von Südosteuropa“ 1:1 000 000 (2 Blatt) in der Mappe: „Militärgeographischer Überblick über Südosteuropa“ besonders hingewiesen.

DRIZZI  
M55  
1948

ep83  
12-18-84  
84-252814

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>A. Allgemeines</b> . . . . .	5
Bevölkerung . . . . .	5
Sprache . . . . .	7
Verwaltung . . . . .	9
Wirtschaft . . . . .	9
Verkehr . . . . .	12
Klima . . . . .	15
Bodengestaltung . . . . .	16
<b>B. Die Einzellandschaften</b> . . . . .	18
<b>Das Voralpen- und Zwischenstromland</b>	
<b>I. Slowenien</b> . . . . .	18
1. Die slowenischen Hochalpen . . . . .	18
2. Das Becken von Ljubljana (Laibach) . . . . .	20
3. Der Slowenische Hochkarst . . . . .	20
4. Savebergland und Sanggau . . . . .	22
5. Gurkfeld und Zagorien . . . . .	22
6. Der Abschnitt zwischen Drau und Mur . . . . .	23
<b>II. Niederkroatien und Slawonien</b> . . . . .	24
7. Die Flußebene an der oberen Save . . . . .	24
8. Das Hügelland von Bjelovar . . . . .	25
9. Das Bergland von Požega (Papuk Gorje) . . . . .	25
10. Die Flußebene an der Drau . . . . .	26
11. Die Fruška Gora und das Tiefland an der unteren Save . . . . .	26
<b>III. Bačka (Batschka) und Westbanat</b> . . . . .	27
12. Die Ebene der Bačka . . . . .	27
13. Die Ebene des Westbanats . . . . .	28
<b>Die Dinarische Gebirgsfeste</b>	
<b>IV. Das Berg- und Hügelland des Nordens</b> . . . . .	29
14. Das niederkroatische Karstgebiet . . . . .	29
15. Der Abschnitt zwischen Una und Bosna . . . . .	29
16. Der Abschnitt zwischen Bosna und Drina . . . . .	30
<b>V. Das hohe Mittelgebirge Inner-Bosniens</b> . . . . .	30
17. Die Kalkplateaus im Westen Inner-Bosniens . . . . .	30
18. Das hohe Schiefergebirge Inner-Bosniens . . . . .	31
19. Die Kalkplateaus im östlichen Bosnien . . . . .	31
20. Das Ostmontenegrinische Schiefergebirge (Lim-Gebiet) . . . . .	32
21. Das Hochland von Pešter . . . . .	32
<b>VI. Die Zone der Karsthochländer</b> . . . . .	33
22. Das Hochland der Lika (Hochkroatien) . . . . .	33
23. Westbosnien . . . . .	34
24. Herzegowina . . . . .	34
25. Westmontenegro . . . . .	35
26. Die Zone der dinarischen Hochgebirgs-Massive . . . . .	36

DR 305  
G-37  
pt. 1  
cop. 5

ec12 3-18-85

14 mar 67

PROPERTY OF U. S. ARMY

## Der Adriatische Küstensaum

Seite

VII. Nord-Dalmatien . . . . .	38
27. Das Quarnero-Gebiet . . . . .	38
28. Die Dalmatinische Platte und die vorgelagerten Inseln . . . . .	38

VIII. Süd-Dalmatien . . . . .	39
29. Die Steilküste und die großen Inseln Süd-Dalmatiens . . . . .	40
30. Die Bucht von Kotor und das südlichste Dalmatien . . . . .	41

## Die wichtigsten Querverbindungen zwischen der Adriaküste und dem Binnenland . . . . . 43

### Die Morava-Vardar-Zone

IX. Nord-Serbien . . . . .	49
31. Das Hügel- und Bergland der Šumadija . . . . .	49
32. Die Talebenen an der Morava . . . . .	49
33. Das Ostserbische Erzgebirge . . . . .	50
34. Das Timok-Gebiet . . . . .	50

X. Süd-Serbien . . . . .	51
35. Das Ibar-Bergland . . . . .	51
36. Die Gebirge und Becken im Gebiet der Süd-Morava . . . . .	52
37. Das Bergland von Novo Brdo . . . . .	53
38. Kosovo Polje und Metochija . . . . .	54

XI. Nord-Makedonien . . . . .	55
39. Die Becken und Hochgebirge des West-Abschnittes . . . . .	55
40. Die Vardartal-Zone . . . . .	57
41. Das makedonisch-bulgarische Grenzgebirge . . . . .	58

## Die Zugänge von Jugoslawien zum Ägäischen Meer 60

C. Einzelangaben über Gewässer (alphabetisch) . . . . .	64
---	----

D. Verzeichnis der wichtigsten Ortschaften (alphabetisch) . . . . .	78
---	----

E. Namenregister . . . . .	82
----------------------------	----

F. Bildteil . . . . .	90
-----------------------	----

### Kartenbeilagen

1. Übersicht und Landschaftsgliederung 1 : 1 000 000
2. Stadtplan von Belgrad und Zemun 1 : 15 000
3. Straßenkarte 1 : 1 000 000
4. 18 Stadtdurchfahrtspläne (alphabetisch geordnet)
5. Eisenbahnnetz 1 : 1 000 000
6. Verwaltungseinheiten 1 : 1 000 000
7. Nachrichtenwesen 1 : 1 500 000
8. Volkliche Kerngebiete
9. Volkliche Gliederung (mit beiliegendem Ortsverzeichnis der deutschen Gemeinden)

## A. Allgemeines

Das vereinigte Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen (Jugoslavia) umfaßt 247 541 qkm und zählt etwa 15 Millionen Einwohner. Seine Grenzen finden im Süden und Osten an zahlreichen Gebirgskämmen und Einzelmassiven Stütze. Im Westen stößt der Staat an die inselreiche Adriaküste, über der das Festland fast überall mit hoher Steilstufe ansteigt, und deren Überwindung beträchtliche technische Schwierigkeiten verursacht. Im Norden verläuft die Staatsgrenze, sobald sie den Kamm der Karawanken verläßt und nicht von der wasserreichen Drau gebildet wird, recht willkürlich durch ehemalig österreichische und ungarische Gebiete, weiter östlich das Völkergemisch des Banats durchschneidend. Erst am „Eisernen Tor“ (dem Durchbruchstal der Donau) findet sie wieder Halt an hohem Gebirge.

### Bevölkerung

Die durchschnittliche Dichte der Bevölkerung Jugoslawiens beträgt 61 Menschen je Quadratkilometer, ist also noch ziemlich gering; es bestehen aber große Verschiedenheiten in den einzelnen Landschaften (durchschnittlich 71 bis 75 je Quadratkilometer in Slowenien, Kroatien und Slawonien gegen 33 je Quadratkilometer im Karst und den dinarischen Bergländern des Südwestens).

Im kulturellen Leben macht sich die scharfe Gliederung nach zwei christlichen Hauptbekenntnissen sehr bemerkbar. Die orthodoxe Kirche umfaßt mit 48,7% fast die Hälfte der Bevölkerung (Zentren: Serbien, Montenegro, große Teile Bosniens), während 37,5% der römisch-katholischen Kirche angehören (Slowenien, Kroatien-Slawonien und Dalmatien fast rein katholisch, Bosnien zum kleineren Teil). Zu diesen beiden Hauptgruppen tritt das Mohammedanertum (besonders in Bosnien, Herzegowina und Südserbien-Makedonien), das 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Menschen oder 11,2% der Bevölkerung umfaßt. Bosnien ist das schwierigste Mischgebiet aller drei Konfessionen. Bei den Mohammedanern Jugoslawiens ist zu beachten, daß es sich nicht um Türken handelt, sondern um islamisierte Südslawen und Albaner. Es herrscht Gleichberechtigung der Bekenntnisse.

Die innere Entwicklung Jugoslawiens wird beherrscht von der oft die schärfsten Formen des innerpolitischen Kampfes annehmenden Auseinandersetzung zwischen den beiden großen südslawischen Stämmen der Kroaten und Serben. Bei der Bildung des straff zentralisierten südslawischen Staates hatte das Serbentum die politische Führung an sich

genommen und dadurch die kroatischen Gebiete in schärfste Opposition zur Staatsführung gebracht. Zu Anfang des Jahres 1940 ist es nun zu einem vorläufigen Ausgleich zwischen diesen rivalisierenden Stammesgebieten gekommen, der den Kroaten mit der Schaffung einer autonomen Provinz Kroatien, die Kroatien-Slawonien und Dalmatien mit Teilen der Herzegowina umfaßt, eine weitgehende Verwirklichung ihrer Wünsche gebracht hat. Es bleibt abzuwarten, wie weit die Neuregelung sich als endgültige Beilegung des Konfliktes bewähren wird, der auf historisch gewordenen kulturellen Gegensätzlichkeiten beruht. Der viel stärker mitteleuropäische



Verteilung der Bevölkerungsdichte

(Zahl der Einwohner auf je 1 qkm) in den früheren Kreisen nach der Zählung im Jahre 1921

Charakter der kroatischen Kultur, wie er auch in dem Gebrauch des lateinischen Alphabetes zum Ausdruck kommt, zusammen mit dem Katholizismus der Kroaten, stößt hier zusammen mit der byzantinisch-orthodoxen Kulturentwicklung des Serbentums, in dessen Bereich auch die cyrillische Schreibweise herrscht. Der ebenfalls südslawische Stamm der Slowenen nimmt nach seinem Volkstum eine noch stärkere Sonderstellung ein. Die slowenische Sprache weicht z. B. stark von der serbo-kroatischen Einheits-sprache ab. Trotzdem ist aber das Slowenentum schon auf Grund seiner geringen Volkszahl (etwa 1 Million), mit innerpolitischen Machtansprüchen nicht sonderlich hervorgetreten, wenn auch seine Führer gegen eine einseitige serbische Führung Stellung nehmen. Trotz der bestehenden

Schwierigkeiten wird aber von der Mehrzahl der Kroaten wie der Slowenen die Idee des südslawischen Staates hochgehalten.

Die Bevölkerung Jugoslawiens ist noch heute vorwiegend landwirtschaftlich tätig, die Konzentration in Städten (14 % wohnen in den Städten) bleibt noch weit hinter den mitteleuropäischen Verhältnissen zurück. Immerhin ist neuerdings auch ein starkes Wachstum der Städte auf Kosten des Landes festzustellen, so daß Jugoslawien heute bereits drei Großstädte mit über 100 000 Einwohnern besitzt: die Hauptstadt Beograd (Belgrad) mit rund 400 000 (Großbelgrad einschließlich Pančevo und Zemun), Zagreb (Agram) mit 186 000, Subotica (Maria-Theresiopol) mit 100 050 Einwohnern. Unter der großen Masse der ländlichen Bevölkerung ist die Schulbildung noch unter dem mitteleuropäischen Niveau mit Ausnahme des ehemals österreichisch-ungarischen Nordens. Jedoch kann der Bauer in ganz Jugoslawien vorwiegend als intelligent und fleißig bezeichnet werden, der Menschenschlag ist gesund und kräftig, Serben und Bosniaken waren während des Weltkrieges als gute Soldaten bekannt.

### Sprache

Eine wichtige kulturelle Scheidelinie ist durch die Verwendung des lateinischen und des cyrillischen Alphabetes für die Schreibweise der serbo-kroatischen Einheitssprache gegeben. Beide Schreibweisen sind offiziell nebeneinander im Gebrauch, jedoch herrscht das cyrillische Alphabet (ćyrillica) im ganzen Osten und Süden des Landes (Nord- und Südserbien, Makedonien, Montenegro, Bosnien zum Teil) ebenso ausschließlich, wie das lateinische Alphabet (latinica) im Nordwesten und Westen (Kroatien-Slawonien, Slowenien, Dalmatien). In der Hauptstadt des Landes, Belgrad, ist die cyrillische Schreibweise üblich; jedoch erscheinen amtliche Veröffentlichungen (auch Straßennamen) in beiden Alphabeten. Das umgekehrte gilt für Zagreb (Agram), die Hauptstadt des nunmehr autonomen Kroatien.

### Aussprache

Besonderheiten des lateinischen Alphabets.

c = z (hart wie in »ziehen«)	h = ch
č = tsch (hart)	s = ß (scharf)
ć = tsch (weich) tj	š = sch
dž = dsch (zischend wie in »giorno«)	v = w
d = dj	z = s (weich wie in »Rose«)
	ž = französisches j in »journal«

### Betonung

1. Ein mehrsilbiges Wort hat den Akzent **nie** auf der letzten Silbe.
2. In zwei- und dreisilbigen Wörtern steht der Akzent gewöhnlich auf der ersten Silbe.

**Das cyrillische Alphabet  
im Verhältnis zum lateinischen Alphabet**

А а	=	А а
Б б	=	В в
В в	=	У у
Г г	=	Г г
Д д	=	Д д
Ђ ђ	=	Д д
Е е	=	Е е
Ж ж	=	Ж ж
З з	=	З з
И и	=	И и
Ј ј	=	Ј ј
К к	=	К к
Л л	=	Л л
Љ љ	=	Lj (Љ) lj (љ)
М м	=	М м
Н н	=	Н н
Њ њ	=	Nj (Њ) nj (њ)
О о	=	О о
П п	=	П п
Р р	=	Р р
С с	=	С с
Т т	=	Т т
Ђ ђ	=	Ѓ ċ
У у	=	У u
Ф ф	=	Ф f
Х х	=	Х h
Ц ц	=	Ц c
Ч ч	=	Ч č
Џ џ	=	Dž (Џ) dž (џ)
Ш ш	=	Ш š

**Wichtige geographische Begriffe**

Serbokroatisch	Deutsch	Serbokroatisch	Deutsch
brdo	Berg	put	Straße, Weg
vrh	Gipfel	željesnica	Eisenbahn
kamen	Stein, Fels	luka	Hafen
dolina	Tal	granica	Grenze
klisura	Engpaß	grad	Stadt, Burg
jezero	See	varoš	Stadt
more	Meer	varošica	Städtchen, Klein- stadt
voda	Wasser		
most	Brücke	selo	Dorf
otok	Insel	kuća	Haus
rijeka	Fluß	mjesto	Ort
vrelo	Quelle	crkva	Kirche
obala	Ufer	gostionica	Gasthaus
vodovod	Wasserleitung	banovina	Banat
polje	Ebene, Feld	srez	Kreis
voćnjak	Obstgarten	novi	neu
livada	Wiese	stari	alt
pašnjak	Weide	veliki	groß
drvo	Baum	mali	klein
planina	Hochfläche, Gebirge	gore	oben
šuma	Wald	dolje	unten

**Verwaltung**

Jugoslawien ist ein Königreich mit konstitutioneller Verfassung. Verwaltungsmäßig ist es in 9 Banate und das Selbstverwaltungsgebiet Belgrad (mit Zemun und Pančevo) eingeteilt (siehe Skizze Seite 10). Die Grenzfestlegung der einzelnen Banschaften ist willkürlich und folgt weder historischen noch geographischen Gegebenheiten, ebenso sah die Benennung von den historischen Namen ab und erfolgte nach Flüssen. Das kroatische Volkstumsgebiet hat erst in letzter Zeit die Autonomie erhalten, doch sind die Grenzen dieses Gebietes im einzelnen noch nicht festgelegt. Im allgemeinen deckt sich das autonome Kroatien mit dem Gebiet des Save- und Küstenbanats.

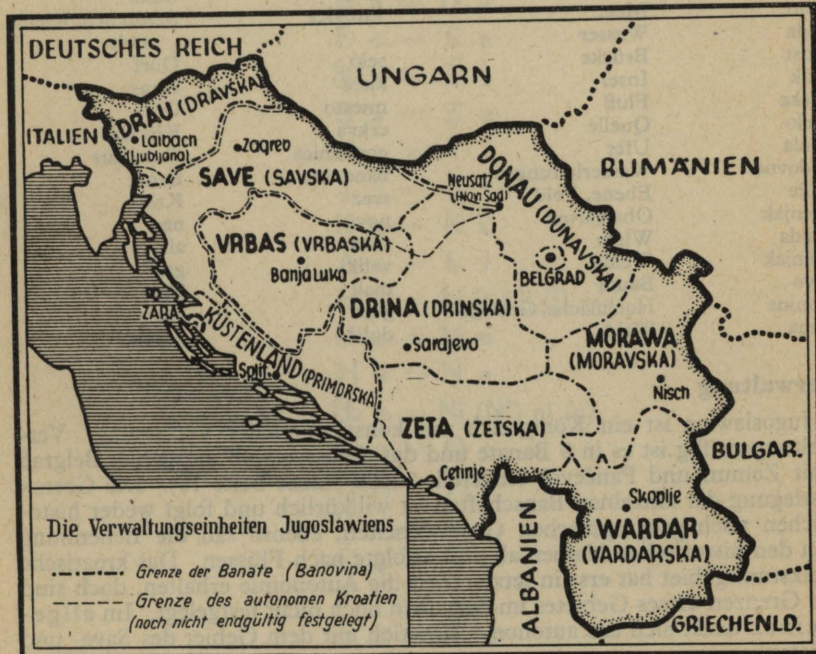
**Wirtschaft**

Jugoslawien ist ein ausgesprochenes Agrarland (82% der Bevölkerung sind in der Land- und Forstwirtschaft tätig). Ackerbau und Viehzucht sind die Grundpfeiler des Wirtschaftslebens, aber auch das überaus reiche Vorkommen von mineralischen Rohstoffen (Eisen, Kupfer, Blei, Zink, Antimon, Chromerz, Bauxit) ist wichtig. Der Abbau und die Verwertung dieser Rohstoffe ist noch im Anfangsstadium, aber schon heute steht Jugoslawien in der Kupfer-, Zink-, Blei- und Chromerzförderung in Europa an erster Stelle.

Für die im Aufbau befindliche und vom Staat stark geförderte Entwicklung einer bodenständigen Industrie macht sich der Mangel an größeren Vorkommen vollwertiger Steinkohle sehr hinderlich bemerkbar. Neben



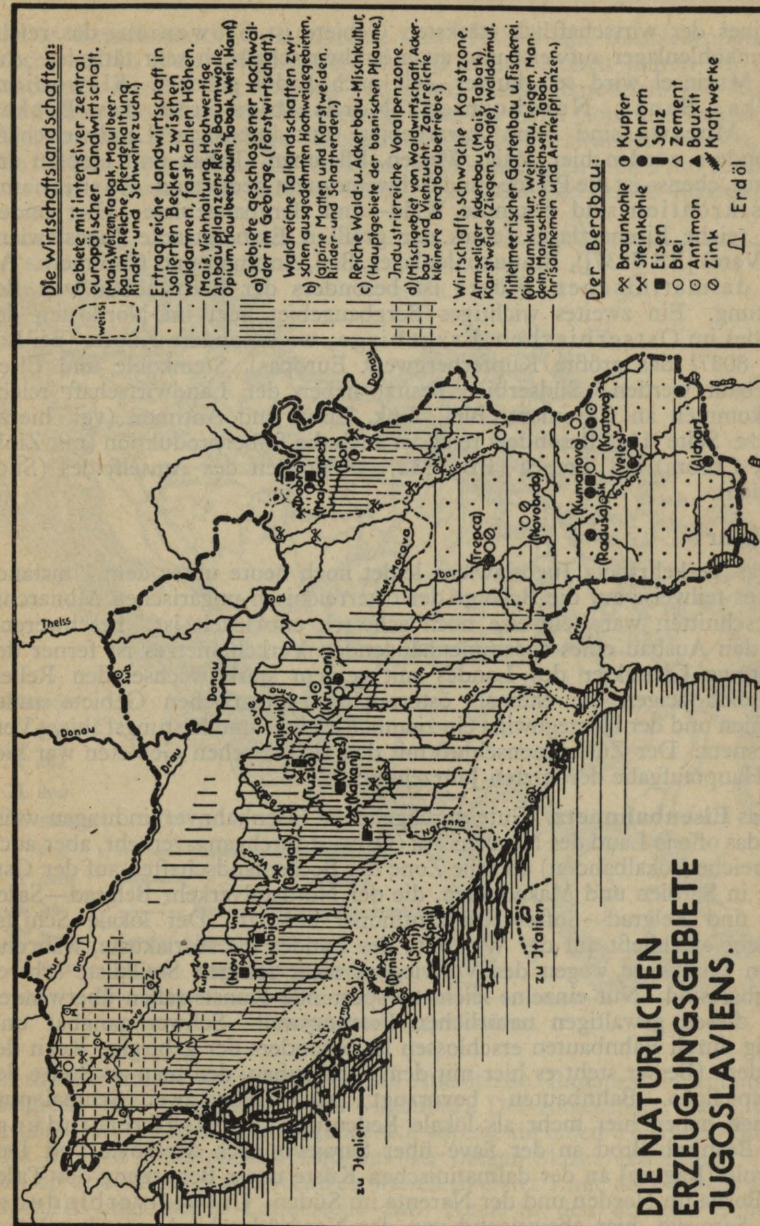
dem Mangel an Steinkohle steht das Fehlen größerer Erdölvorkommen. Die auf die Erdölbohrungen im Bereich der Murinsel (BB 6946) gesetzten Hoffnungen haben sich, wenigstens bislang, noch nicht erfüllt. Die Ansätze zum Aufbau eines größeren Industriebezirkes sind trotzdem im Bosnata bereits zu erkennen, dessen Entwicklung vom Staat besonders wegen seiner wehrgeographisch sicheren Lage stark gefördert wird. Hier steht bei Zenica (BB 7237) ein modernes Stahlwerk und bei Vareš (BB 7237) ein Hochofen-



werk; ein neues modernes Werk soll hier in Kürze erstehen. Die reichen Eisenerzbergwerke des Bosnischen Erzgebirges sind die Grundlage dieses in Entstehung befindlichen Industriebezirkes.

Der Bergbau Jugoslawiens befindet sich zu einem sehr beträchtlichen Teil in Händen französischer und englischer Kapitalgesellschaften. Besonders gilt dieses für den sehr ertragreichen Kupferbergbau im Ostserbischen Erzgebirge (Bor, BB 8037), der von einer französischen Gesellschaft betrieben wird, während englisches Kapital besonders den Bergwerksbezirk um Trepča (BB 7832) (Chrom, Blei, Zink, Silber) in Südserbien ausbeutet.

Reich sind die Wälder in Slowenien, Hochkroatien und Bosnien (Forstwirtschaft und starke Holzausfuhr), während die Karstzone und weite Gebiete im S und O Jugoslawiens sehr arm an Hochwald sind.



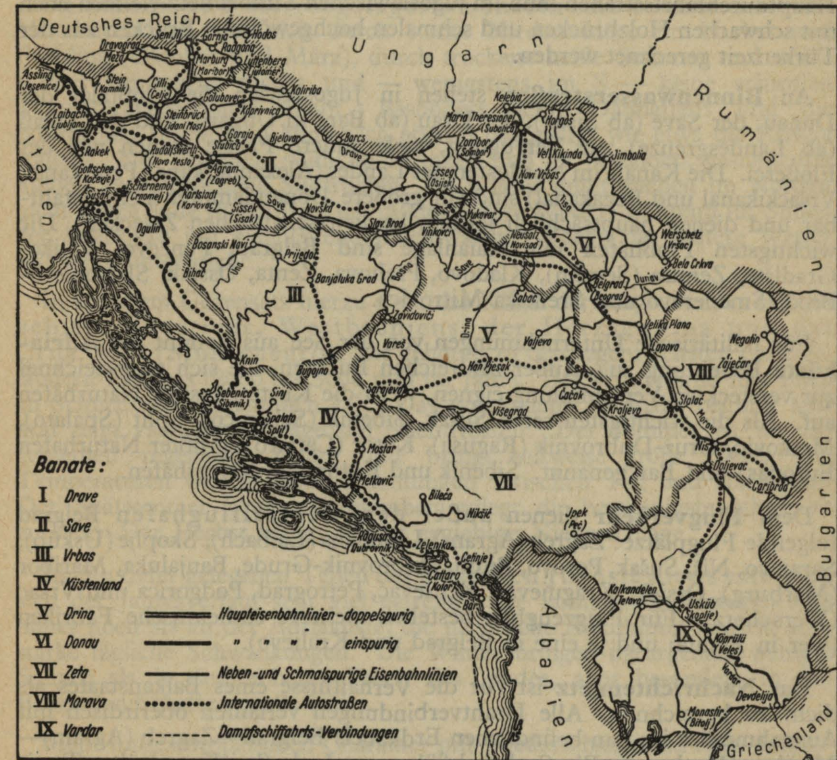
Eines der wirtschaftlich stärksten Gebiete ist Slowenien, das reiche Braunkohlenlager aufweist und auch landwirtschaftlich sehr tätig ist. Auf der Murinsel wird seit kurzer Zeit nach Erdöl gebohrt. Slawonien, Bačka, Banat, Nordbosnien, Nordserbien und das Becken der Morawa sind reine Agrargebiete mit intensiver Landwirtschaft, besonders werden hier Mais, Weizen, Pflaumen, Tabak und Hopfen angebaut, ebenso ist die Pferde- und Schweinezucht bedeutend. Bosnien und Westkroatien sind bekannte Wald- und Bergbauggebiete. Hier finden sich reiche Eisenerzlager (eines der größten Erzbergwerke Jugoslawiens bei Vreš [BB 7237]), Braunkohlenlager, Blei, Antimon und Chromerz. An der dalmatinischen Küste ist besonders der Bauxitabbau von Bedeutung. Ein zweites wichtiges Bergbauggebiet liegt im Nordosten des Landes im Ostserbischen Erzgebirge, wo besonders Kupfer (bei Bor [BB 8037] das größte Kupferbergwerk Europas), Steinkohle und Eisen abgebaut werden. Südserbien besitzt neben der Landwirtschaft reiche Vorkommen an Chromerz, Blei, Zink, Eisen und Antimon (vgl. hierzu Skizze Seite 11). Besonders reich ist auch die Silberproduktion (mit Zink, Blei, Chrom) bei Trepča (BB 7832) im Norden des Amselfeldes (Südserbien).

### Verkehr

Das Verkehrsnetz Jugoslawiens leidet noch heute unter dem Umstand, daß es teilweise auf die Belange der österreichisch-ungarischen Monarchie zugeschnitten war, teilweise noch schwach entwickelt ist. Erschwerend für den Ausbau eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes ist ferner der gebirgige Charakter des Landes mit seinem stark wechselnden Relief. Dennoch zeigen die ehemals österreichisch-ungarischen Gebiete außer Bosnien und der Herzegowina ein ziemlich dichtes und leistungsfähiges Verkehrsnetz. Der Zusammenschluß mit den altserbischen Gebieten war hier die Hauptaufgabe der letzten Jahrzehnte.

Das **Eisenbahnnetz**. Gute durchgehende Eisenbahnverbindungen weist nur das offene Land des Nordens auf (Ostwestdurchgangsverkehr, aber auch zahlreiche Lokalbahnen) und die Zone der Beckenlandschaften auf der Ostseite in Serbien und Makedonien, die der Nord-südverkehr Belgrad—Saloniki und Belgrad—Sofia—Konstantinopel benutzt. Der lokale Schiffsverkehr erschließt auf der Westseite des Landes die Adriaküste, während deren Landwege wegen des Vorwiegens einer felsigen Steilküste schwer gangbar sind. Nur einzelne leicht zu sperrende Kunststraßen überwinden hier diesen gewaltigen natürlichen Festungswall. Schwer gangbar und wenig durch Bahnbauten erschlossen ist besonders der gebirgige Kern des Landes. (Besser steht es hier mit dem Straßenbau, den man an Stelle der kostspieligen Bahnbauten bevorzugt hat.) Nur zwei Schmalspurbahnen haben hier mehr als lokale Bedeutung (Nord-südverbindung: von Bosnisch-Brod an der Save über Sarajevo nach Metković und Dubrovnik (Ragusa) an der dalmatinischen Küste unter Benutzung des Tales der Bosna im Norden und der Narenta im Süden. Ostwestverbindung: Von Sarajevo, hier abzweigend von der Nord-südverbindung, über Ušice nach Kraljevo mit Anschluß an die Hauptstrecke Belgrad—Saloniki).

Das **Straßennetz** ist an Dichte und Ausbau mit mitteleuropäischen Verhältnissen nicht vergleichbar, obwohl in den letzten Jahren für einen modernen Ausbau der Straßen viel getan wurde, besonders gilt das für die Gebiete Bosniens und der Herzegowina, der Crna Gora und Dalmatiens. Hier müssen oft gewaltige Höhenunterschiede überwunden werden, und die felsigen Hänge sowie die verfügbaren Talschluchten bieten nur schmalen und stark gewundenen Straßen Platz. Die wichtigste Straße Jugoslawiens



Verkehrsnetz Jugoslawiens

ist die Teilstrecke der internationalen Autostraße (Budapest)—Subotica—Belgrad—Niš—Caribrod—(Sofia—Istanbul). Der vorgesehene breite, autostraßenähnliche Ausbau beschränkt sich vorerst auf einen Teil dieser Straße. Die übrigen Hauptstraßen sind aus der obigen Skizze ersichtlich. Militärisch brauchbare Landstraßen weisen in erster Linie die ehemals österreichisch-ungarischen Landesteile auf. Auch in den übrigen Gebieten Jugoslawiens ist das Straßennetz als verhältnismäßig dicht zu bezeichnen, doch werden zahlreiche Verbindungen als Hauptstraßen bezeichnet, deren

Ausbau und Zustand diesen Namen nicht verdienen (in beistehender Skizze sind nicht alle Hauptstraßen enthalten!). Nebenstraßen, die auch in Jugoslawien diesen Namen führen, kommen für Kraftfahrzeuge nur beschränkt und unter günstigen Witterungsverhältnissen in Betracht. Im Gebirge kann man sie eigentlich nur als Karrenwege bezeichnen. In den Niederungsgebieten der Donau und ihrer Nebenflüsse im Nordosten des Landes leiden viele Straßenzüge unter Überschwemmungen und den dadurch hervorgerufenen langstreckigen Zerstörungen. Abgesehen von den wichtigsten Hauptdurchfahrtsstraßen muß im jugoslawischen Straßennetz vielfach noch mit schwachen Holzbrücken und schmalen hochgewölbten Brücken aus der Türkenzeit gerechnet werden.

An **Binnenwasserstraßen** stehen in Jugoslawien die Flußtäler der Donau, der Save (ab Sisak), der Drau (ab Barč in Ungarn) und die Theiß (ab Landesgrenze) zur Verfügung, viele andere Flüsse dienen nur der Flößerei. Die Kanäle im Nordosten des Landes (Alexanderkanal, Peterkanal, Vrsäckikanal und Begakanal) sind für größere Donaudampfer nicht befahrbar und dienen hauptsächlich lokalen landwirtschaftlichen Zwecken. Die wichtigsten Flußhäfen mit Kaianlage sind Belgrad, Pančevo, Veliko-Gradište, Zemun (Semlin), Kladovo, Prahova, Zenta, Ossiek, Slawonisch-Brod, Smederevo und Sremska Mitrovica.

Für militärische Unternehmungen von der See aus kommt der **Adriaküste** Bedeutung zu. Außer zahlreichen Buchten, die sich ausgezeichnet zur versteckten Versammlung eignen, weist die Küste günstige Naturhäfen auf. Als die wichtigsten seien Sušak, Šibenik (Sebenico), Split (Spalato), Metković, Gruž-Dubrovnik (Ragusa), Kotor (Cattaro) (größter Naturhafen Europas) und Bar genannt. Šibenik und Kotor sind Kriegshäfen.

Dem **Flugverkehr** dienen außer dem Zentralflughafen Belgrad folgende Flugplätze: Zagreb (Agram), Ljubljana (Laibach), Skoplje (Üsküb), Sarajevo, Niš, Sušak, Porovo, Bitolj, Dubrovnik-Grude, Banjaluka, Maribor (Marburg), Ossiek, Kragujevac, Kruševac, Petrograd, Podgorica und Vršac (Werschetz). Für Flugzeugbau bestehen mehrere einheimische Fabriken (vier in Zemun und je eine in Belgrad und Kraljevo).

Das **Nachrichtennetz** ist für die Verhältnisse eines Balkanstaates als dicht zu bezeichnen. Alle Drahtverbindungen verlaufen oberirdisch mit Ausnahme des im Bau befindlichen Erdkabels Belgrad—Zagreb (Agram)—Maribor (Marburg). Ein Seekabel führt von Igalo (bei Kotor) über Tunis nach Marseille, wodurch Jugoslawien eine direkte (nicht abhörbare) Verbindung mit Frankreich besitzt. Von den über das ganze Land verstreuten Funkstellen sind die Sender in Belgrad und Agram dem internationalen Funkverkehr angeschlossen. Für den innerstaatlichen Verkehr sind besonders die 11 Polizei-, 3 Presse- und 1 Postfunkstelle wichtig. Jugoslawien besitzt drei Rundfunksender, davon einen in Belgrad (auch Kurzwellensender für Übersee), einen in Agram und einen in Laibach. Ein zweiter Kurzwellensender ist in Belgrad im Bau. Heeresfunkstellen, Bodenfunkstellen der Luftwaffe und Marinefunkstationen an der Adria und an der Donau vervollständigen das Bild.

## Klima

Die wasserscheidenden Höhen des Dinarischen Gebirges teilen Jugoslawien in zwei scharf geschiedene Klimaprovinzen. Der schmale Saum der dalmatinischen Küste hat Mittelmeerklima, der Osten des Landes hat dagegen kontinentale Prägung, wobei die Gebirgsgebiete starke Unterschiede gegenüber den Beckengebieten und den nördlichen Niederungsgebieten aufweisen.

Dalmatien und die vorgelagerten Inseln sind bekannt durch ihr Mittelmeerklima, das sich durch starke Niederschläge im Herbst und Frühling (Oktober und März), durch trockene heiße Sommer und milde Winter bemerkbar macht und — wenigstens im S — keine schroffen Temperaturgegensätze kennt. Besonders der S Dalmatiens und die zahlreichen Inseln sind klimatisch ebenso begünstigt wie etwa die Riviera Italiens, hier gedeihen südliche Pflanzen und an besonders geschützten Stellen ausgesprochene Südfrüchte. Im Winter unterbrechen im Norden nicht selten kalte Borastürme das milde, heitere Wetter, während im Süden der Schirokko mit erschlaffend feuchtwarmen Tagen das heitere Wetter zeitweilig unterbricht.

In scharfem Gegensatz hierzu steht das Klima der ausgedehnten Hochgebiete Kroatiens, Westbosniens, der Herzegowina und der Crna Gora (Montenegro). Sie gehören zu den regenreichsten Gebirgsländern Europas (2000 bis 3000 mm im Jahr). Die Winter sind hier reich an Schnee und empfindlich kalt. Das regenreiche Frühjahr beginnt spät und zeigt viele Rückschläge mit Nachfrösten. Der Sommer ist im allgemeinen regenarm, heiter und bringt zeitweise große Hitze. Die Temperaturen weisen große Spannungen zwischen Tag und Nacht auf. Der Spätsommer (August-September) pflegt die beständigste Jahreszeit zu sein. Der Herbst bringt wieder ergiebige Niederschläge.

In den tiefer gelegenen Teilen des östlichen Jugoslawiens entwickelt sich der Jahresverlauf sehr viel extremer, die Sommertemperaturen sind höher noch als an der Adriaküste, die nächtliche Abkühlung bewirkt aber starke tägliche Schwankungen. Die Winter bringen naturgemäß weniger Schnee als in den höheren Teilen des Landes, aber besonders in den Beckenlandschaften große Kälte.

Mehr mitteleuropäischen Charakter mit Niederschlägen zu allen Jahreszeiten und dem Maximum im Sommer (Juli) mit häufigen Gewittern zeigen die Gebiete im Einflußbereich der Ostalpen (Slowenien), sie sind auch die schneereichsten in ganz Jugoslawien. Die Niederschlagsmenge nimmt von W nach O ständig ab, während die Sommertemperaturen in dieser Richtung zunehmen.

Die Niederungsgebiete in Niederkroatien, der Bačka und dem Banat haben wieder stark kontinentalen Charakter mit heißen Sommern, kalten, nicht sehr schneereichen Wintern, Frühsommerregen und langem, schönem Herbst. In den Flußniederungen werden besonders im Frühjahr und Herbst starke Nebel beobachtet, die oft bis gegen Mittag anhalten.

Für ganz Jugoslawien mit Ausnahme Dalmatiens ist zu sagen, daß für die Zeit von November bis April ein Biwakieren im Freien für größere Verbände nur ausnahmsweise in Frage kommt, in den Gebirgen dürfte es ausgeschlossen sein.

Gesundheitliche Verhältnisse: Im großen und ganzen ist das Klima gesund. Seuchen kommen nur selten vor. In den Karstgebieten ist die Trinkwasserversorgung oft schwierig. In den Flußniederungen ist das vorhandene Wasser vielfach nur in abgekochtem Zustand genießbar.



Die Mündungsgebiete an der Adria (Narenta!) und die Ufer am Skutarijsee sind berüchtigte Malariagebiete. Die Niederungen der Donau, Theiß, Save und Morava leiden unter malariaähnlichem Sumpffieber (Wechsel-fieber).

### Bodengestaltung

Jugoslawien wird mit Ausnahme eines schmalen Streifens im Norden ganz vorwiegend von gebirgigem Land eingenommen, das der Bewegung von Truppen aller Waffengattungen beträchtliche Geländeschwierigkeiten entgegenstellt. Größere und kleinere Becken und Durchgänge in offenem

Hügelland sind zwar häufig, jedoch sind die Durchgangszonen stets eingegengt und die Beckenlandschaften oft isoliert durch ausgedehnte Gebirgsabschnitte, die die Verwendung von Truppen mit Gebirgsausrüstung unbedingt erforderlich machen. Hohes Mittelgebirge mit Höhen zwischen 800 bis 1700 m ist der vorherrschende Geländetyp im ganzen West- und Südabschnitt des Landes. Einzelne kleine Hochgebirgsmassive mit Höhen über 2000 m treten außerdem hier häufig entgegen. Das gebirgige Land, das den Hauptteil des Landes erfüllt, dacht sich gegen Norden ganz allmählich ab zu den Tieflandsstreifen längs der Donau und Save sowie der Drau. Dieser Nordabdachung folgen die nach Norden gerichteten großen Nebenflüsse der Save und Donau, deren Täler die besten Zugänge aus der leicht gangbaren großen Stromebene des Nordens in das gebirgige Landesinnere vermitteln. In dieser Richtung von Norden nach Süden ist daher für größere Truppeneinheiten ein Eindringen in die gebirgigen Landesteile am leichtesten durchzuführen. Da das Dinarische Bergland mit seinen höchsten Erhebungen dicht an die Adriaküste herantritt und zu dieser fast überall mit hohem Steilabfall abbricht, stellen sich dem Übergang aus dem Landesinnern zur Adriaküste große Geländeschwierigkeiten entgegen (die Übergänge siehe Seite 21). Diese werden dadurch noch gesteigert, daß die vorherrschende Richtung der Höhenzüge des Dinarischen Berglandes diejenige parallel zur Küste von Nordwesten nach Südosten ist. Aber auch eine Durchquerung des Dinarischen Berglandes in dieser Hauptrichtung seiner Bergzüge, Becken und Täler stößt überall auf erhebliche Geländeschwierigkeiten, da große durchgehende Talungen auch in dieser Richtung fehlen und stets Übergänge über hohe Sättel und Hochplateaus überwunden werden müssen. Der Versuch der Österreicher, zu Beginn des Weltkrieges in dieser Richtung gegen Serbien vorzustoßen, scheiterte an diesen Schwierigkeiten des Geländes. Nur die Osthälfte des gebirgigen Landes, der Abschnitt der Morava und des Vardar samt ihrer Zuflüsse (Serbien und Makedonien), weist leichtere Durchgangszonen in der hier von Norden nach Süden gerichteten Hauptrichtung der großen Täler und Becken auf.

Die Gangbarkeit des jugoslawischen Gebietes ist in ihren Einzelheiten zu ersehen aus der „Militärgeographischen Operationskarte 1:1000000“, Westblatt, im militärgeographischen Überblick „Südost-Europa, Donauraum und Balkanhalbinsel“ (Generalstab des Heeres, Abteilung für Kriegskarten und Vermessungswesen, Berlin 1940).

Jugoslawien ist in seiner Gesamtheit durch eine schwer zu überblickende Mannigfaltigkeit in seiner Gliederung gekennzeichnet. Nach Landschaftsgestaltung und Verkehrsbedeutung lassen sich aber vier große Raumeinheiten unterscheiden (siehe Skizze Seite 16):

Kerngebiet ist das schwer gangbare gebirgige Dreieck der **Dinarischen Gebirgsfeste**.

Daran legen sich gegen Norden, Osten und Westen als durchgängige Gebiete drei Saumzonen: Im Norden das **Voralpen- und Zwischenstromland** nördlich der Save-Kulpa-Linie. — Im Osten die offeneren Becken der **Morava-Vardar-Zone**. — Im Westen der **Adriatische Küstensaum**, der zwar zu Lande schwer gangbar ist, aber durch die Küstenschiffahrt im Schutz der Insel gut erschlossen wird.

## B. Die Einzellandschaften

### Das Voralpen- und Zwischenstromland

#### I. Slowenien

Das geschlossene Gebiet slowenischen Volkstums, mit dem der jugoslawische Staat in seiner Nordwestecke in unmittelbare Grenzberührung mit dem Deutschen Reich tritt, umfaßt einen typischen Voralpenraum mit sehr mannigfacher Ausgestaltung des Reliefs. Diese Vielheit der Gestaltung verdankt er seiner Rolle als ausgesprochener Übergangsraum. Von Norden nach Süden vollzieht sich der Übergang von den Hochalpen zum dinarischen Karstgebiet, von Westen nach Osten und Südosten die Abdachung aus den Alpen in die weiten Ebenen Ungarns und zu den Stromebenen an der Save. Eine starke Durchdringung von großen und kleinen Beckenebenen und immer wieder sperrend sich erhebendem Bergland macht Slowenien schwer übersichtlich und in den einzelnen Landschaften auch schwer gangbar, wenn auch zahlreiche tiefe Täler für den großen Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen. Hier aber ist mit den zahlreichen sperrenden Engtalstrecken sehr zu rechnen.

Mit Ausnahme der zu Italien gehörenden Gebiete des istrischen Karstes fällt das Verbreitungsgebiet der Slowenen (etwa 1 Million) gut mit der Verwaltungseinheit der Dravska Banovina zusammen.

- 1 In seinem äußersten Norden hat Slowenien und damit Jugoslawien in einem schmalen Saum noch Anteil an den **Hochalpen** (Landschaft 1) selbst. Die Grenze folgt hier von ihrer Nordwestecke in geradem Verlauf gegen Osten auf etwa 80 km Länge dem schmalen, langgestreckten Hochgebirgskamm der **Karawanken** (BB 6446, 6546). Diese schroff nach Norden und Süden abfallende Kalkkette mit zackigem Kamm bildet eine ausgezeichnete natürliche Grenze, deren Überschreitung für größere Truppenteile auch auf den vorhandenen 3 Paßstraßen nur unter großen Geländeschwierigkeiten möglich ist. Die Pässe sind vom Westen nach Osten:

- der Wurzener Sattel (1071 m, am leichtesten gangbar),
- der Loibl-Paß (1370 m, enge Serpentina, aber kürzeste Verbindung Klagenfurt—Laibach),
- der Seeberg-Paß (1218 m, sehr lange Gebirgsstrecke).

Die Eisenbahnhauptstrecke Villach—Ljubljana (Laibach), die die wichtigste Bahnverbindung zwischen Deutschland und Jugoslawien darstellt, überwindet den Karawankenzug mit Hilfe des 8 km langen Karawankentunnels. Der absperrende Charakter des Karawankenzuges bedingt es, daß in der

Nordwestecke Jugoslawiens nur das Tal der oberen Save (Wurzener Save) (BB 6446) als natürliches Eingangstor zur Verfügung steht. Jedoch ist der Eintritt in das westostwärts gerichtete Längstal der oberen Save nur möglich durch das Quertal der Gailitz (BB 6347), das eine natürliche, wenn auch enge Pforte (Straße und Eisenbahn) zwischen der Kette der Karnischen Alpen und dem Karawankenzug darstellt. Durch das Gailitztal gelangt man aus dem großen Längstal im Norden dieser beiden Gebirgsketten (Gailtal) in die breite Längstalfucht Kanaltal—Wurzener Save hinüber. Auf diesem Weg aber muß bei Tarvis (Tarvisio, 751 m) italienisches Staatsgebiet betreten werden, bevor man über den niedrigen Talsattel von Ratschach (849 m) (BB 6346) die Quellen der Save und damit zugleich jugoslawisches Staatsgebiet erreicht. Das Tal der oberen Save wird zu beiden Seiten durch steile Flanken eingeengt, hat aber eine breite, von Flußschottern erfüllte Talsohle.

Gegen Osten schließt sich an den Karawankenzug das breitgebaute hohe Schiefergebirge des **Pohorje (Bachergebirge)** (BB 6646, 6746) an. Das niedrige Übergangsgebiet zwischen den Karawanken und dem Bachergebirge weist im Taleinschnitt von Slovenji Gradec (Windischgraz) (BB 6647) bereits eine erste Öffnung für den Nordsüddurchgang auf. Die Eisenbahnstrecke Lavamünd (BB 6647)—Sv. Dravograd (Unterdravburg) (BB 6647)—Celje (Cilli) (BB 6645) nutzt diese erste Möglichkeit, ohne die Überschreitung der hohen Karawankenpässe aus dem Drautal in die slowenischen Becken hinüberzugelangen. Jedoch ist dieser gewundenen Tälern folgende Durchgang besonders in der engen Packschlucht (BB 6646) nördlich des Beckens von Šoštanj (Schönstein) leicht zu sperren. Das Bachergebirge ist hohes Mittelgebirge (1542 m) mit plumpem Rücken, stellt sich aber dank seiner Breite, seiner dichten Fichtenwälder und seines tiefen, nach Regen aufweichenden Lehmbodens dem Vordringen über die Grenze noch als ein starkes Geländehindernis entgegen. (Die Grenze verläuft hier allerdings nördlich des Bachergebirges jenseits des Tales der oberen Drau.) Erst dicht vor Maribor (Marburg) (BB 6747) stößt das Bachergebirge scharf an die breite Stromebene zu beiden Seiten der Drau. Hier ist das Ende des sperrenden Alpenzuges erreicht, der die Nordgrenze Sloweniens sichert. Weiter gegen Osten herrscht gute Gangbarkeit (siehe Seite 23).

Der Hochalpen-Anteil Jugoslawiens erfährt noch eine Verbreiterung durch die Kalkgebirgsmassive, die gegen die Ebene von Ljubljana (Laibach) (BB 6545) nach Süden zu vorspringen. Auf der Nordseite der Ebene ist das schroffe, verkarstete Hochgebirge der **Savinjske Alpe (Steiner Alpen)** (BB 6546) dem Ostende der Karawanken vorgelagert. Im Nordwesten, jenseits des engen Tales der oberen Save, reicht in der **Triglavgruppe** (BB 6446) alpines Hochgebirge weit gegen Süden. Hier hat Slowenien in seinem westlichsten Zipfel noch Anteil an den Julischen Alpen. Dolomitencharakter beherrscht ebenso das Bild der schroffen Gipfelpartien mit Kalktürmen und Zinnen (Triglav 2865 m, höchster Gipfel Jugoslawiens), wie auch das der steilwandigen tiefen Täler (Abbildung 1 und 2). Hohe Kalkplateaus zwischen 1200 bis 1400 m reichen von hier mit steilem Abbruch bis unmittelbar an die Laibacher Ebene zwischen Kranj (Krain-

burg (BB 6545) und Skofja Loka (Bischoflack) (BB 6545) heran. Das menschenleere, schwer gangbare Hochgebirge weist nur sehr schlechte Unterkunftsverhältnisse auf. Die Ortschaften sind auf den Grund der tiefen Täler beschränkt, während auf der Höhe nur einige wenige Touristenhäuser etwas reichlichere Unterkunft bieten. Bled (Veldes) (BB 6446), leicht erreichbar im Zuge der großen Verkehrsader des Savetales gelegen (Abbildung 3), ist Vorort des ganzen Gebietes und bietet als international bekannter Kurort mit großen Hotels und zahlreichen Pensionen reiche Unterkunftsmöglichkeiten.

**2** Der Anteil Sloweniens an den Hochalpen bleibt klein. Schon das große **Becken von Ljubljana (Laibach)** (Landschaft 2) führt aus dem Alpenraum heraus und wird in seinem Südabschnitt bereits vom dinarischen Karstgebirge beherrscht. Das Becken ist äußerst uneinheitlich ausgestaltet. Seine trockene Nordhälfte, die sich von 400 auf 300 m Meereshöhe abdacht, wird durch die Einschnürung, in der die Stadt Ljubljana gelegen ist, abgetrennt von seiner feuchten Südhälfte, dem sogenannten „Laibacher Moor“ in etwa 290 m Meereshöhe. Hier im Süden herrscht Überfluß an Feuchtigkeit, da aus zahlreichen Karstquellen am Rande der Ebene kleine Bäche, aber auch die der Save zufließende wasserreiche Laibach ihren Ursprung nehmen. Mit moorigem Wiesengrund, Weichland und gelegentlichen Überschwemmungen ist hier zu rechnen, jedoch ist das eigentliche Moor heute bereits überall kultiviert. Jenseits der trennenden Enge, die der Laibachfluß durchbricht, ist der größere Nordflügel des Laibacher Beckens von ausgedehnten trockenen Schotterebenen eingenommen. Die Stadt Ljubljana (60 000 Einwohner) (BB 6545) mit ihrem Häusermeer, das sich an den als Übersichtspunkt wichtigen Schloßberg anlehnt, beherrscht die Verbindung zwischen den beiden Hauptflügeln des Beckens. Die Save durchfließt nur den Nordabschnitt der Ebene und verläßt diese gegen Osten in enger Durchbruchschlucht, ohne die Stadt Laibach zu erreichen. Unmittelbar an der Save und nur 4,5 km nördlich von Laibach entfernt erhebt sich ein isoliertes Inselgebirge in zwei Gruppen bis zu 300 m über die weite Ebene und bietet damit taktisch wichtige Stütz- und Übersichtspunkte (Abbildung 4). Im Norden ist die Ebene gut bebaut und trägt zahlreiche große und saubere Dörfer. Dieser Teil der Ebene ist nach allen Seiten gut gangbar und zur Versammlung größerer Truppeneinheiten geeignet.

Das Becken von Laibach engt sich in seinem Nordwesten bei Kranj (Krainburg) (BB 6545) auf etwa die halbe Breite ein und wird von hier gegen Nordwesten durch stark zerschnittenes Hügelland fortgesetzt (große Schotterfelder). Im Nordwesten von Radovljica (Radmannsdorf) (BB 6446) dehnt sich noch einmal eine breite Schotterebene in 500 m Meereshöhe, die von den hier sich vereinigenden Quellarmen der Save in etwa 80 m tiefen Tälern durchschnitten wird. Auf die Ebenen von Radmannsdorf folgt flußaufwärts das enge Tal der obersten Save (siehe Seite 19).

**3** Gegen Süden und Südosten schließt an das Becken von Laibach im **Slowenischen Hochkarst** (Landschaft 3) schwer gangbares Gelände an. Es ist ein weites, verkarstetes Hochland zwischen durchschnittlich 800 bis

1200 m Meereshöhe, das den Abschnitt zwischen den Oberläufen der Krka (Gurk) und Kupa (Kulpa) im Osten und Süden und der italienischen Grenze im Westen erfüllt. Zahlreiche langgestreckte, plumpe, zu Höhen von 1100 bis 1200 m aufragende Bergrücken durchziehen das Hochland von Nordwesten nach Südosten in der Hauptrichtung des hier beginnenden Dinarischen Berglandes. Die meisten von ihnen tragen noch dichten Wald und werden dadurch sowie durch die unregelmäßige Ausgestaltung ihrer Hänge (Karst-Trichter [Dolinen] und Schratzen) schwer überschreitbar. Die Vorwärtsbewegung ist daher nur in Nordwest-Südost-Richtung in den breiten Talungen zwischen diesen Bergrücken ohne größere Geländeschwierigkeiten möglich. Aber auch die Talungen zerfallen in eine Reihe langgestreckter Becken, zwischen denen Talwasserscheiden zu überwinden sind. Als Hauptverkehrslinie hat die Talung von Ribnica (Reifnitz) (BB 6543)—Kočevje (Gottschee) (BB 6643) zu gelten, der auch die Eisenbahn von Zagreb nach Kočevje folgt. Dieses ist eine Stichbahn, die bei Kočevje endet und hier die große, etwa 25 000 Menschen umfassende Deutschumsinsel erschließt. Kočevje (Gottschee) ist der Vorort des ganzen Gebietes und hat noch heute rein deutschen Charakter (3500 Einwohner).

Der **Übergang** vom Slowenischen Hochkarst nach Istrien sowie zur Adriaküste bei Fiume-Sušak wird dadurch erschwert, daß die zu überwindenden Bergzüge, die ebenfalls alle von Nordwesten nach Südosten sich erstrecken, gerade hier die größten Höhen erreichen (Javornik 1270 m — Krainer Schneeberg 1796 m — Risnjak 1528 m). Dem dicht an der Grenze bereits auf italienischem Gebiet gelegenen, isolierten Massiv des fast 1800 m hohen Krainer Schneeberges (BB 6543) kommt wegen seiner weithin beherrschenden Lage besondere militärische Bedeutung in diesem italienisch-jugoslawischen Grenzgebiet zu. Hier sind in den letzten Jahren starke italienische Gebirgsstellungen ausgebaut worden. Die Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten im slowenischen Hochkarst müssen mit Ausnahme einzelner kleinerer Becken als schlecht bezeichnet werden.

Insgesamt stellt sich der Slowenische Hochkarst als schweres Hindernis dem Übergang vom oberen Savetal und aus den offeneren Becken des östlichen Sloweniens hinüber nach Istrien und der Adriaküste entgegen. Zur Umgehung dieses natürlichen Hindernisses eignet sich besonders im Norden die breite, gut durchgängige Zone der Pforte von Postumis (Adelsberg) (BB 6444), die einen relativ leichten Übergang aus dem Becken von Laibach nach Triest sowie nach Fiume—Sušak ermöglicht. (Eisenbahn und Straße.) Eine solche leicht durchgängige Zone fehlt im Süden des Slowenischen Hochkarstes, der sich ohne Lücke in das gegen Südosten anschließende Hochkroatien fortsetzt. Hier kann nur eine leichte Erniedrigung des Hochlandes zwischen der oberen Kulpa bei Brod (BB 6642) und der Bucht von Bakar (Buccari) (BB 6542) an der Küste des Quarnero-Golfes als besser gangbarer Übergang benutzt werden, der hier auch von der Bahn (Ogulin—Sušak/Fiume) und Straße zur Überschreitung der Hochkarstzone benutzt wird.

- 4 Savebergland und Sanngau** (Landschaft 4). Im Osten des Beckens von Laibach erfüllt das Zentrum Sloweniens ein außerordentlich mannigfaltiges, wenn auch nirgends mehr zu alpiner Höhe ansteigendes Gebirgsland. In seinem südwestlichen Abschnitt schließen sich seine westostwärts-verlaufenden, oft steilen Kalkketten noch eng zusammen zum **Savebergland** (BB 6645), in das die Save nach dem Verlassen des Beckens von Laibach eintritt und das sie zwischen Litija und Sevnica in enger, bis zu 800 m tiefer Talschlucht durchbricht. Die Eisenbahn (Hauptstrecke Ljubljana-Zagreb) und Straße folgen dieser leicht zu sperrenden, 30 km langen Engtalstrecke. Von Norden her mündet auf diese Strecke in engem Quertal bei Sidani Most (Steinbrück) (BB 6645) der Sann ein, der nach dem Verlassen des Beckens von Celje (Cilli) mit scharfem Knick nach Süden die Kalkketten des Saveberglandes senkrecht zu deren Verlauf durchbricht (Abbildung 5). Die einzelnen untereinander parallelen Gebirgsketten des Saveberglandes halten sich zwar nur noch zwischen 900 bis 1200 m Meereshöhe, reihen sich aber palisadenartig nebeneinander auf und stellen insgesamt einer Überschreitung senkrecht zu ihrer Längserstreckung ernstliche Geländeschwierigkeiten entgegen. Zwischen diesen ostwestwärts verlaufenden Ketten liegen breite Längstäler, in denen sich, besonders im Norden des Savetales, die Hauptsitze des slowenischen Bergbaues befinden. Große Bedeutung haben vor allem die Braunkohlengebiete von Trbovlje (Trifail) und Sagorje (BB 6645), wo allein diese beiden Hauptorte zusammen eine vorwiegend vom Bergbau lebende Bevölkerung von 20 000 Menschen aufweisen.

Gegen Nordosten wird das Gelände offener und es schalten sich im **Sanngau** (BB 6646, 6645) fruchtbare große Becken ein. (Becken von Celje [Cilli], Šostani [Schönstein], Rietz.) Das bedeutendste ist das von dem Sann durchflossene, gut angebaute Becken von Celje (Cilli). Hier faßt Celje die Bahnen des Sanngaues zusammen, bevor diese in das enge Durchbruchstal des unteren Sann eintreten, und hat sich mit starker Industrie zu einer Stadt von 8000 Einwohnern entwickelt. Das ehemals hier starke Deutschtum ist seit Gründung des jugoslawischen Staates stark zurückgegangen. Mit seinen zahlreichen Becken und gut angebauten Tälern bietet der Sanngau gute Verpflegungs- und Unterkunftsmöglichkeiten. Hierzu tragen zahlreiche Mineralbäder bei, von denen sich Rogaska Slatina (Rohiç-Sauerbrunn) zu einem Weltbad mit reichen Unterkunftsmöglichkeiten entwickelt hat.

- 5 Gurkfeld und Zagorien** (Landschaft 5). Im Südosten von Sanngau und Savebergland ist Slowenien bis zur Grenze gegen Kroatien gekennzeichnet durch eine immer schärfere Scheidung in Flachland oder offenes Hügelland und schroffe isolierte Gebirgshorste, die darüber aufragen. Eine leichtere Gangbarkeit zeichnet diesen Abschnitt, der den Übergang in die weiten Stromebenen Kroatiens vermittelt, aus, da die Horstgebirge räumlich beschränkt bleiben und im umgebenden offenen Hügelland leicht zu umgehen sind. Diese hohen Gebirgsinseln springen vom geschlossenen Gebirgsland des westlichen und mittleren Slowenien (Slowenischer Hochkarst und Savebergland) weit gegen Nordosten zum Rand des großen pannonischen Beckens vor. (Matzelgebirge [680 m], [BB 6846]) und Ivanščica

(1061 m) (BB 6845) im Norden dieses Abschnittes, in seinem Süden der Zug des Gorjanci- oder Uskokengebirges (1181 m) (BB 6643, 6744), des Sljeme oder der Zagrebačka Gora (1035 m) (BB 6844) und des Kalnik (643 m) (BB 6945). Jede dieser Gebirgsinseln beherrscht weithin das umgebende Land und vermag Stützpunkt eines inhaltenden Widerstandes zu werden.

Nördlich der Save schließen die Gebirgshorste das dicht besiedelte (200 Einw. je qkm), fruchtbare Hügelland von Zagorien (BB 6745, 6845) ein, das leicht gangbar ist und mit seinen zahlreichen sauberen Weilern und Einzelhöfen reichliche Verpflegungs- und Unterkunftsmöglichkeiten bietet. Südlich der Save erstreckt sich längs der Krka (Gurk) die weite Flußebene des Gurkfeldes (BB 6644, 6744) mit gut bebautem Hügelland in seiner Umrahmung.

Ist auch dieser Abschnitt Sloweniens, ähnlich wie der Sanngau, bereits reicher an offenem Gelände und einzelnen Beckenebenen, so fehlt es doch an weiten Ebenen, die eine Versammlung größerer Truppeneinheiten hier ermöglichen würden.

Leicht durchgängiges Hügelland und weite Stromebenen kennzeichnen den **Abschnitt zwischen Drau und Mur** (Landschaft 6) in der Nordost-ecke Sloweniens. Hier greift der jugoslawische Staat weit über die Drau gegen Norden in die Randgebiete des pannonischen Beckens vor, und seine Grenze entbehrt hier jeden natürlichen Schutzes. Unmittelbar anschließend an den natürlichen Grenzschutz, den weiter im Westen der Karawankenwall und in seiner Fortsetzung noch das breite Bachergebirge gewähren (siehe Seite 18 ff.) führt bereits die von Graz (BB 6748) kommende Straße aus dem Murtal über leicht gangbares, offenes Hügelland hinüber nach Maribor (Marburg) (BB 6747). Auf der rechten Seite der Drau reihen sich dann weite Stromebenen aneinander mit tellerflachen Schotterfeldern, so das weite Pettauer Feld (nach dem Städtchen Ptuj = Pettau [Abbildung 6] genannt) (BB 6846), an dessen Nordwestecke Maribor (Marburg) als der Hauptort des Gebietes und zugleich die zweitgrößte Stadt Sloweniens zur Entwicklung gekommen ist. (33131 Einwohner, Abbildung 7.) Flußabwärts folgt die weite Ebene von Varaždin (Warasdin) (BB 6846), die sich mit dem ausgedehnten Tiefland der Murinsel (BB 6946) im Winkel zwischen Drau und Mur vereinigt. Auch an der Mur ziehen Flußebenen stromaufwärts und nehmen in der Ebene von Radkersdorf (BB 6847) große Breite an. Die weiten Ebenen sind nach allen Seiten leicht gangbar und als Marsch- und Kampfgebiet geeignet. Bei Varaždin, Pettau und Maribor führen wichtige Brücken über die Drau, die hier schon ein beträchtliches militärisches Hindernis bildet.

Zwischen Drau und Mur erstreckt sich in großer Ausdehnung das außerordentlich fruchtbare und wohl angebaute Hügelland der Slovenske Gorice (Windisch Büheln) (BB 6747, 6847) mit großen Wein- und Obstbeständen. Hier sind reiche Möglichkeiten für Unterkunft und Verpflegung gegeben.

Auf der Murinsel finden sich Erdölvorkommen. Hier werden gegenwärtig Bohrungen niedergebracht.

Von den Flüssen Sloweniens sind als militärisches Hindernis zu betrachten: Die Save mit den Nebenflüssen Laibach und Gurk von Süden und dem Sann von Norden, die Drau und die Mur.

Sloweniens **Klima** ist regenreich auf den Höhen, schon trockener in den Becken und gehört im Bereich der Julischen Alpen zu den regenreichsten Regionen Europas. Niederschlagreichster Monat ist der Oktober. Beachtlich sind die reichen Schneefälle im slowenischen Hochgebirge, mit denen im Frühjahr sehr zu rechnen ist. Der Winter ist ebenso kalt, der Sommer aber fühlbar wärmer als etwa im bayrischen Voralpengebiet bei entsprechender Höhenlage.

Die **Bevölkerung** Sloweniens stand viele Jahrhunderte lang unter deutschem Kultureinfluß. Hauptsächlich Bauern, haben die Slowenen erst seit 1919 in größerem Umfang Zugang zu allen anderen Berufen gesucht und gefunden. Allmählich wachsen die Slowenen mit den Kroaten und Serben zu einer völkischen Einheit zusammen. Der früher starke Anteil an deutscher Bevölkerung hat seit 1919 rasch abgenommen. Erhalten blieben die deutschen Bauern hier und da in einzelnen Sprachinseln, von denen die Gottschee im Slowenischen Hochkarst die größte und noch heute bedeutendste ist.

## II. Niederkroatien und Slawonien

Breite, tiefgelegene Stromebenen längs der Save und Drau kennzeichnen Niederkroatien und Slawonien. Sie werden noch durch einzelne größere Inselgebirgskomplexe und niedriges Hügelland voneinander getrennt. In Niederkroatien hat die Stromebene längs der Save, nach deren Austritt aus der Enge oberhalb von Zagreb, noch den Charakter eines breiten Beckens, das im Norden durch das niedrige Hügelland von Bjelovar und das daran ostwärts anschließende große Inselgebirge des Berglandes von Požega eingefasst wird. Während sich im Süden allmählich die Vorhöhen des Dinarischen Berglandes erheben, ragen in der westlichen Umrahmung bei Zagreb die waldreichen Gebirgshorste der Gorjanci (Uskokengebirge) (BB 6744) und der Zagrebačka Gora (Medvednica) (BB 6844) zu beiden Seiten des hier engen Savetales über die gegen Osten anschließende Ebene auf.

**Zagreb (Agram)** (BB 6844), die Hauptstadt des kroatischen Volkstums, (168 000 Einwohner) ist eine Großstadt von mitteleuropäischem Aussehen (Abb. 8). Sie lehnt sich an die Südhänge der Zagrebačka Gora an, von der sie beherrschend überragt wird (Abb. 9). In ihrer Vorhügelzone haben sich ausgedehnte Villenviertel entwickelt, während die Stadt sich auf niedriger Terrasse bis zur Saveniederung erstreckt.

**7 Die Flußebene an der oberen Save** (Landschaft 7) ist dicht besiedelt (200 Menschen je qkm) und hat rein landwirtschaftliche Bevölkerung. Zwischen Zagreb und der Mündung des Vrba erreicht die Saveniederung ihre größte Breite. Sie besteht aus lehmbedeckten Schotterfeldern, von Sisak (BB 6942) an aus humusreichen Böden, die allmählich zur Schwarzerde des Ostens überleiten, und durch die der Fluß in veränderlichen

Schlingen strömt (viel Schilfdickicht, Altwässer, natürliche Fischteiche). Die Saveniederung ist zum Teil mit dichtem Wald bestanden, wird daneben aber auch von ausgedehntem kleinparzelliertem Ackerland eingenommen. Waldparzellen, Baumreihen, Gebüsch und im Sommer auch die hohen Maisstauden machen die Saveniederung unübersichtlich und können gelegentlich auch die Gangbarkeit erschweren. Diese letztere kann sonst im ganzen als gut bezeichnet werden, größere Bewegungsschwierigkeiten fehlen, abgesehen von dem Flußhindernis der Save selbst. Häufig sind allerdings auch versumpfte Altwasserläufe. Brückenschlagen ist längs der Save im allgemeinen nur bei den am Fluß gelegenen Ortschaften zweckmäßig. Bei Sisak (Sissek, 10 000 Einwohner) (BB 6942), an der Vereinigung von Kupa und Save gelegen, beginnt die Dampfschiffahrt auf der Save.

Südlich von Zagreb erfährt das Flachland an der oberen Save noch eine beträchtliche Erweiterung durch die Ebene von Karlovac (Karlstadt) (BB 6743), die nur durch niedriges Hügelland von der Save-Ebene abgetrennt wird und sich gegen Süden bis zur Kupa (Kulpa) erstreckt. Die Ebene weist stellenweise Versumpfung auf. Karlovac ist von alters her als wichtiger Durchgangspunkt zur norddalmatinischen Küste bekannt. Strahlenartig gehen von hier gegen Westen und Südwesten die Übergangsstraßen über den kroatischen Hochkarst aus.

In der nördlichen Umrahmung der Stromebene an der oberen Save stellt das **Hügelland von Bjelovar** (Landschaft 8) nur eine niedrige Wasserscheidenhöhe gegenüber dem Tal der Drau dar. Von Süden her gelangt man in langgestrecktem Anstieg durch niedriges und sanft zerschnittenes Hügelland, das von der Česma zur Save hin entwässert wird, auf die wasserscheidende Höhe in nur rund 250 bis 300 m Meereshöhe. Zum Tal der Drau dagegen führt von hier aus ein kurzer Steilabfall hinab. Der ganze Abschnitt ist leicht gangbar. Hier wohnt eine dichte bäuerliche Bevölkerung, die die große Fruchtbarkeit des Hügellandes ausnützt (reicher Getreide-, Mais- und Obstanbau). Infolgedessen sind die Unterkunft- und Verpflegungsmöglichkeiten im Hügelland von Bjelovar, das eine Kornkammer Kroatiens darstellt, außerordentlich günstig.

Gegen Osten setzt sich die nördliche Umrahmung des oberen Savetales fort in dem höheren Gebirgsland, das nach dem Hauptort des Gebietes als das **Bergland von Požega (Papuk Gorje)** (Landschaft 9) bezeichnet wird. Es ist ein reichgegliederter, aber wegsamer Waldgebirgskomplex, in dessen Mitte das große und fruchtbare Becken von Požega (BB 7142, 7242) mit gut angebautem, leicht zertaltem Hügelland gelegen ist. Die breite Gebirgsinsel des Berglandes von Požega engt das weite Tiefland an der oberen Save noch einmal ein, bevor der hier schon mächtige Fluß gegen Osten in die Donauniederung eintritt. Auf den Höhen des Berglandes finden sich noch reiche Buchen- und Eichenwaldbestände, die die Gangbarkeit der einzelnen Gebirgszüge in der Umrahmung des Beckens von Požega (Papuk Planina im Norden [953 m], Psunj Planina im Westen [940 m] und Požeska Gora im Süden [616 m]) erschweren. Jedoch können diese Höhen auf allen Seiten leicht umgangen werden. Auch das Bergland von



Požega dacht sich nach Süden hin zur Save sanft ab, während es gegen Norden mit steilen Flanken zum Tiefland an der Drau abbricht.

- 10** Im Nordosten des Hügellandes von Bjelovar sowie des Berglandes von Požega erstreckt sich die langgestreckte **Flusebene an der Drau** (Landschaft 10), der die genannten Höhen ihre beherrschenden und aussichtsreichen Steilabfälle zukehren. Der langgestreckte Tieflandstreifen wird von größeren Waldbeständen, aber auch von ausgedehntem Kulturland eingenommen und ist gut gangbar. Versumpfte Altwasserarme und einzelne Weichlandregionen erschweren nur hier und da die Gangbarkeit. Jedoch setzt längs der Drau eine sich gegen Osten verbreiternde Flußniederung ein, die regelmäßig großen Überschwemmungen ausgesetzt ist, und nur von Auenwäldern und Wiesen eingenommen wird. An der Drau, die auf weite Erstreckung die Staatsgrenze gegen Ungarn trägt, ist Osijek (Essek) (BB 7343) als der Hauptort dieses Abschnittes ganz in seinem Osten zur Entwicklung gekommen (34500 Einwohner). Hier gehen wichtige Eisenbahn- und Straßenbrücken über die Drau (Straße Belgrad—Budapest).

- 11 Die Fruška Gora und das Tiefland an der unteren Save** (Landschaft 11). Östlich des Berglandes von Požega weitete sich in Slawonien die Stromebene an der Save zu dem ausgedehnten Flachland Syrminen, das bereits den Charakter der weiten Flächen Südungarns trägt. Fruchtbarer Lößboden bedeckt große Strecken des gut angebauten Landes, lichte Eichenwälder treten vereinzelt im Südwesten noch entgegen. Die Gangbarkeit ist nach allen Seiten hin als gut zu bezeichnen, nur wird die Übersicht vor der Erntezeit oft durch die über mannshohen Maisfelder stark behindert. Die außerordentlich fruchtbare Landschaft bietet ausgezeichnete Verpflegungsmöglichkeiten. Deutsche Dörfer sind besonders im östlichen Abschnitt sehr häufig anzutreffen, wo Indjija (BB 7641) ein wichtiges Zentrum für die deutsche Bevölkerung und zugleich der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt ist. Hier zweigt die Hauptstrecke nach Zagreb von der großen Durchgangslinie Budapest—Belgrad nach Osten ab. Die Landschaft Mačva (BB 7540) im Bogen zwischen dem Unterlauf der Drina und der Save gleicht als wohlangebautes Tiefland den weiten Ebenen Syrmiens. Jedoch ist das Mündungsgebiet der von Süden kommenden Drina im Frühsommer und Herbst starken Überschwemmungen ausgesetzt und daher hier Weichland häufig. Auch der Uferstreifen längs der Save leidet unter diesen Überschwemmungen, während weiter vom Fluß entfernt sich etwas höher gelegenes trockenes Plattenland erstreckt (Syrmien).

Als weithin sichtbare Landmarke erhebt sich südlich von Novi Sad (Neusatz) die **Fruška Gora** (539 m) (BB 7541, 7641) als große Gebirgsinsel. Es ist ein freundliches, dicht besiedeltes Mittelgebirge mit reichem Anbau und ausgedehnten Weingärten. Sanfte Rückenformen herrschen vor und auf den höchsten Höhen überziehen größere Buchen- und Eichwaldkomplexe das Gebirge (Abb. 10).

Novi Sad (BB 7642) ist Vorort dieses Gebietes und hat als Zentrum des Deutschtums im ganzen nördlichen Jugoslawien besondere Bedeutung. Es liegt schon im Tiefland auf der Nordseite der Donau, während Petrovaradin (die alte Festung Peterwardein) auf hohem Terrassenufer auf der

Südseite unmittelbar am Fuße der Fruška Gora gelegen ist (Abb. 11). Von Petrovaradin führt die wichtige Eisenbahnbrücke nach Novi Sad hinüber, mit deren Hilfe hier die Hauptstrecke Belgrad—Budapest die Donau überschreitet.

Zugleich verbindet eine neue Straßenbrücke über die Donau die beiden Städte miteinander (Abb. 12 u. 13). Die Donau begleitet die Fruška Gora auf ihrer Nordseite und wird hier überall von einem zwar niedrigen, aber steilen Abfall begleitet (hohe Terrasse von Lößlehm). Von diesem Steilufer auf der Südseite der Donau ergibt sich stets ein weiter Ausblick gegen Norden in das Tiefland auf dem gegenüber gelegenen Ufer, das von hier aus leicht beherrscht werden kann.

Das **Klima** Niederkroatiens und Slawoniens ist im allgemeinen gesund. Es weist sehr ausgeprägte kontinentale Züge mit sehr heißen Sommern und kalten, nicht sehr schneereichen Wintern auf. Es gleicht in seinen einzelnen Zügen dem Klima des südlichen Ungarns. Im Savetal ist infolge der häufigen Versumpfung Fieber noch häufig anzutreffen.

Die kroatische **Bevölkerung**, die in Agram ihren kulturellen Mittelpunkt hat, hat wie die Sloweniens, allerdings in geringerem Ausmaße, bis 1919 unter deutsch-österreichischem Kultureinfluß gestanden, ist zugleich aber von einem sehr ausgeprägten kroatischen Selbständigkeitsbestreben besetzt. Die serbische Führung im neuen jugoslawischen Staate wurde nur widerstrebend angenommen. Es hat jedoch den Anschein, als ob die Kroaten nach dem innerpolitischen Ausgleich im Herbst 1939, der ihrem Gebiet eine gewisse Autonomie im Rahmen des jugoslawischen Staates zusichert, die völkische Einheit der Südslawen stärker bejahen werden.

### III. Bačka und Westbanat

Jenseits des Donaulaufes greift Jugoslawien mit dem Flachland der Vojvodina weit in die Ebenen Pannoniens ein. Während sich östlich der Theiß das Banat ausdehnt und von der jugoslawisch-rumänischen Grenze durchschnitten wird, erstreckt sich zwischen Donau und Theiß die Bačka.

**Die Ebene der Bačka** (Landschaft 12) ist eine fast baumlose, ebene Platte, die nach Süden zu in sandige ehemalige Talbecken der Donau und Theiß übergeht. Es ist fruchtbares, besonders aber im Norden holz- und wasserarmes Land. Man hilft hier dem Wassermangel durch eine große Zahl von Ziehbrunnen ab, mit denen man das nahe an der Oberfläche gelegene Grundwasser emporhebt. Dieses tritt auch hier und da in kleinen Tümpeln zutage, deren Wasser sehr häufig infolge der starken Verdunstung salzig ist. Das heutige Donautal ist ebenso wie das der Theiß eine mehrere Kilometer breite Niederung, die von Auenwäldern mit zahlreichen Altwasserarmen angefüllt und häufigen Überflutungen ausgesetzt ist. Diese Überschwemmungen können besonders im Frühsommer in der südlichen Region große Wasserflächen entstehen lassen. Der Hauptort der Bačka, Subotica

(Maria-Theresiopel) (BB 7545), die drittgrößte Stadt Jugoslawiens (100 050 Einwohner), liegt im Norden der Bačka im Bereich des weiten trockenen Plattenlandes inmitten einer intensiv angebauten und außerordentlich fruchtbaren Ackerebene. Die reichen Bauerndörfer der nördlichen Bačka sind ungewöhnlich groß und haben gelegentlich 10 000 bis 15 000 Einwohner.

- 13** Der östliche Abschnitt der Vojvodina, die Ebene des Westbanats (Landschaft 13), gleicht im wesentlichen der Bačka, nur wird das trockene Plattenland durch die von den Karpaten kommenden Nebenflüsse der Theiß (Maros, Tamis [Temes] und Bega) in Teilabschnitte zerlegt. Im Süden dehnt sich längs der Donau eine bis zu 18 km breite Flußniederung aus, die im Frühsommer, gelegentlich aber auch im Herbst, fast regelmäßig großen Überflutungen ausgesetzt ist und daher völlig unbewohnt ist. In den sehr stattlichen Dörfern des Westbanats leben deutsche, serbische, ungarische und rumänische Kolonisten bunt durcheinander. Größere Städte fehlen dieser reinen Agrarlandschaft völlig. Petrovgrad (BB 7742), das frühere V. Beckerek, ist der Hauptort des Westbanats (27 500 Einwohner). In gleicher Größenordnung halten sich V. Kikinda (BB 7744) im Norden und Vršac (Werschetz) (BB 7841), das im Osten dicht an der Grenze gegen Rumänien am Fuß der Karpatenvorhöhen gelegen ist. Das ganz im Süden an der Theiß dicht vor ihrer Einmündung in die Donau gelegene Pančevo (BB 7740) hat einen schmalen Kanalananschluß an die Donau und ist wichtig als Umschlagplatz des Westbanates. Pančevo ist mit Belgrad durch eine neue Donaubrücke verbunden (Eisenbahn- und Straßenbrücke [Abb. 59 u. 60]) und gehört, ebenso wie Zemun (Semlin), zum Verwaltungsgebiet Groß-Belgrad.

Das **Klima** ist kontinental. Die Sommer sind trocken und sehr heiß, der Großteil der Niederschläge fällt im Frühjahr und Herbst. Die Winter sind rau, doch oft schneearm.

Die **Unterbringung** und Verpflegung von Truppen macht in der Bačka und im Banat nirgends Schwierigkeiten. Das **Straßennetz** ist relativ dicht, die Naturwege sind jedoch bei nassem Wetter nicht verlässlich. Fliegerdeckung ist außerhalb der Eichenwälder im Westen und der Auenwälder in den Stromtälern auf die Ortschaften beschränkt. Im Sommer behindern die vielen hohen Maisfelder häufig die Übersicht.

Die **Bevölkerung** stellt ein Nebeneinander mehrerer Nationen dar. In der Bačka siedeln neben Magyaren viele Deutsche, in Syrmien Kroaten, an der Save viele Serben, im Banat Rumänen im Osten und Serben im Westen; dazwischen viele Deutsche, Bulgaren und andere. Zumeist hat aber jedes Dorf seine klare Nationalität.

### Die Dinarische Gebirgsfeste

Im Kerngebiet der Dinarischen Gebirgsfeste erreicht das die westliche Balkanhalbinsel von Nordwesten nach Südosten durchziehende Dinarische Gebirge mit 250 km seine größte Breite. Südlich der breiten Niederungen,

die die Save begleiten und die an den zahlreichen, von Süden herabkommenden Nebenflüssen (Una, Vrbas, Bosna, Drina) jedesmal noch ein Stück weit stromaufwärts eingreifen, erstreckt sich das offene

### IV. Berg- und Hügelland des Nordens

Hier sitzt noch eine dichte Bauernbevölkerung, deren Obst- und Pflaumenkulturen hohen Ruf haben. Sanfte Mittelgebirgsformen, kleinere Plateaus und breite, wohlbebaute Talungen (Abb. 14) sowie einzelne größere und gut angebaute Becken (an der Bosna, Spreča, Sana) geben der im allgemeinen noch durchgängigen Landschaft das Gepräge.

Westlich der Una treten im kroatischen Gebiet niedrige, verkarstete Kalkplatten auf, die als Karlstädter Platte bezeichnet werden nach Karlovac-Karlstadt, dem Vorort dieses **niederkroatischen Karstgebietes** (Landschaft 14). Die breiten, niedrigen Hochflächen zwischen zahlreichen tief eingeschnittenen, steilwandigen Tälern tragen auf lehmigem Boden dichte Buschwaldbedeckung und sind zugleich auch wegen des Auftretens zahlreicher Karstrichter (Dolinen) trotz ihrer vorherrschenden Flachheit nicht leicht gangbar. Die tief eingesenkte, wasserreiche Kupa (Kulpa), der Hauptfluß des Gebietes, ist als militärisches Hindernis zu betrachten. Dieses gilt wegen der Enge ihrer Steilschluchten auch für die zahlreichen Nebenflüsse (Dobra, Mreznica, Korana). Streckenweise muß auf den niedrigen Karstflächen mit Wassermangel gerechnet werden.

Unter dem Steilanstieg zum kroatischen Hochkarst liegt im Süden des niederkroatischen Karstgebietes das **Becken von Ogulin** (BB 6642) mit wichtigem Eisenbahnknotenpunkt. Hier laufen die beiden Hauptlinien zusammen, die im Norden Jugoslawiens den Hochkarst-Gürtel überwinden, der sich als trennende Barriere zwischen den Donau-Save-Raum im Osten und die dalmatinische Küste einschiebt. Von Ogulin führt gegen Westen, am Kapela-Gebirge (BB 6642) vorbei, die nächste Verbindung zum Meer hinüber nach Sušak — Fiume (BB 6542). Aber auch nach Süden führt heute von Ogulin eine neue Bahnlinie über den kroatischen Hochkarst nach Split (Spalato) (BB 6935).

**Im Abschnitt zwischen Una und Bosna** (Landschaft 15) unterbrechen bereits einzelne höhere Vorgebirge das sonst offene, fruchtbare und gut gangbare Hügelland. Zwischen Una und Vrbas nimmt das Sandsteingebirge der Kozara Planina (978 m) (BB 6941, 7040) größere Längerstreckung (Westnordwest—Ostsüdost) an und sperrt das in seinem Süden gelegene Flußbecken von Prijedor (BB 6940) von der offenen Landschaft des Savetales ab. Es entsteht hierdurch im Süden der Kozara Planina und in ihrem Schutz eine beckenartige breite Durchgangszone für den Westost-Verkehr zwischen dem Unatal und dem des Vrbas. Die Normalspurbahn Novi (BB 6941)—Prijedor (BB 6940)—Banja Luka (BB 7040) benutzt diesen natürlichen Verkehrsweg, der gegen Westen noch eine günstige Fortsetzung im offenen Talabschnitt der mittleren Una findet, so daß hier auch eine leicht gangbare Verbindung mit Bihać (BB 6840) ebenfalls gegeben ist. Im Süden der Linie Bihać (a. d. Una)—Banja Luka (am Vrbas) schließt sich

das Bergland schnell zusammen zum hohen Mittelgebirge Inner-Bosniens. Hier endet die gute Gangbarkeit des Berg- und Hügellandes und die offenen Täler der Una und des Vrbas werden gegen Süden zu engen Talschluchten. Das gut angebaute Hügel- und Bergland wird von einer fleißigen Bauernbevölkerung bewohnt und bietet gute Verpflegungsmöglichkeiten sowie leidliche bäuerliche Unterkunft. Den kleinen Städten dieses Abschnittes kommt nur die Bedeutung lokaler Märkte zu. Nur Banja Luka (18000 Einw. [BB 7040]) hat als Hauptstadt des Vrbas-Banates größere Bedeutung. Es ist dort sehr weitläufig angelegt, wo der Vrbas aus seiner langen Engtalstrecke austritt und von Südosten her das gut gangbare Tal der Vrbanja einmündet; daher laufen hier die Hauptstraßen des westlichen Bosniens zusammen.

- 16** Der **Abschnitt zwischen Bosna und Drina** (Landschaft 16) setzt den gleichen Landschaftscharakter gegen Osten fort. Die Vorgebirge des Trebovac (694 m) (BB 7240) und der Majevisa (916 m) (BB 7339, 7439) gliedern als langgestreckte Vorgebirgszone das parallel zu ihnen von Ost-südosten nach Westnordwesten verlaufende Tal der Spreča ab. Dieses weitet sich zu dem breiten Becken des Sprečko Poljes (BB 7338) und stellt insgesamt eine ausgezeichnete Querverbindung zwischen dem Bosnatal bei Doboj (BB 7240) und dem Drinatal bei Zvornik (BB 7438) her. Am Südfuß der Majevisa Planina hat sich Tuzla (BB 7339) auf Grund des reichen Bergbaues zum Hauptort des Abschnittes zwischen Bosna und Drina entwickelt.

### V. Hohes Mittelgebirge Inner-Bosniens

Die Täler werden hier eng und sind reich an Schluchtstrecken, während die massigen, oft dicht bewaldeten Bergeshöhen fast stets 1000 m Meereshöhe übersteigen und gegen Süden und Südosten sich bald auf durchschnittlich 1600 bis 1800 m Meereshöhe erheben. Inner-Bosnien ist schwer gangbares und schlecht zu übersehendes Gelände. Die Siedlungen beschränken sich vorwiegend auf einzelne offenere Partien der tiefen Täler, während die Höhen oft menschenleere Waldgebirge oder nur von Hirten und ihren Sommerhütten belebte Hochweiden sind. Die Gebirge streichen vorwiegend von Südosten nach Nordwesten, dachen sich aber gegen Norden ab und werden in dieser Richtung von den zahlreichen Flüssen durchschnitten. Bosniens Böden sind vorwiegend tonig-sandig, doch sind steile Gehänge häufig und felsige Talschluchten nicht selten. Die unteren Talpartien sind dichter besiedelt und angebaut, wegsamer und gangbarer. Die besseren Wege führen häufig über die Höhen.

- 17** Die **Kalkplateaus im Westen Inner-Bosniens** (Landschaft 17) werden von den Flüssen in tiefen, engen Schluchten durchbrochen. Bei Jajce (BB 7038) tritt der Vrbas selbst in eine solche enge Talschlucht ein, die bis dicht vor Banja Luka anhält (Abb. 15). Die Straße findet in dem steilwandigen, leicht zu sperrenden Cañon nur mit Mühe Platz neben dem Fluß. Auch die bei Jajce über 30 m hohe Wasserfälle einmündende Pliva sowie der Ugar verlaufen streckenweise in engen Cañontälern. Dieses im Osten des

Vrbas oberhalb von Travnik (BB 7137) mit dem steilwandigen Hochplateau der **Vlašica Planina** (BB 7138) einsetzende Gebiet dünn besiedelter, oft menschenleerer und stark verkarsteter (daher Wasserarmut!) Kalkplateaus findet gegen Westen Anschluß an das ausgedehnte Kalkhochland West-Bosniens (siehe Seite 34). Das ganze Gebiet an der oberen Save südlich der Linie Banja Luka (BB 7040)—Sanskimost (BB 6940)—Bihać (BB 6840) ist nur im Norden etwas dichter besiedelt, sonst größtenteils ödes, verkarstetes Kalkhochland.

Hohes Schiefer- und Sandsteingebirge erfüllt auch den mittleren Abschnitt Bosniens an den Oberläufen der Drina, der Bosna und des Vrbas. Dieses **hohe Schiefergebirge Inner-Bosniens** (Landschaft 18) hat zwischen waldreichen hohen Mittelgebirgszügen durchgängigeres niedrigeres Bergland, das sich, wie alle orographischen Großformen Inner-Bosniens, in der Hauptstreichungsrichtung des Dinarischen Berglandes von Nordwesten nach Südosten erstreckt. Einzelne Talweitungen längs der Flüsse sind die Siedlungs- und Ackerbau-Oasen dieses Gebirgslandes und tragen kleine Ackerbürgerstädtchen, die zugleich Sitze des lokalen Handels und kleinerer Industrien sind (an der Drina: Foča, Gorazde, an der Bosna und ihren Nebenflüssen: Visoko, Zenica, Travnik, am Vrbas G. Vakuf und Bugojno). Dort, wo die Kalkhochflächen des östlichen Bosniens an das Schiefergebirge des mittleren Abschnittes herantreten, liegt das geräumige Becken von Sarajevo (BB 7336), das die Hauptstadt Bosniens trägt (Sarajevo 78000 Einwohner [Abb. 17]). Die Stadt zieht sich sehr enggebaut und langgestreckt ganz am Ostrand des Beckens im Tal der Miljačka aufwärts, vermeidet also die offene Beckenebene ganz. Sarajevo ist das Zentrum der islamisierten Südslawen Bosniens. Besonders eng gebaut ist das ausgedehnte Mohammedanerviertel mit zahlreichen Moscheen. Das schmale, steile Kalkmassiv des **Trebević** (1629) erhebt sich schroff über der Stadt (Abb. 18) und ist von militärischer Bedeutung für deren Beherrschung.

Der Erzreichtum dieses mittleren Abschnittes Bosniens mit seinen Schiefer- und Sandsteingebirgen hat ihm auch den Namen „Bosnisches Erzgebirge“ eingetragen. Eisen und Kohle werden im Gebirge in zahlreichen Klein- und Mittelbetrieben gefördert. Als Großbetriebe haben vor allem die Eisengruben von Vareš (BB 7237) im Zvijezda-Gebirge ostwärts der Bosna Bedeutung, die die größten Jugoslawiens sind. Bei Ivančici (BB 7336) werden bedeutende Manganerzvorkommen abgebaut, von größerer Bedeutung sind auch die Kohlenvorkommen von Kakanj (BB 7237) (Abb. 16), Zenica (BB 7237) und Brezna (BB 7237) (Pechkohle). Hier entwickelt sich unter staatlicher Förderung ein bosnisches Industriegebiet. Bei Vareš steht bereits ein großes Hochofenwerk und bei Zenica ein modernes Stahlerzeugungs- und Walzwerk. Der weitere Ausbau dieses Industrie-Distriktes in wehrgeographisch günstiger Lage ist bereits in Angriff genommen. Zahlreiche kleine Bergbahnen führen gerade aus dem Bosnatal als Stichbahnen zu den einsamen Minenbetrieben in das Gebirge hinauf.

Ausgedehnte verkarstete Kalkplateaus beherrschen besonders das **östliche Bosnien** (Landschaft 19) östlich der Wasserscheide zwischen

18

19

Bosna und Drina und ziehen von hier aus über die Drina nach Südosten. Hier treten unwirtliche, menschenarme Plateaus mit starker Bewaldung dicht zusammen (Javor-Planina, Romanja unmittelbar östlich des Beckens von Sarajevo, Tara-, Zlatibor-Planina). Schroffe steilwandige Schluchten (Cañontäler) sind häufig. In enger, verkehrsfeindlicher Schlucht bricht die Drina selbst nördlich von Višegrad (BB 7436) zwischen Javor- und Tara-Planina hindurch. Diese Zone der hohen Kalkplateaus ist schwer gangbar.

**20** Das **Ostmontenegrinische Schiefergebirge** (Limgebiet, Landschaft 20), ehemals Ost-Montenegro, ist südlich von Bijelo-Polje (BB 7532) wasserreiches, hohes Schiefergebirge mit starker Bewaldung auf den Hängen der plumpen hohen Rücken (Bjelasica 2116 m) (Abb. 19, 20, 21). Die Täler sind tief und schwer gangbar, besonders nach Regenzeiten, wenn der lehmige Boden sich in einen zähen Brei verwandelt. Während die Flanken der Täler trotz ihrer Steilheit von einer zähen Bergbauernbevölkerung besiedelt sind, tragen die hohen, oben flachen Rücken, die über die Waldgrenze aufragen, einsame Hochweiden. Im äußersten Süden schließen die schroffen Kämme der Nordalbanischen Alpen (siehe Seite 54) das Gebiet ab. Hier sind bei Andrijeva (BB 7531) und in der hohen Talweitung von Plav-Gusinje (um 950 m) bereits die Siedlungen der Albaner anzutreffen. Ihre aus massivem Stein aufgeführten 2- bis 3stöckigen Wohnbauten (kula) sind mit Schießscharten versehen und können als Wehrtürme im Kleinkrieg Verteidigungsnester abgeben.

**21** Das **Hochland von Pešter** (Landschaft 21) (BB 7633, 7634) erstreckt sich als weites, flachwelliges Kalkplateau in 1400 bis 1500 m Meereshöhe zwischen dem Lim im Westen und den Oberläufen des Ibar und der Raška im Osten. Es ist waldarmes Hochweidengelände, das infolge der Verkarstung unter Wassermangel leidet, aber infolge seiner Flachheit relativ gut gangbar ist. In dem flachen Karstbecken von Pešter, das im Zentrum des Hochlandes gelegen ist, tritt dagegen reichlich Wasser in starken Karstquellen zutage. Hier leiden einzelne Abschnitte des Karstbeckens unter Versumpfung. Das menschenarme Hochland hat sehr rauhe, schneereiche Winter, ist aber auch im Sommer dank seiner Höhenlage besonders in den Nächten empfindlich kühl, während sich am Tage auf den waldlosen Flächen gelegentlich große Hitze entwickelt.

In Inner-Bosnien sind die tief eingeschnittenen Flußtäler militärisch die wichtigsten Abschnitte. Die teilweise cañonartige und schwer gangbare Schlucht der oberen Una bildet eine scharfe Grenze gegen Hochkroatien. Der Vrbas durchbricht nach offenem Oberlauf in 50 km langer Schlucht ausgedehnte Kalkplateaus. Auch Bosna und Drina weisen in ihrem Oberlauf enge, gewundene Steiltäler auf. Una, Vrbas, Bosna und Drina sind als militärische Hindernisse zu betrachten.

Bosniens **Klima** ist wegen seiner durchschnittlichen Höhenlage kühler und feuchter, als es seiner Breitenlage entspricht. Dem entsprechen seine reichen Bergwälder. Rasch aufeinanderfolgende Temperaturschwankungen steigern sich im hohen Süden und Westen empfindlich. Nebel und Regen sind im Sommer häufig, der Winter bringt sehr reichlichen Schneefall. Im ganzen ist das Klima rau, aber gesund.

Die **Bevölkerung** ist im Gebirgsland, im Gegensatz zum dichter besiedelten niedrigen Bergland des Nordens, sehr wenig zahlreich, aber kräftig und ursprünglich. Die Scheidung in die beiden christlichen Glaubensbekenntnisse und Mohammedaner macht sich im sozialen Leben noch stark bemerkbar. Die Volksbildung steht auf geringer Höhe.

**Wirtschaftlich** ist Bosnien vorwiegend Agrarland. Holzwirtschaft und Viehzucht überwiegen den auf die Becken und Täler beschränkten Ackerbau. Die wenig entwickelte Industrie ist auf die Städte beschränkt. **Unterbringung** von Truppen ist im niedrigen Norden in zusammenhängenden Ortschaften reichlich möglich und nicht schlecht, stößt dagegen im hohen Mittelgebirge Inner-Bosniens auf erhebliche Schwierigkeiten.

## VI. Zone der Karst-Hochländer

Ein breiter Gürtel stark verkarsteter Kalk-Hochländer begleitet die jugoslawische Adria-Küste und legt sich trennend zwischen diese und die stark zerschnittenen hohen Mittelgebirge auf der nördlichen Abdachung der Dinarischen Gebirgsfeste. Oberflächlich fließendes Wasser ist in dieser Karstlandschaft außerordentlich selten und in erster Linie auf kleinere, allerdings wasserreiche Poljenflüsse (Polje = Karstbecken) beschränkt. Infolge der starken Zerklüftung des Kalkgesteines und seiner Löslichkeit versickert der hier an und für sich reiche Niederschlag in die Tiefe und fließt unterirdisch ab. Zahlreiche Höhlen von oft gewaltigem Ausmaß finden sich daher im Bereich der Karstplateaus und haben von jeher als Unterschlupf, aber auch als begehrte Wasserstellen bei der Kriegsführung eine beachtliche Rolle gespielt (Abb. 30). In erster Linie aber beruht die Wasserversorgung im Karst auf Zisternenbau (noch sehr ausbaufähig [Abb. 31]).

Die Auflösung der Oberfläche in zahlreiche kleine Trichterformen (Karst-Dolinen), die das versickernde Wasser ausgelöst hat, ist für die Karstlandschaft besonders charakteristisch, und diese häufen sich sehr oft zu ganzen Trichterfeldern, die die Orientierung außerordentlich zu erschweren vermögen, das Vorankommen von Fahrtruppen völlig ausschließen und Fußtruppen nur ein sehr langsames Vorrücken ermöglichen. Größere Bodenbedeckung fehlt in der Karstlandschaft. Meist bedeckt nur eine wenige Zentimeter dicke lehmige Schicht den Fels, daneben tritt aber auch auf sehr weite Strecken hin der nackte Kalk zutage (Abb. 23, 24) oder ist nur von losem Gesteinsschutt bedeckt. Außerordentlich groß ist infolgedessen der Mangel an größeren Wäldern und damit die Holzarmut. Sehr häufig ist ein niedriger, verfilzter und daher schwer gangbarer Buschwald. Im ganzen muß das Gebiet der Karst-Hochländer trotz der vorherrschenden sanften Formen aus diesen Gründen als schwer gangbar bezeichnet werden. Wassermangel, Holzarmut und das Fehlen reicherer Anbaugelände können hier für größere Truppenansammlung ernstliche Schwierigkeiten verursachen.

Das **Hochland der Lika** (Hochkroatien, Landschaft 22) ist im Mittel 700 m hoch und von felsigen, stark verkarsteten Gebirgszügen mit steilen Mittelgebirgsformen (Velebit, Kapela) wallartig umrandet, welche gegen das Meer, gegen die Una (BB 6839) und die Linie Bihać (BB 6840)—

Vrbovsko (BB 6642) mit hohen Steilhängen abstürzen. Hochkroatien ist noch relativ gut gangbar und verfügt über eine Anzahl mehr oder weniger guter Straßen und Wege in jeder Richtung, die auch über die hohen Randgebirge führen. Ausgedehnte flache Karstbecken in 500 bis 600 m Meereshöhe (Becken von Gacko, Gračac, Krbava, Lika) begünstigen mit ihrem Weideboden diese Durchgängigkeit. Die dazwischengelegenen Bergzüge und niedrigeren Schwellen sind allerdings stark verkarstet und häufig in einzelne kleine Inselberge aufgelöst. Hochkroatien verfügt auch noch über größere Gebüsch- und Waldkomplexe, die sich in den tieferen Lagen aus Buchenwald, nach der Höhe zu aus Fichtenwald zusammensetzen. In den Becken findet sich neben Acker- und Weideland häufig Versumpfung. Im ganzen kann Hochkroatien noch als die in bezug auf Gangbarkeit, Wasserversorgung und Bewaldung am meisten begünstigte Zone der Karsthochländer bezeichnet werden (Abb. 22).

- 23 Westbosnien** (Landschaft 23) setzt sich aus einer größeren Anzahl langgestreckter, stark verkarsteter Kalkplateaus zusammen, die sich im Durchschnitt um 1400 bis 1500 m Meereshöhe halten. Ihnen sind aber einzelne Käme und kleinere Kalkmassive aufgesetzt, die besonders im Zuge der **Dinara (Dinarische Alpen)** (BB 6837, 6936) bereits schroffe Hochgebirgsformen annehmen und im Troglav zu etwas über 1900 m Meereshöhe aufragen. Zwischen diesen Karstplateaus liegen langgestreckte Karstbecken (Poljen), die zu den größten Poljen der dinarischen Karstzone gehören und mit ihren von Schottern und Schwemmland bedeckten Böden zwischen 700 bis 1100 m Meereshöhe gelegen sind (Livanjsko Polje, Glamočko Polje, Kupreško Polje und Duvanjsko Polje). Diese Becken enthalten vorwiegend nur Weideland, das den Winter über sehr häufig überschwemmt ist. Daher sind sie kaum für größere Truppenversammlungen geeignet.

**Unterkunft** ist im ganzen Gebiet Westbosniens nicht sehr reichlich vorhanden und in erster Linie auf die zahlreichen Dörfer und kleinen Städtchen beschränkt, die in den Karstpoljen gelegen sind.

Das **Klima** ist nur in den tiefer gelegenen Becken, wie besonders in der Talweitung des oberen Cetina-Tales (BB 6935, 6936), milde und weist bereits manche mittelmeeerische Züge auf. Jedoch ist auch hier, wie im ganzen übrigen Gebiet, mit scharfer Winterkälte zu rechnen. Die Sommermonate sind überall und besonders in den Karstbecken sehr heiß.

Eine **Durchquerung** Westbosniens senkrecht zur Küste stößt auf große Schwierigkeiten wegen des häufigen Aufstieges aus den Becken auf die steil darüber sich erhebenden schmalen Karstplateaus. In der Streichrichtung der Becken und Plateaus von Südosten nach Nordwesten stehen einer Durchquerung dagegen geringfügigere Geländehindernisse entgegen.

Von der oberen Cetina abgesehen fehlen größere Flüsse gänzlich und nur in den Karstbecken treten kurze, aber oft wasserreiche Schlundflüsse auf, die nach kurzem Lauf am Rande der Becken unterirdisch verschwinden.

- 24** Ein typisches Karstgebiet ist auch die **Herzegowina** (Landschaft 24). Schwer gangbare, aber niedrigere Karstplateaus ragen auch hier zwischen tief eingesenkten Becken auf und streichen ebenfalls untereinander parallel

von Nordwesten nach Südosten. Jedoch wird die Herzegowina von der Narenta (BB 7133, 7134, 7135), dem einzigen großen Fluß gequert, der die Zone der Karstplateaus auf der Westseite Jugoslawiens in ihrer ganzen Breite durchbricht. Ihr Tal ist daher von großer Verkehrsbedeutung für eine Durchquerung des Karstgürtels senkrecht zur Küste (Abb. 25, 26). Oberhalb von Mostar (BB 7134) wird es zum engen Durchbruchstal und ist hier leicht zu sperren. Den Unterlauf der Narenta begleiten bereits breitere Schwemmlandebenen, die sich von hier aus längs des Trebižat (BB 7133) und der Bregava (BB 7133) weit zwischen den herzegowinischen Karstplateaus in Nordwest-Südost-Richtung einschieben. Diese wasserreichen und oft überschwemnten Talebenen sowie die niedriger gelegenen Karstbecken (Polje von Imotski und Popovo Polje) haben ein warmes mildes Klima mit mittelmeeerischem Einschlag (Tabakbau), jedoch ist auch hier Malaria infolge der häufigen Versumpfung endemisch. In den weiter landeinwärts gelegenen Poljen (Gacko Polje, Nevesinjsko Polje) herrscht bereits wieder, bei Meereshöhen um 900 m, ein kühles, rauhes Klima, das sich nur noch durch größere Sommerhitze auszeichnet. Für Truppenbewegungen stellt auch die Herzegowina abseits des Narenta-Tales ein beschwerliches und unwirtliches Gelände dar. Die Becken sind nur teilweise kultiviert, der Rest ist dürrtchtige Karstweide, Gestrüpp und Gebüsch, während größere Hochwälder völlig fehlen. Militärische Hindernisse nach Talbeschaffenheit und Wassermenge sind neben der Narenta auch ihre Nebenflüsse Trebižat und Bregava sowie die Trebinjčica (BB 7331, 7231). Die letztere tritt bei Bilek aus einer starken Höhlenquelle heraus und durchfließt das Popovo-Polje, an dessen nordwestlichem Ende sie in großen Schlucklöchern (Ponoren) verschwindet, also keinen oberirdischen Anschluß an die Narenta findet.

**Westmontenegro** (Landschaft 25) ist nach seiner Bodengestaltung der Herzegowina ähnlich. Nur treten hier die Becken noch stärker zurück, während die Hochflächen sich zusammenschließen. Von dem zentral gelegenen Karstbecken von Nikšić (BB 7432) abgesehen, stellt Westmontenegro ein geschlossenes Hochland zwischen 900 bis 1200 m Meereshöhe dar, in dem die Verkarstung ihr größtes Ausmaß erreicht hat (Abb. 27—33). Infolgedessen muß es als eines der am schwersten gangbaren Gebiete des ganzen Gürtels der Karsthochländer betrachtet werden. Wald, Bodenbedeckung und Wasser fehlen in sehr großen Gebieten so gut wie ganz (aber zahlreiche Zisternen). Zur Adria hin fällt das Karstplateau mit hoher Steilstufe ab, die hier noch von einem Küstengebirgszug überragt wird, der in dem beherrschenden und oft umkämpften **Lovćen** (1750 m) (BB 7330) einen Gipfel von größter operativer Bedeutung aufweist (Abb. 27). Weiter im Norden stellen tiefe Talschluchten an der Piva und Tara größte militärische Hindernisse dar. Das Hochland erhebt sich hier im Durchschnitt auf 1700 bis 1800 m Meereshöhe; es trägt ein gutes Weideland und wird von kleinen, aber schroffen Hochgebirgsmassiven (Kalkklötzen) überragt (Durmitor 2530 m) (BB 7433) (Abb. 34—36). Das Klima dieses nördlichen Hochlandes ist rau und schneereich im Winter und gemäßigt im Sommer. Hingegen sind die niedriger gelegenen Karsthochflächen näher an der Küste durch ein milderer Klima ausgezeichnet.

Im Süden greift in das Karsthochland von Westmontenegro das **Zeta-Tal** (BB 7431) weit landeinwärts zurück. Podgorica (BB 7430) liegt dort am Eingang in die Zeta-Talebene, wo diese durch einen niedrigen Querriegel abgeschlossen wird, den die Zeta in einem kurzen, aber leicht abzuriegelnden Engtal durchbricht. Die Talebene an der Zeta verengt sich oberhalb von Danilovgrad (BB 7431) schnell, steile, felsige Hänge treten auf beiden Seiten an sie heran und schließlich wird sie an ihrem Ende von einer hohen Steilstufe abgeschlossen. Diese muß überwunden werden, um über einen hohen verkarsteten Sattel in das etwa 600 m hoch gelegene zentrale Karstbecken von Nikšić zu gelangen. Die Talebene an der Zeta besitzt einen bis zu 6 m mächtigen, sehr fruchtbaren Lehmboden und weist reichen Anbau (Mais, Weizen) auf. Sie ist die Kornkammer des westmontenegrinischen Karsthochlandes. Das Polje von Nikšić weist im Gegensatz hierzu nur einen dünnen, steinigen Boden auf, der vorwiegend als magere Viehweide genutzt wird.

Im Zeta-Tal macht sich das nahe Mittelmeer bereits in einem milderen, warmen Klima bemerkbar, das reichen Weinbau erlaubt, doch kann es wegen scharfer Winterkälte nur als ein Übergang zum mittelmeeerischen Klima bezeichnet werden. Der Ölbaum und überhaupt die echte mittelmeeerische Vegetation fehlt hier noch dem Landschaftsbild.

Zwischen dem Zeta-Tal und dem Skutari-See erstreckt sich die weite **Ebene von Podgorica** (BB 7430). Sie weist nur an ihrem südlichsten Rand fruchtbares Schwemmland auf, leidet hier aber auch unter großen Überschwemmungen durch den in seinem Wasserstand starken Schwankungen unterworfenen Skutari-See (BB 7429, 7529). Die übrigen  $\frac{2}{3}$  der Ebene sind magere, steinige Weideflächen, die unter großer Trockenheit leiden, und auf denen sich im Sommer große Staubstürme entwickeln können. Bei Podgorica vereinigt sich die Zeta mit der Morača, die den Skutari-See erreicht. Zeta und Morača sind wasserreiche Karstflüsse und als militärische Hindernisse zu betrachten. Die Ebene von Podgorica ist nach allen Seiten gut gangbar und zur Versammlung größerer Truppeneinheiten geeignet. Jedoch muß der Wassermangel in Rechnung gestellt werden. In dem fruchtbaren Südabschnitt am Skutari-See herrscht Malariagefahr.

Die noch sehr ursprüngliche, arme **Bevölkerung** Montenegros ist hart, kräftig, bedürfnislos und kriegerisch; sie besitzt alte Tradition im Kleinkrieg.

- 26** Landeinwärts wird sowohl die Herzegowina wie auch Westmontenegro überragt von der **Zone der dinarischen Hochgebirgsmassive** (Landschaft 26), die die Achse des Dinarischen Berglandes bildet und sich trennend zwischen die Karsthochländer auf seiner Westseite und das Innere Bosniens legt. Jedoch handelt es sich hier um kein durchgehendes Kammgebirge, sondern um eine Reihe von isolierten kleinen Hochgebirgsmassiven, zwischen denen einzelne Hochflächen in 1400 bis 1700 m Meereshöhe hohe Durchgänge und Übergänge ermöglichen. Die Massive selbst sind durchweg Kalkklötze mit steilen Außenseiten und einzelnen aufgesetzten Graten und Zinnen, die 2000 bis 2500 m erreichen. Hohe Schutthalden verkleiden oft die Steilhänge. Die Verkarstung und daher auch die Wasserlosigkeit ist überall weit fortgeschritten, während andererseits sich an den schattenseitigen

Hängen große Schneefelder den Sommer über halten und die Grundlage der Wasserversorgung bilden für die wenigen Hirten und die Herden, die im Sommer hier die dürrtigen Hochweiden beleben. Die Narenta durchbricht in gewaltiger Schlucht die Kette der Hochgebirgsklötze an ihrem Nordende (Abb. 38). Vran Planina (2074 m) (BB 7135) und Čvrstica (2176 m) (BB 7135) ragen im Westen der Durchbruchschlucht auf, während im Osten der Prenj (2102 m) (BB 7135, 7235) sich erhebt und von hier aus gegen Südosten sich die Zone der Hochgebirgsmassive über den Maglić (2387 m) (BB 7337) und Durmitor (2522 m) (BB 7433) bis an die albanische Grenze fortsetzt, wo sie auf den senkrecht zu ihr verlaufenden Hochgebirgskamm der Nordalbanischen Alpen (BB 7530, 7531) (siehe Seite 54) trifft.

### Der Adriatische Küstensaum

Die Karsthochländer des westlichen Jugoslawien treten unmittelbar an die adriatische Küste heran, die sie fast durchweg mit steilem Anstieg überragen. Nur im Mündungsgebiet der Narenta tritt mit Schwemmlandebenen etwas ausgedehnteres, aber ungesundes Flachland (Malaria) an die Küste, während im mittleren Dalmatien sich zwischen dem Morlakken-Kanal und der Zrmanja im Norden und der Bucht von Split (Spalato) im Süden niedrige, kahle Kalkflächen in der sogenannten „Dalmatinischen Platte“ vor den Steilanstieg zum Hochland legen. Dieser Anstieg stellt überall der Verbindung des Küstenlandes mit dem Hinterland Jugoslawiens erhebliche Schwierigkeiten entgegen, die erst seit kurzem durch eine Reihe von Kunststraßen mehr und mehr überwunden werden (Bahn von Fiume-Sušak nach Agram, von Split nach Agram). Auf der Höhe des Karstes macht sich überall ein jäher Wechsel des Klimas und der Pflanzenwelt bemerkbar, die kahlen und öden Karsthochflächen stoßen hier unvermittelt mit der mittelmeeerischen Küstenzone zusammen. Weiter im Süden stellt das Narenta-Tal (Bahn und Straße) die einzige natürliche Verbindung des Küstenlandes mit dem Hinterlande dar (siehe Seite 43 ff).

Die wenigen größeren Flüsse der Küstenabdachung (Zrmanja, Krka, Cetina) brechen in steilwandigen Cañontälern zum Meere durch und stellen vor allem wegen ihrer vielen Schluchten, aber auch wegen ihrer starken Wasserführung beachtliche militärische Hindernisse dar. Dasselbe gilt im Süden noch für das kurze Tal der Ombla bei Dubrovnik (Ragusa), das bis zur Quelle mit größeren Booten befahrbar ist. Die **Bevölkerung** Dalmatiens ist fast rein kroatisch, der Rest (2 bis 5%) italienisch. Im äußersten Süden wohnen dicht an der Grenze gegen Albanien auch Albaner noch auf jugoslawischem Gebiet. Die Dalmatiner sind als geschickte Seefahrer bekannt und waren früher sowohl in der österreichischen wie in der italienischen Marine als Matrosen sehr geschätzt.

Vor der hohen Steilküste liegen die außerordentlich zahlreichen **dalmatinischen Inseln**. Die größeren, eine Reihe von Dörfern und bekannte moderne Badeorte tragenden Inseln sind in Nord-Dalmatien die drei Quarnero-Inseln Krk (Veglia), Rab (Arbe) und Cherso (italienisch). Dazu

treten Lussin piccolo und grande (beide italienisch), Pag (Pago), Dugi Otok (Ins. grossa). In Süd-Dalmatien sind von Bedeutung auch wegen ihres Obst- und Weinanbaues die Inseln Brač (Brazza), Hvar (Lessina), Korčula (Curzola), Vis (Lissa), Mljet (Meleda) und das wiederum italienische Lagosta.

Zu diesen größeren Inseln tritt noch eine unübersehbare Zahl von kleineren und kleinsten Inseln, sogenannten Scogli. Alle diese Inseln sind felsig, stark verkarstet und von kahlen, bis über 700 m aufragenden Bergzügen besetzt. In ihrem Schutze verlaufen langgestreckte Meeresskanäle, die der Küstenschifffahrt ausgezeichnet geschützte Wege bieten. Das **Klima** der Inseln ist wesentlich mehr mittelmeerisch warm und ausgeglichener als das des schmalen mediterranen Saumes an der Festlandküste.

## VII. Nord-Dalmatien

- 27** Hier gilt das oben Gesagte ganz besonders, da hier nur die Inselwelt durch echtes Mittelmeerklima ausgezeichnet ist. Die Festlandküste ist, besonders im Hintergrunde der **Quarnero-Bucht** (Landschaft 27) und unter den Steilabfällen des Velebit-Zuges, im Winter noch durch häufige Kälteeinbrüche bedroht. Diese werden besonders empfindlich, wenn die eiskalte Bora als Fallwind von dem kroatischen Hochkarst herabkommt. Die Gewalt dieses Windes reicht gelegentlich aus, um Hütten und selbst Eisenbahnwagen umzustürzen. Demgemäß treten hier die mittelmeerischen Züge auch im Pflanzenkleid zurück, z. B. hat der Ölbaum auf dem Festland Nord-Dalmatiens noch keine Verbreitung.

Wesentlich günstiger ist das Klima der großen Inseln in der Quarnero-Bucht; hier gedeiht auch bereits der Ölbaum auf den vor dem Landwind geschützten West- und Südseiten. Krk (Veglia) (BB 6541) und Rab (Arbe) (BB 6540) samt den kleineren Inseln um sie herum gehören zu Jugoslawien, während die großen Inseln auf der Außenseite der Quarnero-Bucht (Cherso, Lussin piccolo und grande) bereits italienisch sind. Die jugoslawisch-italienische Grenze zieht von Norden nach Süden mitten durch den Quarnero. Auf dem Festland läuft sie durch den geschlossenen Komplex des Haupthafens des Quarneros hindurch und teilt hier, dem Lauf der Rječina folgend, den kleineren Stadtteil **Sušak** (jugoslawisch) von dem alten Stadtkern **Fiume** (italienisch) ab (BB 6542). Fiume (Rijeka) hat mit dem alten, gut ausgebauten Hafen die günstigeren Hafenverhältnisse, während Sušak entsprechend seiner Entwicklung aus einer ehemaligen Vorstadt sich noch sehr im Ausbau befindet und unter räumlicher Einengung leidet. Trotzdem hat sich Sušak schnell zu einem bedeutenden Hafen entwickelt, der mit modernsten Mitteln ausgestattet worden ist und Hochseeschiffe aufnehmen kann. Sušak ist heute neben Split (Spalato) (BB 6935) der bedeutendste Adria-hafen Jugoslawiens, die Stadt selbst hat bereits 14 000 Einwohner.

An die Steilküste des Quarnero schließt sich gegen Süden die niedrige Karstfläche der **Dalmatinischen Platte** (Landschaft 28) an, der zahlreiche, ebenfalls niedrige, flache Inseln vorgelagert sind. Die schmalen, langgestreckten Inseln sind steinig und kahl und weisen nur wenige kleine Fischer-

orte auf. Am weitesten ragt die große Insel Pag (Pago) (BB 6638, 6639) gegen Norden vor und gliedert den langgestreckten Morlakken-Kanal als schmale, versteckte Schifffahrtsstraße unmittelbar unter der steilen Festlandküste von den zahlreichen offenen Wasserstraßen dieses Küstenabschnittes ab. Durch den Morlakken-Kanal können kleinere Küstendampfer in das Cañontal der Zrmanja (BB 6737) einfahren, das bis Obrovac (BB 6737) befahrbar bleibt (Abb. 39).

Der Haupthafen der Dalmatinischen Platte, Zara (Zadar) (BB 6637), ist in italienischer Hand. Ganz im Süden dieses Abschnittes hat sich aber Šibenik (Sebenico) (BB 6835) zu einem bedeutenden jugoslawischen Hafen entwickelt auf Grund einer ausgezeichnet geschützten natürlichen Hafeneinfahrt, in die nur eine enge Hafeneinfahrt hineinführt. Šibenik steht heute bereits an 4. Stelle unter den jugoslawischen Adria-häfen und ist bedeutungsvoll besonders als wichtiger Bauxit-Ausfuhrhafen. Wenig oberhalb von Šibenik liegt an den Fällen der Krka bei Skradin (BB 6836) ein sehr leistungsfähiges Elektrizitätswerk, das für die Stromversorgung der Stadt und des ganzen Hinterlandes von großer Bedeutung ist.

Insgesamt ist die 30 bis 40 km sich landeinwärts erstreckende niedrige Plateaufläche der Dalmatinischen Platte steinig, waldlos und wenig fruchtbar. Nur in einigen parallel zur Küste sich erstreckenden flachen Talungen findet sich angebautes Land, sonst herrscht steinige Karstweide vor. Die Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten sind daher sehr beschränkt. Auf den waldlosen Flächen entwickelt sich im Sommer große Hitze, die besonders schwer erträglich ist, da infolge der Verkarstung der steinigten Kalkflächen großer Wassermangel herrscht. Die Krka mit ihrem Nebenfluß, der Čikola (BB 6836), quert die Dalmatinische Platte in niedrigen, aber schroff eingeschnittenen Cañontälern, die als bedeutende militärische Hindernisse anzusehen sind (Abb. 40, 41). Das gleiche hat Geltung für die Talschlucht der Zrmanja am Nordrand der Dalmatinischen Platte.

## VIII. Süd-Dalmatien

Süd-Dalmatien ist gegenüber dem nördlichen Abschnitt wesentlich wärmer, vor allem auch im Winter, und macht mit großen Ölbaumhainen, Strandkieferbeständen und dem typischen mittelmeerischen Buschwerk (Macchie), das gelegentlich schwer zu durchdringen ist, einen fast schon subtropischen Eindruck. Allerdings herrscht auch hier, wie in ganz Dalmatien, keineswegs üppige *Vegetation*; kahle felsige Steilhänge beherrschen das Bild der Festlandküste über dem stets nur sehr schmalen angebauten Küstensaum; auf den Inseln hat niedrige Karstheide weite Verbreitung. Nur in der Nähe der Ortschaften und der oft sehr alten, architektonisch schönen, aber wegen der Enge der Gassen schwer passierbaren Küstentädchen vermitteln die Agaven- und Kaktushecken sowie die Zitronen- und Orangenbäumchen der terrassierten Gärten neben vereinzelt Pinien, Palmen und Zypressen dem Landschaftsbild hier und da südliche Üppigkeit.

Das voll mittelmeerische **Klima** Süd-Dalmatiens ist durch kurze, milde Winter gekennzeichnet. Der Frühling beginnt hier bereits im März, bringt

aber mit warmen Schirokkostürmen viel Regen. Der April ist fast schon sommerlich und leitet den rund fünf Monate langen heißen und trockenen Sommer ein. Die Hitze kann dann im Sommer oft lähmend wirken und macht Vorsicht in der Ernährung nötig, um Darmkrankheiten zu vermeiden. Etwa mit Anfang Oktober beginnt die zweimonatige Regenzeit, die sehr ergiebigen Herbstregen bringt. Regen fällt auch während des milden Winters.

- 29** Von Split (Spalato) (BB 6935) an gegen Süden nimmt die Festlandsküste wieder den Charakter der **Steilküste** an, der zugleich die **großen Inseln Süd-Dalmatiens** (Landschaft 29) vorgelagert sind. Brač (Brazza) (BB 6934) ist die größte und zugleich die zur größten Höhe (778 m) sich erhebende unter diesen Inseln, die alle von hohen Bergzügen eingenommen werden (Hvar 626 m, Vis 585 m, Korčula 568 m, Mljet 514 m). Von den Höhen der schmalen Gebirgsinseln ergeben sich umfassende Ausblicke über die an Meeresstraßen, versteckten Buchten und Schlupfwinkeln reiche Inselwelt und Küstenzone (Abb. 45—47). Als Übersichtspunkt sowie als Richtpunkt für die Küstenschiffahrt spielt besonders der 961 m hohe Monte Vipera (BB 7032) eine Rolle, der am Nordende der schmalen Halbinsel Pelješac (Sabioncello) aufragt. Die Gebirgszüge der Inselwelt sind jedoch alle felsig und steil und besonders infolge der starken Verkarstung sehr schwer gangbar. Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten bietet nur die große und gut bevölkerte Insel Brač in größerem Maße, sonst sind die Inseln abseits der alten, heute als Badeorte mit Hotels und Pensionen ausgebauten kleinen Inselstädtchen sehr dünn bevölkert und arm an kultiviertem Land.

Die Halbinsel Pelješac (Sabioncello) (BB 7032, 7132) sperrt das Mündungsgebiet der Narenta vom offenen Meer ab und erschwert damit dessen Verkehrsverhältnisse sehr beträchtlich. Das Narenta-Gebiet weist daher keinen größeren Hafen auf. Erst weiter landeinwärts hat der kleine Flußhafen von Metković (BB 7133) einige Bedeutung als Umschlagsplatz für den Verkehr durch das Narenta-Tal. Jedoch leidet er unter dem ungesunden, malariaverseuchten Klima des stark versumpften Mündungsgebietes der Narenta.

Die Festlandsküste dieses Abschnittes weist infolge ihres schroffen Steilküstencharakters nur wenige Häfen auf. Besonders schroff und abweisend ist der Küstenabschnitt unter dem **Biokovo-Gebirge** (BB 7034), das als schmaler Gebirgshorst bis zu 1762 m ansteigt, auf seiner Höhe ein schmales, tief durch die Verkarstung zerrissenes Hochplateau trägt und zu dem schmalen Küstensaum mit Hängen von wandartiger Steilheit abbricht (Abb. 43). Das hier gelegene Makarska hat nur Bedeutung für den lokalen Küstenverkehr. Omiš (BB 6934) an der Mündung der Cetina, die in schroffer Cañonschlucht zum Meere durchbricht, hat einige Bedeutung für die Verschiffung der reichen Bauxitvorkommen seines Hinterlandes. Bei Zadvorje a. d. Cetina (BB 7034) befindet sich ein für das gesamte Küstengebiet wichtiges großes Kraftwerk, das die Energien der Cetinafälle (Gubavica-Fälle) ausnutzt (Abb. 44).

Nur im Norden dieses Abschnittes hat sich **Split** (Spalato) (BB 6935) zu der größten Hafenstadt Jugoslawiens entwickelt (43711 Einw.) mit modernen großen Hafenanlagen (Abb. 42). Split ist nicht nur ausgezeichneter Hafen, sondern zugleich auch Sitz einer wichtigen Zementindustrie. Es verfügt außerdem über ein gut angebautes Hinterland, das sich als ein schmaler, aber sehr ertragreicher Streifen von dicht bewohntem Bauernland gegen Westen längs der Küste bis zu dem alten, heute bedeutungslosen Städtchen Trogir (Trau) (BB 6835) hinzieht. Hier sind gute Verpflegungsmöglichkeiten gegeben. Jedoch ist auch der Streifen von Kulturland im Hintergrund von Split, wie überall in Dalmatien, nur schmal und wird schroff von den steilen, kahlen Hängen des Mosor-Gebirges im Süden und des Koziak-Gebirges im Norden überragt (Abb. 42).

Im äußersten Süden dieses wichtigsten Abschnittes der jugoslawischen Adriaküste ist als größter Kurort, aber zugleich auch sehr bedeutender Hafen **Dubrovnik** (Ragusa) (BB 7231) gelegen. Hier sind sehr reiche Unterkunftsmöglichkeiten gegeben, während der eigentliche Hafen von Dubrovnik, die gut geschützte, tief in das Land eingreifende Bucht von Gruž (Dubrovnik II), zu einem modernen Hafen ausgebaut ist (Abb. 48). Dubrovnik fehlt jedoch ein eigentlicher Küstenstreifen, unmittelbar über Stadt und Hafen steigen steile Hänge an (Abb. 49).

Die Steilküste südlich von Dubrovnik besitzt in der tiefen, fjordartigen **Bucht von Kotor** (Cattaro [Landschaft 30]) (BB 7330) den besten Naturhafen längs der ganzen, an Buchten und Schlupfwinkeln außerordentlich reichen jugoslawischen Adriaküste. Tivat (Teodo) nutzt hier als jugoslawischer Kriegshafen die Vorteile der an ihrem Eingang leicht sperrbaren Bucht aus. **30**

Die Bucht von Kotor wird von außerordentlich schroffen Steilhängen überragt, die sich dem Eindringen in das Hinterland als schwere militärische Hindernisse entgegenstellen (Abb. 50 und 52). Aus dem innersten Winkel der Bucht führt von Kotor aus mit steilen Serpentinien die Lovćen-Straße (Abb. 51) zum montenegrinischen Hochland hinauf (Kotor—Cetinje) und überwindet dabei eine Höhendifferenz von etwa 900 m. Der Gipfel des Lovćen (1749 m) beherrscht sowohl die Straße als auch die Bucht von Kotor selbst und hat damit große operative Bedeutung (Abb. 27). Bekannt sind die mit der Eroberung des Lovčengipfels endenden schweren Kämpfe, die während des Weltkrieges hier ausgefochten wurden. Von Risan in der Boka Kotorska führt eine ebenfalls schwierige Bergstraße gegen Norden hinauf zu dem Karsthochland des Krivovošije und von hier aus hinüber zum Polje von Nikšić (BB 7432) sowohl wie zum Popovo Polje (BB 7231, 7331). Zwischen der Bucht von Kotor und dem Popovo Polje ragt als schroffes Hochgebirgsmassiv der **Orjen** (BB 7331) zu einer Höhe von 1895 m auf. Mit steilen, verkarsteten Kämmen ist er schwer gangbares, unwirtliches Hochgebirge, durch das jedoch eine schmale Fahrstraße hinüberführt nach Trebinje im Popovo Polje.

Das südlichste Dalmatien hat bis Bar (BB 7429) Steilküstencharakter (Abb. 53). Dann setzt besser durchgängiges, niedriges Bergland ein, durch das man leicht in die breite versumpfte Flußebene an der Bojana (BB 7528),



dem Ausfluß des Skutarisees, gelangt. Bei Ulcinj (Dulcigno) (BB 7428) tritt die Ebene der Bojana-Mündung an die Küste selbst heran, die bis zur albanischen Grenze nur eine versumpfte, unter Malaria leidende Flachlandküste ist. Die Bojana ist als militärisches Hindernis zu betrachten.

Insgesamt mangelt es der jugoslawischen Adriaküste mit wenigen Ausnahmen (Dalmatinische Platte, Narenta-Mündungsgebiet) an Entwicklungsraum für militärische Operationen. Die Steilküste ist als schweres militärisches Hindernis zu betrachten. Ihre zahlreichen kleinen Steilschluchten sind nach Regen für kurze Zeit von reißenden Gebirgsbächen erfüllt. Dagegen bestehen zu einem gewissen Teil Möglichkeiten für ein Zusammenwirken mit Seestreitkräften. Allerdings bieten die zahllosen Inseln, Wasserstraßen und Buchten auch jedem mit den Fahrwasser- und Küstenverhältnissen vertrauten Gegner zahlreiche Verstecke und Hinterhalte.

## Die wichtigsten Querverbindungen zwischen der Adriaküste und dem Binnenland

(von Norden nach Süden geordnet)

Die Notwendigkeit der Überwindung des Gürtels verkehrsfeindlicher Karsthochländer, die zudem fast überall mit hoher Steilstufe an die Adriaküste herantreten, hat von jeher die Verbindung des Adriagestes mit seinem Hinterland außerordentlich erschwert und stellt einem Vordringen von der Küste aus außerordentliche Schwierigkeiten entgegen. Es stehen nur wenige von Natur aus leichter gangbare Durchgangszonen zur Verfügung, aber auch diese sind noch reich an natürlichen Hindernissen, wie Steilanstiegen, Engpässen und hohen Sätteln. Durch eine Reihe von Kunststraßen sind, teils schon in alter Zeit durch die Österreicher, besonders aber auch in jüngster Zeit, weitere Verkehrsmöglichkeiten geschaffen.

### 1. Die Übergänge über den kroatischen Hochkarst

Die Straßen über den kroatischen Hochkarst haben alle außerordentlich große Geländeschwierigkeiten zu überwinden, da gerade hier im Norden der Steilabfall des Hochkarstes zur Küste hin besonders schroff und unzugänglich ist. Die einzige leicht gangbare Umgehungsroute des Hochkarstes liegt schon außerhalb des jugoslawischen Gebietes (siehe Seite 21) und führt durch die Pforte von Postumia (Adelsberg) (BB 6444) zum Becken von Laibach hinüber (Straße und Eisenbahn). Jedoch wird der Übergang über den kroatischen Hochkarst begünstigt dort, wo er zwischen dem Becken von Ogulin (BB 6642) und der Adriaküste eine starke Einschnürung erfährt. (Luftlinien-Entfernung Ogulin—Novi nur 37 km.) Gleichzeitig erniedrigt sich das Hochland in dieser Zone bis auf 835 m. Diese Umstände bewirken, daß der Übergang in dieser Zone noch auf die wenigsten Schwierigkeiten stößt. Die Eisenbahn Zagreb—Ogulin—Sušak/Fiume sowie die Straße Zagreb—Karlovac—Sušak/Fiume (Luisenstraße) benutzen diese günstige Übergangszone des nördlichen Hochkarstes. Während auf dieser Strecke der Gebirgszug der Gr. Kapela (BB 6641, 6642) im Norden umgangen wird, ergibt sich noch eine zweite relativ günstige Übergangsmöglichkeit im Süden der Gr. Kapela. Hier benutzt die Straße von Senj (BB 6640) über Brinje (BB 6641) zum Becken vor Ogulin und weiter nach Karlovac die Lücke zwischen dem Großen und Kleinen Kapela-Gebirge.

Weiter gegen Süden verbreitert sich in Hochkroatien das schwer gangbare Karsthochland beträchtlich, so daß hier der Übergang von der Küste nach Niederkroatien mit einer doppelt so langen Gebirgsstrecke zu rechnen hat.

Zugleich setzt nun über dem Gestade der Adriaküste das schroffe Velebit-Gebirge (BB 6639, 6738) ein, dessen über 1000 m hoher Steilabfall zur Küste überwunden werden muß. Auch im Osten begleiten den Rand Hochkroatiens hohe Gebirgszüge (Mala Kapela-Plješevica), die steil gegen Niederkroatien und das Unatal abbrechen. Trotzdem führen von Jablanac (BB 6639) und Karlobag (BB 6639) am Morlakka-Kanal zwei in ihrem Wert durch große Geländeschwierigkeiten (enge Serpentinaen) beeinträchtigte alte Straßen auf kürzestem Wege über den Hochkarst hinüber [Jablanac (BB 6639)—Otočac (BB 6640)—Plaški (BB 6741) und Karlobag (BB 6639)—Gospić (BB 6739)—Bihać (BB 6840)]. Allerdings ist nach Überwindung der Randgebirge die Gangbarkeit im Bereich des Lika-Hochlandes selbst relativ leicht. Jedoch begünstigen die Nordwest-Südost gestreckten Höhenzüge hier in erster Linie die Vorwärtsbewegung in der Längsrichtung des Hochlandes, in der auch die Hauptstraße Brinje (BB 6641)—Otočac (BB 6640)—Gospić (BB 6739)—Gračac (BB 6838) verläuft. Auf diese Straße mündet bei Sv. Rock (BB 6738) die gut ausgebaute Kunststraße ein, die von Obrovac (BB 6737) an der Zrmanja aus mit vielen Serpentinaen das Velebitgebirge in 1045 m hohem Straßensattel quert und einen wichtigen Zugang zum Hochland der Lika darstellt.

## 2. Die Querverbindung Knin (BB 6837)—Bihać (BB 6840)

Eine leichter gangbare Querverbindung zwischen der Adriaküste und dem Hinterland findet sich erst wieder am Südende des kroatischen Hochlandes. Vom innersten Winkel der niedrigen und leicht gangbaren „Dalmatinischen Platte“ bei Knin aus vermitteln dicht nebeneinander zwei nordsüdlich gestreckte Querfurchen mit tiefen Tälern einen leichten Übergang zum Oberlauf der Una und des Unac. Die westliche dieser beiden Durchgangszonen wird von der Hauptstraße Knin—Bihać—Karlovac benutzt. Der Übergang wird hier erleichtert durch den weit gegen Norden in die Karsthochflächen eingreifenden gut befahrbaren Cañon der oberen Zrmanja. Die zwischen 600 bis 650 m Meereshöhe gelegenen Karstböden von Popina (BB 6838) bieten dann eine relativ leichte Übergangsmöglichkeit in das oberste Unatal. Der höchste Punkt des Übergangs liegt mit 790 m Meereshöhe dicht oberhalb des steilen Talanfanges der Una. An- und Abstieg zur Popinafläche müssen allerdings in steilen Serpentinaen überwunden werden. Die Parallelverbindung im Osten benutzt das tiefe Nordsüd-Tal der Butušnica (BB 6837, 6838). An seinem Nordende kann man über Karsthochflächen in etwa 650 m Meereshöhe relativ leicht gegen Nordwesten in das Tal der oberen Una hinübergelangen. Hier fehlt jedoch die Straßenverbindung. Beim Übergang aus dem Butušnica-Tal gegen Norden zum Unac-Tal ist dagegen ein breiter, 300 m höherer Karstrücken (900 bis 950 m Meereshöhe) zu übersteigen. Diesen überwindet allerdings die Schmalspurbahn Knin—Drvar (BB 6938).

## 3. Die Straße Split (BB 6935)—Livno (BB 7036)—Bugojno am Vrbas (BB 7137)

Das anschließende Karstgebiet von Westbosnien stellt einer Durchquerung senkrecht zur Küste die größten Geländeschwierigkeiten entgegen,

da hierbei die tief eingesenkten großen Karstbecken sowie die zwischen ihnen gelegenen hohen und schmalen Plateaustücke gequert werden müssen. Eine natürliche Zone guter Gangbarkeit zwischen der Küste und dem Vrbastal fehlt. Die Straße Split—Livno—Bugojno am Vrbas hat daher große Geländeschwierigkeiten zu überwinden. Im Hinterland von Split benutzt sie den engen und leicht zu sperrenden Taleinschnitt von Klis zum Übergang in das Polje von Sinj (um 300 m) (BB 6935). Von hier erfolgt der Übergang über die Dinara Planina zum Polje von Livno auf schwieriger, serpentinaenreicher Bergstraße über den 1173 m hohen Straßensaß von Han Vaganj. Zwischen dem Polje von Livno (um 710 m Meereshöhe) und dem Polje von Kupres (um 1130 m) (BB 7037) überwindet die Straße mit großen Schlingen und langgezogenen Anstiegsstrecken die breiten Karsthochflächen zwischen diesen beiden Becken (höchster Punkt bei Borova Glava Han 1230 m). Nach Erreichung des Beckens von Kupres, dem dritten der von der Straße gequerten großen Karstpolje, gewinnt sie oberhalb von Kupres in kurzem Anstieg den 1384 m hohen Straßensattel von Vrata und steigt nun in steilem engem Tal 800 m tief hinab zum Boden des Vrbastales bei Bugojno (569 m). Damit ist Innerbosnien und der Anschluß an die Straße nach Banja Luka (BB 7040) oder über Travnik (BB 7137) in das Bosnatal erreicht.

## 4. Die Narenta-Linie: Metković (BB 7133)—Mostar (BB 7134)—Sarajevo (BB 7336)

Als einziger und zugleich bedeutender Fluß durchbricht die Narenta den verkehrsfeindlichen Gürtel der Karsthochländer etwa in seiner Mitte in tiefem, an Schluchten reichen Tal. Damit wird es zur einzigen großen, naturgegebenen Durchgangspforte und zum wichtigsten Vermittler des Verkehrs zwischen der dalmatinischen Küste und dem jugoslawischen Binnenland. Trotz seiner Bedeutung als Verkehrslinie ist das Narentatal infolge seines Engtal-Charakters keineswegs ein leicht gangbares Durchgangsgebiet. An vielen Stellen finden kaum die Straße und Eisenbahn nebeneinander Platz, zahlreiche Punkte begünstigen die Anlage von Straßensperren. Eine weitere Benachteiligung seiner Verkehrsbedeutung erfährt das Narentatal dadurch, daß es im toten Meereswinkel hinter der langgestreckten Halbinsel von Pelješac (Sabioncello) auf die Adriaküste trifft. Erst nach über 60 km langem Umweg über das Popovo Polje (Eisenbahn) oder über Slano (Straße) wird im Süden Dubrovnik mit seinem lebhaften Hafen Gruz (Dubrovnik II) (BB 7231) erreicht.

Vom versumpften und unter Malaria leidenden Mündungsgebiet, das bis Metković (BB 7133) zu rechnen ist, bis Mostar (BB 7134) ist das Narenta-Tal offen und leicht gangbar. Nördlich vom Becken von Mostar beginnt die enge Durchbruchstalsstrecke der Narenta durch das Hochgebirge der Herzogowinischen Alpen. Die tiefe Talschlucht wird hier von den über 2000 m hohen Gipfeln der Čvrsnica im Westen und des Prenj im Osten überragt (Abb. 38). Die Steilhänge treten in diesem am schwersten gangbaren Talabschnitt dicht an den Fluß heran. Dort, wo im Narenta-Bogen von Nordwesten her das Ramatal (BB 7136) einmündet, beginnt, mit dem Verlassen

der Kalkgebirge, das Tal der hier scharf in Ostwest-Richtung umbiegenden Narenta sich wieder zu weiten und wird in dem Abschnitt bis Konjic (BB 7235) zu einer breiten offenen Schiefer-Tallandschaft. Im Narenta-Bogen zweigt gegen Nordwesten die wichtige Seitenverbindung über Bugojno (BB 7137) nach Banja Luka (BB 7040) ab, die das gut gangbare Ramatal benutzt und über den 1123 m hohen, breiten Makljen-Sattel (BB 7136) zum Vrbas-Tal hinübergeht. Aber auch die Hauptstraße nach Sarajevo verläßt das Narenta-Tal, dessen Oberlauf wieder zur engen tiefen Talschlucht wird, bei Konjic (280 m) und benutzt den 967 m hohen Ivan-Sattel (BB 7236) zum Übergang gegen Nordosten in das Becken von Sarajevo. Zwar ist zwischen Konjic und dem Ivan-Sattel eine Höhendifferenz von fast über 700 m zu überwinden, jedoch ist die Gangbarkeit des Gebietes um den Ivan-Sattel dank der weichen Schiefergebirgsformen relativ leicht. Der Möglichkeit dieses guten Übergangs zum Becken von Sarajevo und damit zum Bosna-Tal verdankt der Weg durch das Narenta-Tal erst seine eigentliche Bedeutung als wichtigster Träger des Querverkehrs vom jugoslawischen Hinterland zur dalmatinischen Küste. In Sarajevo vereinigen sich daher auch die beiden Bahnlinien Bosniens, die Bosnatal-Bahn und die Querverbindung (Belgrad)—Ušice (BB 7636)—Sarajevo (BB 7336). Sie benutzen von hier aus dann den Ivan-Sattel und das Narenta-Tal zum Übergang nach Dalmatien (Metković—Dubrovnik). Dieser Bahnlinie kommt erhöhte Bedeutung zu, trotzdem sie nur als Schmalspurbahn ausgebaut worden ist. Der Umbau der Bosnatal-Strecke auf Normalspur ist bereits in Angriff genommen.

**5. Die Querverbindung Dubrovnik (BB 7231)—Trebinje (BB 7231)—Gacko (BB 7333)—Foča a. d. Drina (BB 7334)**

Südlich der großen Durchgangszone des Narenta-Tales dehnen sich wieder weite, verkehrsfeindliche Karsthochländer. Sie nehmen hier noch an Breite zu gegenüber dem Norden, und zugleich wird hier der Durchgang erschwert durch die weiter im Innern aufragenden herzegovinish-montenegrinischen Hochgebirgsmassive. Der Herzegovina südlich des Narenta-Tales fehlen Durchgangszonen senkrecht zur Küste ebenso wie ihrer nördlichen Hälfte. Erst unmittelbar an der alten montenegrinischen Grenze ermöglichen ebene Karsthochflächen oberhalb des Cañon-Tales der Trebinjčica einen relativ leichten Übergang aus dem Popovo-Polje, das von Dubrovnik aus über nur 300 bis 400 m hohe Karstflächen in einer breiten Einsattelung des Küstengebirges leicht zu erreichen ist (Straße und Schmalspurbahn), in das 960 m hoch gelegene Polje von Gacko. Die Schmalspurbahn von Trebinje (Strecke Dubrovnik—Trebinje—Bileća—Nikšić) benutzt den tiefen Taleinschnitt der Trebinjčica zum Aufstieg auf die Karsthochflächen bei Bileća (BB 7332). Von Gacko gelangt man über den breiten und gut gangbaren Schiefersattel von Cemerno (1300 m) (BB 7333) in die enge Talschlucht der Sućeska (BB 7334), die mitten durch die schroffen Hochgebirgsmassive der „Herzegovinishen Alpen“ zur Drina hin durchbricht (im Osten der Maglić 2387 m, im Westen die Zelena Gora 2014 m). Diese leicht zu sperrende tiefe Bresche (Abb. 37) bietet auf weite Erstreckung hin

die einzige relativ gut gangbare Durchgangsmöglichkeit durch den Zug der herzegovinishen Hochgebirge. Eine Straße durch die Sućeska-Schlucht besteht allerdings noch nicht. Die Straße führt von Gacko nur noch auf die Höhe des Cemerno-Sattels hinauf, dann steht für den Abstieg durch das Sućeska-Tal zur Drina nur noch ein schmaler Saumpfad zur Verfügung. Vom Cemerno-Sattel aus ist auch gegen Westen der Übergang zum oberen Narenta-Tal relativ leicht möglich, aber auch hier existiert keine Straße, so daß schmale Saumpfade benutzt werden müssen.

**6. Die Straße durch Montenegro: Kotor (BB 7330) (oder Trebinje) (BB 7231)—Nikšić (BB 7432)—Plevlja (BB 7534)—Prijboj am Lim (BB 7535)**

Natürliche Durchgangszonen senkrecht zur Küste fehlen im montenegrinischen Karsthochland völlig. Auch erreicht hier der schwer gangbare Karstgürtel seine größte Breite, während zugleich weiter landeinwärts die tiefen Cañonschluchten der Piva und Tara sowie das Četina-Tal gequert werden müssen. Vom Adria-Gestade ist das montenegrinische Karstgebiet überdies abgetrennt durch das Küstengebirge, das mit besonders schroffen Steilabstürzen zur Küste hin abbricht. Hier greift die Bucht von Kotor (BB 7330) tief in das Land ein, endet aber an schwer überwindbaren Steilstufen. Trotz dieser natürlichen schweren Gangbarkeit ist aber neuerdings eine Straßenverbindung quer durch den montenegrinischen Karst hindurch geschaffen worden. Die Geländeschwierigkeiten des Küstengebietes werden dabei durch weites Ausweichen umgangen: Von Kotor aus überwindet die Lovćen-Straße zwar in zahllosen kühnen Serpentinaen den gut 900 m hohen Steilanstieg im Hintergrund der Boka Kotorska (Abb. 51, 52), führt dann aber gegen Südosten über den Straßensattel von Krstac hinüber zum Polje von Cetinje (BB 7430) (Abb. 28, 29). Von hier steigt sie durch das steilwandige kurze Tal der Rijeka wieder ab zur Ebene von Podgorica (BB 7430) und benutzt nun erst das breite Zeta-Tal zum endgültigen Aufstieg auf das Karsthochland. Über eine 700 m hohe Steilstufe im Hintergrund des Zeta-Tals wird das zentrale Karstbecken von Nikšić (BB 7432) erreicht. Bei Nikšić vereinigt sich mit ihr auch die nördliche Umgehungsstraße des montenegrinischen Küstenkarstes, die von Trebinje kommend quer durch das schwer gangbare Karsthochland der Banjani hindurch gelegt worden ist.

Von Nikšić aus geht die vereinigte Route durch schwerstes Gelände über den Sattel von Han Gvozd (1400 m) (BB 7432) hinüber zum tiefen Piva-Tal, das bei Šavnik (824 m) (BB 7432) gequert wird. Jenseits des Piva-Tales muß wieder die 1400 m hoch gelegene Jezera-Hochfläche erstiegen werden, deren Hochweiden zwar leichter gangbar sind, aber von der aus die Straße gegen Nordosten wieder 800 m tief in die Tara-Schlucht bei Levertara (BB 7433) hinabsteigt. Jenseits der Tara müssen wieder 1400 m hohe Hochflächen in steilem Anstieg überwunden werden, um Pljevlja (BB 7534) im Četina-Tal (770 m) zu erreichen. Aber auch vom Četina-Tal geht es noch einmal auf Hochflächen in gleicher Meereshöhe hinauf, ehe endlich das Tal des Lim von der Straße erreicht wird und damit der breite Karstgürtel überwunden ist.

**7. Die Querverbindung vom Skutarisee (BB 7429) zur Ebene von Peć (BB 7631): Podgorica (BB 7430)—Andrijevica (BB 7531)—Peć (BB 7631)**

Im äußersten Süden des jugoslawischen Gebietes wird dicht vor dem Erreichen der Nordalbanischen Alpen der im ganzen schwierige Übergang vom Skutarisee-Gebiet nach der Ebene von Peć (Metochija) und damit nach Südserbien durch eine Reihe günstiger Umstände erleichtert. Vom weit zurückspringenden Nordende der Ebene von Podgorica aus benutzt die Straße das Seitental der Lijeve Rijeka und geht von hier aus nach Mateševo im obersten Tara-Tal hinüber. Dann vermittelt sehr hohes, aber relativ gut gangbares Schiefergebirge den Übergang der Straße über den 1598 m hohen, aber breiten Sattel von Tresnjevik (Abb. 20) in das Tal des Lim bei Andrijevica (800 m). Das breite, offene Lim-Tal wird flussaufwärts bis Murina (BB 7631) benutzt, dann aber folgt der schwierigste Abschnitt dieser Querverbindung, der Übergang westwärts aus dem Lim-Tal zum Becken von Peć (Ipek). In 800 m hohem Anstieg muß der Straßensattel von Čakor (1849 m) (BB 7631) überwunden werden, wobei allerdings die plumpen Geländeformen die Gangbarkeit erleichtern. Der Abstieg vom Čakor-Paß zur Ebene der Metochija wird sodann ermöglicht durch die tiefe und enge Talschlucht der Bistrica von Peć (Abb. 65, 66), die als einziges Tal die Nordalbanischen Alpen dicht vor ihrem Nordostende durchbricht. Dem Vorhandensein dieser natürlichen Bresche im Zuge der Nordalbanischen Alpen verdankt die ganze Querverbindung Podgorica-Peć erst ihre eigentliche Bedeutung als die einzige gut gangbare Verbindungslinie zwischen Montenegro und Südserbien. Jedoch ist die Schlucht der Bistrica von Peć, in der sich ein Abstieg von insgesamt 1340 m Höhendifferenz vollzieht, außerordentlich eng und weist viele Möglichkeiten zur Anlage von Straßensperren auf. Die Straße durch das Bistrica-Tal ist vielfach in den Fels gesprengt. Die engste Stelle hat den Charakter einer engen Klamm (Rugovska Klissura, Abb. 66). Der Engtalcharakter hält bis unmittelbar vor Peć an, wo sich schnell und unvermittelt der Austritt in die weite Ebene des Beckens von Peć (Ipek) vollzieht.

**Die Morava-Vardar-Zone**

**IX. Nord-Serbien**

Das offene Nord-Serbien ähnelt in mancher Hinsicht dem nördlichen Bosnien. Jedoch sind die angebauten, wegsamen und besiedelten Teile erheblich ausgedehnter und nehmen etwa ein Drittel des Landes ein. Sie ermöglichen, besonders im Norden und in der Mitte des Landes, die Verwendung stärkerer vereinigter Kampfverbände, als das beispielsweise im hohen Inner-Bosnien möglich ist. Die Hauptverkehrsader des Landes ist das breite, fruchtbare Morava-Tal. Ausgesprochenes Flachland ist überall auf die mehr oder weniger breiten Talbecken längs der Flüsse beschränkt und nimmt besonders an der unteren Morava sowie in dem ostwest gestreckten Talbecken ihres Hauptzufflusses, der West-Morava, zwischen Kraljevo und Kruševac größere Ausdehnung an.

**Beograd (Belgrad)**, die in beherrschender Lage auf hoher Uferterrasse am Zusammenfluß der Save und Donau gelegene Hauptstadt ganz Jugoslawiens (266 850 Einw.), hat sich heute zu einer modernen Großstadt entwickelt. Hier führen drei Brücken über die Save (2) und Donau (1) (Abb. 56—60).

Das niedrige **Hügel- und Bergland der Šumadija** (Landschaft 31) bildet ein großes, im Norden breites, nach Süden zu schmaler werdendes Operationsgebiet, das auch außerhalb der zahlreichen Wege meist gut gangbar ist. Der reiche Anbau von Mais, Wein und Obst, ferner geflochtene Zäune und zahlreiche Waldparzellen beeinträchtigen allerdings, besonders vor der Ernte, die Übersicht. Das Gebiet ist relativ dicht besiedelt und weist sehr ausgedehnte Dörfer auf. Einzelne hohe Kuppen vulkanischen Ursprungs überragen das niedrige Hügelland und sind wegen ihrer beherrschenden Lage als militärisch wichtige Positionen zu betrachten. Hierher gehört der schon oft umkämpfte **Avala** (511 m) (BB 7739), von dem aus zugleich auch die Hauptstadt Belgrad beherrscht werden kann, wie der **Kosmaj** (625 m) (BB 7738), der sich in unmittelbarer Nähe der von Belgrad durch das nordserbische Hügelland zum Morava-Tal hinüberführenden Eisenbahnhauptstrecke erhebt. Südlich des von dieser Hauptstrecke benutzten breiten Tales des Lug erstreckt sich bis zum breiten Quertal der West-Morava in der Landschaft **Šumadija** ein breit hingelagertes Mittelgebirgsland in 700 bis 1000 m Meereshöhe (Rudnik-Gebirge), das in seinen höheren Teilen gelegentlich noch stärkere Bewaldung (Laubwald) zeigt und infolge steiler Schutthalden und einer starken Zerschneidung durch die Flüsse häufig schlecht gangbar ist.

Kragujevac (BB 7837), das Zentrum der Šumadija, liegt als weitläufig angelegte Landstadt im weiten, flachen Becken an den Talanfängen der Lepenica. Es ist Sitz des Kriegsarsenals.

**Die Talebenen an der Morava** (Landschaft 32) hat im Norden eine Breite von etwa 20 km und erfährt noch eine Erweiterung durch das nord-südverlaufende Paralleltal der Mlava, die ebenfalls selbständig in die Donau einmündet. Das breite häufig überschwemmte und daher stellen-

weise versumpfte Tiefland im Mündungsgebiet der Morava wird auf seiner Westseite überragt von einem niederen (80 bis 100 m), aber steilen Terrassenrand, von dem aus das Tiefland leicht zu beherrschen ist. Dieser setzt sich in Ostwestrichtung als Steilufer der Donau fort bis Belgrad, auf dieser Erstreckung das niedrige Banater Tiefland des Gegenufers beherrschend. Smederevo (Semendria) (BB 7839), am Abfall des Terrassenrandes an der Einmündung des Morava-Tales gelegen, hat nach zwei Seiten (Norden und Osten) eine beherrschende Lage gegenüber dem Tiefland (Abb. 61). (Alte Festung, heute militärisch bedeutungslos.) Die breite Niederung im Morava-Tal verengt sich südlich des Eisenbahnknotenpunktes Lapovo (BB 7837) erstmalig, erreicht aber zwischen Jagodina (BB 7836) und Varvarin (BB 7835) noch einmal rund 8 km Breite (Abb. 62). Von Lapovo führt eine breite, gut gangbare Talung längs der Lepenica gegen Südwesten durch gut angebautes Hügelland zum Talbecken der West-Morava hinüber. Die neu ausgebaute Entlastungsstrecke, parallel zur Hauptbahnlinie Belgrad—Skoplje, benutzt diese breite Lücke zwischen höherem Mittelgebirge (Rudnik im Westen, Tikva im Osten) auf der Strecke Lapovo—Kragujevac—Kraljevo (BB 7735).

Das **Tal der West-Morava** ist ein breites, ostwestlich gestrecktes Becken mit 5 bis 7 km breitem Boden. Etwa in der Mitte seiner Längserstreckung erfährt es bei Trstenik (BB 7835) eine leicht zu sperrende Einschnürung. Auch an seinem Ostende tritt niedriges Bergland noch einmal, westlich von Kruševac (BB 7835) eng zusammen und wird von der West-Morava in engem Tal durchbrochen. Durch diese Enge zwischen Kruševac und Varvarin (BB 7835) wird das Ostwest-Becken an der West-Morava abgeriegelt von der großen zusammenhängenden Talebene an der unteren Morava.

Diese aber setzt sich auch längs des Hauptarmes der Morava (Süd-Morava) nicht mehr fort. Vielmehr sperrt oberhalb von Varvarin ein Gebirgsriegel von 10 km Breite das Tal und wird in der **Enge von Stalač** (BB 7935) von der Süd-Morava durchbrochen. Diese rund 200 m tiefe, enge und gewundene Talschlucht, die auch von der Eisenbahn-Hauptlinie benutzt wird, ist sehr leicht zu sperren. Jedoch ist sie andererseits nicht tief und leicht auf der Höhe zu umgehen, wie auch die Straße die Schlucht nicht benutzt und sie in zwei Armen im Norden und Süden umgeht.

**33** Das **Ost-Serbische Erzgebirge** (Landschaft 33) ist als das Südende des rumänischen Karpatenzuges aufzufassen. Es ist in seinen zu 1000 bis 1400 m aufragenden zentralen Teilen stark bewaldet (Buchenwälder) und schlecht gangbar. Es birgt ergiebige Kupfer- und Eisenvorkommen, die in modernen Bergwerksbetrieben abgebaut werden (Majdanpek, Bor). Im Südabschnitt des Gebirges treten verkarstete, waldreiche Kalkplateaus entgegen.

**34** Die **Beckenlandschaften des Timok-Gebietes** (Landschaft 34) rund um Zaječar (BB 8036) und Negotin (BB 8137) sind groß, gut angebaut, gangbar und übersichtlich. Sie liegen bereits jenseits des Ost-Serbischen Erzgebirges dicht an der Grenze gegen Rumänien im Norden und Bul-

garien im Süden, wodurch die hier in neuester Zeit zur Entwicklung gekommene Industrie (Zaječar) ihrer Lage nach stark benachteiligt ist.

In den Talebenen Nordserbiens entsteht im Frühjahr, Frühsommer und Spätherbst, besonders an der Kolubara und an der Morava, als Folge der hier gelegentlich sehr ausgedehnten Überschwemmungen schwer passierbares **Weichland**, das im Hochsommer zu verschwinden pflegt. In besonders feuchten Jahren können auch kleinere Flüsse wie Jasenica und Lepenica ernste Hindernisse werden. Als dauernd militärische Hindernisse in Nordserbien können die Morava, die Kolubara und der Timok gelten. Die Durchforstung der **Bergwälder** des nördlichen Serbien (Laubwald) macht Fortschritte, jedoch gibt es noch zahlreiche schwer durchschreitbare Partien. Die **Böden** Serbiens sind überwiegend lehmig-erdig, z. T. sandig-lehmig. In der nassen Jahreszeit und auch nach gelegentlichen Regen sind daher Truppenbewegungen schwierig. Das serbische **Klima** ist deutlich kontinental. Das Flachland hat sehr heiße, trockene Sommer. Es herrschen Frühjahrs- und Spätherbstregen. Der Schnee bleibt im höheren Gebirge oft vom November bis Mai liegen. Die **sanitären** Verhältnisse bessern sich zusehends, halten aber mit Mitteleuropa noch keinen Vergleich aus. Die serbische **Bevölkerung** ist gesund und intelligent, der Serbe ist oft als der „Preuße“ des Balkans bezeichnet worden. Die Volksbildung läßt allerdings noch zu wünschen übrig. Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ist in der Landwirtschaft tätig, ein kleinerer Teil im Handwerk (Heimindustrie) und in der Industrie, die in den letzten Jahrzehnten schnell an Bedeutung gewonnen hat.

**Unterkunft und Verpflegung** sind im Flach- und Hügelland Nord-Serbiens gut und reichlich vorhanden, im Gebirge dagegen bereits spärlich. **Trinkwasser** kann im Hochsommer knapp werden, während in den Niederungen häufig mit schlechtem Wasser gerechnet werden muß.

## X. Süd-Serbien

Das südliche Serbien, südlich der durch das Tal der West-Morava gegebenen Ostwestlinie, ist bereits stark von höherem Mittelgebirge eingenommen. Insbesondere der Westen ist im **Ibar-Bergland** (Landschaft 35) von massigen, hohen Gebirgen erfüllt, die vom Ibar selbst in tiefer Schlucht durchbrochen werden. Das Tal des Ibar zwischen Kraljevo (BB 7735) im Norden und Mitrovica (BB 7832) im Süden ist von Natur aus schwer zugänglich und auf lange Erstreckung eng und steil. Es wird jedoch neuerdings durch eine durchgehende Eisenbahn, die über Mitrovica nach Skoplje führt, erschlossen. Schwer gangbar ist besonders die tiefe Ibar-Schlucht unterhalb Ušće (BB 7735), in der der Ibar in 20 km langem Engtal zum Becken von Kraljevo an der West-Morava durchbricht. Im Mittellauf treten die Gebirge auseinander, und hier begleitet besiedeltes Bergland, das zum Becken von Novipazar (BB 7733) hinüberführt, den Fluß. Dieser selbst aber bleibt auch hier tief eingeschnitten. Das Tal verengt sich dann noch einmal zur Talschlucht, bevor man bei Mitrovica in das weite Becken des Amselfeldes (Kosovo Polje) gelangt.

35

Auf der Westseite des Ibar steigt das Bergland im **Golija** (BB 7637) auf rund 1800 m an, während auf der Ostseite der von Norden nach Süden langgestreckte **Kopaonik** (BB 7734, 7833) in seinen höchsten Teilen sogar 2000 m erreicht. Er ist plumpes, sehr hohes Mittelgebirge (Abb. 64), dessen schiefriges und vulkanisches Gestein (Serpentin) zu starker Bedeckung mit losem Gesteinschutt und lockerem Grus an den Hängen neigt. Nur die höheren Teile tragen noch Wälder, die tiefer gelegenen Hänge sind kahl, oft ohne Erdreich und von vielen kleineren Flüssen gekerbt. Das menschenleere Bergland ist daher schwer gangbar und leidet im Sommer unter Trockenheit. Günstiger ist nur das westliche Seitental der Raška mit dem Becken von Novipazar (BB 7733) gestaltet, eine alte Kernlandschaft der serbischen Geschichte.

Die Flüsse Ibar und Raška sind militärische Hindernisse.

**36** Offener ist dagegen der östlich anschließende Abschnitt der **Gebirge und Becken im Gebiet der Süd-Morava** (Landschaft 36) und ihrer Nebenflüsse. Die Talbecken dieses Abschnitts sind alle durch ergiebigen Ackerbau ausgezeichnet. Sie ernähren eine reiche Bevölkerung. Dagegen sind die Bergländer zwischen ihnen, die 1000 bis 1300 m erreichen, sehr schwach besiedelt, waldarm (Buschwerk) und oft wasserarm. Niš (35 465 Einw.) (BB 8034) ist der Hauptort des Gebietes und entwickelt sich als der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt des östlichen Jugoslawien schnell zu einer mitteleuropäischen Stadt. Das Klima des Süd-Morava-Abschnittes ist sehr kontinental mit heißen Sommern und sehr kalten Wintern (besonders in den großen Becken). Es leidet an einer empfindlichen Dürre des langen Sommers.

Durch die Reihe der in guter Verbindung untereinander stehenden **Flußbecken von Aleksinac** (BB 7935), **Niš** (BB 8034) und **Leskovac** (BB 8033) führt längs der Süd-Morava der gut gangbare Nordsüd-Hauptverkehrsweg (Belgrad—Saloniki). Erst im Süden des Beckens von Leskovac sperrt ihn ein breiter Riegel von hohem Mittelgebirge, der von der Morava zwischen Grdelica und Vladički Han in tiefer und enger Schlucht (BB 8032) durchbrochen wird. So ist die Beckenreihe an der Süd-Morava, in deren Zentrum die Stadt Niš gelegen ist, sowohl im Norden wie im Süden durch leicht zu sperrende Schluchtstrecken abgeriegelt. Während aber im Norden die Enge von Stalač noch leicht auf den Höhen zu umgehen ist, ist im Süden der sperrende Charakter der **Enge von Vladički Han** infolge der Höhe und Breite des durchbrochenen Gebirgsriegels sehr viel ausgeprägter. Neben der Eisenbahn ist hier auch die Straße gezwungen, dem Boden des Engtales zu folgen. Die Enge von Vladički Han ist die bedeutendste natürliche Sperre im Zuge der großen Nordsüd-Durchgangslinie Jugoslawiens. Sie ist von entscheidender Bedeutung für die Verbindung der serbischen Landstriche des Nordens mit dem makedonischen Süden Jugoslawiens.

Eine leicht gangbare Umgehung bietet sich erst weit im Westen des Morava-Tales. Sie benutzt das weite, ostwestlich verlaufende **Talbecken der Toplica**, das südlich Niš rechtwinklig vom Haupttal der Morava ab-

zweigt. Prokuplje (BB 7933) ist der Vorort dieses gut gangbaren, landwirtschaftlich bedeutungsvollen und dicht besiedelten Quertales, das im Norden von dem breiten Querriegel des ostwestlich sich erstreckenden Jastrebac-Gebirges (BB 7834, 7934) beherrscht wird. Vom Westende des Toplica-Beckens führt eine relativ leicht gangbare Querverbindung durch niedriges Bergland (Abb. 63) hinüber zum Amselfeld (Eisenbahn im Bau) und durch dessen weite Ebene weiter gegen Süden. Jedoch ist auf dieser wichtigsten Seitenverbindung zwischen Alt-Serbien und Makedonien am Ausgange des Amselfeldes unmittelbar südlich Kačanik die tiefe Lepenac-Schlucht (BB 7829) zu überwinden, bevor das offene Becken von Skoplje (BB 7929) und damit der Eintritt nach Nord-Makedonien gewonnen wird.

Von der großen Durchgangslinie längs der Süd-Morava zweigt bei Niš längs der Nišava die einzige relativ leicht gangbare Durchgangszone ab, die gegen Südosten nach Bulgarien hinüberführt. Der Orient-Express Belgrad—Sofia—Konstantinopel folgt dieser Durchgangszone. Jedoch weist auch diese Zone eine Reihe zwar niedriger, aber leicht zu sperrender Engen auf, zwischen denen die Becken von Bela Palanka (BB 8033) und Pirot (BB 8133) eingeschaltet sind. Zu beiden Seiten dieser sogenannten **Nišava-Furche** treten schroffe, verkarstete Kalkgebirge bis dicht an das Becken von Niš heran. Der schmale, hohe Grat der Suva Planina (1713 m) (BB 8033) beherrscht hier weithin die Landschaft. Wie die Suva Planina streichen auch die übrigen Kalkplateaus und die trennenden Haupttäler des Nišava-Gebietes von Nordwesten nach Südosten. Die Gangbarkeit dieses Grenzgebietes zwischen Jugoslawien und Bulgarien und seine Rolle als Vermittler des Verkehrs zwischen beiden Ländern ist durch diese Streichrichtung der Täler und Gebirge bedingt. Es ist nur eine relativ kleine Zone der Durchgängigkeit, die hier an die Stelle der trennenden hohen Grenzgebirge tritt, die sonst die Grenze zwischen Jugoslawien und Bulgarien in fast ihrer ganzen Längserstreckung begleiten (im Norden der Nišava-Furche die **Stara Planina** (2170 m) (BB 8135, 8134, 8233) als Fortsetzung des Balkanzuges, in ihrem Süden das massige Jugoslawisch-Bulgarische Grenzgebirge, das in der **Ossogovska Planina** (BB 8129, 8228) zu 2250 m Meereshöhe sich erhebt).

Zwischen dem Kosovo Polje (Amselfeld) und dem Tal der Süd-Morava erstreckt sich ein unruhiges Bergland mittlerer Höhe, das nach dem großen Bergbaugbiet in seiner Südhälfte bei Novo Brdo (BB 7931) als **Bergland von Novo Brdo** (Landschaft 37) bezeichnet wird. Infolge der starken Zertalung ist die Gangbarkeit des Geländes nicht leicht. Von Westen aus dem Amselfeld (Kosovo Polje) ist das Bergland am leichtesten zugänglich und erhebt sich hier mit seinen plumpen Mittelgebirgsrücken nur um durchschnittlich 600 bis 700 m über die hochgelegene Beckenebene. Wesentlich steiler und höher sind die Abbrüche des Berglandes von Novo Brdo gegen Osten zum tiefergelegenen Tal der oberen Morava und gegen Norden zu dem Quertal der Toplica sowie der kleineren Zuflüsse der Morava, die mit tiefergelegenen breiten Talböden weit in das Bergland eingreifen. Hier ragen die Außenränder des Berglandes zu 1300 bis 1400 m

37

Meereshöhe auf, so daß vom Talweg längs der Morava aus eine Höhendifferenz von rund 1000 m zu überwinden ist, wenn von Osten aus der Zugang zum Bergland von Novo Brdo erzwungen werden muß. Zwischen dem Bergland von Novo Brdo und dem plumpen hohen Rücken des Crna Gora-Gebirges (1651 m) (BB 7929, 7930) in seinem Süden vermittelt das Tal der Binička Morava (BB 7930) einen breiten, gut gangbaren Durchgangsweg vom Popovo Polje bei Uroševac über Gnjilane hinüber zum Morava-Tal bei Bujanovce südlich von Vranje. Nur im Unterlauf der Binička Morava führt dieser Weg durch schwieriges Gelände, da hier der Fluß in tiefem Tal die Randhöhen des Berglandes von Novo Brdo durchbricht. Die Straße durch das Tal der Binička Morava stellt eine wichtige Querverbindung aus dem Moravatal hinüber zum Popovo Polje her, mit deren Hilfe sich der lange Umweg über Kumanovo (BB 7929)—Skoplje (BB 7929)—Kačanik (BB 7829) auf fast ein Viertel verkürzen läßt.

**38** Im Bereich der beiden benachbarten großen **Becken** des **Kosovo Poljes** und der **Metohija** (Landschaft 38) nehmen hochgelegene Ebenen (400 bis 500 m) sehr große Ausdehnung an. Zwischen diesen beiden Becken des südwestlichen Serbiens liegt nur durchgängiges, niedriges Hügelland und Mittelgebirge. Die beiden Beckenebenen sind nur wenig angebaut und auf weite Erstreckung von Hutweide eingenommen. Ihre menschenleeren Flächen — die Dörfer und Städtchen der nicht sehr zahlreichen Bevölkerung finden sich am Rande der Becken — sind zur Versammlung stärkerer Truppenverbände geeignet und bieten auch außerhalb der Wege kaum Bewegungshindernisse. Das Amselfeld (Kosovo Polje) (BB 7830, 7831) ist als der Schauplatz der Entscheidungsschlacht zwischen Türken und Serben berühmt. In der **Bevölkerung** sind besonders im Süden des Beckens von Peć (Metohija), aber auch im Amselfeld, Albaner sehr stark vertreten (Abb. 67). Mit einer gewissen politischen Spannung ist hier zu rechnen. In letzter Zeit sind im Becken von Peć eine Reihe von Siedlungen alter Soldaten aus dem nordserbischen Gebiet angelegt worden.

Das Becken von Peć (BB 7730, 7731) wird auf seiner Nord- und Nordwestseite von schroff aufragendem Hochgebirge, dem östlichen Abschnitt der Nord-Albanischen Alpen und der Mokra Planina überragt, die schwer zugängliche Steilhänge der Beckenebene zuwenden. Zwischen beiden Hochgebirgszügen verläuft von Peć durch die enge Talschlucht der Bistrica (Abb. 65, 66) eine unter großen technischen Schwierigkeiten ausgebaute Kunststraße, die hier die leicht zu sperrende einzige Verbindung zwischen Süd-Serbien und dem östlichen Montenegro darstellt (siehe Seite 48).

Die **Mokra Planina** (BB 7732) schließt das besiedelte Tal des oberen Ibar von der Metohija ab; im Westen ist sie ein verkarstetes Hochplateau, gegen Osten erniedrigt sie sich schnell zu einem breiten, höheren Mittelgebirge.

Die **Nord-Albanischen Alpen** (BB 7530, 7630; 7631) tragen die Grenze gegen Albanien und sind das einzige ausgedehnte Hochgebirge mit schroffen Graten und steilen Zinnen, also alpenartigem Formenschatz, in ganz Jugoslawien. In den tiefen, zirkusartigen Nischen (Kare) unter den Hauptgraten

halten sich auf der Schattenseite große Schneefelder das ganze Jahr über. Übergänge sind nur auf engen Pfaden über steile Scharten möglich. Die Gipfelhöhen halten sich zwischen 2400 bis 2600 m. Das aus Kalkgestein aufgebaute Gebirge ist tief verkarstet und geht auf seiner Westseite in hohe Karst-Plateaus über. Als Grenzgebirge kommt den Nord-Albanischen Alpen eine außerordentlich starke trennende Bedeutung zu. Jeder größere Verkehr umgeht sie entweder im Norden, auf jugoslawischem Gebiet, durch das Tal der Bistrica von Peć (BB 7631) (siehe oben) oder im Süden, wo leichtere Gebirgsübergänge aus dem südlichen Abschnitt des Beckens von Peć zum Tal des Drin nach Albanien hinüberführen. Den besten Eintritt nach Albanien aber vermittelt in der Südwestecke des Beckens das gut gangbare Tal des Weißen Drin (BB 7729) (Straße Prizren—Skutari).

Auch im Süden des Beckens von Peć ragt schroffes Hochgebirge in der Šar Planina (BB 7729, 7829) empor. Es trennt, zusammen mit seiner niedrigen Fortsetzung, der Crna Gora (BB 7930), die beiden großen Beckenlandschaften Südwest-Serbiens sehr scharf von den südlich anschließenden Becken Nord-Makedoniens ab. Zwischen Šar Planina und der Crna Gora stellt das tief eingeschnittene Tal des Lepenac, dem Straße und Eisenbahn folgen (Strecke Kraljevo (BB 7735)—Mitrovica (BB 7832)—Skoplje (BB 7928), den leicht zu sperrenden einzigen Zugang aus dem Süden in den Abschnitt der beiden großen Becken dar.

Die **Šar Planina** (BB 7729, 7829) ist ein massiges, vorwiegend plumpes Hochgebirge, das sich in großer Breite trennend zwischen das Becken von Peć—Prizren im Norden und das bereits zum Boden Makedoniens gehörende Becken von Gostivar-Tetovo (BB 7828) im Süden legt. Es weist mehrere Parallelzüge auf, die sich alle von Südwesten nach Nordosten erstrecken und von denen der äußerste Zug unmittelbar über dem Becken von Gostivar-Tetovo stellenweise zu einem scharfen Gratgebirge mit steilen Wänden zugeschärft ist. Im Aleksandrov Vrh wird hier eine Meereshöhe von 2700 m erreicht. Am äußersten Ostende der Šar Planina ragt unmittelbar über der Lepenac-Schlucht die steile Pyramide des Ljuboten (2496 m) auf und ermöglicht eine leichte Beherrschung dieser wichtigen Verkehrsline. Zwischen Prizren und Tetovo ist die Šar Planina etwa in der Mitte ihrer Erstreckung über einen hohen, steilen Paßbrücken (2175 m) auf einem im Zickzack angelegten Saumpfad zu überschreiten.

## XI. Nord-Makedonien

Das im Süden der Šar Planina und der niedrigen Wasserscheide zwischen Morava und Vardar bei Preševo (BB 7930) gelegene südlichste Gebiet Jugoslawiens ist ein Teilabschnitt des zwischen Jugoslawien, Bulgarien und Griechenland aufgeteilten Makedoniens. Der jugoslawische Anteil Nord-Makedoniens ist durch sehr starke Aufgliederung des Reliefs in Beckenebenen und darüber aufragende Gebirgshorste gekennzeichnet, die besonders im höher gelegenen West-Abschnitt Hochgebirgscharakter annehmen.

Sehr viel weniger gut als in der Vardar-Zone ist dagegen die Verbindung **39** unter den einzelnen, stark abgeschlossenen Becken des höheren westlichen

**Abschnittes** (Landschaft 39). Hier sind zwischen den einzelnen Becken hohe Pässe oder enge Schluchten zu überwinden. Von den unmittelbar benachbarten, steil aufragenden Hochgebirgen sind die Beckenebenen leicht zu beherrschen.

Unmittelbar unter den steilen Hängen der Šar Planina, um gut 2000 m von ihren höchsten Gipfeln überragt, erstreckt sich das schmale, nur 5 bis 7 km breite, aber 40 km lange **Becken von Gostivar-Tetovo** (BB 7828) in wenig über 400 m Meereshöhe. Der Vardar verläßt das allseitig von hohem Bergland umschlossene Becken in tiefer, gefällsreicher Schlucht, die leicht zu sperren ist. Der Hauptverkehr aus dem Becken hinüber in das dicht benachbarte Becken von Skoplje vermeidet daher die Vardar-Schlucht. Er benutzt die südlich gelegene, gut gangbare Talweitung zwischen den hohen Kalkplateaus des Zeden und der Suha Gora, die auf der Ostseite das Becken überragen. Jedoch weist auch diese Verbindungslinie, der die Eisenbahn folgt, einige leicht zu sperrende Engen auf.

Südöstlich des Beckens von Gostivar-Tetovo erstreckt sich schroffes Gebirgsland, das von der imposanten, schwer gangbaren Treska-Schlucht (BB 7828) (Abb. 68) durchbrochen wird. Steile Kalkwände erheben sich zu beiden Seiten der Schlucht, die hohe, verkarstete Kalkplateaus durchbricht. Insbesondere erreicht auf der Ostseite das Kalkplateau der **Karadžica** (BB 7827, 7927) große Höhe (2540 m) und trennt, zusammen mit dem ostwärts anschließenden hohen Schiefergebirge, das Treska-Tal von der offenen Durchgangszone am Vardar.

Aus dem Becken von Gostivar-Tetovo führt eine nur schwer gangbare Verbindung (auch Schmalspurbahn) in südlicher Richtung hinüber zu den hochgelegenen Talweitungen um Kičevo (620 m) (BB 7827, 7826). Von hier gegen Süden führen Straße und Eisenbahn durch enge Talschluchten und über den 1080 m hohen Straßensattel von Presek zum **Becken des Ochrida-Sees** (695 m) (BB 7725), auf dessen Nordseite sich die offene Ebene von Struga erstreckt, während die Stadt Ochrid selbst eine kleine Seitenbucht an der Nordostecke des Sees beherrscht (Abb. 70). Auf isoliertem, 150 m unmittelbar über der Seefläche aufragendem Fels sind die Häuser des eng gebauten Städtchens auf einer natürlichen Feste errichtet. Bei Ochrid erreicht die Bahnverbindung Skoplje—Tetovo—Gostivar—Kičevo—Ochrid, die als einzige den Westen Jugoslawisch-Makedoniens erschließt und dabei größte Geländeschwierigkeiten zu überwinden hat, ihr Ende.

Schroff steigen auf beiden Flanken des Ochrida-Sees hohe, abschließende Gebirge an. Das 2262 m hohe **Galičica-Gebirge** (BB 7825) trennt als schmaler, schwer zu überwindender Kalk-Gebirgshorst mit steilen Abbrüchen und verkarsteter Hochplateaufläche den Ochrida-See von dem noch 150 m höher gelegenen Prespa-See (853 m) (BB 7824, 7825). Die allseitig steilen Ufer dieses Sees werden nur im Norden durch die kleine Ebene von Resan unterbrochen. Infolge der Höhenlage haben die entlegenen Becken des Ochrida- und Prespa-Sees ein kühles, besonders im Winter unter starkem Frost leidendes Klima.

Das Hochgebirgsmassiv des **Perister** oder der **Baba Planina** (BB 7825) ragt trennend zwischen dem Prespa-See und der Pelagonischen Ebene auf.

Der zugespitzte Kamm dieses steilen Schiefergebirges erreicht 2600 m Meereshöhe. Erst nördlich des Perister-Gebirges schließt durchgängigeres Gelände an. Hier benutzt die Straße von Resan nach Bitolj (BB 7925) nach schmaler, leicht zu sperrender Eingangspforte eine breite Quertalung.

Gegenüber den abgeschlossenen, rings von schroffen Hochgebirgsmassiven überragten und schwer zugänglichen Becken des makedonischen Westens ist die große **Pelagonische Ebene** (Ebene von Prilep-Bitolj) (BB 7925, 7926) bereits wesentlich leichter zugänglich und durch eine Reihe von relativ gut gangbaren Querverbindungen mit der großen Durchgangszone längs des Vardar verknüpft. Dieses größte Becken Inner-Makedoniens wird durch einen niedrigen Querriegel bei Topolčane in das nördlich gelegene Becken von Prilep und das südlich anschließende Becken von Bitolj (Monastir) geteilt. Stärkere Versumpfung weist vor allem der Süd-Abschnitt, die Ebene von Bitolj, auf. Im Nord-Abschnitt laufen bei Prilep die wichtigsten Verkehrs- und Durchgangslinien zusammen, die die Pelagonische Ebene mit dem Vardar-Tal verbinden. Von Veleš am Vardar (BB 7927) führt die Straße nach Prilep zunächst durch das gut gangbare Babuna-Tal aufwärts. Dicht vor dem Erreichen von Prilep übersteigt sie dann aber in 1000 m Meereshöhe die hohe Umrahmung der Ebene in engem Straßensattel. Von Veleš an beträgt der Anstieg zur Paßhöhe insgesamt 800 m. Die Eisenbahn (Normalspurbahn) zweigt dagegen erst bei Gradsko (BB 8027) aus dem Vardar-Tal ab, benutzt das offene und weite Tal der unteren Crna Rijeka, steigt dann jedoch in engem Seitental und schließlich in offenerem Gelände in einer Unzahl von Serpentinaen zum 988 m hohen Randpaß bei Pletvar (Abb. 69) auf, insgesamt zwischen dem Vardar-Tal und dem Übergangspaß zur Beckenebene 840 m Höhendifferenz überwindend. Das kennzeichnet zur Genüge die großen Geländeschwierigkeiten, mit denen die einzige wichtige Seitenverbindung der Vardar-Durchgangszone zu rechnen hat. Sie führt dann weiter allerdings durch das leichte Gelände der großen Ebene von Prilep-Bitolj nach Süden, überschreitet bei Kenali die mitten durch den Südausschnitt der Pelagonischen Ebene geführte jugoslawisch-griechische Staatsgrenze und erreicht auf griechischem Gebiet über Ostrovo (Arnissa, BB 8024) und Vodena (Edessa, BB 8024) schließlich die Hauptstadt Saloniki (BB 8223).

Das Gebiet zwischen der Ebene von Prilep-Bitolj und dem Vardar-Tal ist stark zerschnittenes, schwer gangbares Bergland von mittlerer Höhe. Das Tal der Crna Rijeka (BB 7925, 8026), die die Pelagonische Ebene dicht vor ihrem Südende verläßt und sich in großem Bogen nach Norden wendet, ist sehr gefällsreich, tief eingeschnitten und daher schwer gangbar. Weder Straße noch Eisenbahn folgen dem Fluß.

Der östliche Abschnitt ist niedriger und weist vor allem das durchgehende Vardar-Tal auf, an dem sich eine Reihe von Strombecken aufreihen. **Die Vardartal - Zone** (Landschaft 40) stellt eine gute Durchgangszone dar, wenn auch zwischen den einzelnen Becken einige niedrige Engen gelegen sind, an denen die Anlage von Sperren leicht möglich ist. Der Übergang aus dem Morava-Tal in den Einzugsbereich des Vardar vollzieht sich bei Preševo (BB 7930) über eine niedrige Talwasserscheide in nur 460 m Meereshöhe, ohne daß sich hier der Gangbarkeit innerhalb der großen



Nordsüd-Durchgangszone auf der Ostseite Jugoslawiens ein ernsthaftes Hindernis entgegenstellt. Der Eintritt in die weiten welligen Ebenen des nördlichen Makedoniens erfolgt also südlich der bereits besprochenen großen Morava-Enge von Vladički Han (BB 8032) ohne Geländeschwierigkeiten. Bei Kumanovo (BB 7929) dehnt sich weites, leicht gangbares Flachland, bekannt geworden als das Gelände der Entscheidungsschlacht des ersten Balkankrieges. Von hier an erfüllt es im Wechsel mit welligem Hügelland den weiten Geländeabschnitt zwischen Kumanovo, Skoplje, Stip (BB 8027) und Veles (BB 7927). Allerdings leidet dieses Gebiet, insbesondere in seinem Ostabschnitt (Ovče Polje), unter großem Wasser- und Waldmangel und stellt eine trockene Steppenlandschaft dar (Abb. 76, 77), deren kahle, gelbbraune Flächen besonders in der Glut der Sommersonne wahres Durstland sind. Im westlichen Winkel dieses Abschnittes liegt die weite **Beckenebene von Skoplje** (BB 7928), in die hier der Vardar eintritt, der ihr reiche Feuchtigkeit spendet (Abb. 75). Intensiver Anbau nutzt hier diesen Wasserreichtum aus, der gelegentlich starker Frühjahrs- und Sommerregen zu Überschwemmungen der Beckenebene längs des Vardar führt.

Zwischen dem Becken von Skoplje und der Talweitung bei Veles wird das Vardar-Tal erstmalig durch niedriges Bergland eingeschnürt, jedoch ist die Enge, der die Eisenbahn folgt, auf der Höhe noch leicht zu umgehen. Auch die Straße Skoplje—Veles vermeidet die Engtalstrecke und verläuft auf der Höhe. Dieser Wechsel von niedrigen Engen und Talweitungen beherrscht das ganze Vardar-Tal (Abb. 78, 79), aber erst unterhalb des Talbeckens von Negotin (BB 8026) tritt der Fluß wieder in eine große, tiefe Engtalstrecke ein, die **Engschlucht von Demir-Kapija** (BB 8026, 8126), die als Durchgangssperre von hoher operativer Bedeutung ist (Abb. 80). Sie kann als das leicht zu sperrende südliche Eingangstor Jugoslawisch-Makedoniens bezeichnet werden. Jugoslawien greift allerdings noch ein Stück weit darüber hinaus nach Süden vor und hat sich im Talbecken von Djevdjelija (BB 8125) noch das Vorgelände der Vardar-Schlucht von Demir-Kapija gesichert.

- 41** Im Osten wird Nord-Makedonien durch ein fast durchweg hohes Mittelgebirge, das im nördlichen Abschnitt (Osogovska Planina 2250 m) Hochgebirgscharakter annimmt, gegen Bulgarien begrenzt. Nur zwei bedeutende Verbindungen überqueren dieses **makedonisch-bulgarische Grenzgebirge** (Landschaft 41) zwischen Kriva Palanka (BB 8129) und Cüstendil (BB 8130) sowie zwischen Carevo Selo (BB 8128) und Džumaja (BB 8228). Beide Übergänge erfolgen über etwa 1150 m hohe sanfte Einsattelungen im Verlauf der plumpen Rücken des Grenzgebirges und sind auf der Höhe gut gangbar. Jedoch verlaufen die Anmarschrouten zu den Grenzpassagen in beiden Fällen in engen, schwer gangbaren Tälern. Erst im äußersten Südosten bietet sich im West-Ost gestreckten weiten Talbecken der Strumica (BB 8126, 8226) die Möglichkeit, ohne Geländeschwierigkeiten von jugoslawischem Gebiet auf bulgarisches hinüberzugelangen (Straße Strumica—Petrić). Jedoch wird das schmale Becken, das sich gerade im Grenzgebiet noch stark verengt (bis auf 3 km), beherrscht von dem schroff sich um 1400 bis 1600 m darüber erhebenden, ungliederten Zug der Belasica (BB 8226), die das Becken in seinem Süden begleitet.

Während die Höhen der Grenzgebirge durchweg menschenleer sind, sitzt in den Tälern und besonders in den beiden großen Becken von Strumica (BB 8126) und Kočane (BB 8128) eine dichte, stark zum Bulgarentum neigende makedonische Bevölkerung. In beiden Becken nimmt der Reisanbau große Flächen ein, die mit ihrem Netz von Bewässerungsgräben und zeitweiser Überflutung als militärische Hindernisse zu beachten sind.

Die Grenze Nord-Makedoniens (Jugoslawiens) gegen Griechisch-Makedonien weist die erwähnten beiden großen Durchgangspforten auf im Vardar-Tal und in der weiten Beckenebene von Prilep-Bitolj. Die letztere wird von der Grenze durchschnitten. Zwischen diesen beiden Durchgangspforten aber verläuft die Grenze gegen Griechenland auf steilen Hochgebirgsmassiven, die zu 2000 m und darüber hinaus sich erheben (Baba Planina [2600 m], Kajmakčalan [2523 m] und der Zug des Kožuf-Gebirges).

Das **Klima** Nord-Makedoniens ist extrem-kontinental mit sehr heißen Sommern und sehr kalten Wintern. In den Hochgebirgsmassiven dauert der Winter fast fünf Monate, während die tiefen Beckenebenen nur selten Schnee haben. Dagegen sind hier im Sommer Temperaturen über  $+30^{\circ}\text{C}$  sehr häufig. Durch die beiden Pforten gegen Griechisch-Makedonien kommen, insbesondere im breiten Vardar-Tal, bereits mittelmeerische Klimaeinflüsse in das Land hinein. Der **Anbau** in den zahlreichen großen Becken ist sehr mannigfaltig und ergiebig. Allerdings ist infolge der großen Sommertrockenheit im Vardar-Gebiet künstliche Bewässerung nötig und häufig anzutreffen. Neben dem Anbau von Mais, Gemüse und Obst finden sich bereits häufig Kulturen von Reis, Mohn (Opium) und Maulbeerbaumpflanzungen. In den niedrigen Bergländern rings um die Becken des Vardar-Gebietes, die vorwiegend waldlos und steinig sind, wird viel Schafzucht betrieben. Die **Bevölkerung** Nord-Makedoniens stellt eine Sondergruppe der Südslawen dar, die zwischen den Serben und Kroaten des Nordens und den Bulgaren im Osten steht. Sprachlich neigen sie stärker dem Bulgarentum zu, jedoch sind sie durch die Einrichtung zahlreicher Schulen und andere straffe Maßnahmen der jugoslawischen Regierung heute bereits enger mit dem Staatsvolk Jugoslawiens verbunden worden. Das sehr starke makedonische Selbstständigkeitsbestreben hat niemals die notwendige organisatorische Form gefunden. Die heißblütige Bevölkerung neigt bei dem Gegeneinander der Strömungen zu politischer Erregung, die sehr häufig zu Terrorakten führt. Skoplje (68334 Einw.) (BB 7928), die Hauptstadt des jugoslawischen Nord-Makedoniens, ist wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und hat ein modern-europäisches Wohn- und Verwaltungsviertel.

Die **Unterkunftsverhältnisse** in ganz Makedonien sind außerhalb von Skoplje und weniger kleiner Städte äußerst dürftig. Die Truppen sind fast ausschließlich auf Freilager angewiesen.

### Die Zugänge von Jugoslawien zum Ägäischen Meer

Zum Übergang nach Nordgriechenland und zum Ägäischen Meer stehen bei einem Vorgehen aus Jugoslawien nur drei breitere und gut gangbare Durchgangszonen zur Verfügung: Die Hauptverkehrszone des Vardartales (Skoplje [BB 7928]—Saloniki [Thessaloniki, BB 8223]) als der bedeutendste Durchgangsweg in der Mitte, im Westen die Pforte der Pelagonischen Ebene (Veles [BB 7927]—Bitolj [BB 7924]—Vodena [Edessa, BB 8024]—Saloniki [BB 8223]), im Osten die über bulgarisches Gebiet führende Seitenverbindung durch das Strumicabecken (BB 8226) zum Strumatal und durch die breite Niederung des Beckens von Serres (BB 8226, 8325) an der unteren Struma zum Golf von Orfano, oder noch weiter gegen Osten über Drama (BB 8425) zum Hafen von Kavalla (BB 8524). Zwischen diesen drei Durchgangszonen stellen sich überall längs der jugoslawisch-griechischen Grenze hohe Gebirgsmassive als schwere militärische Hindernisse dem Vordringen zum Ägäischen Meer entgegen.

Am bedeutungsvollsten ist der **Hauptverkehrsweg durch das Vardartal** zum Golf von Saloniki. Das schwerste Hindernis, die Engschlucht von Demir Kapija (BB 8026, 8121) (siehe Seite 58), liegt hier noch ganz auf jugoslawischem Gebiet, das bis zu dem glaxisartig vorgelagerten Becken von Djevdjelija (BB 8125) gegen Süden vorgreift. Im Süden dieser weiten, leicht gangbaren, aber wasserarmen Ebene ist jedoch längs des Vardar noch einmal in der Zigeunerschlucht (Cingane Derbent) (BB 8125) eine leicht zu sperrende Engtalstrecke zu passieren. Die stark gewundene Zigeunerschlucht ist zwar nur etwa 6 km lang und nicht sehr tief (etwa 200 m) eingeschnitten, jedoch außerordentlich eng und schroff, so daß die Eisenbahn (Hauptstrecke Belgrad—Saloniki) hier leicht gesperrt werden kann und hier die Möglichkeiten für einen hartnäckigen Widerstand gegeben sind. Die Straße Djevdjelija—Saloniki umgeht jedoch die Schluchtstrecke auf den Höhen auf ihrer Westseite. Ebenso ist eine Umgehung der Zigeunerschlucht im Osten durch niedriges, wenn auch zerschnittenes Hügelland leicht möglich zwischen Djevdjelija und dem Artzansee (BB 8125). Hier stehen jedoch nur schlechte Wege zur Verfügung. Zum Artzansee führt ein niedriger Steilhang hinab.

Eine wichtige Seitenverbindung unter Vermeidung der Zigeunerschlucht führt außerdem etwas weiter oberhalb vom Vardartal aus über Valandovo (BB 8126) durch niedriges, relativ leicht gangbares Bergland hinüber zum Dojransee (BB 8125). Von hier gelangt man ohne Geländeschwierigkeiten leicht nach Süden in die Ebene von Saloniki. Vom Dojransee aus führt zugleich auch ein breites, offenes Quertal in West-Ost-Richtung hinüber zum Tal der Struma.

Im Süden der Zigeunerschlucht entwickelt sich längs des Vardar eine rasch breiter werdende Talebene, die leicht gangbar, aber in größerer Entfernung vom Fluß sehr wasserarm ist. Es herrscht völlige Waldlosigkeit, so daß marschierende Truppeneinheiten hier starker Sommerhitze ausgesetzt sind. Nur wenige Dörfer sind vorhanden und trockene Weide-

flächen wiegen vor. Infolgedessen sind die Verpflegungs- und Unterkunftsmöglichkeiten sehr beschränkt. In dieser „Kampania von Saloniki“ (BB 8123, 8124) ist die Gangbarkeit nach allen Richtungen gut, nur im Südschnitt nahe der Küste des Ägäischen Meeres ist das hier mächtige Schwemmland infolge starker Versumpfung und periodischer Überflutungen im Herbst und Frühjahr schlecht gangbares Weichland. Das periodisch überflutete Weichland zieht sich gegen Westen am Leudiasfluß aufwärts bis zu dem großen Sumpfsee von Ghiannitson (BB 8123), der das ganze Zentrum der westlichen Kampania einnimmt, gelegentlich austrocknet und sonst als flaches, an den Ufern versumpftes Wasserbecken stark zur Erhöhung der Malariagefahr in der Ebene von Saloniki beiträgt. Diese ist besonders auch in dem versumpften Mündungsgebiet des Vardar, des Leudias und des von Westen her in die Kampania eintretenden Haliakmon groß. Die Übergangsgebiete zwischen dem trockenen steinigen Weideland im Norden der Ebene und dem versumpften Süden tragen sehr ertragreiche Kulturen und weisen gute Verpflegungsmöglichkeiten auf.

Westlich von der Durchgangszone des Vardartales erstreckt sich längs der jugoslawisch-griechischen Grenze ein gut 80 km langer, geschlossener Wall hoher Gebirge bis zu der Durchgangspforte der Pelagonischen Ebene. Von kleinen Gebirgspfaden abgesehen, queren keine größeren Wege oder gar Durchgangszonen diesen mächtigen natürlichen Grenzwall, der mehrfach zu über 2000 m ansteigt und hier und da schroffe Hochgebirgsformen annimmt. Besonders gilt dieses für die beiden hohen Eckpfeiler, das steile, schmale Kožufgebirge (2138 m) (BB 8025) im Osten und das mächtige Kaimakčalangebirge (2523 m) (BB 7924) im Westen. Ein Überschreiten dieses hohen Grenzgebirges zwischen den beiden Durchgangspforten des Vardartales und der Pelagonischen Ebene ist daher nur für Gebirgstruppen unter Überwindung größter Geländeschwierigkeiten möglich. Das hohe Gebirgsland tritt im Osten unmittelbar an die Durchbruchsschlucht des Vardar (Demir Kapija) heran, wodurch der sperrende Charakter dieses langen Grenzabschnittes noch weiter verstärkt wird. Auch im Westen der Pelagonischen Ebene steigt im Perister (2600 m) (BB 7824) wieder schroffes Hochgebirge an.

Um so größer ist daher die Bedeutung der **Pelagonischen Ebene** (BB 7924, 7925) selbst als der großen Verkehrs- und Durchgangszone des ganzen westlichen Makedoniens. In breiter Ebene gelangt man hier auf griechisches Gebiet nach Florina (BB 7924) hinüber, wo sich niedriges Hügelland einstellt. Von hier läßt sich eine relativ gut gangbare Durchgangszone nach Osten zur Ebene von Saloniki (Kampania) hin benutzen, der auch Straße und Eisenbahn (Strecke Bitolj [BB 7924]—Florina [BB 7924]—Edessa [BB 8024]—Veria [BB 8023]—Saloniki [BB 8223]) folgen. Allerdings sind hier mehrere leicht zu sperrende Engen zwischen kleineren Beckenebenen zu überwinden, ehe man bei Edessa (Vodena) das niedrige, gut angebaute Hügelland am Rand der Ebene von Saloniki erreicht. Am größten sind die Geländeschwierigkeiten beim Übergang aus der Pelagonischen Ebene bei Florina hinüber zum Becken des Vegoritissees (Ostrovosee) (BB 7923), wo das Nidžegebirge (BB 7923) in 965 m hohem Straßen-

sattel zu queren ist und ein steiler Abfall zum Ostrovosee hinabführt. Von Arnissa (Ostrovo) nach Edessa ist das Gelände bereits durchgängiger, jedoch stellenweise von zahlreichen kleinen Regenschluchten (Racheln) gefurcht.

Von dieser Hauptroute Florina (BB 7924)—Edessa (BB 8024)—Saloniki (BB 8223) zweigt noch eine zweite Durchgangszone ab, auf der man von Florina am Südende der Pelagonischen Ebene in weitem Bogen nach Süden über Kozani (BB 7922) und Veria (BB 8023) zur Ebene von Saloniki gelangen kann. Auf dieser Route wird das Massiv des Vermion Oros (2061 m) (BB 8023) im Süden umgangen. Man gelangt zunächst von Florina über einen schmalen Sattel in unschwer gangbarem niedrigem Bergland nach Süden hinüber in ein langgestrecktes, bis an Kozani heranführendes Becken, dessen Boden nur leicht zerschnitten und gut gangbar ist. Von Kozani aus verläßt aber die Straße die offene Beckenlandschaft in östlicher Richtung und führt nun durch das hohe, nicht leicht gangbare Bergland am Südende des Vermiongebirges hinüber zum Rand der Ebene von Saloniki bei Veria. Sie vermeidet damit die schwer gangbare, tiefe Durchbruchsschlucht, in der der Haliakmon durch das hohe Bergland am Westrand der Ebene von Saloniki hindurchbricht (BB 8022). Die Notwendigkeit der Überwindung der langen Bergstrecke zwischen dem Becken von Kozani und Veria erschwert allerdings die Benutzung dieser südlichen Zugangsrouten zur Ebene von Saloniki erheblich, jedoch verdient sie Beachtung als südliche Umgehungsmöglichkeit der Hauptstrecke Florina (BB 7924)—Edessa (BB 8024)—Saloniki.

Im Osten der großen Durchgangszone durch das Vardartal nach Saloniki versperrt das in West-Ost-Richtung langgestreckte Belasica-Gebirge (BB 8226), mitsamt der Gradeška Planina (BB 8126) in seiner nordwestlichen Fortsetzung, den Übergang aus Jugoslawien nach Griechisch-Makedonien und damit zum Nordgestade des Ägäischen Meeres. Im Norden des Belasica-zuges vermittelt jedoch in der Südostecke Jugoslawiens das große West-Ost gerichtete **Talbecken längs der Strumica** (BB 8226) einen leicht gangbaren Durchgang zum Nord-Süd-Tal der Struma (Straße Strumica [BB 8126]—Petrič [BB 8226]) und damit nach den Kerngebieten Bulgarisch-Makedoniens. Diese Durchgangszone zwischen dem Belasica-zug im Süden und dem Ograzdengebirge (BB 8226) im Norden erfährt nur in ihrer Mitte, dort wo die jugoslawisch-bulgarische Staatsgrenze das Strumicatal quert, eine leichte Einschnürung durch zerschnittenes Hügel-land (Schuttkegel), das sich auf der Nordseite vor den Fuß des Belasica-gebirges legt. Die Straße folgt hier eng dem Lauf der Strumica. Allerdings zwingt der West-Ost-Verlauf des Strumicatal zum Umweg über bulgarisches Gebiet. Erst dort, wo das Nord-Süd gerichtete Tal der Struma das Belasica-Gebirge und seine östliche Fortsetzung in tiefer Durchbruchspforte quert, ergibt sich die gut gangbare Möglichkeit zum Übertritt auf griechisch-makedonisches Gebiet gegen Süden. Das Durchbruchstal der Struma durch das Grenzgebirge, die sogenannte „Rupelenge“ (BB 8326), gibt nur noch der Straße hart neben dem Flusse Raum und ist leicht zu sperren. Dann aber weitet sich das untere Strumatal zur 100 km langen und 15 km breiten, nach allen Seiten gut gangbaren Ebene des

Beckens von Serres (BB 8225, 8324), die nur noch durch eine schmale, kaum 2 km breite niedrige Hügelkette im Süden vom Gestade des Ägäischen Meeres (Golf von Orfano) abgetrennt wird. Diese große Ebene an der unteren Struma ist außerordentlich flach, baumarm und längs der Struma auf beiden Ufern versumpft. Größere flache Sumpfsseen nehmen im Norden (Kerkinitissee) und im Süden (Achinosee) beträchtliche Areale ein. Die Struma ist in ihrem ganzen Verlauf ein beträchtliches militärisches Hindernis. Trotz der zunehmenden Kultivierung ist noch viel Weideland vorhanden. Die im Sommer glühend heiße Ebene leidet unter Malaria-gefahr. Nur die gut angebauten hügeligen Ränder des Beckens von Serres weisen bessere Verpflegungs- und Unterkunftsmöglichkeiten auf. Die niedrige Hügelkette am Südende des Beckens von Serres wird von der Struma in engem Tal durchbrochen, bevor sie in den Golf von Orfano einmündet. An der hügeligen, kahlen Küste fehlt jeder bedeutendere Hafenplatz. Im Weltkrieg wurde hier zur Abhilfe dieses Mangels von der Entente der kleine Hafen Tjasesi (BB 8424) angelegt. Das Mündungsgebiet der Struma hat aber bis jetzt noch keinerlei Verkehrsbedeutung als Zugang zum Ägäischen Meer erlangen können, der Golf von Orfano ist eine stille, abseitige Küstenbucht geblieben.

Der Hauptverkehr aus dem Strumatal geht statt dessen über eine gut gangbare schmale Hügellandzone gegen Osten hinüber zur Nachbarebene von Drama (BB 8424, 8425). Auch diese ist vom Ägäischen Meer, ganz ebenso wie das Becken von Serres, durch einen schmalen Saum von Bergland abgeriegelt und tritt also nicht unmittelbar an die Küste heran. Die Ebene des trotz seiner Lage in unmittelbarer Nähe der Küste noch allseitig von Bergland umschlossenen Beckens von Drama ist weitgehend von steinigem Weideland eingenommen, nach allen Seiten gut gangbar und zur Versammlung großer Truppeneinheiten geeignet; in ihrer Süd-hälfte ist sie häufigen Überschwemmungen ausgesetzt (Malaria-gefahr). Im Sommer ist aber auch hier die Hitze und Trockenheit groß. An der Küste aber hat sich hier am Fuß des niedrigen Berglandes auf hügeliger Halbinsel der bedeutende Tabakhafen Kavalla (BB 8524) entwickelt. Kavalla ist somit zugleich erst der eigentliche Endpunkt des Verkehrs durch das Strumatal zum Ägäischen Meer.

### C. Einzelangaben über Gewässer

(Die nach den Flufnamen angeführten Zahlen geben in Rechts- und Hochwerten die neue Nummerierung der Kartenblattbereiche für Mitteleuropa wieder. Die erste Zahl bezieht sich auf den Blattbereich des Flußursprungs, die zweite auf den der Mündung.)

**Bačser Kanal** siehe Peter-Kanal.

**Bega** (BB 7743, 7641).

Linker Nebenfluß der Theiß. Von Chizătău (Rumänien, BB 7944) an militärisches Hindernis. Sie ist kanalisiert und hat ein Bett von 23 m Breite, die Tiefe beträgt bis Veliki Bečkerek (BB 7742) 1,2 bis 2 m, weiterhin bis 3 m. Der Kanal ist bei normalem Wasserstand nicht durchfurtbar. Die Ufer sind meist erdig und steil. Stark überhöht ist das rechte Ufer von Chizătău bis Budinez, bei Renote und Veliki Bečkerek, das linke Ufer abwärts Klekk und oberhalb Ecska.

**Bojana** (BB 7528).

Abfluß des Skutarisees. Das Bett ist verwildert, der Grund besteht im oberen Teil aus Schotter und Sand, im unteren Teil aus Sand und Erde. Die Ufer sind, abgesehen von einigen Engen, erdig und an der Seite des Stromstriches 2,5 bis 3,5 m hoch. Die Breite wechselt zwischen 100 bis 700 m. Die Tiefe beträgt im oberen Teil 1 bis 2 m, im Unterlauf 5 m, an der Mündung wird der Fluß seichter. Hochwässer im Frühjahr und Herbst.

**Bosna** (BB 7335, 7341).

Nebenfluß der Save, militärisches Hindernis besonders wegen der Wassermenge, hat, abgesehen von der Savetiefebene, fast überall den Charakter eines Gebirgsflusses. Der Grund besteht aus Schotter und stellenweise aus anstehendem Fels, das Bett ist stark verwildert, die Uferhöhe beträgt 2 bis 8 m. Die Geschwindigkeit ist sehr stark (1 bis 2 m). Im Frühjahr und Herbst treten Hochwässer auf, während im

Hochsommer und im Dezember bis Januar der Wasserstand seine unterste Grenze erreicht. Die Breite ist sehr verschieden, am Ursprung 40 m, bei Zenica 100 m, von Maglaj abwärts 80 bis 185 m. Die Tiefe ist vom Becken von Sarajevo abwärts 3 bis 6 m. Die Breite des Tales wechselt sehr stark. Das Becken von Sarajevo (10 km lang) ist von zahlreichen Wasserläufen durchzogen und teilweise Überschwemmungen ausgesetzt. Weitere Talweitungen sind bei Maglaj, Doboj und Kotorako; von Modrić abwärts begleitet ein etwa 4 km breites Überschwemmungsgebiet den Fluß, das jedoch nach Rücktritt des Hochwassers in 2 bis 3 Wochen austrocknet. Die wichtigsten Zuflüsse sind die Gebirgsflüsse Spreča, Krivaja und Lašva.

**Bosut** (BB 7241, 7540).

Linker Nebenfluß der Save.

Von Niemci (BB 7441) an milit. Hindernis. Tief eingeschnittenes, schlammiges Bett. Ufer 2 bis 7 m hoch, von Marovič an flach. Breite im allgemeinen 45 bis 55 m, Tiefe bei Niederwasser am Oberlauf 0,5 bis 1,5 m, bei Marovič 1,5 bis 2 m. Nebenfluß Studra.

**Bregalnica** (BB 8227, 8027).

Linker Nebenfluß des Vardar.

Torrente, bis Carevoselo (BB 8128) furtbar. Im Becken von Kočane: viele Arme mit niedrigen, häufig versumpften Ufern; Hauptarm 30 bis 40 m breit, Tiefe 0,5 m. An der Mündung 100 bis 200 m breit, weicher Grund. Von Carevoselo bis Istibanja enge, stark bewachsene Felschlucht.

**Bregava** (BB 7233, 7133).

Bedeutendster Nebenfluß der Narenta von links, außer ihr nur kleinere Zuflüsse (Buna, 60 bis 80 m breit und 0,6 bis 1,5 m tief, Krupa, die eine Breite von 30 bis 50 m und eine Tiefe von 1,5 bis 6 m erreicht). Der Grund der Bregava ist steinig, weiter abwärts schlammig. Die Ufer sind steil, stellenweise niedrig und versumpft. Die Breite beträgt 40 bis 50 m, die Tiefe 0,6 bis 1,5 m. Bei Hochwasser wird die Gegend an der Mündung überschwemmt.

**Čehotina** (BB 7434).

Rechter Nebenfluß der Drina.

Breite bis 50 m, im Unterlauf bis 150 m, Tiefe 0,3 bis 2,5 m. Tiefe, schwer gangbare Schlucht, wobei im allgemeinen die linken Talhöhen überhöhen. Der Grund ist anfangs felsig, dann schotterig, im Unterlauf sandig. Hochwässer treten im Frühjahr und Herbst auf.

**Cetina** (BB 6936, 6934).

Zufluß der Adria, ihr Grund ist sehr verschieden (Schotter, Schlamm, und Fels). Die Ufer sind in den Talweiten meist brüchig, in der Ebene von Sinj sumpfig, von Trilj abwärts sehr steil und hoch. Die Breite beträgt im Oberlauf 30 bis 50 m, dann 75 bis 90 m und abwärts Trilj 16 bis 25 m. Die Tiefe ist im Mittellauf 0,6 bis 1,6 m, im Unterlauf 1,6 bis 2,5 m. Hochwässer treten im April bis Juni und im Spätherbst auf.

**Čikola** (BB 6836).

Nebenfluß der Krka. Der Grund ist im Oberlauf sandig, dann bis Drniš schlammig, von da ab steinig und schotterig. Die Ufer sind brüchig, 1 bis 2 m hoch, abwärts Drniš wandartig und 60 bis 150 m hoch. Die Breite beträgt bei Normalwasser 8 bis 15 m, bei Hochwasser 15 bis 25 m. Die Tiefe ist sehr verschieden, bei Normalwasser etwa 1,2 m. Im Sommer trocknet der Fluß aus.

**Crna Reka** (BB 7826, 8027).

Rechter Nebenfluß des Vardar.

Hindernis bereits im Becken von Monastir (BB 7925). Hochwasser regelmäßig im Frühjahr bis 2 m über Normalwasser. Durchfließt die Becken von Prilep und Monastir.

Von Skočivir (BB 7924) bis Vozarci enges, steiles Felsental, schwer gangbar.

**Detinja** (BB 7536, 7636).

Nebenfluß der Westlichen Morava. Ihr Grund ist schotterig und felsig, die Ufer 3 bis 5 m hoch, teils steinig, teils brüchig. Die Breite beträgt 20 bis 40 m, die Tiefe 0,5 bis 1 m. Hochwässer im Frühjahr und Herbst.

**Donau** (Dunava) (BB 7444, 8137).

Auf der ganzen Strecke starkes Hindernis.

1. Von der ungar. Grenze bis zur Theißmündung (BB 7641). Bett teilweise verwildert, Grund lehmig, Ufer brüchig. Breite bis zur Donaumündung 380 bis 700 m, dann bis 1200 m. Tiefe bei Niedrigwasser bis zur Draumündung 2 bis 10 m, dann noch tiefer. Geschwindigkeit bei Mittelwasser 0,9 m, bei Hochwasser 1,7 m. Hochwässer im Frühjahr setzen große Gebiete unter Wasser. Anland oberhalb der Draumündung flach, dann Hügel, von Erdut und weiter abwärts treten die Ausläufer der Fruška Gora an den Fluß heran.

## 2. Von der Theißmündung bis Bazjaš (BB 7940).

Das Bett oft in viele Arme geteilt. Breite 540 bis 1200 m, bei Pančevo sogar 3 km. Tiefe 4 bis 19 m. Grund meist lehmig, in den Mündungen der Nebenflüsse schotterig. Ufer brüchig, 4 bis 6 m hoch. Zahlreiche Inseln. Hochwässer April-Juni und Oktober-November. Von der Theißmündung bis Zemun am rechten Ufer 25 bis 40 m hoher, steiler Abfall, dann Hügelketten bis Bazjas, mit Ausnahme der Moravianiederung. Am linken Ufer die Banater-Ebene (teilweise versumpft) bis Dubovač (BB 7840), dann Hügel.

## 3. Von Bazjas bis zur Timokmündung (Grenze).

Starkes Hindernis, reguliertes Bett. Breite 170 bis 1100 m. Tiefe bis zu 46 m. Grund felsig und schotterig mit Riffen. Ufer fest, teilweise anstehender Fels. An den Engen (Eisernes Tor!) im Winter Eisstauungen. Von Bazjas bis Kladovo enges Tal. Am rechten Ufer bewaldete Hügel mit einzelnen Steilabfällen. Am linken Ufer steile, schwer gangbare Mittelgebirge.

**Drau / Drava** (BB 6647, 7443).

Nebenfluß der Donau. Wegen der Wassermasse und des versumpften Anlandes ein beträchtliches Hindernis. Das Bett ist ständigen Veränderungen unterworfen. Grund bis Marburg Schotter, dann Schotter und Sand; Ufer brüchig, 2 bis 5 m hoch, meist senkrecht, im allgemeinen leicht zugänglich, zahlreiche Inseln, die dicht bewachsen sind. Die Breite beträgt dort, wo das Bett vereint, 150 bis 200 m. Tiefe infolge Sandanschwemmungen durch Hochwässer sehr veränderlich; bei mittlerem Wasserstand an der Murmündung 2,7 bis 5,4 m, bei Miholjac 4,8 bis 7,8 m, bei Osijek 4,2 bis 9,6 m, an der Mündung 4,6 bis 8,3 m. Geschwindigkeit bei mittlerem Wasserstand 0,7 bis 0,9 m, bei Hochwasser 1,3 m. Hochwässer treten im Mai und Juni, die höchsten im September und Oktober sehr rapid auf und überschwemmen große Gebiete. Niedrigwasser im Hochsommer. Bei sehr strenger Kälte im Winter eine befahrbare Eisdecke. Das rechte Ufer dominiert fast überall. Die kleinen Zuflüsse der Drau haben in der Ebene meist einen sehr trägen Lauf, versumpfte Ufer, Schlammgrund und sind in ihren Unterläufen kanalisiert.

**Drava** siehe Drau.

**Drina** (BB 7434).

Nebenfluß der Save. Die Drina entsteht durch den Zusammenfluß der Tara und der Piva. Die Piva ist ein kleinerer Fluß, dagegen weist die Tara eine Breite von 30 m auf, die Tiefe beträgt 0,8 m und mehr. Der Grund ist steinig, die Ufer fallen mit den 300 bis 700 m hohen, felsigen Talhängen zusammen.

Das Bett der Drina ist verwildert, stellenweise, besonders im Unterlauf, in mehrere Arme gespalten, der Grund ist im Oberlauf felsig, weiter abwärts besteht er aus Geröll und Geschiebe. Die Ufer sind im Oberlauf felsig, an einigen Stellen flach, sonst meist brüchig und 1 bis 7 m hoch. An mehreren Stellen sind Inseln und Riffe. Die Breite der Drina beträgt bei Foča 110 m, bis Ustiprača 60 bis 135 m, hierauf bis Ljubovija 80 bis 125 m, weiter bis nahe der Mündung 100 bis 180 m, bei Rača 360 m. Die Tiefe erreicht im Oberlauf 3 m, bei Foča 2 bis 5 m, von Ustiprača bis Ljubovija 1,7 bis 4,5 m, weiter abwärts 1,7 bis 2,8 m, bei Rača 2,8 m. Die Geschwindigkeit schwankt zwischen 1,2 bis 2,2 m. Hochwässer besonders im April, Oktober und November, sie dauern meist nur einige Tage. Die Ebenen am Flusse werden häufig überschwemmt.

**Dunava** siehe Donau.

**Gačka** (BB 6644).

Schlundfluß. Am Ursprung 14, dann 26 bis 35 m breit, 3 bis 4 m tief (BB 6640). Hindernis wegen Uferbeschaffenheit und Wassermasse.

**Ibar** (BB 7632, 7735).

Nebenfluß der Westlichen Morava. Wegen Wassermasse und Uferbeschaffenheit ein bedeutendes militärisches Hindernis. Der Grund ist felsig oder aus grobem Schotter; die Ufer sind bis zur Mündung der Studenica hoch, brüchig oder felsig, weiter abwärts fallen sie mit den steilen, felsigen Talwänden zusammen. Die Breite beträgt im Ober- und Mittellauf 40 bis 60 m, an der Mündung 75 bis 112 m, die Tiefe 0,5 bis 2,3 m. Hochwässer im Frühjahr und bei starken Regengüssen.

**Kolubara** (BB 7537, 7639).

Rechter Nebenfluß der Save. Von Slovac (BB 7638) an wegen versumpftem Anland milit. Hindernis. Breite im Oberlauf 12 bis 15 m, im Unterlauf 15 bis 60 m. Tiefe 0,3 bis 1,2 m. Grund im Oberlauf schotterig, dann schlammig. Ufer brüchig, im Unterlauf teilweise versumpft und mit dichtem Weidengebüsch bedeckt. Hochwässer im Frühjahr und Herbst.

**Krka** (BB 6838, 6836).

Zufluß der Adria. Der Grund besteht teils aus Geröll, teils aus Schlamm und aus Fels. Die Ufer sind bei Knin flach, teilweise sogar versumpft, sonst hoch und felsig. Die Breite beträgt nächst Knin 36 bis 52 m, weiter abwärts 200 bis 700 m. Die Tiefe erreicht bei Knin 1 bis 1,5 m, weiter abwärts 1,5 bis 3,8 m, im Unterlauf 5 bis 6 m. Hochwässer im März und April, dann auch im Spätherbst.

**Krka** (Gurk) (BB 6644, 6744).

Nebenfluß der Save. Die Gurk hat teilweise sehr steile und hohe Ufer, ihr Grund ist beim Ursprung sumpfig, dann sandig. Die Breite beträgt 70 bis 80 m, die Tiefe 1 bis 2 m.

**Kupa** (Kulpa) (BB 6543, 6942).

Nebenfluß der Save, ist militärisches Hindernis fast im ganzen Lauf. Im Ober- und Mittellauf Gebirgsfluß, in der Savetiefenebene hat sie den Charakter eines Flachlandflusses. Das Bett ist stark verwildert, der Grund besteht im Oberlauf aus anstehendem Gestein und Schotter, im Unterlauf aus Lehm und Sand. Die Ufer sind durchschnittlich 2 bis 8 m hoch, die Geschwindigkeit ist gering. Der Wasserstand wechselt stark, Hochwässer treten im Frühjahr zur Zeit der Schneeschmelze und während der Herbstregen im Oktober und November auf. Im Hochsommer und Dezember und Januar Niedrigwasser. Die Kulpa friert nur bei strenger Kälte zu. Die Breite und Tiefe ist ziemlich konstant. So beträgt die Breite von Karlovac abwärts 100 bis 190 m. Die Tiefe beträgt auf derselben Strecke bis Sisak 3 bis 5 m, dann abnehmend, an einzelnen Stellen aber bis zu 11 m.

Furten bei Normalwasser nur im Oberlauf, bei niedrigem Wasserstand auch einige Furten von Karlovac abwärts. Die Kulpa durchbricht in Engschluchten mehrere Gebirgszüge, nur bei Karlovac verbreitert sich das Tal zu einem Becken, das häufig Überschwemmungen ausgesetzt ist. Von Karlovac abwärts wechseln Engen und Breiten, und erst in der Savetiefenebene (von der Einmündung der Glina ab) treten ausgedehntere Weichlandstrecken auf. Der wichtigste Nebenfluß der Kulpa ist die Glina, die eine Breite von 16 bis 40 m und eine sehr wechselnde Tiefe aufweist, ihr Bett ist wegen des schlammigen Grundes nur im Hochsommer furtbar. Neben der Glina sind die wasserreichen Gebirgsflüsse Dobra und Korana zu nennen.

**Lepenac** (BB 7829, 7928).

Linker Nebenfluß des Vardar.

Von Kačanik (BB 7829) an militärisches Hindernis wegen Talbeschaffenheit. Breite von Kačanik ab sehr wechselnd 25 bis 125 m. Tiefe 0,6 bis 1,2 m, bei Hochwasser 4 m. Viele Furten. Abwärts Kačanik Felsschlucht.

**Lika** (BB 6739).

Schlundfluß, 25 bis 30 m breit, 1 bis 6 m tief, ist militärisches Hindernis. Im Mittellauf liegt das Becken von Gospić (BB 6739).

**Lim** (BB 7531, 7435).

Rechter Nebenfluß der Drina.

Abwärts des Sees von Plav (BB 7631) Hindernis wegen Wassermasse (im Oberlauf nur von April bis August), Geschwindigkeit und Uferbeschaffenheit.

Bett verwildert, Ufer in den Talweiten 1 bis 6 m hoch, Breite 18 bis 130 m, Tiefe 0,6 bis 2 m, im Unterlauf stellenweise bis 6 m. Niedrigwasser September bis November, Januar und Februar. Hochwasser im Frühjahr. Die Rinne des Lim ist im allgemeinen ein enges, schwer gangbares Mittelgebirgstal, mit nur wenigen Talweiten mit schmalen Sohlen, so bei Berane, Bioce (BB 7532), Bijelopolje und Prijepolje. Der Zufluß Uvac ist Hindernis wegen seiner Talbeschaffenheit.

**Ljubljanica** (Laibach) (BB 6544, 6545).

Nebenfluß der Save. Der Grund ist bis zum Laibacher Moor felsig, dann schlammig, endlich grobschotterig, an der Mündung wieder felsig. Abgesehen vom Laibacher Moor sind die Ufer hoch und felsig. Die Breite beträgt 50 bis 70 m, die Tiefe erreicht beim Ursprung 6 m, später 2 bis 4 m.

**Mlava** (BB 7937, 7840).

Rechter Nebenfluß der Donau, der aus einem wasserreichen Schlund entspringt. Ihr Grund ist im Oberlauf schotterig, dann kiesig und lehmig. Die Ufer sind im Oberlauf brüchig, stellenweise felsig, dann flach und mit Weidengebüsch bewachsen. Die Breite beträgt 15 bis 20 m, die Tiefe 0,5 bis 1,2 m. Hochwässer treten bei Schneeschmelze und nach starken Regenfällen auf.

**Morača** (BB 7432, 7430).

Zufluß des Skutarisees. Ihr Bett ist meist sehr tief eingeschnitten, der Grund ist bis Podgorica felsig, weiter abwärts schotterig und an der Mündung schlammig. Die Ufer sind meist steil und felsig und überall schwer zu ersteigen. Die Breite beträgt im Oberlauf etwa 20 m, unterhalb Podgorica 40 bis 60 m. Die Tiefe erreicht 0,5 bis 1 m. Hochwässer treten bei Schneeschmelze und im Herbst auf, im Sommer Niederwasser.

**Morava** (Große M.) (BB 7935, 7839).

Nebenfluß der Donau, entsteht aus den zwei Quellflüssen Westliche (Zapadna) Morava und Südliche (Južna) Morava. Ihr Grund ist feinschotterig, stellenweise schlammig. Die Ufer sind teils brüchig, teils sanft gebösch. Die Morava teilt sich des öfteren in mehrere Arme, die dann größere und kleinere Inseln umschließen. Die Breite wechselt

zwischen 150 und 225 m, die Tiefe beträgt 1 bis 2,6 m. Hochwässer treten gewöhnlich zur Zeit der Schneeschmelze im Februar, manchmal auch als Folge der Herbstregen im November auf. Die Überschwemmungen umfassen weite Strecken des Landes. Kanäle, Gräben und die Seitenarme sind hier stark versumpft (so bei Ljubičevo, Semendria (BB 7839) und Dubravica) und erschweren die Gangbarkeit.

**Morava** (Westl. oder Serbische M.) (BB 7634, 7935).

Quellfluß der Morava.

Von Ivanjica (BB 7635) an bedeutendes militärisches Hindernis. Breite 50 bis 130 m (in der Schlucht zwischen Ovčar und Kablac nur 40 m). Tiefe 1 bis 3 m. Ufer bis zum Ausgang der Schlucht felsig, sonst brüchig. Bis Kruševac (BB 7835) dominierender Talhang links, dann rechts.

**Morava** (Südl. oder Binička M.) (BB 7929, 7935).

Quellfluß der Morava.

Breite 80 bis 130 m, Tiefe 0,6 bis 2 m. Grund bis Leskovac (BB 8033/32) grob, später feinschotterig, nahe der Vereinigung mit der Westl. Morava felsig. Ufer hoch und brüchig. Von Vladički Han bis Grdeljica die Talenge der „Momina klisura“ sehr starkes Hindernis. Von Djunis bis Stalač Talenge mit schmaler Sohle. Zwischen den Engen das fruchtbare Becken von Leskovac und Niš (BB 8034).

**Narenta** siehe Neretva.**Neretva** (Narenta) (BB 7334, 7133).

Zufluß der Adria. Der Grund ist im Oberlauf felsig, im Mittellauf schotterig, von Metković abwärts sandig und schlammig. Die Ufer sind im Oberlauf hoch, meist felsig, ober- und unterhalb Mostar steil, 6 bis 12 m hoch, im Unterlauf flach und sumpfig. Die Breite beträgt bis Konjic 20 bis 60 m, von hier abwärts 50 bis 100 m. Im Mittellauf an zwei Stellen (bei Ostrožac und bei Jablanica) 2 bis 10 m enge Schluchten. Unterhalb der Einmündung der Buna beträgt die Breite 40 bis 100 m und abwärts Metković 120 bis 150 m. Die Tiefe erreicht im Oberlauf 0,6 bis 2 m, abwärts Konjic 2 bis 19 m (Engen!), unterhalb Mostar 16 m, bei Metković 3 bis 6 m, im untersten Teil 5 m. Die Geschwindigkeit ist im Oberlauf reißend, im Mittellauf 2 bis 3 m, im Unterlauf langsam. Hochwässer treten im Frühjahr und Herbst auf. Die Ebenen sind sehr stark Überschwemmungen ausgesetzt, besonders an der Einmündung der Trebižat (Fihaljina).

**Nišava** (BB 8232, 7934).

Rechter Nebenfluß der Morava. Der Grund ist, abgesehen von einigen Felsengen, schotterig und an der Mündung schlammig. Die Ufer sind bis unterhalb Pirot niedrig und brüchig, dann steinig und 3 bis 4 m hoch, streckenweise fallen sie mit den Talhängen zusammen, an der Mündung sind sie sumpfig und stellenweise mit dichtem Schilf bewachsen. Die Breite beträgt im Oberlauf 7 bis 22 m, dann bis Niš 22 bis 37 m, von Niš bis zur Mündung 37 bis 60 m.

Die Tiefe erreicht bis Pirot 0,5 m, weiter bis Niš 1,8 m, von Niš abwärts 2,2 m. Hochwässer treten im April, Ende Juli und anfangs August auf, ebenso nach stärkeren Regenfällen. Überschwemmungen sind selten.

**Pčinja** (BB 8030, 7928).

Linker Nebenfluß des Vardar.

Hindernis wegen Wassermasse und Uferbeschaffenheit. Torrentencharakter. Breite 20 bis 75 m, Tiefe 0,5 bis 5 m. Geschwindigkeit reißend. Hochwässer treten plötzlich und verwüstend auf. Enges, schwer gangbares Tal.

**Pek** (BB 7937, 7940).

Rechter Nebenfluß der Donau. Der Grund ist schotterig, im Unterlauf sandig. Die Ufer sind stellenweise felsig, zumeist jedoch steil und brüchig. Die Breite beträgt 7 bis 15 m, die Tiefe 0,4 bis 1 m. Hochwässer treten bei Schneeschmelze und nach starken Regenfällen auf.

**Peter-Kanal** (BB 7643, 7444).

Der Großteil des Kanals ist künstlich angelegt, seine Länge beträgt 118 km. Das Gefälle von 114 m ist durch 6 Schleusen in 5 verschiedene große Abschnitte eingeteilt. Der Grund ist lehmig oder schlammig, die Ufer erdig und 1 bis 1,5 m hoch und beiderseits von 2 bis 6 m hohen Dämmen eingefast. Schleusen bestehen bei Bezdán (BB 7444), Kis Sztapár (BB 7443), Uj-Verbász (BB 7543), Bacs-Szt-Tamás und Bács-Földvár. Die Breite beträgt bis Uj-Verbász an der Sohle 10 m, obere Breite 23 bis 40 m, weiter abwärts 200 bis 300 m, die Tiefe erreicht 2,1 bis 2,4 m.

**Prača** (BB 7335).

Nebenfluß der Drina. Das Bett ist tief eingeschnitten. Der Grund ist felsig und die Ufer steil. Die Breite beträgt bis 40 m, die Tiefe erreicht 1,5 bis 3 m. Reißender Gebirgsfluß.

**Sana** (BB 7038, 6941).

Rechter Nebenfluß der Una. Von Prijedor ab militärisches Hindernis. Breite 75 bis 130 m, Tiefe 1,5 bis 3,5 m. Im Oberlauf enges Gebirgstal, erweitert sich im Becken von Prijedor (teilweise versumpft), weiterhin wieder eng.

**Save** (Sava) (BB 6446, 7740).

Nebenfluß der Donau. Vom Zusammenfluß der Wurzener Save und der Wocheiner Save an militärisches Hindernis wegen der Uferbeschaffenheit und, von Krško ab, wegen der Wassermenge.

1. Bis zur Mündung der Laibach ist das Bett stark verwildert und teilweise mit Felsblöcken bedeckt, die bei Mittelwasserhöhe hervorragen. Viele Sand- und Schotterbänke, so daß die Breite sehr schwankt (zwischen 50 und 200 m). Das Gefälle ist stark und sehr unregelmäßig. Die Ufer sind meist hoch, aus anstehendem Gestein und an vielen Stellen künstlich gesichert.

2. Zwischen der Laibachmündung und Krško ist der Fluß teilweise reguliert, sonst starke Versandungen und viele Inseln, Breite daher bis 400 m, in den regulierten Teilen 70 m.

3. Zwischen Litija und Radeče Engschlucht mit schroffen Felswänden. Die Breite des Flusses beträgt hier etwa 50 m. Das Bett sehr verwildert. Der Grund ist meist felsig.

4. Von Krško abwärts Flachlandfluß. Bett verwildert, Lauf und Inseln nach jedem Hochwasser geändert. Grund sandig, schlammig oder lehmig. Die Breite ist sehr verschieden und wechselnd, bei Zagreb (Agram) 130 bis 250 m, samt den Seitenarmen bis zu 2300 m. Die Tiefe ist ebenso sehr verschieden, bei Normalwasser bis zur Krkamündung 2,3 bis 3,5 m, bei Zagreb 1,3 bis 9 m, zwischen Zagreb und Jasenovac 4 bis 12 m, zwischen Jasenovac und Rača 4 bis 12 m. Die Geschwindigkeit ist sehr wechselnd (zwischen 1 und 2,7 m). Im Oberlauf plötzliche Hochwässer, im Unterlauf erfolgt das Steigen und Fallen langsam, und die Wasserstände dauern länger an. Nur der Unterlauf friert bei strengem Winter zu. Das Tal ist abwärts der Sutlamündung sehr breit und weist ein weitverzweigtes Gewässernetz und ausgedehnte Versumpfung auf. Längs des Flusses an beiden Seiten starkes Dickicht von Weiden und Pappeln. Die Gangbarkeit ist sehr behindert. Im allgemeinen bleibt das Überschwemmungsgebiet der Sáva oft bis Mai oder Juni grundlos aufgeweicht.

5. Von der Drinamündung an ist die Save ein bedeutendes Hindernis und der Zugang von Norden und von Süden bei nasser Witterung sehr schwierig. Auch hier ist das Bett stark verwildert und häufigen Veränderungen unterworfen. Breite 280 bis 730 m, samt den Seitenarmen bis 1300 m, bei Belgrad oberhalb der Eisenbahnbrücke 490 m. Tiefe 2,5 bis 9 m. Geschwindigkeit 1 bis 1,8 m.



Der Grund ist lehmig, sandig oder schotterig. Die Ufer sind meist brüchig und 2 bis 7 m hoch. Mehrere Inseln. Hochwässer treten im März und April, manchmal auch im Oktober und November auf. Im Juli und September Niedrigwasser. Das Tal hat eine wechselnde Breite und wird stellenweise rechts von einem sanften Hügelland begleitet. An der Mündung der Kolubara größeres Sumpfbereich, oberhalb Belgrad breitet sich der Makissumpf aus. Links der Save von Rača bis zur Mündung erstreckt sich die Savetiefenebene mit wechselnder Breite von 10 bis 30 km; sie ist von zahlreichen Sumpf- und Wasseradern durchzogen. Im allgemeinen dominieren die rechten Talbegleitungen.

**Savinja** (Sann) (BB 6546, 6645).

Nebenfluß der Save. Bis Cilli zeigt der Sann den Charakter eines Gebirgsflusses, mit stark eingeschnittenem Bett, dessen Grund aus Geröll und Gesteinstrümmern besteht. Die Breite beträgt im Mittel- und Unterlauf 75 bis 100 m, die Tiefe bis Cilli 1 m, weiter abwärts 1,5 m. Die Ufer sind im Oberlauf hoch, stellenweise felsig, im Unterlauf jedoch ist besonders das linke Ufer niedrig und brüchig. Hochwässer im März und April, dann im September und Oktober. Im Unterlauf bei Hochwasser ein etwa 450 m breites Überschwemmungsgebiet.

**Skutarisee** (BB 7429, 7529)

Größter See der Balkanhalbinsel. Der Grund ist an der Südwestküste und an den Flußmündungen steinig und sandig, in den übrigen Teilen schlammig. Das Ufer ist im Südwesten schroff, sonst flach. Inseln liegen entlang des Südufers und an der Moračamündung. Die Tiefe ist entlang des Felsufers am größten, die größte Tiefe beträgt 11,4 m, im allgemeinen 6 bis 7 m und weniger. Das Niveau hängt sehr stark von den Zuflüssen ab und ist daher sehr veränderlich. Hochwasser im Frühjahr und Herbst.

**Tamiš** (ung. Temes, Tamis) (BB 7842, 7740).

Linker Nebenfluß der Donau, entspringt auf der Piatra Gozna (BB 8041) und mündet südlich Pančevo in die Donau. Ab Lugoi (BB 8043) ist der Fluß von Dämmen eingefasst. Kanäle zur Bega zwecks Abführung der Hochwässer. Die Breite ist sehr wechselnd zwischen 20 bis 100 m. Die Tiefe beträgt bis Pančevo 1 bis 3 m, dann 3 bis 5 m. Überschwemmungen nehmen von Orlovat abwärts bei gleichzeitigem Hochwasser der Donau sehr großen Umfang an. Abwärts von Lugoi sind links sumpfige Stellen, im Gebiete des Unterlaufes nasse Wiesen und Flutweiden.

**Tara** (BB 7531, 7434).

Rechter Nebenfluß der Drina.

Gewaltiges, stellenweise absolutes Hindernis wegen der nahezu ungangbaren Talschlucht. Das Bett ist felsig: viele Wasserfälle und Stromschnellen, Ufer oft mit den Talwänden zusammenfallend. Breite 30 bis 45 m, Tiefe 0,8 bis 3 m. Geschwindigkeit reißend. Von Mojkovac (BB 7532) bis Orašje tiefe Felsklamm, Talwände 300 bis 1000 m hoch. Im allgemeinen ist der linke Schluchtrand überhöht.

**Theiß (Tisa)** (BB 7645, 7641).

Linker Nebenfluß der Donau.

Von Szegedin abwärts ein bedeutendes Hindernis. Lehmiger Grund, Ufer erdig bis lehmig, erreichen stellenweise eine Höhe von 4 m über Niedrigwasser. Breite sehr wechselnd, 122 bis 430 m, ebenso Tiefe, bei Niedrigwasser an einzelnen Stellen bis 1,7 m. Geschwindigkeit 0,9 bis 1,2 m. Wasserstand sehr schwankend, Hochwässer bei Schneeschmelze und Regengüssen. Im Winter oft tragfähige Eisdecke. Im ganzen Lauf reguliert, keine Furten; Tal trocken, doch vielfach tote Wasserarme.

**Timok** (BB 8134, 8137).

Nebenfluß der Donau, entsteht aus dem Beli (Weißen) Timok und dem Crni (Schwarzen) Timok. Der Beli Timok hat ein torrentenartiges Bett, ist in der Enge bei Vratarnica (BB 8036) 60 m, sonst 75 bis 150 m breit. Die Ufer sind bis Zaječar links hoch und brüchig oder sehr steil, rechts sanft geböschet. Die Breite beträgt 15 bis 30 m, die Tiefe 1 bis 2,5 m, die Geschwindigkeit 1,2 bis 1,5 m/sec. Der Crni Timok weist meist sehr hohe (8 bis 10 m) und brüchige Ufer auf, die im Oberlauf teilweise felsig sind. Die Breite beträgt 10 bis 30 m, die Tiefe 0,5 bis 1 m, der Grund ist kiesig und schlammig. Das Ufer ist bis Bregovo (BB 8137) hoch, steinig oder brüchig, weiter abwärts meist hoch und brüchig, seltener sanft, sumpfig oder sandig. Die Breite beträgt 30 bis 60 m, die Tiefe 1,5 bis 2,5 m. Hochwässer, besonders im Frühjahr, dauern 8 bis 10 Tage und erreichen 2,5 m über Normalwasser. Bis Grljan (BB 8036) überall, von da ab an vielen Stellen durchwatbar. Bei Negotin (BB 8137) breitet sich ein halbmondförmiger Sumpf aus. Der Unterlauf bildet die Grenze gegen Bulgarien. Von Knjaževac an ist der Fluß militärisches Hindernis.

**Trebižat** (Fihaljina) (BB 7134, 7133).

Rechter Nebenfluß der Narenta. Der Grund der Trebižat ist bis zum Unterlauf felsig oder grobschotterig, dann schlammig. Die Ufer sind

meist hoch und felsig, im Unterlauf flach. Die Breite beträgt 28 bis 50 m, die Tiefe erreicht 0,6 bis 1,3 m. Hochwässer treten bei Schneeschmelze und jedem andauerndem Regen auf.

**Una** (BB 6838, 7041).

Nebenfluß der Save, ist in ihrem Mittel- und Unterlauf ein militärisches Hindernis. Im größten Teil ihres Laufes Gebirgsfluß mit stark verwildertem Bett, dessen Grund hauptsächlich Schotter, stellenweise Fels ist. Die Höhe der Ufer wechselt zwischen 2 und 8 m, der Wasserstand ist ziemlich konstant, nur im Frühjahr zur Zeit der Schneeschmelze und im Oktober und November treten Hochwässer auf. Im Hochsommer und Januar Niedrigwasser. Die Breite schwankt zwischen 80 und 175 m, ebenso ist die Tiefe sehr verschieden, bei Normalwasser im allgemeinen 2 bis 4 m. Die Una durchbricht mehrere Gebirgszüge in Schluchten, die erste Erweiterung ist bei Bihač, weiterhin durchfließt sie wieder enge Felsschluchten, und erst in der Savetiefenebene treten die Berge endgültig zurück. Hier treten häufig Überschwemmungen auf, und selbst bei trockener Witterung ist die Gangbarkeit des Ufergeländes beschränkt.

**Vardar** (BB 7882, 8123).

Mündet in den Golf von Saloniki.

Das Bett ist verwildert, in den Becken in viele Arme gespalten. Die Ufer sind im Becken von Tetovo (BB 7828) flach, im Becken von Skoplje brüchig, bis 4 m hoch, nördlich Köprülü bis 13 m hoch; Breite 25 bis 100 m. Tiefe bei Niedrigwasser: Skoplje bis 4 m, Gradsko 1,5 m. Zwischen dem Becken von Kalkandelen (Tetovo) und dem Becken von Skoplje enge, stellenweise felsige Schlucht. Von Orešani (BB 7928) abwärts enges, meist schwer gangbares Tal. Mittellauf bei Niedrigwasser 50 m breit, 0,7 m tief. Das verhältnismäßig breite und wegsame Tal stellt die natürliche Verbindung Nord-Makedoniens mit dem Aegischen Meer (Golf von Saloniki) dar. Die Geschwindigkeit des Flusses ist in den Beckengebieten gering, sonst bedeutend. Die Hochwässer treten April-Juni und im Herbst auf. Sie überschwemmen die Ebene von Skoplje und andere Beckengebiete.

**Vrbas** (BB 7136, 7141).

Nebenfluß der Save, in seinem Unterlauf militärisches Hindernis. Wasserreicher Gebirgsfluß, der auch in der Savetiefenebene diesen Charakter bei behält. Das Bett bilden Schotter, teilweise anstehender Fels. Im Frühjahr und im Herbst treten Hochwässer auf. Die Breite beträgt im Oberlauf bis 30 m, im Mittellauf bis 60 m, dann 65 bis 110 m. Tiefe im Mittellauf

bis 1,8 m, im Unterlauf 1,5 bis 3 m. Das Tal ist im allgemeinen eng mit einigen Erweiterungen, von Banjaluka ab wird das Tal weiter, in der Savetiefenebene treten des öfteren Überschwemmungen auf. Der wichtigste Zufluß ist die Pliva, die wegen Wassermasse und Talbeschaffenheit ein militärisches Hindernis darstellt.

**Zrmanja** (BB 6837, 6737).

Die Zrmanja mündet in die Adria, ihr Grund ist mit Felstrümmern und Geröll bedeckt, teilweise auch versumpft, die Ufer sind vorwiegend felsig, sehr steil und 150 bis 300 m hoch, die Breite beträgt bis Obrovac 40 m, weiter abwärts 80 m, die Tiefe ist im Oberlauf unbedeutend, im Unterlauf 3 bis 4 m.

## D. Verzeichnis der wichtigsten Ortschaften

**Agram** siehe Zagreb.

**Apatin.** BB 7443  
13 400 Einw.  
Im Donau-Banat. Fast rein deutsche Siedlung. Wichtiger Fischerort. Hanfkultur und Seidenraupenzucht.

**Banja-Luka.** BB 7040  
22 200 Einw.  
Am linken Ufer der Vrbas in weiter Ebene (Vrbas-Banat). Straßenknotenpunkt, Flugplatz. Gartenstadt mit Einzelhäusern. Altes, noch erhaltenes Kastell.

**Belgrad** siehe Beograd.

**Beograd (Belgrad).** BB 7740  
266 849 Einw. (1931)  
Belgrad (Hauptstadt des Landes) mit Pančevo und Zemun eigenes Verwaltungsgebiet (Banat). Am rechten Ufer der Donau auf hoher Terrasse gelegen. Auf der gegen Donau und Savemündung vorspringenden Höhe alte starke Festung. Großer Donauhafen. Flugplatz. Bedeutender Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt. Die Stadt ist in voller Entwicklung. Moderne Bauten. Starke Industrietätigkeit (2 Flugzeugmotorenfabriken in Rakowica bei Belgrad, 1 Flugzeugfabrik, Bleipresserei, Farbenfabrik und Textilwarenfabriken), große Universität.

**Bijelovar.** BB 7744  
10 300 Einw.  
Eisenbahnknotenpunkt im Savebanat.

**Bitolj** siehe Monastir.

**Brod** (slawonisch Brod). BB 7241  
13 800 Einw.  
Doppelstadt, Hauptort. Am linken Ufer der Save (Save-Banat). Wichtiger Savehafen und Handelszentrum. Industrie (Holz, Maschinenbau, Waggonbau, Reparaturanstalt und Mineralölfabrik), am rechten Ufer Bosnisch Brod, Ausgangspunkt der Schmalspurbahn nach Sarajevo.

**Diakovica.** BB 7730  
13 500 Einw.  
Im Vardar-Banat. Aufstrebender Handelsplatz. Albanische Bauweise (festungsartige Häuser).

**Dubrovnik (Ragusa).** BB 7231  
10 000 Einw.  
Auf einem felsigen Landvorsprung an der Adria im Zeta-Banat. Mittelalterliche Stadt mit alten Festungswerken, der größte Kurort an der Adriaküste, Flugplatz. Mildes Klima, reiche südliche Vegetation.

**Groß Betschkerek** siehe Veliki Bečkerek.

**Groß-Kikinda** siehe Veliki-Kikinda.

**Ištip** siehe Štip.

**Kalkandelen** siehe Tetovo.

**Karlovac (Karlstadt).** BB 6742  
21 200 Einw.  
Im Save-Banat. Wichtiger Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt. Handelsstadt mit reger Industrie (chemisch-pharmazeutische Fabrik).

**Karlstadt** siehe Karlovac.

**Koprülü** siehe Veleš.

**Kragujevac.** BB 7837  
27 200 Einw.  
Wirtschaftlicher Mittelpunkt der Umgebung, mit Flugplatz und Kriegsarsenal. Donau-Banat.

**Kruševac.** BB 7835  
11 000 Einw.  
Im Morava-Banat. Handelsplatz für landwirtsch. Erzeugnisse. Flugplatz, Maschinenfabrik.

**Kumanovo.** BB 7929  
17 000 Einw.  
Im Vardar-Banat. Nähe Bergbaugebiet (Eisen und Blei). Handelsstadt.

**Leskovac.** BB 8032, 8033  
17 500 Einw.  
An der Morava (Vardar-Banat). Junge Industriestadt (Ziegel-, Seifen-, Bier-, Mühl- und Weberindustrie).

**Ljubljana (Laibach).** BB 6545  
79 000 Einw.  
Im Drau-Banat, Hauptstadt von Slowenien mit stark deutschem Charakter. Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt, Flughafen. Öl-, Leim- und Tabakfabriken. Leder-, Holz- und Eisenverarbeitung. Universität.

**Maribor (Marburg).** BB 6747  
33 000 Einw.  
An beiden Ufern der Drau (Drau-Banat), Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt, Flugplatz. Deutscher Charakter in den Bauten. Starke deutsche Volksgruppe.

**Mitrovica.** BB 7832  
14 000 Einw.  
Im Zeta-Banat. Meist mohammedanische Albaner. Erzvorkommen in der Umgebung. Mühlen- und Steinindustrie.

**Monastir (Bitolj).** BB 7925  
33 000 Einw.  
Im Vardar-Banat. Flugplatz.

**Mostar.** BB 7134  
20 000 Einw.  
Im Küsten-Banat. Zusammentreffen abendländischen und orientalischen Wesens. Viele Moscheen. Inmitten kahler Karstlandschaft gelegen.

**Neusatz** siehe Novi Sad.

**Niš (Nisch).** BB 8034  
35 000 Einw.  
An der Nišava, im Morava-Banat. Wichtiger Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt. Wirtschaftliches Zentrum des oberen Morava-Tales. Spiritus-, Ziegel-, Möbel- und Mühlenindustrie.

**Novipazar.** BB 7733  
10 400 Einw.  
Im Zeta-Banat. Stark mohammedanischer Ort von gebirgiger Umgebung. Teppichweberei.

**Novi Sad (Neusatz).** BB 7642  
64 000 Einw.  
Donauhafen im Donau-Banat. Eisenbahnknotenpunkt, stark im Aufblühen, Flugplatz. Rege Industrietätigkeit (Flugzeugfabrik, Seiden-, Seifen-, Zündwaren- und Mühlenindustrie). Handelszentrum für Getreide. Viele moderne Bauten und Anlagen.

**Osijek (Esseg).** BB 7343  
40 000 Einw.  
Am rechten Drauufer (Save-Banat). Wichtiger Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt, Flugplatz, Festung. Neustadt und Oberstadt weisen moderne Gebäude auf. Starke deutsche Minderheit. Industrie (Zucker, Mühlen, Eisengießerei, Holz und Leder).

**Pančevo.** BB 7740  
22 000 Einw.  
Gehört zum Stadtverwaltungsgebiet Belgrad. Donauhafen, Verkehrsknotenpunkt. Seidenfabrik und elektrotechnische Fabrik.

**Peć (Petsch).** BB 7631  
13 400 Einw.  
Im Zeta-Banat. Verkehrs- und Handelsplatz mit stark mohammedanischem Gepräge. Einzelne moderne Bauten.

**Petrovgrad** siehe Veliki Bečkerek.

**Petsch** siehe Peć.

**Pirot.** BB 8133  
11 200 Einw.  
Im Morava-Banat an der Nišava. Zentrum der Teppichweberei.

- Podgorica.**  
10 300 Einw. BB 7430  
Im Zeta-Banat. Aufstrebende Stadt am Zusammenfluß der Morača und Zeta, mit alten Festungsmauern. Straßenknotenpunkt, Flugplatz.
- Požarevac** (Passarowitz).  
14 000 Einw. BB 7839  
Im Donau-Banat. Reiche Stadt inmitten eines fruchtbaren Ackerbaugebietes, mit Donauhafen Dubravica.
- Prilep.**  
21 400 Einw. BB 7926  
Im Vardar-Banat. Burgteil auf einem Granitfelsen. Alte Befestigungsanlagen.
- Priština.**  
16 400 Einw. (1931) BB 7831  
Stadt im Vardar-Banat; im Amselfeld. Reiche Erzvorkommen in der Umgebung.
- Prizren.**  
19 000 Einw. BB 7729  
Im Vardar-Banat. Typische Balkanstadt mit alten Festungen und Kloster.
- Ragusa** siehe Dubrovnik.
- Ruma.**  
13 400 Einw. BB 7541  
Im Donau-Banat. Eisenbahnknotenpunkt. Starke deutsche Minderheit.
- Šabac** (Schabatz).  
12 600 Einw. BB 7540/7539  
Im Drin-Banat. Am Saveufer. Lokales Handelszentrum. Schwefelsäurefabrik. Mühlen- und Gerbereiindustrie.
- Sarajevo.**  
78 000 Einw. BB 7336  
Im Drin-Banat. Zentrum des bosnischen Mohammedanertums. Am Rand des Beckens von Sarajevo im Talaustrich der Miljačka gelegen. Tabakfabrik, Flugplatz, viele Moscheen. Alter Stadtkern (stark orientalisches) mit neuen Stadtteilen.
- Sebenico** siehe Šibenik.
- Semendria** siehe Smederevo.
- Semlin** siehe Zemun.
- Senta.**  
32 000 Einw. BB 7644  
An der Donau (Donau-Banat), größte ungarische Siedlung auf jugoslawischem Gebiet. Wichtiger Donauhafen, neuere Stadt mit modernen Bauten.
- Šibenik** (Sebenico).  
15 200 Einw. BB 6835  
Im Küsten-Banat. Wichtiger Seehafen und Bahnstation. Export von Holz, Bauxit, Kohle, Wein, Karbid und Webstoffen. Großes El.-Werk an den Krka-Fällen.
- Skoplje** (Üsküb).  
65 000 Einw. BB 7928  
Im Vardar-Banat. Die Altstadt am Fuß des Burghügels mit engen Gassen, im übrigen viele moderne Bauten. Straßenknotenpunkt. Flughafen, Kohlenbergwerke, Gießerei, Wollweberei, Lederverarbeitung, Keramik und Erzeugung chemischer Artikel.
- Skradin.**  
13 200 Einw. BB 6836  
An der Krka (berühmte Wasserfälle mit El.-W.) im Küsten-Banat gelegen.
- Smederevo** (Semendria).  
10 500 Einw. BB 7839  
An der Donau (Donau-Banat). Hafen mit Schiffswerft. Bekannte Weingegend. Alte Festung an der Donau. Sitz der serbischen Berg- und Hüttenindustrie A. G. mit Hochofen und Walzwerk. Maschinenfabrik, zwei Motorenfabriken.
- Sombor.**  
32 000 Einw. BB 7444  
Im Donau-Banat. Neue, saubere Stadt in lockerer Bauweise (viele Villen mit Gärten). Zentrum des Getreidehandels in der Bačka.
- Spalato** siehe Split.
- Split** (Spalato).  
44 000 Einw. BB 6935  
An der Adria (Küsten-Banat) wichtiger Seehafen mit Schiffswerft. Größte Hafenstadt Jugoslawiens. In den neuen Stadtteilen viele moderne Bauten. Zementindustrie. Fremdenverkehrsort.

- Štip** (Ištup).  
12 000 Einw. BB 8027  
An der Bregalnica (Vardar-Banat). Alte Stadt mit engen Gassen und kleinen Häusern.
- Subotica** (Maria-Theresiopel).  
100 058 Einw. BB 7545  
Im Donau-Banat. Stadt mitteleuropäischen Charakters im Stadtzentrum, lockere Bauweise an der Peripherie. Wichtiger Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt. Rege Industrie (Schwefelsäure-, Kupfervitriol-, Waggonfabrik, Mühlen-, Lederindustrie, Eisengießerei, Holzverarbeitung).
- Sušak.**  
16 100 Einw. BB 6542  
Im Save-Banat. Wichtigster Seehafen mit modernen Hafenanlagen (auch für größere Schiffe). Flugplatz. Im Zentrum großstädtische Bauten, an der Peripherie Villenorte.
- Tetovo** (Kalkandelen).  
16 200 Einw. BB 7829  
Am Vardar im Vardar-Banat. Orientalische Stadt mit wenig modernen Bauten. Kleinindustrie.
- Trogir.**  
23 500 Einw. BB 6835  
Im Küsten-Banat. Mittelalterliche Stadt mit engen Gassen und alten Bauten.
- Tuzla.**  
16 700 Einw. BB 7339  
Im Drin-Banat. Kohlen- und Salinenbergwerke.
- Üsküb** siehe Skoplje.
- Veleš.**  
13 500 Einw. BB 7927  
Im Vardar-Banat. Wenig europäisiertes Balkanstadt in einem Bergbaugebiet (Eisen und Blei).
- Veliki Bečkerek** (Groß Betschkerek, Petrovgrad).  
33 000 Einw. BB 7742  
Im Donau-Banat. Zentrum des jugoslawischen Banats. Eisenbahnknotenpunkt, mit Flugplätzen. Landwirtschaftliche Industrie (Zucker, Bier und Mühlen). Ausfuhrzentrum für Mais und Getreide.
- Veliki-Kikinda** (Großkikinda).  
28 400 Einw. BB 7744  
Im Donau-Banat. Wichtiger Eisenbahnknotenpunkt.
- Vršac** (Werschetz).  
30 000 Einw. BB 7841  
Im Donau-Banat. Starke deutsche Minderheit, Mittelpunkt der reichsten Weingegend in Jugoslawien. Flugplatz.
- Vukovar.**  
10 900 Einw. BB 7442  
Im Drin-Banat. Landschaft mit etwas Kleinindustrie.
- Werschetz** siehe Vršac.
- Zagreb** (Agram).  
186 000 Einw. BB 6844  
Hauptstadt des autonomen Kroatien, im Save-Banat. Moderne schöne Stadt mit reger Industrie. Blechwaren- und Emailierwerke, Bleiwalzwerk, Kupferdrahterzeugung, 3 chemisch-pharmazeutische Fabriken, Ölfabrik, Farbenfabrik, Teerfabrik und elektrotechnische Fabrik. Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt, Flughafen, Universität.
- Zaječar.**  
10 700 Einw. BB 8036  
Im Morava-Banat, im wichtigsten Bergbaugebiet. Eisen-, Steinkohle-, Braunkohle-, Kupfer-, Schwefelkies-, Gold-, Silbervorkommen. Zentrum und Hauptwerke sind in Bor. Leder-, Glas- und Bierindustrie.
- Zemun** (Semlin).  
28 000 Einw. BB 7740  
Gehört zum Stadtverwaltungsgebiet Belgrad. Donauhafen, 2 Motor-, 4 Flugzeugfabriken. Holz-, Leder- und chemische Industrie. Leimfabrik.

## E. Namenverzeichnis

Siehe auch das Gewässerverzeichnis (C) und das Ortsverzeichnis (D). Bei größeren Landschaften ist kein Blattbereich (BB) angegeben, bei den großen Flüssen derjenige der Mündung.

	Seite
<b>Adelsberg, Pforte von (BB 6444)</b> . . . . .	21, 43
Adriatischer Küstensaum, Landschaft . . . . .	37
Aleksandrov Vrh, Berg (BB 7829) . . . . .	55
Aleksinac, Becken von (BB 7935) . . . . .	52
Amselfeld, Becken (BB 7830, 7831) . . . . .	53, 54
Andrijevic, Ort (BB 7531) . . . . .	32
Artzan-See (BB 8125) . . . . .	60
Avala, Berg (BB 7739) . . . . .	49
<b>Baba Planina, Gebirge (BB 7825)</b> . . . . .	56, 59
Bachergebirge (BB 6646) . . . . .	19
Bačka, Landschaft . . . . .	27
Banja Luka, Stadt (BB 7040) . . . . .	30
Belasica-Gebirge (BB 8226) . . . . .	58, 62
Beograd (Belgrad), Stadt (BB 7740) . . . . .	49
Bihać, Ort (BB 6840) . . . . .	44
Bileća, Ort (BB 7332) . . . . .	46
Biokovo-Gebirge (BB 7034) . . . . .	40
Bistrica, Fluß (BB 7631) . . . . .	48, 54, 55
Bitolj (Monastir), Becken von (BB 7925) . . . . .	57
Bjelovar, Hügelland von . . . . .	25, 26
Bled (Veldes), Kurort (BB 6446) . . . . .	20
Bojana, Fluß (BB 7528) . . . . .	41, 42
Bor, Ort (BB 8037) . . . . .	10, 12
Bosna, Fluß (BB 7341) . . . . .	31, 32, 45
Bosnisches Erzgebirge, Landschaft . . . . .	31
Brač (Brazza), Insel (BB 6934) . . . . .	38, 40
Bregava, Fluß (BB 7134) . . . . .	35
Bresna, Ort (BB 7237) . . . . .	31
Brinje, Ort (BB 6641) . . . . .	43, 44
Bugojno, Ort (BB 7137) . . . . .	45
Butušnica, Fluß (BB 6837, 6838) . . . . .	44
<b>Čakor, Paß (BB 7631)</b> . . . . .	48
Celje (Cilli), Becken von (BB 6646, 6645) . . . . .	22
Cemerno, Paß (BB 7333) . . . . .	46, 47
Ceotina, Fluß (BB 7534) . . . . .	47
Cetina, Fluß (BB 6934) . . . . .	34, 37, 40
Cetinje, Polje von (BB 7430) . . . . .	47
Cherso, Insel . . . . .	37, 38
Cilli, Becken von (BB 6646, 6645) . . . . .	22

	Seite
Crna Gora-Gebirge (BB 7929, 7930)	54, 55
Crna Rijeka, Fluß (BB 7925, 8026)	57
Čurzola, Insel (BB 6932, 7032)	38
Čvršnica, Berg (BB 7135)	37, 45
<b>Dalmatinische Platte, Landschaft</b>	27, 28, 44
Danilovgrad, Ort (BB 7431)	36
Demir-Kapija, Enge von (BB 8026, 8126)	58, 60
Dinara (Dinarische Alpen) (BB 6837, 6936)	34
Dinarische Hochgebirgsmassive, Landschaft	36
Djevdjelija, Becken von (BB 8125)	58, 60
Drama, Ebene von (BB 8424, 8425)	63
Drau, Flußebeane an der	26
Dubrovnik, Hafenstadt (BB 7231)	41, 45
Durmitor, Berg (BB 7433)	35
<b>Fiume, Hafenstadt (BB 6542)</b>	38
Fruška Gora, Gebirge (BB 7541, 7641)	26
<b>Gacko, Ort (BB 7333)</b>	46
Gacko, Polje von (BB 7333)	35
Gailitz, Fluß (BB 6347)	19
Galičica-Gebirge (B 7825)	56
Ghiannitson, Sumpfsee von (BB 8123)	61
Glamočko Polje (BB 7037, 7036)	34
Golija, Berg (BB 7634)	52
Gorjanci-Gebirge (BB 6643, 6744)	23, 24
Gospić, Ort (BB 6739)	44
Gostivar-Tetovo, Becken von (BB 7828)	55, 56
Gottschee, Ort (BB 6643)	21
Gračac, Ort (BB 6838)	44
Gurkfeld, Ebene (BB 6644, 6744)	23
<b>Han Gvozd, Paß (BB 7432)</b>	47
Han Vaganj, Paß (BB 6936)	45
Herzegowina, Landschaft	34, 46
Hoch-Kroatien, Landschaft	33
Hvar (Lessina), Insel	38
<b>Ibar-Bergland</b>	51
Ibar, Fluß (BB 7735)	51
Imotski, Polje von (BB 7034)	35
Indjija, Ort (BB 7641)	26
Inner-Bosnien, Landschaft	30
Ipek, Becken von (BB 7730, 7731)	47, 48, 52
Ivan-Sattel, Paß (BB 7236)	46
Ivanščica, Gebirge (BB 6845)	22
<b>Jablanac, Ort (BB 6639)</b>	44
Jajce, Ort (BB 7038)	30
Jastrebac-Gebirge (BB 7834, 7934)	53
Jezera, Hochebene (BB 7433)	47

	Seite
<b>Kaimakčalan-Gebirge (BB 7924)</b>	59, 61
Kakanj, Ort (BB 7237)	31
Kalnik, Gebirge (BB 6945)	23
Große Kapela, Gebirge (BB 6641, 6642)	43
Karadžica, Gebirge (BB 7827, 7929)	56
Karawanken, Gebirge (BB 6446, 6546)	18
Karlobag, Ort (BB 6639)	44
Karlovac (Karlstadt), Ebene von (BB 6743)	25, 4, 44
Karlstädter Platte, Landschaft	29
Karsthochländer	33
Kavalla, Hafenstadt (BB 8524)	63
Kičevo, Becken von (BB 7827, 7826)	56
Knin, Ort (BB 6837)	44
Kočane, Becken von (BB 8128)	59
Kočevje (Gottschee), Ort (BB 6643)	21
Kolubara, Fluß (BB 7639)	51
Kopaonik, Gebirge (BB 7734, 7833)	52
Korčula (Curzola), Insel (BB 6932, 7032)	38
Kosmaj, Berg (BB 7738)	49
Kosovo Polje (BB 7830, 7831)	53, 54
Kotor (Cattaro), Bucht von (BB 7330)	41, 47
Kozani, Becken von (BB 7922)	62
Kozara Planina, Gebirge (BB 6941, 7040)	92
Kožuf-Gebirge (BB 8025)	59, 61
Krainburg, Ort (BB 6545)	20
Krainer Schneeberg (BB 6543)	21
Kragujevac, Stadt (BB 7837)	49
Kranj (Kramburg), Ort (BB 6545)	20
Krk (Veglia), Insel (BB 6541)	37
Krka, Fluß (BB 6836)	37, 39
Kroatischer Hochkarst, Landschaft	43
Kruševac, Ort (BB 7835)	50
Kulpa, Fluß (BB 6942)	29
Kumanovo, Ort (BB 7929)	58
Kupreško Polje (BB 7036, 7037)	34, 45
<b>Lagosta, Insel (BB 6932, 7032)</b>	38
Laibach, Stadt (BB 6546)	20
Lapova, Ort (BB 7837)	50
Lepenac, Fluß (BB 7928)	55
Leskovac, Becken von (BB 8033)	52
Lesina, Insel (BB 6933, 7033)	38
Lika, Hochland der	33, 44
Lim, Fluß (BB 7435)	32, 47, 48
Lissa, Insel (BB 6833)	38
Livanjsko Polje (BB 6936, 7036)	34
Livno, Polje von (BB 7036)	45
Ljubljana (Laibach), Stadt (BB 6545)	20
Ljubljana, Becken von (BB 6545)	19, 20, 43
Ljuboten, Berg (BB 7829)	55
Loibl-Paß (BB 6446)	18
Lovćen, Berg (BB 7330)	35, 41
Lovćen-Straße (BB 7330)	41, 47

	Seite
Lussin grande, Insel (BB 6439)	38
Lussin piccolo, Insel (BB 6439)	38
<b>Mačva</b> , Landschaft (BB 7540)	26
Maglič, Berg (BB 7337)	37
Majeвица, Gebirge (BB 7339, 7439)	30
Makarska, Ort (BB 7034)	40
Makedonisch-bulgarisches Grenzgebirge	58
Makljen, Paß (BB 7136)	46
Marburg, Stadt (BB 6747)	23
Maria-Theresiopel (BB 7545)	27
Maribor (Marburg), Stadt (BB 6749)	23
Matzel-Gebirge (BB 6846)	22
Meleda, Insel (BB 7131, 7132)	38
Metković, Stadt (BB 7133)	40, 45
Metohija, Becken (BB 7730, 7731)	54
Mlava, Fluß (BB 7840)	49
Mljet (Meleda), Insel (BB 7131, 7132)	38
Mokra Planina, Gebirge (BB 7732)	54
Monte Vipera, Berg (BB 7032)	40
Montenegro, Landschaft	47
Morača, Fluß (BB 7430)	36
Morava, Fluß (BB 7839)	49, 50, 51, 52, 53
Morlakken-Kanal	38, 39, 44
Mostar, Stadt (BB 7134)	35, 45
Mur-Insel (BB 6946)	23
<b>Narenta</b> , Fluß (BB 7133)	35, 37, 40, 45, 46
Negotin, Ort (BB 8137)	50, 58
Neusatz, Stadt (BB 7642)	26
Nikšić, Becken von (BB 7432)	35, 36, 47
Niš, Becken von (BB 8034)	52
Nišava-Furche	53
Nidže-Gebirge (BB 7923)	61
Nordalbanische Alpen (BB 7530, 7531)	32, 37, 48, 54
Nord-Dalmatien, Landschaft	38
Nord-Makedonien, Landschaft	55
Nord-Serbien, Landschaft	49
Novipazar, Becken von (BB 7733)	51, 52
Novo Brdo, Bergland von (BB 7931)	53, 54
<b>Obrovac</b> , Ort (BB 6737)	44
Ochrid, Stadt (BB 7825)	56
Ochrida-See (BB 7725)	56
Ogulin, Becken von (BB 6642)	29, 43
Ombla, Fluß	37
Omiš, Ort (BB 6934)	40
Orjen, Gebirge (BB 7331)	41
Osijek (Essek), Ort (BB 7343)	26
Ossogovska Planina, Gebirge (BB 8129, 8228)	53
Ost-Bosnien, Landschaft	31
Ostmontenegrinische Schiefergebirge	32
Ostserbische Erzgebirge	50
Otočac, Ort (BB 6640)	44

	Seite
<b>Pack-Schlucht</b> (BB 6646)	19
Pag (Pago), Insel (BB 6638, 6639)	38, 39
Pančevo, Ort (BB 7740)	28
Peć (Metochija), Becken von (BB 7730, 7731)	48, 54, 55
Pelagonische Ebene (BB 7925, 7926)	57, 61
Pelješac (Sabioncello), Halbinsel (BB 7032, 7132)	40, 45
Perister, Gebirge (BB 7825)	56, 57, 61
Pešter, Hochland von (BB 7633, 7634)	32
Petrovaradin (Peterwardein), Ort (BB 7642)	26
Petrograd (BB 7742)	28
Pettauer Feld (BB 6846)	23
Podgorica, Ebene von (BB 7430)	36
Podgorica, Ort (BB 7430)	36, 47, 48
Pohorje, Gebirge (BB 6646)	19
Polje von Imotski (BB 7034)	34
Popina, Ort (BB 6838)	44
Popovo Polje (BB 7231, 7331)	35, 41, 44
Postumia, Pforte von (BB 6444)	21, 43
Požega, Becken von (BB 7142, 7242)	25
Požega, Bergland von (Papuk Gorje)	25
Prenj, Gebirge (BB 7135, 7235)	37, 45
Preševo, Ort (BB 7930)	55, 57
Prespa-See (BB 7824, 7825)	56
Prijedor, Becken von (BB 6940)	29
Prilep-Bitolj, Ebene von (BB 7925, 7926)	57, 59
Prokuplje, Ort (BB 7933)	53
<b>Quarnero-Bucht</b>	38
<b>Rab</b> (Arbe), Insel (BB 6540)	37, 38
Radkersdorf, Ebene von (BB 6847)	23
Radmannsdorf, Ort (BB 6446)	20
Radovljica (Radmannsdorf), Ort (BB 6446)	20
Ragusa, Hafenstadt (BB 7231)	41, 43
Rama, Fluß (BB 7136)	45, 46
Ratschach, Paß (BB 6346)	19
Rijeka, Fluß (BB 7430)	47
Rogaška Slatina (Rohič-Sauerbrunn), Kurbad (BB 6745)	22
Rudnik-Gebirge (BB 7737)	49
Rupel-Enge (BB 8326)	62
<b>Saloniki</b> , Kampagna von (BB 8123, 8124)	61
Saloniki, Stadt (BB 8223)	60
Sann, Fluß	22, 26
Šanngau, Landschaft (BB 6646, 6645)	22
Šar Planina, Gebirge (BB 7729, 7829)	55, 56
Sarajevo, Becken von (BB 7336)	31
Sarajevo, Stadt (BB 7336)	31, 46
Save-Bergland (BB 6645)	22
Save, Fluß (BB 7740)	19, 22, 25, 26
Save-Niederung (BB 6446)	25
Savinjske Alpe (Steiner Alpen) (BB 6446, 6546)	19

Namenverzeichnis

	Seite
Schiefergebirge Inner-Bosniens . . . . .	31
Seeberg-Paß (BB 6546) . . . . .	18
Serres, Becken von (BB 8225, 8224) . . . . .	63
Šibenik (Sebenico), Hafenstadt (BB 6835) . . . . .	39
Sinj, Polje von (BB 6935) . . . . .	45
Sisak (Sissek), Ort (BB 6942) . . . . .	25
Skoplje, Becken von (BB 7928) . . . . .	58
Skoplje, Stadt (BB 7928) . . . . .	59
Skradin, Ort (BB 6836) . . . . .	39
Skutari-See (BB 7429, 7529) . . . . .	36, 48
Šlawonien, Landschaft . . . . .	24ff.
Šljeme, Gebirge (BB 6844) . . . . .	23
Slowenien, Landschaft . . . . .	18ff.
Slovenji Gradec (Windisch-Graz), Ort (BB 6647) . . . . .	19
Slovenske Gorice (Windisch-Büheln), Landschaft (BB 6747, 6847) . . . . .	23
Smederevo (Semendria), Ort (BB 7839) . . . . .	50
Split (Spalato), Hafenstadt (BB 6935) . . . . .	40, 41, 45
Spreča, Fluß (BB 7338) . . . . .	30
Stalač, Enge von (BB 7935) . . . . .	50
Stara Planina, Gebirge (BB 8135, 8134, 8233) . . . . .	53
Strumica, Becken der (BB 8126, 8226) . . . . .	58, 59, 62
Strumica, Fluß . . . . .	61, 62
Subotica (Maria-Theresiopel) (BB 7545) . . . . .	27
Sučeska, Fluß (BB 7334) . . . . .	46
Süd-Dalmatien, Landschaft . . . . .	39
Süd-Morava, Fluß . . . . .	52
Süd-Serbien, Landschaft . . . . .	51
Šuha Gora, Gebirge (BB 7827, 7828) . . . . .	56
Šumadija, Hügel- und Bergland der . . . . .	49
Sušak, Stadt (BB 6542) . . . . .	38
Suva Planina, Gebirge (BB 8033) . . . . .	53
Sv. Rock, Ort (BB 6738) . . . . .	44
Syrminien, Landschaft . . . . .	26
<b>Tara, Fluß (BB 7434) . . . . .</b>	<b>35, 47, 48</b>
Timok, Fluß (BB 8713) . . . . .	51
Tivat (Teodo), Kriegshafen (BB 7330) . . . . .	41
Tjasesi, Hafenstadt (BB 8424) . . . . .	63
Toplica, Becken der (BB 7934) . . . . .	52
Travnik, Stadt (BB 7137) . . . . .	43
Trbovlje (Trifail), Ort (BB 6645) . . . . .	22
Trebević, Gebirge (BB 7336) . . . . .	31
Trebinjčica, Fluß (BB 7331, 7231) . . . . .	35, 46
Trebinje, Ort (BB 7231) . . . . .	46, 47
Trebižat, Fluß (BB 7133) . . . . .	35
Trebovac, Gebirge (BB 7240) . . . . .	30
Trepča, Ort (BB 7832) . . . . .	10, 12
Tresnjevik, Paß (BB 7531) . . . . .	48
Treska-Schlucht (BB 7828) . . . . .	56
Triglavgruppe, Gebirge (BB 6446) . . . . .	19
Trogir (Trau), Stadt (BB 6835) . . . . .	41
Troglav, Berg (BB 6936) . . . . .	34
Tuzla, Ort (BB 7339) . . . . .	30

Namenverzeichnis

	Seite
<b>Ulcinj (Dulcigno), Ort (BB 7428) . . . . .</b>	<b>42</b>
Una, Fluß (BB 7041) . . . . .	30, 32, 44
Ušice, Ort (BB 7636) . . . . .	44
Uskokken-Gebirge (BB 6643, 6744) . . . . .	23, 24
Ušće, Ort (BB 7735) . . . . .	51
<b>Vardar, Fluß (BB 8123) . . . . .</b>	<b>56, 57, 58, 59, 60, 61</b>
Varaždin (Warasdin), Ebene von (BB 6846) . . . . .	23
Vareš, Ort (BB 7237) . . . . .	10, 12, 31
Varvarin, Ort (BB 7835) . . . . .	50
Veglia, Insel (BB 6541) . . . . .	37, 38
Velebit-Gebirge (BB 6639, 6738) . . . . .	44
Veria, Becken von (BB 8023) . . . . .	62
Vermion Oros, Gebirge (BB 8023) . . . . .	62
Vis (Lissa), Insel (BB 6833) . . . . .	38
Višegrad, Ort (BB 7436) . . . . .	32
Vladicki Han, Enge von (BB 8032) . . . . .	52, 58
Vlašica Planina, Gebirge (BB 7138) . . . . .	31
Vojvodina, Landschaft . . . . .	27
Vran Planina, Berg (BB 7135) . . . . .	37
Vrata, Paß (BB 7137) . . . . .	43
Vrbas, Fluß (BB 7141) . . . . .	30, 32, 45
<b>Weißer Drin, Fluß (BB 7729) . . . . .</b>	<b>55</b>
West-Banat, Landschaft . . . . .	28
West-Bosnien, Landschaft . . . . .	34
West-Montenegro, Landschaft . . . . .	35
West-Morava, Fluß (BB 7935) . . . . .	50
Windisch-Büheln, Landschaft (BB 6747, 6847) . . . . .	23
Windisch-Graz, Ort (BB 6647) . . . . .	19
Wurzener Sattel (BB 6446) . . . . .	18
<b>Zadvorje, Ort (BB 7034) . . . . .</b>	<b>40</b>
Zagorien, Landschaft (BB 6745, 6845) . . . . .	23
Zagreb (Agram), Stadt (BB 6844) . . . . .	24
Zagrebačka Gora, Gebirge (BB 6844) . . . . .	23, 24
Zaječar, Ort (BB 8036) . . . . .	50, 51
Zara, Hafenstadt (BB 6637) . . . . .	39
Zeden, Gebirge (BB 7829) . . . . .	56
Zenica, Ort (BB 7237) . . . . .	10, 31
Zeta, Fluß (BB 7431) . . . . .	36, 47
Zigeunerschluft (Cingane Derbent) (BB 8125) . . . . .	60
Zrmanja, Fluß (BB 6737, 6837) . . . . .	37, 39, 44



# Landschaftsbilder Jugoslawien

## Slowenien



**1. Der Triglav (2864 m) in den Julischen Alpen (BB 6346)**  
Die Julischen Alpen haben Dolomiten-Charakter mit steilwandigen Kalkmassiven



**2. Kranjska Gora im obersten Savetal (BB 6346)**  
Blick in die außerordentlich engen und steilen Täler der Julischen Alpen

## Slowenien



### 3. Der See von Bled (Veldes) (BB 6446)

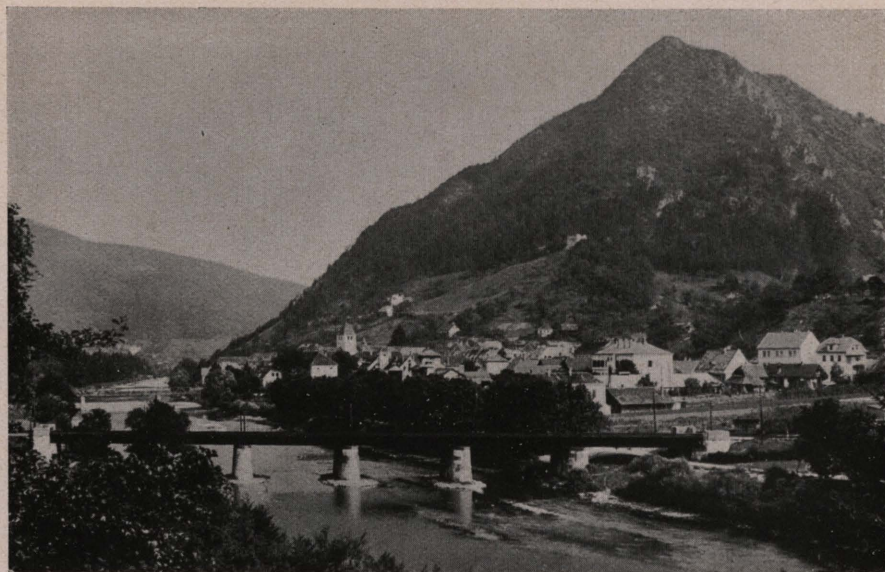
Blick gegen NO auf die steilen Südhänge des Karawanken-Zuges. Zwischen See und Gebirge die Ebene des Beckens von Radovljica (Radmannsdorf)



### 4. Ljubljana (Laibach) und das Becken von Laibach (BB 6545)

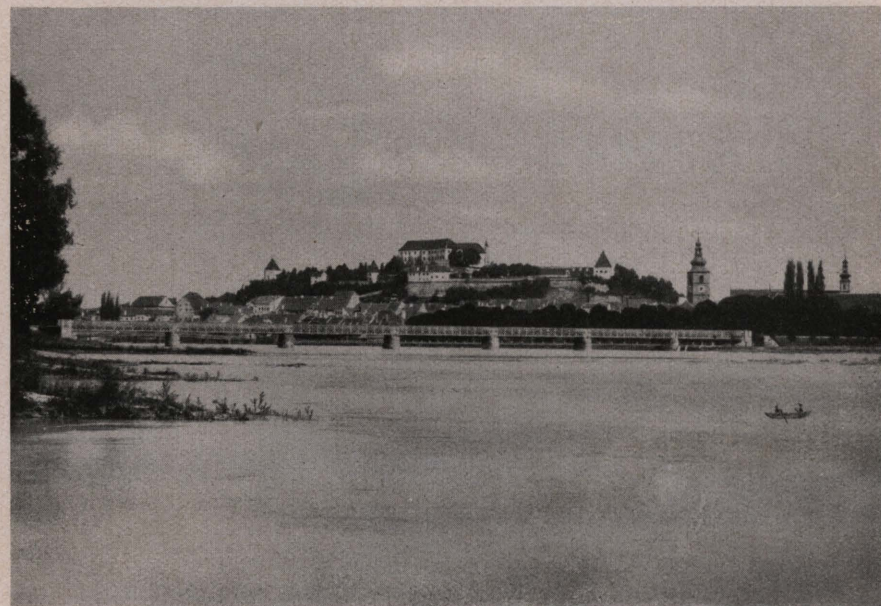
Blick gegen N über das „Laibacher Feld“ auf die Inselberge in der Beckenmitte. Im Hintergrund erscheinen die Steiner Alpen

## Slowenien



### 5. Laško am Sann (BB 6645)

Blick gegen N in das Durchbruchstal des Sann. Im Vordergrund die Eisenbahnbrücke (Strecke Zagreb—Celje), rechts der Gipfel des Hum (585 m)



### 6. Ptuj (Pettau) a. d. Drau (BB 6846)

Eisenbahnbrücke über die Drau



7. Maribor (Marburg) mit Drau-Brücke (BB 6747)



8. Zagreb (Agram) (BB 6844)

Luftbild-Schrägaufnahme gegen N. Ganz vorne rechts liegt der Hauptbahnhof. Rechts der Platz Kralja Tomislava, links Universitätsbibliothek. Im Hintergrund ist die Altstadt zu erkennen.

**Niederkroatien und Slawonien**



**9. Zagreb (Agram), Blick gegen N (BB 6844)**  
 (Platz Kralja Tomislava. Im Hintergrund ragt die Zagrebačka Gora auf



**10. Landschaftsbild aus der Fruška Gora (BB 7541)**  
 Die Gebirgsinsel der Fruška Gora ist niedriges Bergland mit breiten Tälern und plumpen Rücken und hat in den höchsten Teilen noch größere Buchenwaldbestände

**Niederkroatien und Slawonien**



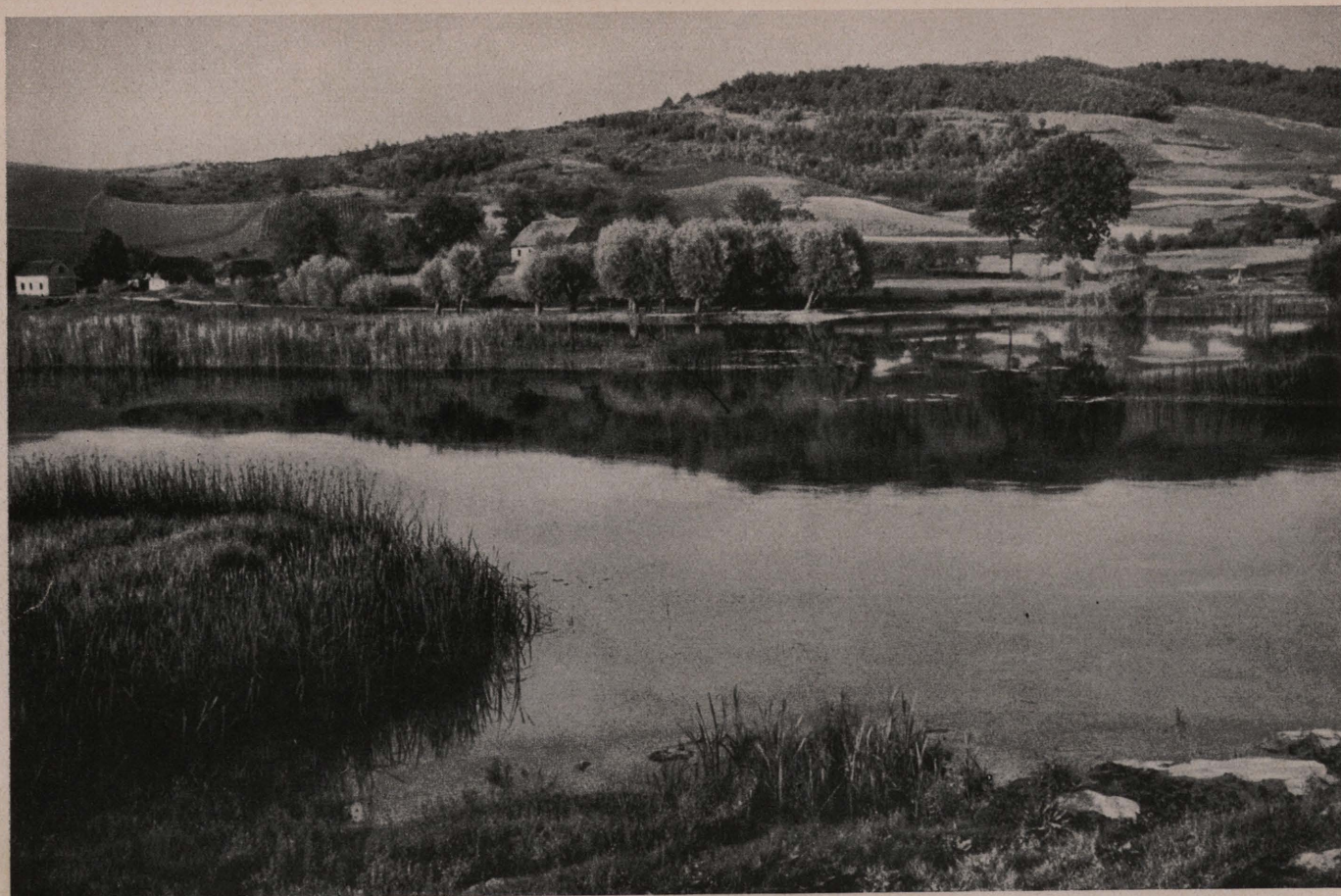
**11. Novi Sad (Neusatz), Straßenbild mit Rathaus (BB 7642)**



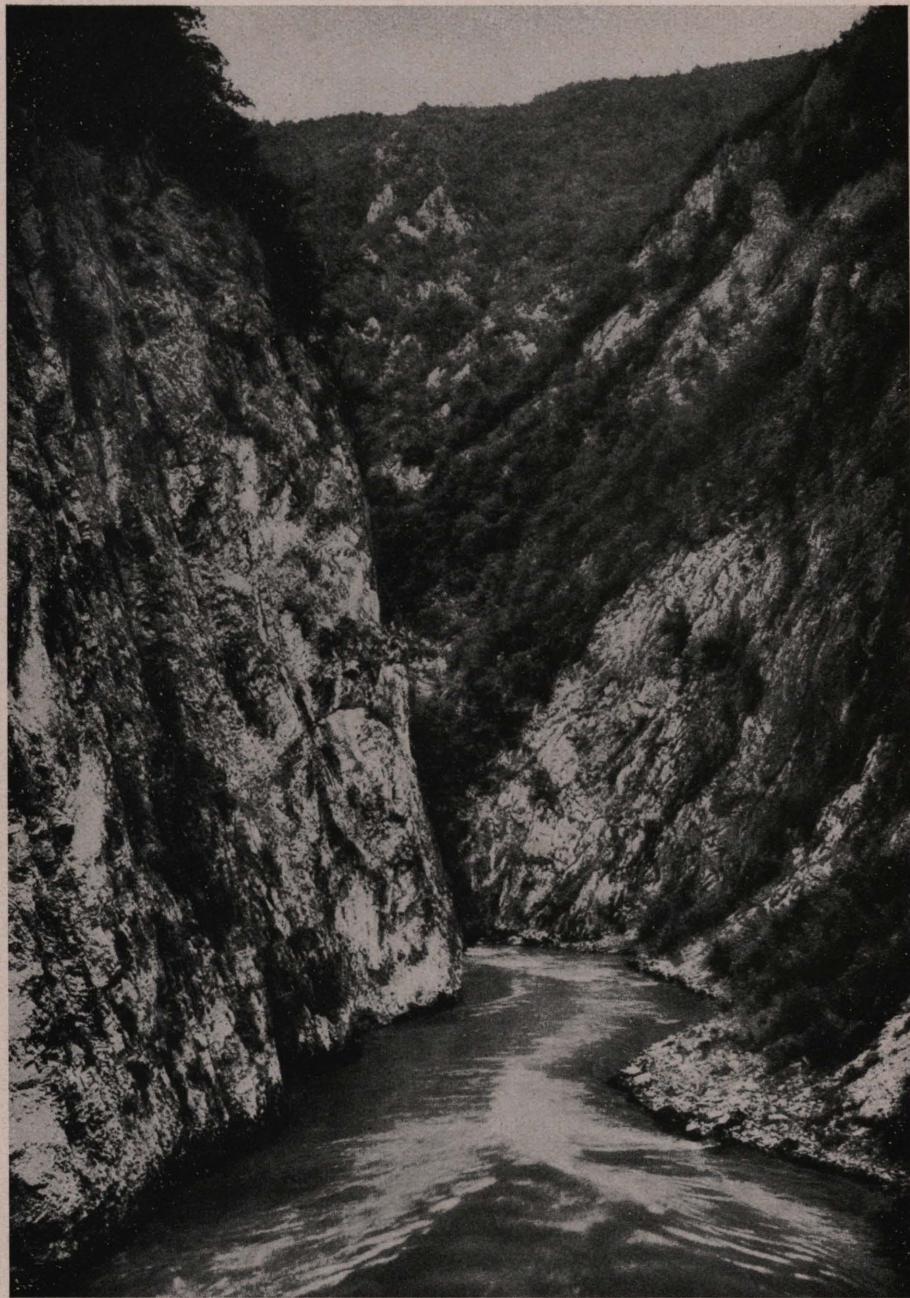
**12. Novi Sad (Neusatz) (BB 7642), Neue Donaubrücke nach Petrovaradin (Peterwardein)**



13. Die neue Donaubrücke bei Novi Sad (Neusatz) (BB 7642)

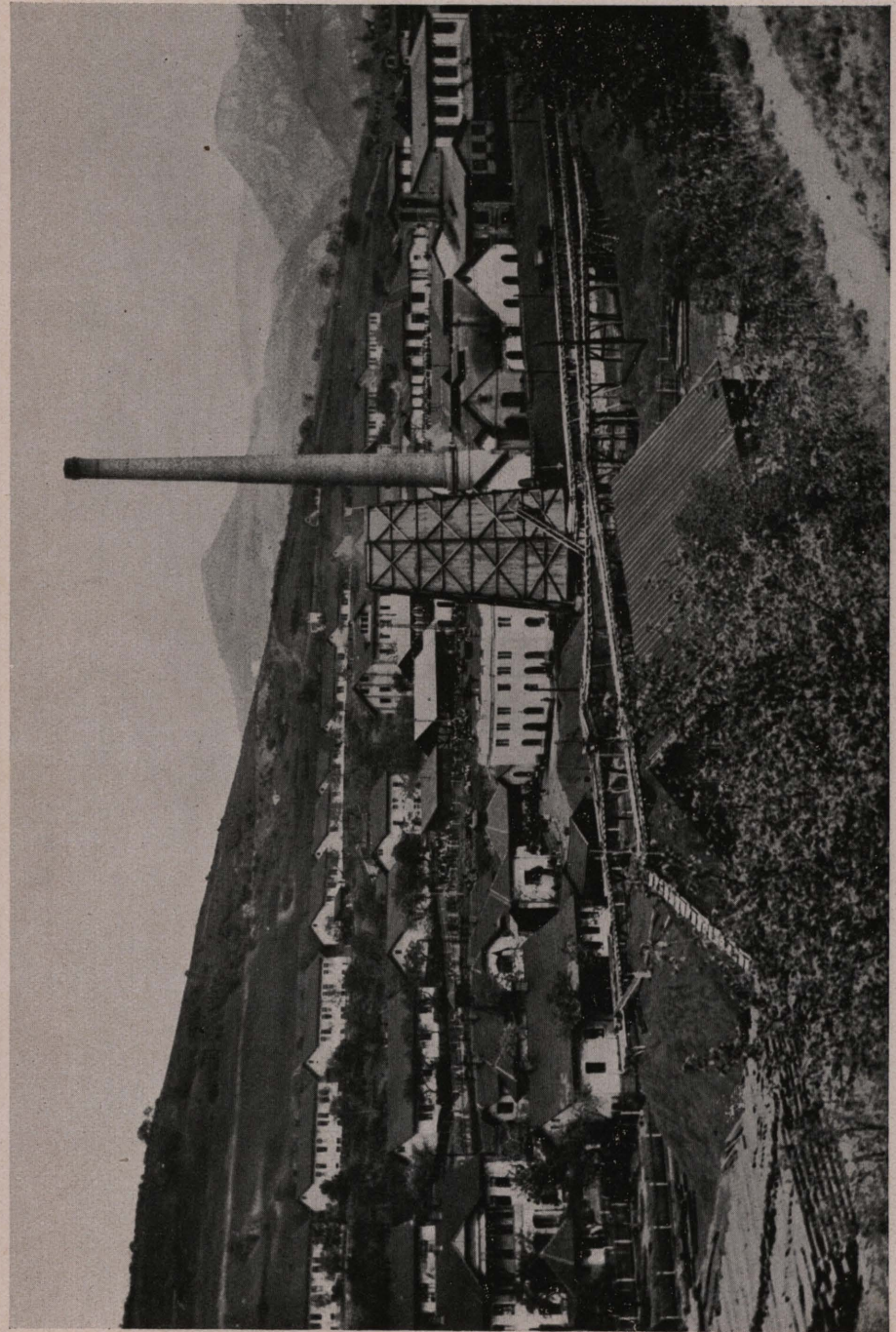


14. An der Mreznica bei Dugaresa (BB 6742)  
Offenes Bergland südlich von Karlovac



15. Die Durchbruchschlucht des Vrbas (BB 7039)

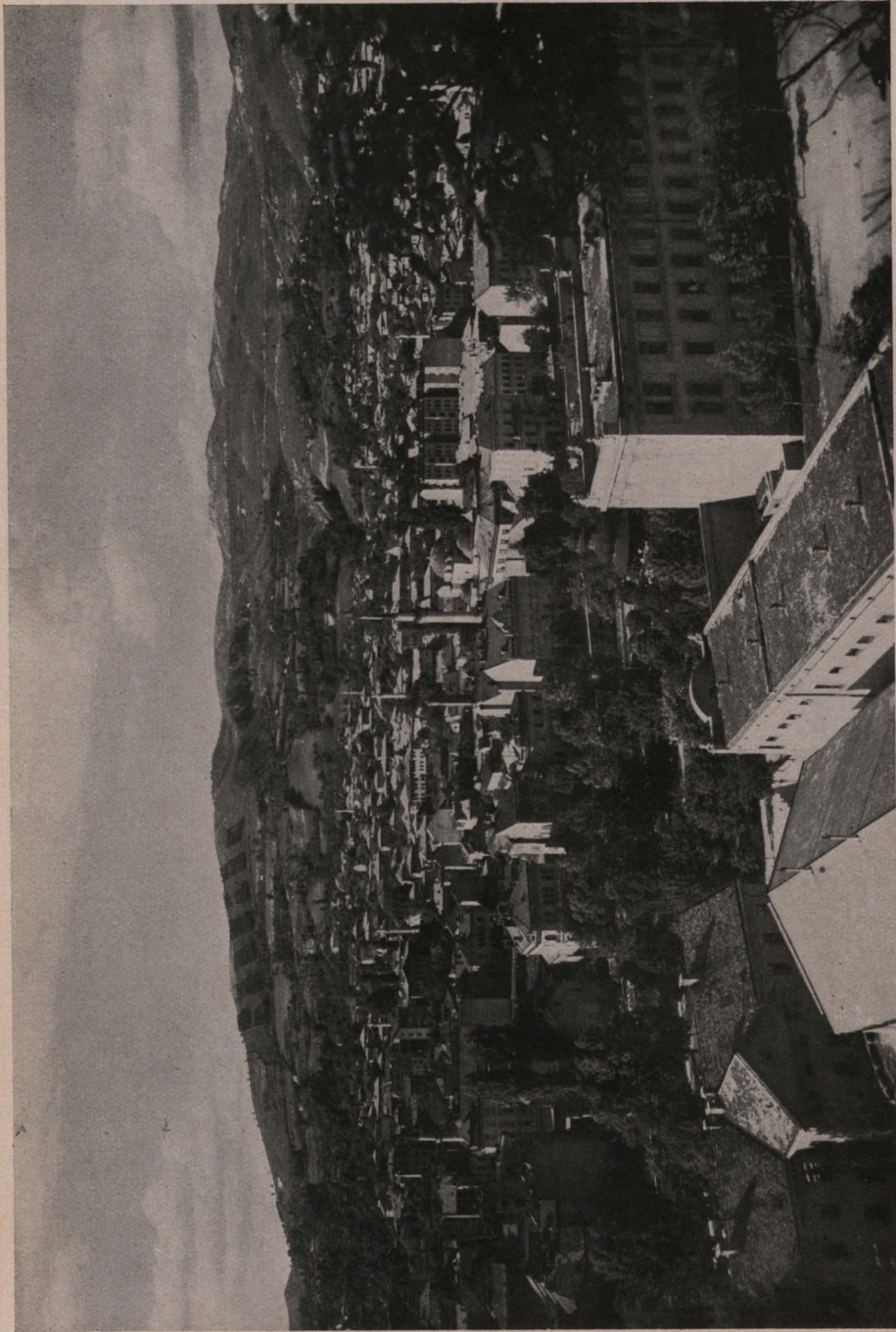
Zwischen Jajce und Banja Luka durchbricht der Vrbas die Kalkplateaus in enger Schlucht



16. Kohlenbergwerk Kakanj im Bosna-Tal (BB 7237)

Hohes bosnisches Mittelgebirge

## Dinarisches Bergland



17. Blick über Sarajevo nach N (BB 7336)  
Den Hintergrund bilden die waldarmen Kalkplateaus der Romanja Planina

## Dinarisches Bergland



18. Sarajevo (BB 7336)

Blick nach SO auf die Steilhänge des beherrschenden Trebević-Massivs



19. Das Talbecken von Andrijevisa am oberen Lim (BB 7531)

Die Talweitungen und die Hänge des Ostmontenegrinischen Schiefergebirges sind gut bebaut;  
dazwischen größere Waldreste



## Dinarisches Bergland



**20. Blick auf die Komovi-Gruppe von N (BB 7531)**

Ostmontenegro. Hohe Kalkklötze über tiefzertaltem waldreichem Schiefergebirge. Paßhöhe der Straße Andrijevica—Peć (Ipek)



**21. Talbecken von Kolašin a. d. Tara (BB 7532)**

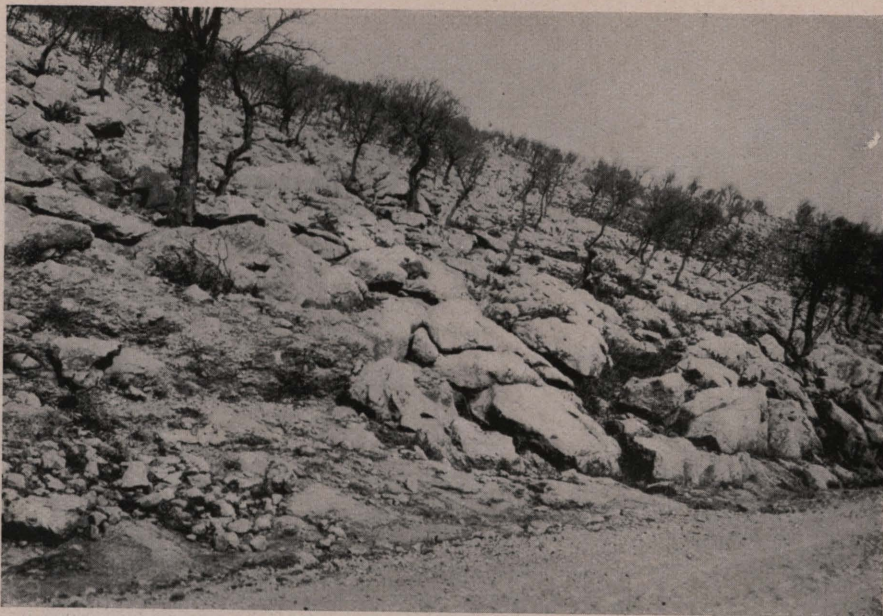
Ostmontenegro. Im Hintergrund sind die Steilabbrüche des montenegrinischen Kalkhochlandes zu erkennen. Blick gegen NW

## Karsthochländer



**22. Die Plitvicer Seen im kroatischen Hochkarst (BB 6740)**

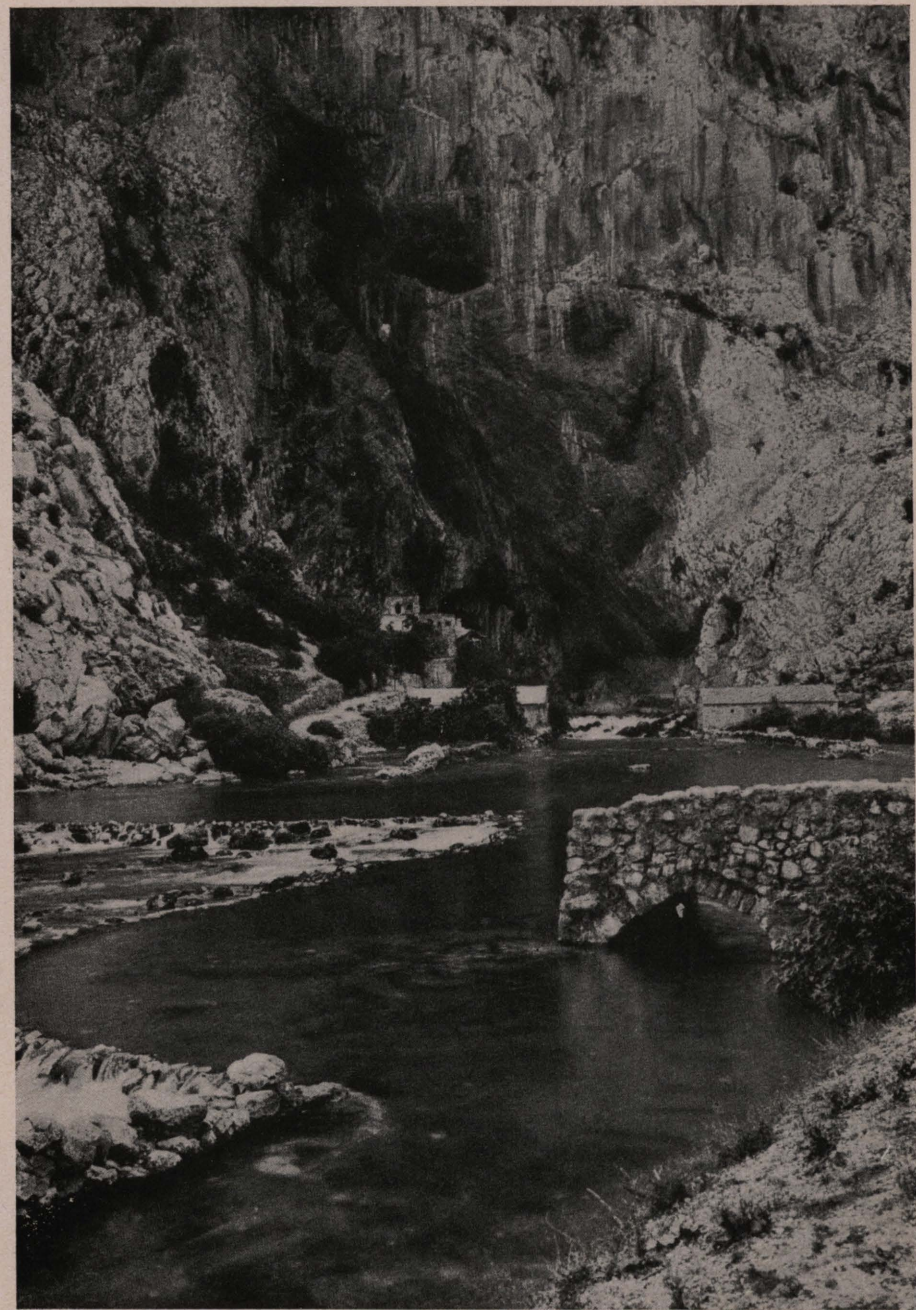
Waldreiches Karstgebiet am NO-Rand Hochkroatiens



**23. Verkarsteter Berghang bei Obrovac (BB 6737)**  
Schütterer Eichenwald auf kahlem Hang am Südfuß des Velebit-Gebirges



**24. Verkarsteter Hang des Velebit, oberhalb von Obrovac (BB 6737)**  
Sehr häufig sind im Karst die Hänge zu derartigen „Schratten“ aufgelöst



**25. Die Buna-Quelle südöstlich von Mostar, Narenta-Tal (BB 7233)**  
Die Karstquellen treten oft mit Flußstärke am Fuß von Steilwänden zutage

## Karsthochländer



**26. Počitelj a. d. Narenta (BB 7133)**

Narenta-Unterlauf. Niedrige kahle Felshänge begleiten den Fluß. Starkes Mohammedanertum. Blick gegen SW



**27. Cetinje mit Blick nach W auf den Lovćen (BB 7430)**

Der Lovćen (1749 m) beherrscht als höchster Gipfel des Küstengebirges das Polje von Cetinje sowie den Hintergrund der Boka Kotorska. Blick vom NO-Rand des Beckens

## Karsthochländer



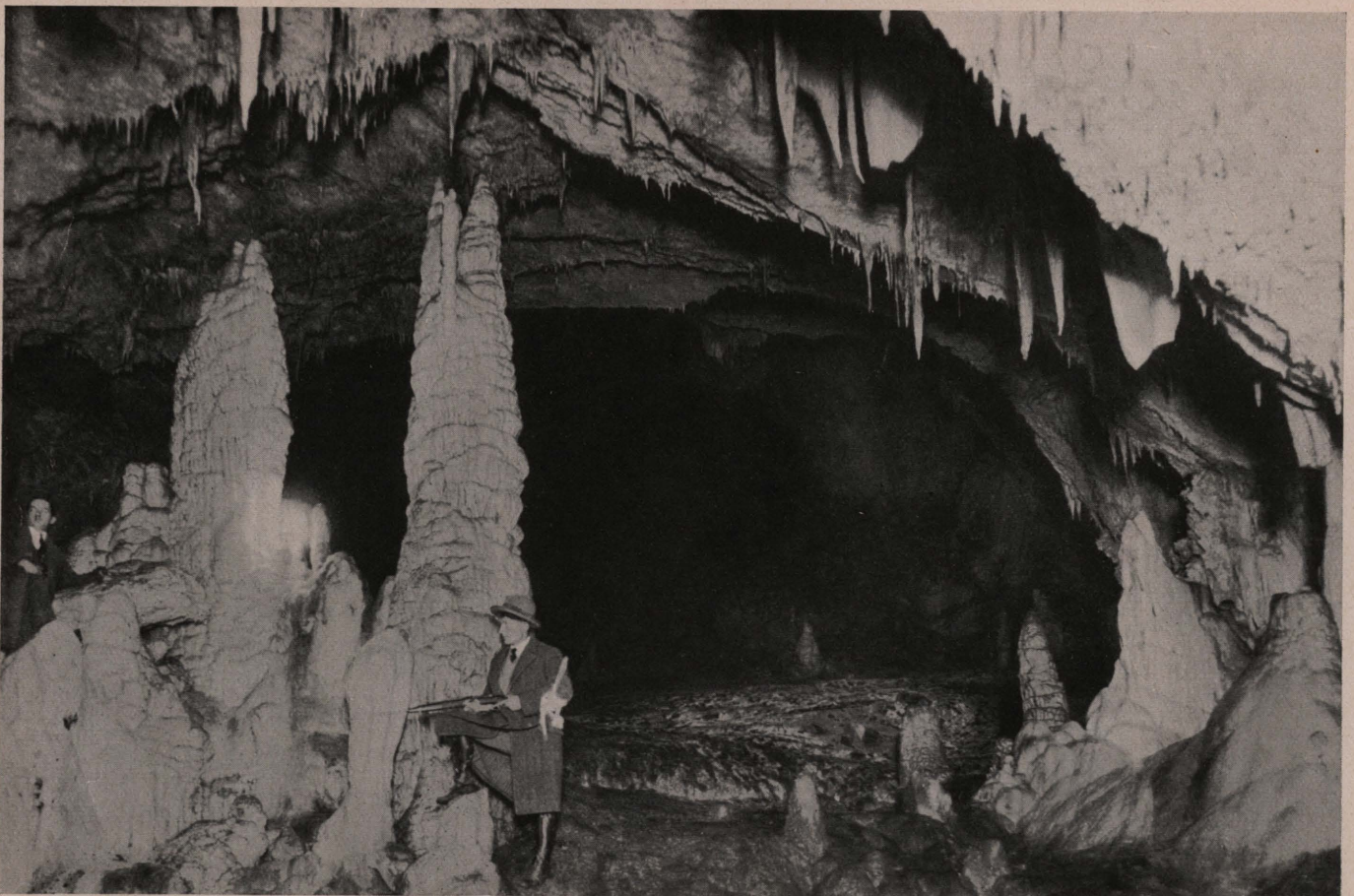
**28. Das Polje von Cetinje (BB 7430)**

Blick von der Lovćen-Straße gegen SO. Auf den stark verkarsteten Hängen steht niedriges Buschwerk. Auf dem angebauten Poljeboden ist links hinten das Städtchen Cetinje zu erkennen



**29. Die Lovćen-Straße im Küstengebirge (BB 7430)**

Durch Karst-Trichter (Dolinen) aufgelöste kahle Hänge mit Buchenwaldresten. Das Bild zeigt die Unübersichtlichkeit und schwere Gangbarkeit des Karstgeländes



**30. Die Lipa-Höhle bei Cetinje (BB 7430)**

Die zahlreichen großen Höhlen des Karstes spielen im Kleinkrieg eine gewisse Rolle und sind zugleich wichtige Wasserstellen

## Karsthochländer



**31. Zisterne bei Velimlje, Westmontenegro (BB 7332)**

Im wasserarmen Karst beruht die Wasserversorgung in erster Linie auf den Zisternen



**32. Das Polje von Grahovo, Westmontenegro (BB 7331)**

Beispiel für eines der vielen kleinen Polje-Becken im Karst

## Karsthochländer



**33. Verkarstetes Gelände bei Rijeka, Westmontenegro (BB 7430)**

Die aufgelöste Oberfläche des Kalkgesteins erschwert das Vorankommen



**34. Sinjavina Planina, Nordmontenegro (BB 7532)**

Steinige, waldlose Hochweiden sind charakteristisch für die höchsten Teile der Karstgebirge

## Karsthochländer

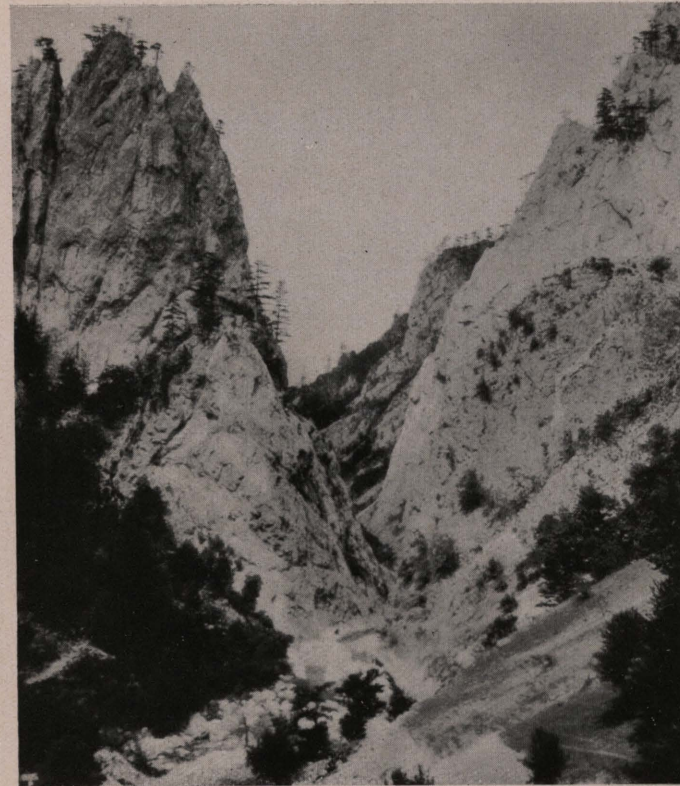


35. Blick auf das Durmitor-Hochgebirge von S, Nordmontenegro (BB 7433)  
Isolierte Hochgebirgsmassive folgen der Achse des Dinarischen Gebirges



36. Žabljak mit dem Durmitor-Hochgebirge, Nordmontenegro (BB 7433)  
Blick gegen SW

## Karsthochländer



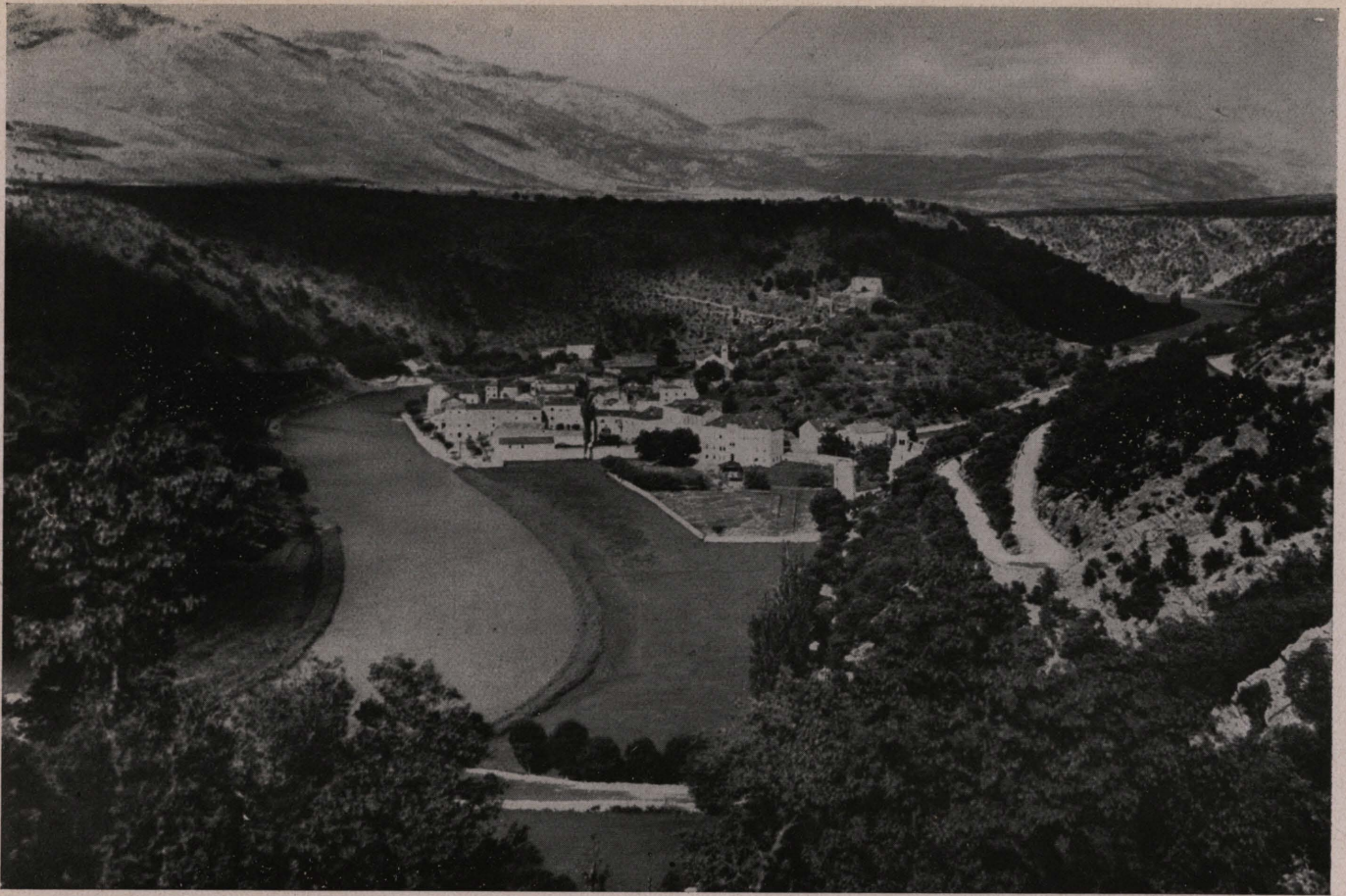
37. Die Sućeska-Schlucht  
(BB 7334)

Durch die Sućeska-Schlucht führt der wichtige Verkehrsweg vom Gacko Polje über den Čemerno-Sattel zur Drina

38. Das Durchbruchtal der Narenta  
(BB 7134)

Blick aus dem Tal gegen N auf das Prenj-Massiv. Im Vordergrund verläuft die Narentatal-Bahn





**39. Obrovac a. d. Zrmanja (BB 6737)**

Der Cañon der Zrmanja wird bis Obrovac von kleinen Küstendampfern befahren. Am Fuß des Velebit (Hintergrund) dehnt sich eine felsige Karstplatte, die von der Zrmanja zerschnitten wird. Blick vom linken Talrand gegen ONO



**40. Die Flußseen im Krkatal bei Skradin (BB 6836)**

Die niedrige Felsfläche der „Dalmatinischen Platte“ wird von der Krka schroff zerschnitten. Das Meer dringt weit in die Flußmündung ein. Blick gegen NO

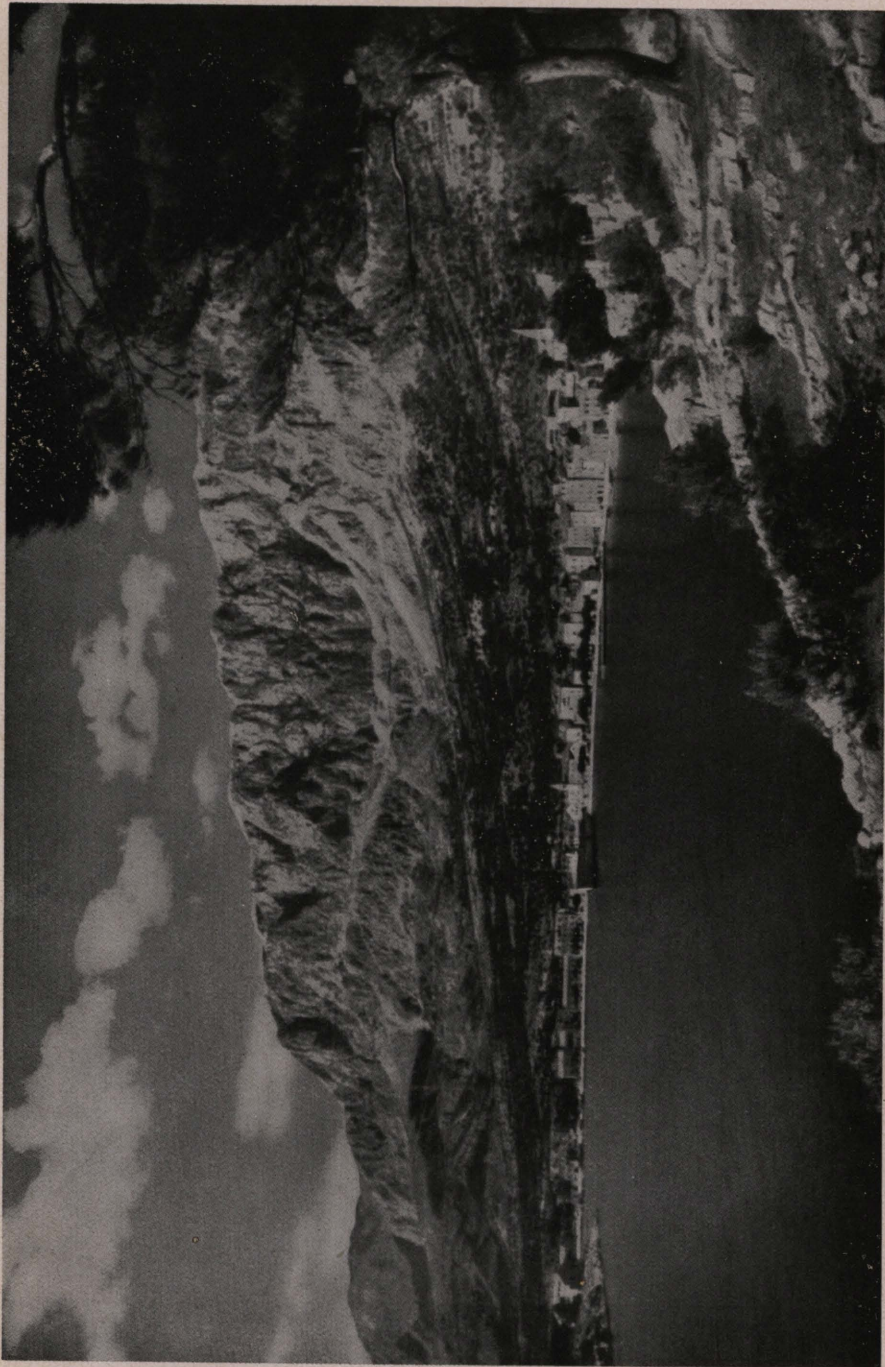


**41. Die Krka-Brücke bei Skradin (BB 6836)**  
 Straßenbrücke im engen Cañon der Krka. Blick flußaufwärts



**42. Split (Spalato), Hafenüberblick (BB 6935)**  
 Blick vom Marjan gegen O. Im Hintergrund ragen die Steilhänge der Mosor Planina auf





43. Makarska mit dem Biokovo-Gebirge (BB 7034)  
Den Fuß des schroffen Steilabsturzes überziehen Olivenhaine und Weingärten. Blick vom Küstenvorsprung im S der Bucht gegen N



44. Cetina-Kraftwerk bei Zadvorje (BB 7034)  
Bedeutendes Kraftwerk Dalmatiens am Cetina-Knie, nordwestlich von Makarska



45. Korčula (BB 7032)  
Blick gegen NO auf die Halbinsel Pelješac über den engen Meerreskanal von Pelješac

## Süd-Dalmatien



46. Blick von der Insel Hvar (Lesina) gegen W (BB 6933)

Im Vordergrund das alte Städtchen Hvar. Blick über einige der kleinen dalmatinischen Scogli



47. Hafenbucht und Städtchen Vis (Lissa) (BB 6833)

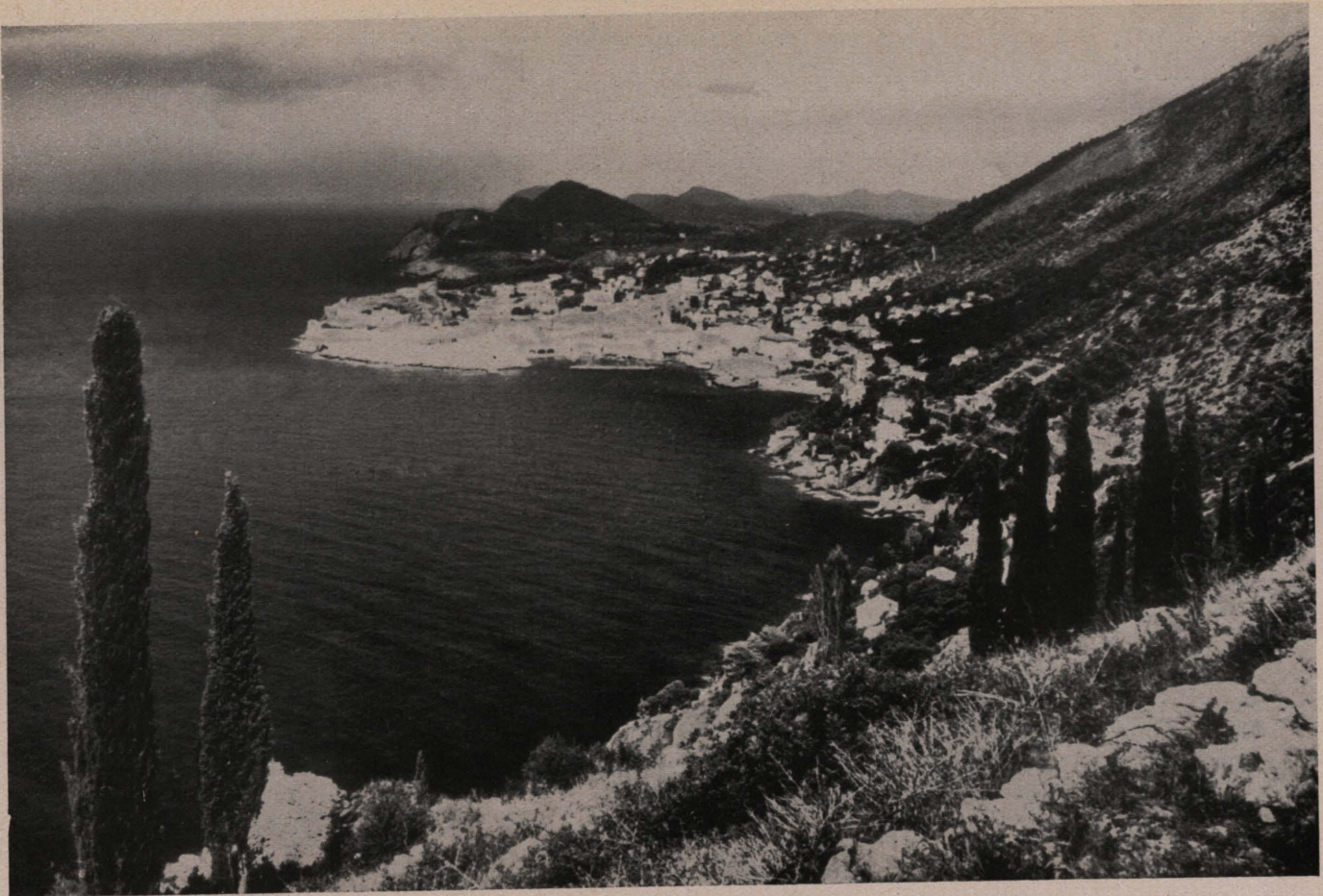
Blick gegen N

## Süd-Dalmatien



48. Das Hafenbecken von Gruž (Gravosa) (BB 7231)

Gruž ist der Hafen von Dubrovnik (Ragusa) und wird auch als Dubrovnik II bezeichnet. Blick gegen NW, links die Halbinsel Lapad, rechts der Steilabfall der Festlandküste mit der Einmündung des Ombla-Tales



**49. Dubrovnik (Ragusa) von SO (BB 7231)**

Blick in das alte Hafenbecken, heute bedeutungslos. Der moderne Hafen Dubrovnik II liegt jenseits des niedrigen Sattels oberhalb der Altstadt. Rechts der Steilabfall des Srgj (Monte Sergio)



**50. Blick von der Lovćen-Straße über die Bucht von Kotor (BB 7330)**

Blick gegen NW über den innersten Winkel der Bucht. Im Vordergrund erhebt sich die Burg von Kotor. Die Bucht öffnet sich gegen links. Der schroffe Rücken links trennt als Halbinsel die innere Bucht von der äußeren ab

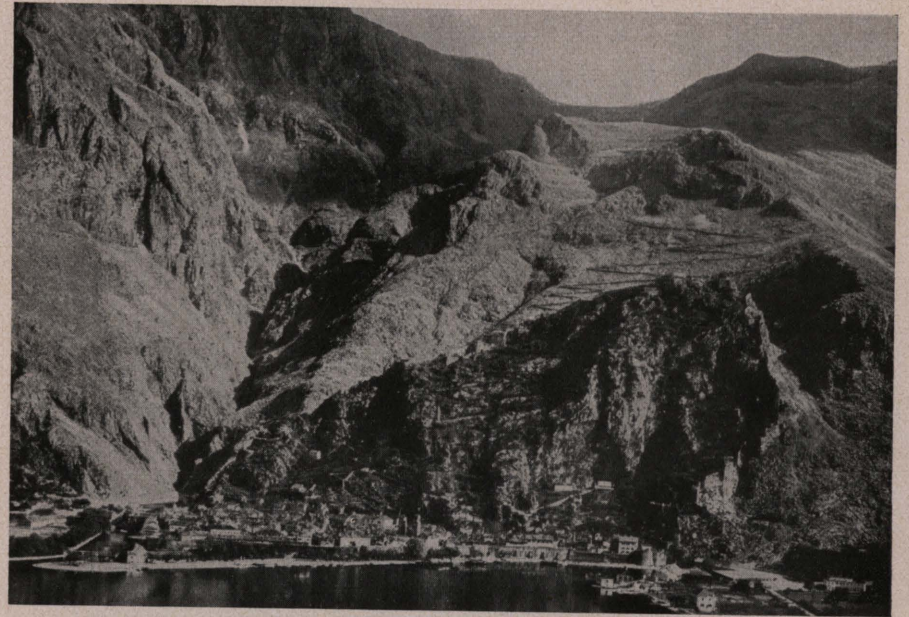
## Süd-Dalmatien



**51. Serpentina der Lovćen-Straße (BB 7330)**

Die Kehren sind sehr eng, größere Wagen müssen mehrfach zurücksetzen

## Süd-Dalmatien



**52. Die Steilstufe oberhalb Kotor (BB 7330)**

Auf dem Steilhang sind die Serpentina der Lovćenstraße zu erkennen. Im Vordergrund erstreckt sich das Städtchen Kotor auf engstem Raum unter dem Burgberg. Blick gegen O



**53. Budva (Budua) mit dem montenegrinischen Küstengebirge (BB 7430)**

Blick gegen SO

## Süd-Dalmatien



**54. Virpazar am Skutarisee (BB 7429)**

Blick vom N-Rand der Ebene gegen S auf das Küstengebirge zwischen dem Skutarisee und Adriaküste. Der Straßendamm wird wegen der regelmäßigen Überschwemmungen benötigt



**55. Blick von Virpazar gegen SO über den Skutarisee (BB 7429)**

Im Vordergrund Überschwemmungsgebiet, im Hintergrund die albanischen Berge

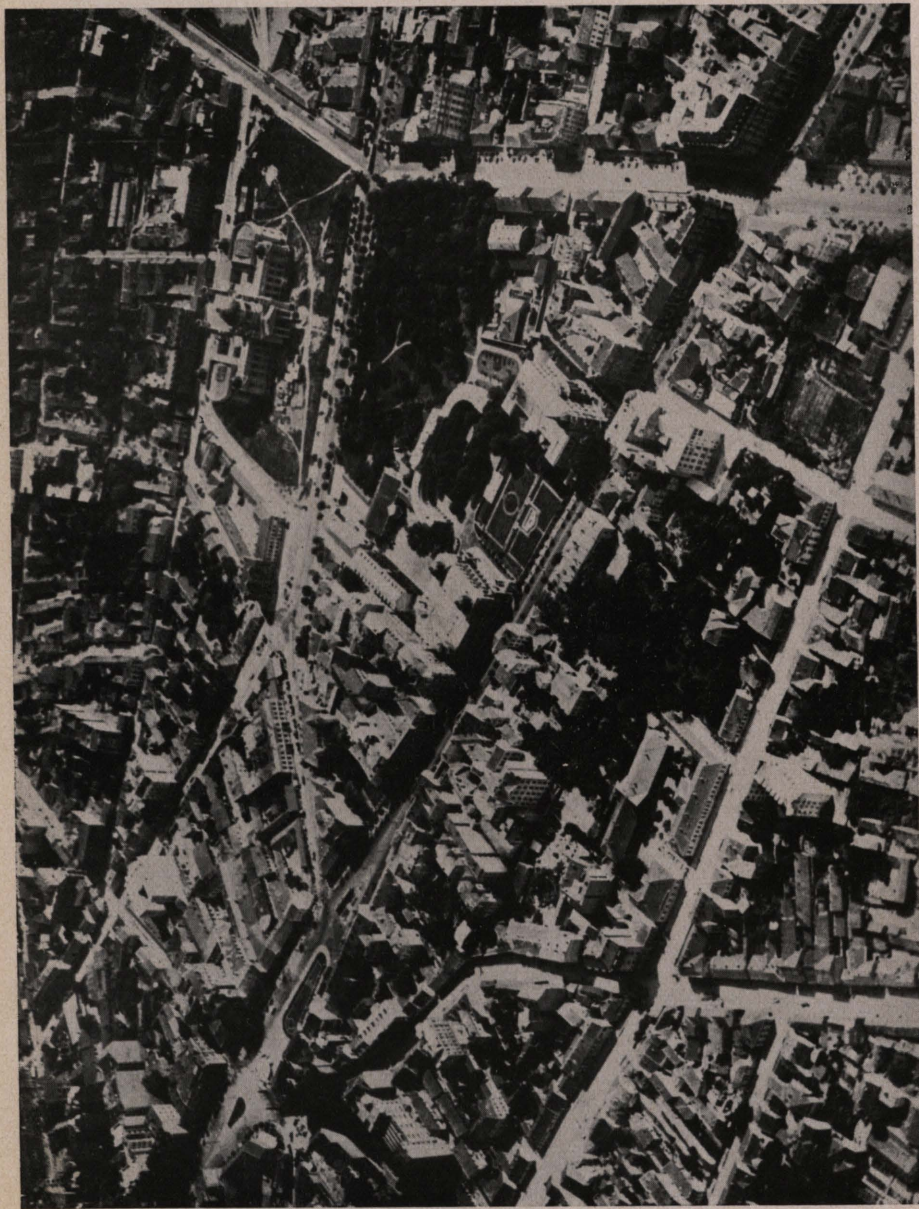
## Nord-Serbien



**56. Belgrad mit dem Save-Hafen (BB 7740)**

Blick gegen S. Im Vordergrund links die alte Festung Kalemegdan, heute Parkanlage. Im Hintergrund erhebt sich die Kuppe des Avala

## Nord-Serbien



57. Luftbild von Belgrad (BB 7740)  
Aufnahme gegen NNO. Im Mittelgrund (diagonal) die Kr. Milana ul. mit dem königlichen Schloß. Dahinter schräg rechts das neue Parlamentsgebäude

## Nord-Serbien



58. Die neue Straßenbrücke über die Save zwischen Belgrad und Semun  
(BB 7740)



59. Die neue Donau-Brücke zwischen Belgrad und Pančevo (BB 7740)



60. Detail der Donau-Brücke Belgrad—Pančevo (BB 7740)  
Kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke



61. Blick von dem Steilhang über der Stadt auf Smederevo (Semendria) und die Donau gegen O (BB 7839)  
In der Bildmitte die alte Türkenfestung, heute bedeutungslos. Von rechts tritt die Morava-Ebene heran

## Nord-Serbien/Süd-Serbien



**62. Morava-Tal mit Rtanj (BB 7936)**

Welliges Flachland an der Morava mit reichem Anbau

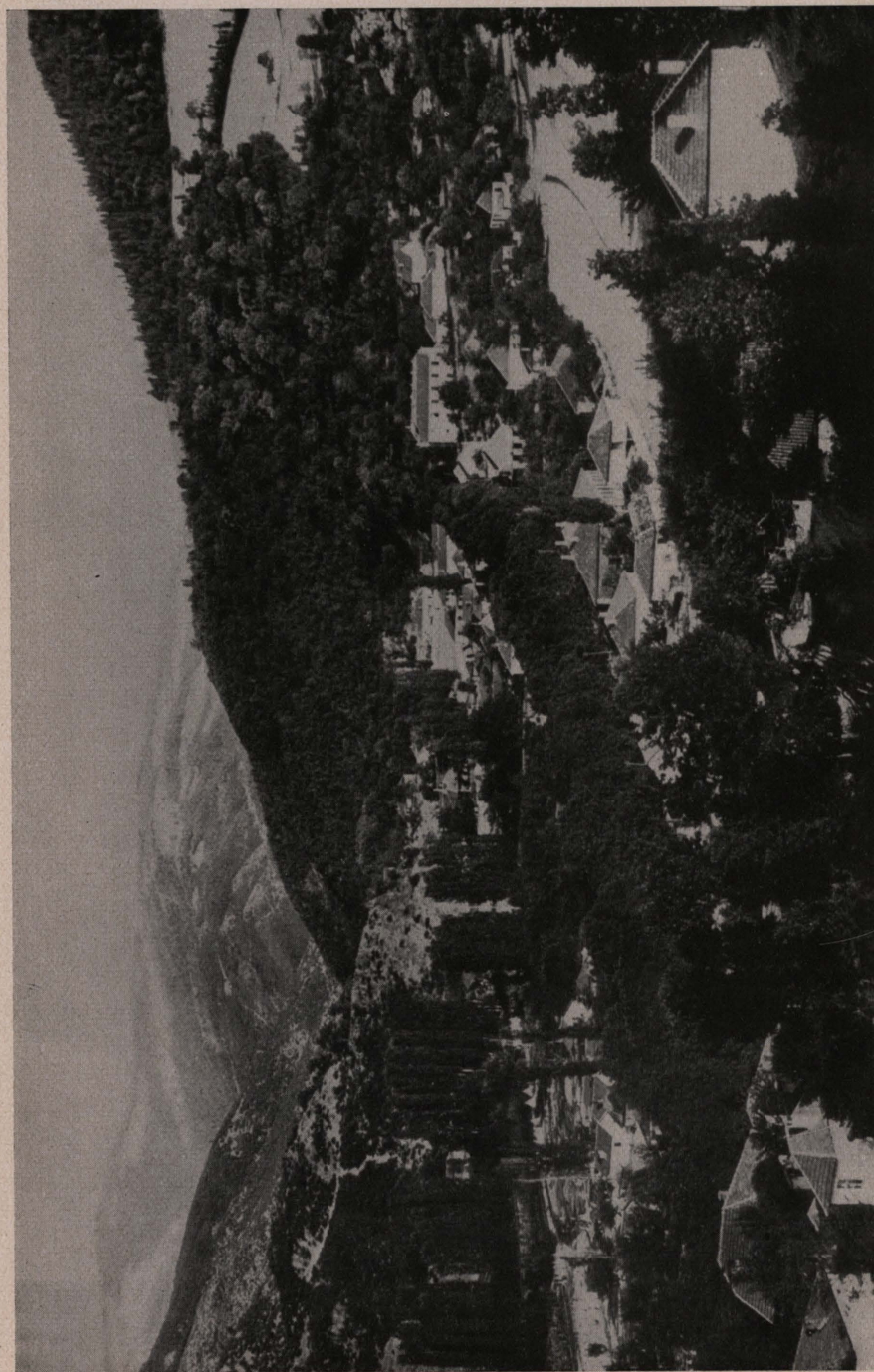
## Süd-Serbien



**63. Kuršum.-Banja (BB 7833)**

Waldreiches Mittelgebirge zwischen Prokuplje und dem Amselfeld. Die Täler sind gut gangbar und breit. Wichtiges Durchgangsgebiet zum Amselfeld (Kosovo Polje)

## Süd-Serbien



**64. Vrnjačka Banja am Nordhang des Kopaonik-Gebirges (BB 7835)**

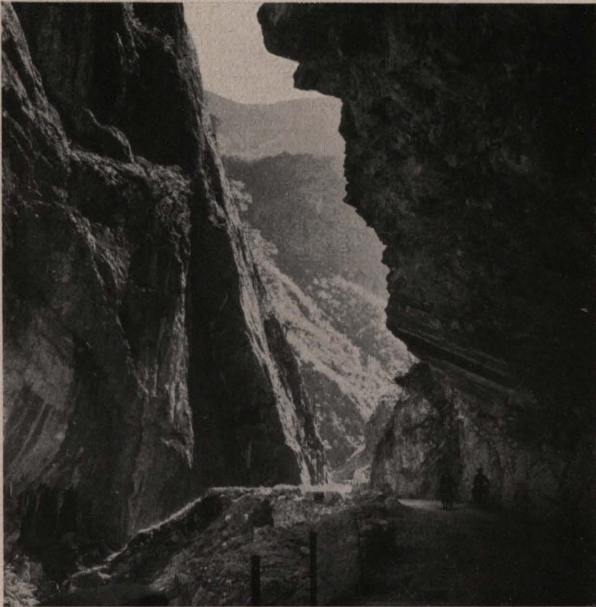
Hohes Mittelgebirge mit größeren Buchenwaldbeständen. Das große Mineralbad ist am Rand gegen das Becken der West-Morava gelegen



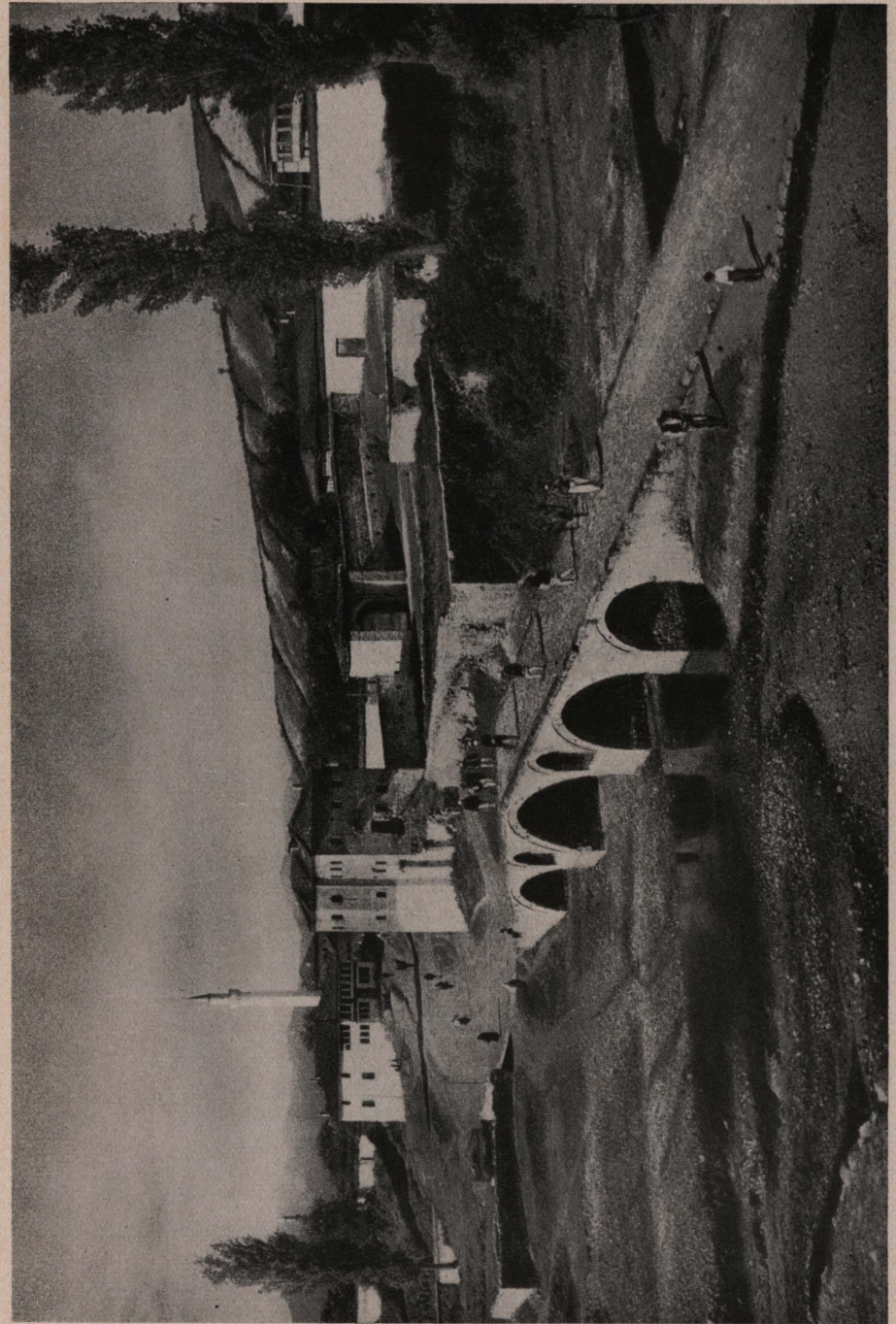


65. Talschlucht der Bistrica von Peć (BB 7631)

Blick talauf gegen W auf die Nordalbanischen Alpen. Durch das Engtal führt die einzige Straßenverbindung (Kunststraße) aus dem Becken von Ipek (Peć) nach Montenegro hinüber

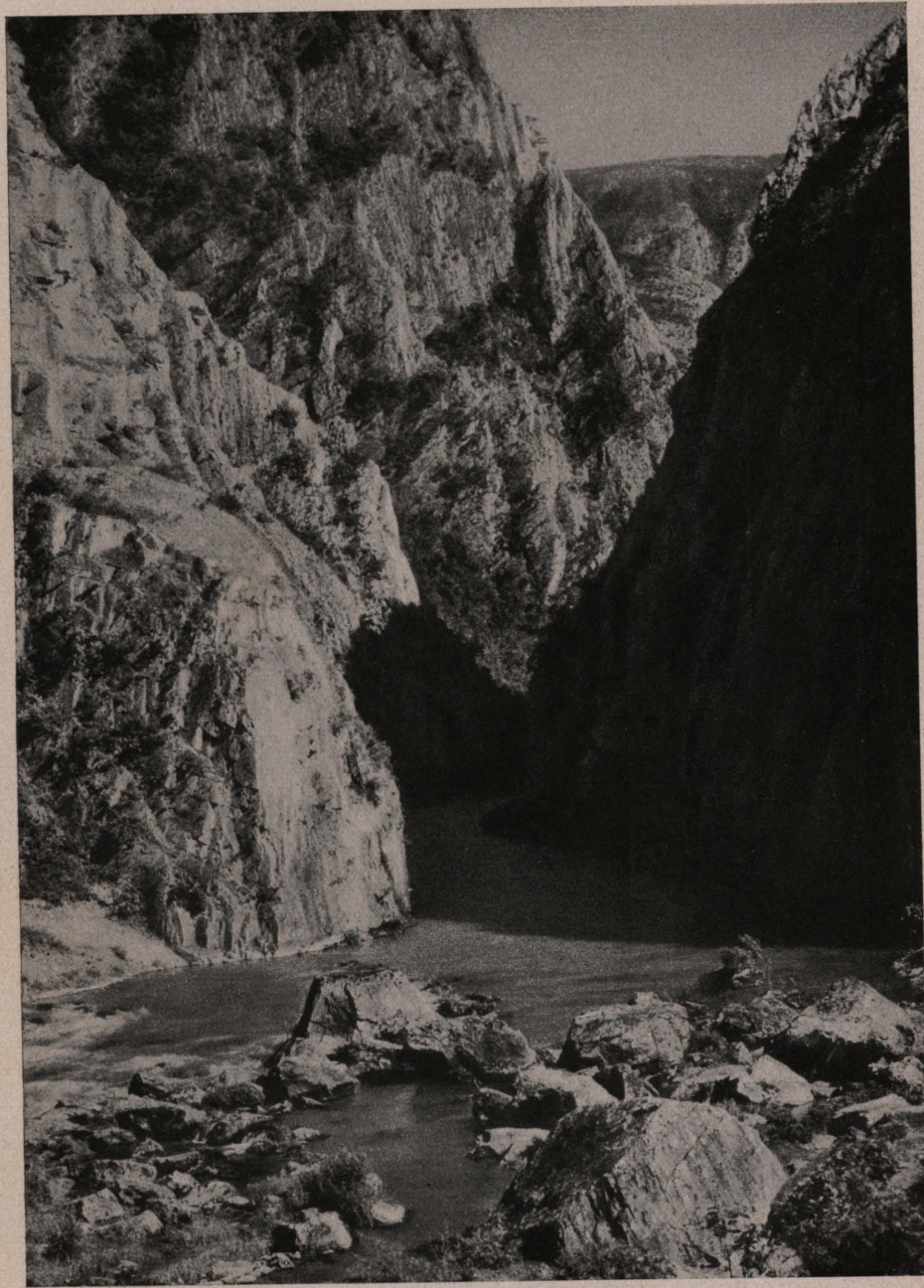


66. Der Engpaß Rugovska Klissura an der Straße Peć—Andrijevica (vgl. Nr. 65, BB 7631)



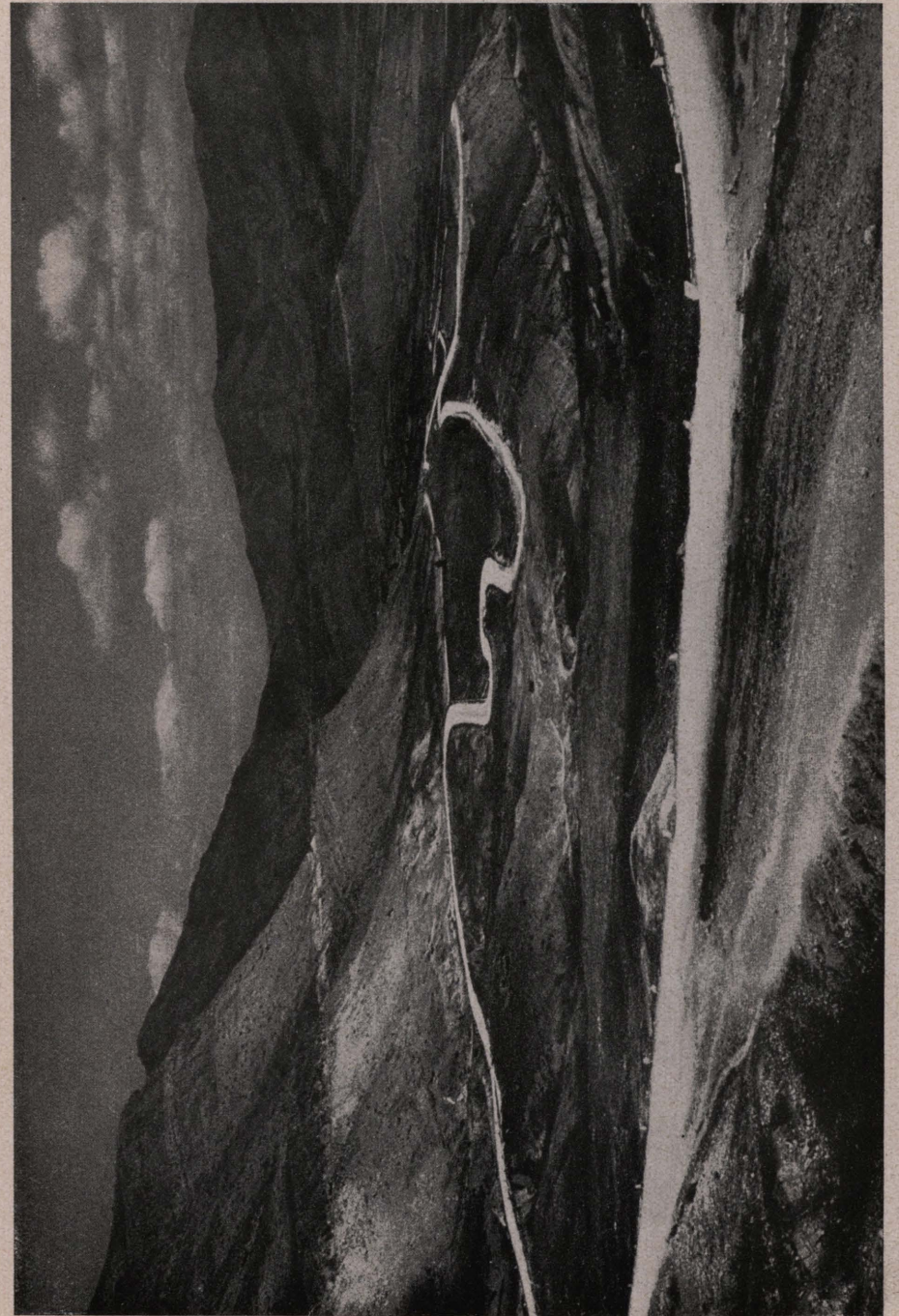
67. Djakovica im Becken von Peć (Ipek) (BB 7730)

Offenes Hügelland am Rand der Metochija (Becken von Ipek). Siedlungsgebiet mohammedanischer Albaner. Wehrturm (kula) mit Schießscharten. Im Vordergrund alte Türkenbrücke



68. Durchbruchschlucht der Treska (BB 7828)

Die Treska bricht in unzugänglicher Schlucht nach N zum Becken von Skoplje durch

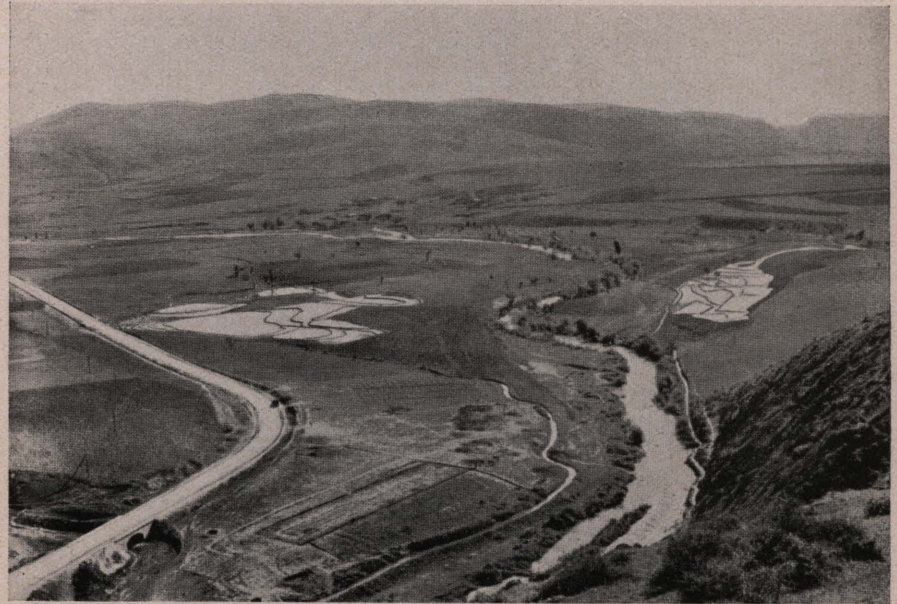


69. Der Pletvar-Paß oberhalb Prilep (BB 7926)

Über den Pletvar-Paß führt die Hauptverbindungsline (Straße und Eisenbahn) aus dem Vardar-Tal zum Becken von Prilep-Monastir hinüber



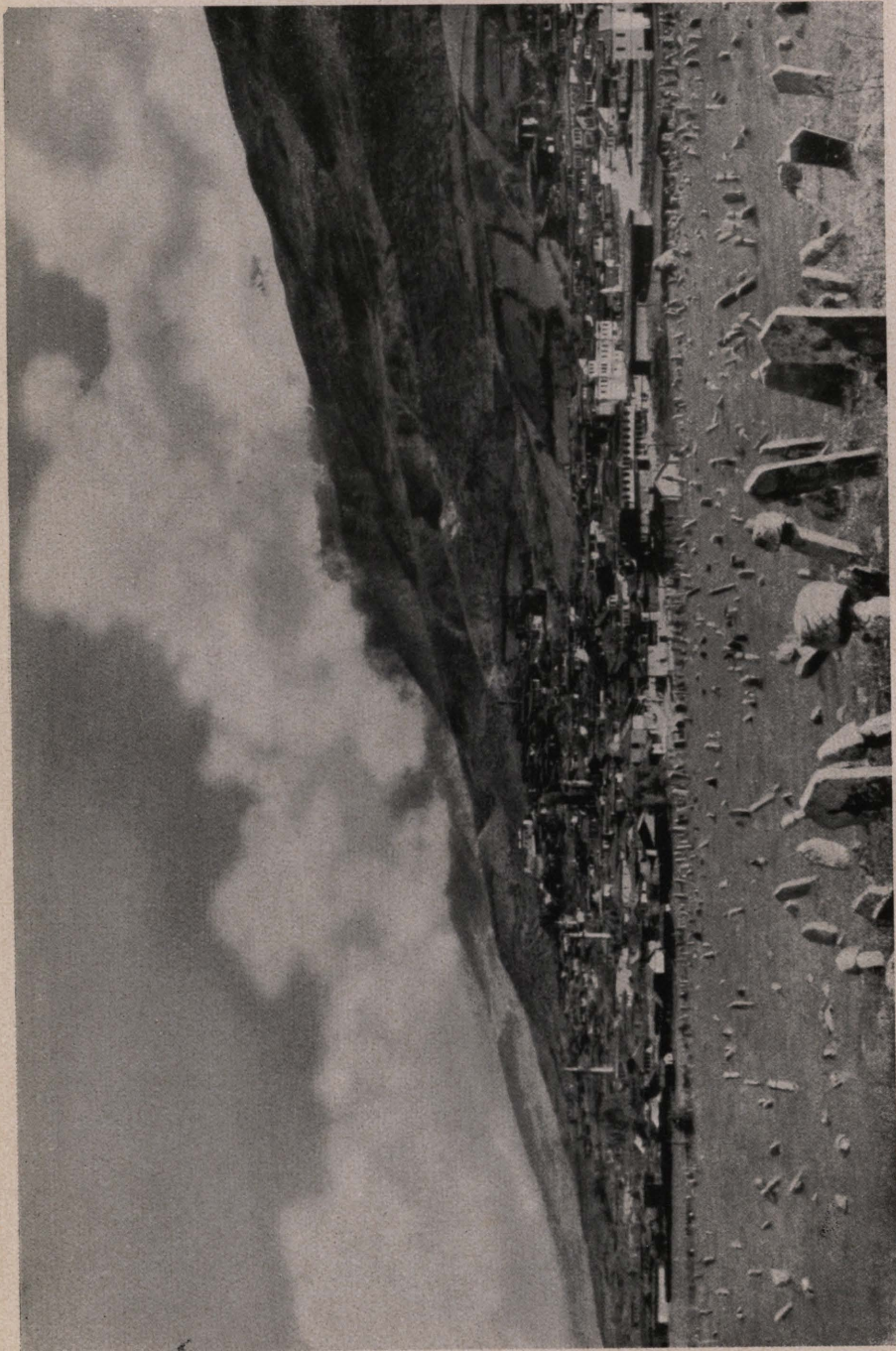
70. Ochrid mit dem Ochrida-See (BB 7725)  
Mit steilen, kahlen Flanken steigen hohe Gebirge zu beiden Seiten des Sees auf



71. Reisfelder im Talbecken der Topolka (BB 7927)  
Offene Tallandschaft westlich von Veles



72. Topolka-Schlucht westl. von Veles (BB 7927)  
Die kahlen, waldlosen Hänge sind charakteristisch für das heiße, trockene Makedonien



73. Debar am Schwarzen Drin (BB 7727)

Blick aus der Flussebene gegen N. Rechts steigen die steilen Flanken des Korab-Gebirges an. Vorwiegend mohammedanisch-albanische Bevölkerung



74. Konjsko im makedonisch-griechischen Grenzgebirge (BB 8125)

Das Grenzgebirge nimmt in seinen höchsten Teilen schroffe Hochgebirgsformen an



75. Blick auf Skoplje von S (BB 7928)

Über dem weiten Becken von Skoplje mit reichem Anbau ragt im N das plumpe Crna Gora-Gebirge auf

## Makedonien



**76. Im Ovče Polje westlich von Skoplje (BB 8028)**

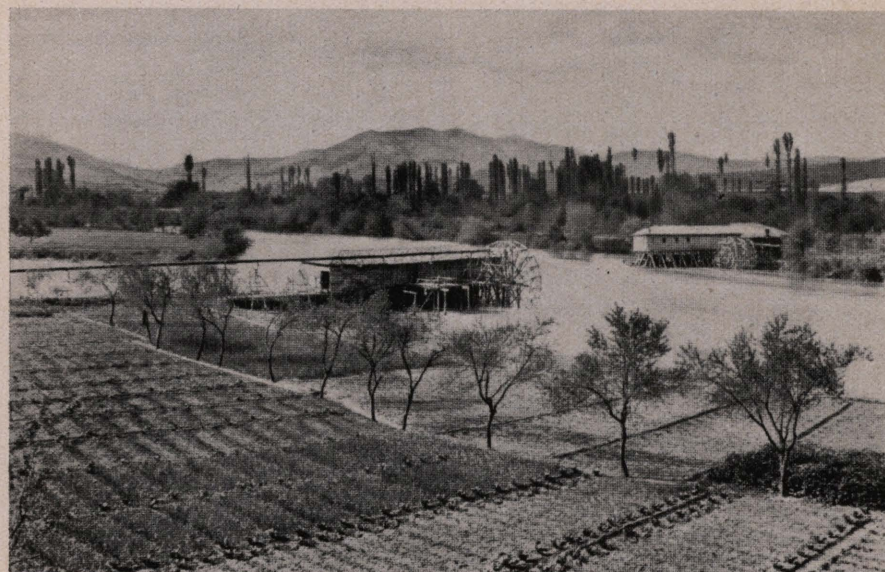
Das Ovče Polje (Schaf-Feld) ist völlig waldlos und gehört zu den trockensten Gebieten der Balkanhalbinsel



**77. Im Ovče Polje (BB 8028)**

Das Ovče Polje weist neben weiten Ebenen einzelne kahle Gebirgszüge auf

## Makedonien



**78. Vardar-Tal oberhalb von Veles (BB 7927)**

In den einzelnen Talweytungen am Vardar werden durch künstliche Bewässerung reiche Kultur-Oasen geschaffen



**79. Veles am Vardar (BB 7927)**

Blick über das breite Vardar-Tal nach N



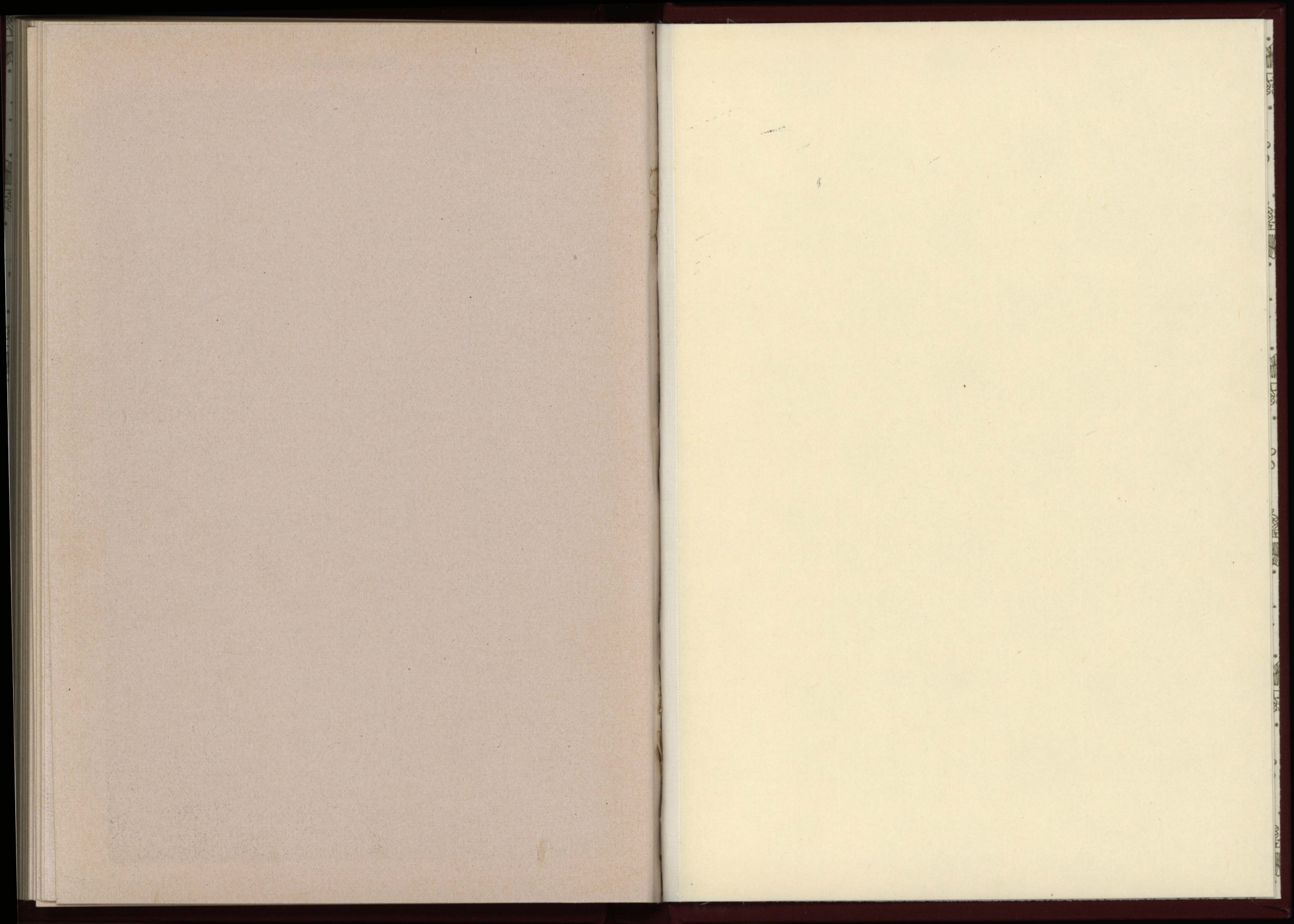
**80. Die Vardar-Enge von Demir Kapija (BB 8026)**

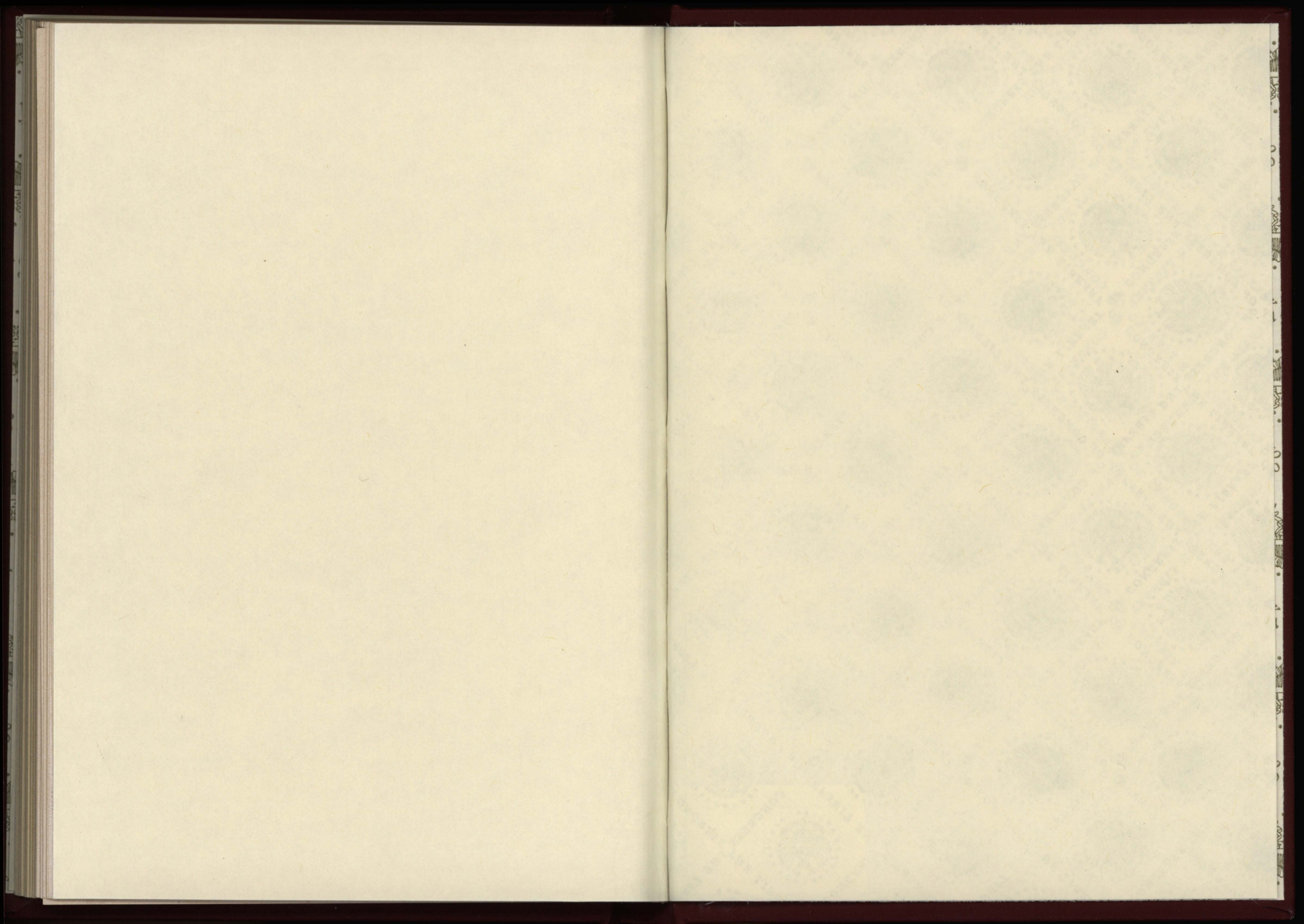
Das „Eiserne Tor“ Makedoniens ist die bedeutendste natürliche Sperre im Vardar-Tal dicht an der Grenze gegen Griechenland. Straße und Eisenbahn müssen durch Tunnel geführt werden



**81. Kratovo am Westende der Osogovska Planina (BB 8029)**

Kahle Hänge und starke Abspülung beherrschen das hohe Mittelgebirge. Das Städtchen hat die für ganz Makedonien charakteristische Hanglage







Deacidified using the Bookkeeper process.  
Neutralizing agent: Magnesium Oxide  
Treatment Date: Nov. 2002

**Preservation Technologies**

A WORLD LEADER IN PAPER PRESERVATION  
111 Thomson Park Drive  
Cranberry Township, PA 16066  
(724) 779-2111



LIBRARY OF CONGRESS



0 010 140 613 1

DR 1221  
.M55

1940