



## **E. von Seydlitz'sche Geographie**

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

**Seydlitz, Ernst von**

**Breslau, 1931**

A. Die wirtschaftlichen Verhältnisse

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

Zu Füßen des Rumijagebirges (1593 m), das nach Westen den See von der Adriaküste jäh abschneidet, breitet sich die durch mittelmeerisches Klima gesegnete Küstenzone des ehemaligen Montenegro aus, die ihm 1878 im Frieden von San Stefano zugesprochen wurde. Eine von Virpazar nach Antivari (Bar) laufende Schmalspurbahn (vgl. Bild 976) windet sich im Rumijagebirge über die nördliche Scharte des Sutormanpasses (844 m). In der Tiefe einer sanft sich rundenden, im großen Halbbogen sich öffnenden Bucht liegt ein ärmliches Dörfchen namens Novi-Bar, das vom König Nikita zum Sitz einer kommenden Hafenstadt bestimmt war und für dessen künftige Entwicklung die geographische Lage Günstiges vorauszusagen schien. Denn nur 600 km trennen diese Bucht von Triest und nur 520 km von Fiume, während Bari und Brindisi, die Hafenerde des gegenüberliegenden italienischen Gestades, nur 210 und 180 km entfernt liegen.

Südlich des das Hafenbecken von Antivari umrahmenden Bergsporns von Volovica sinken die Ausläufer einer Reihe von Gebirgsfalten steil zum Meere ab. Die Gewalt der Brandungswogen hat die weicheren, leicht zerstörbaren Schichten der Sandsteine und Schiefer, die in den Mulden der Faltungen eingebettet sind, stark zernagt, indes die härteren Kalke der Sättel dem Wellenanprall standhielten. So entstand ein Gestade, das bald weit eingreifende Buchten mit windgeschützten warmen Kesseltälern zeigt, die amphitheatralisch zu den Gebirgsrücken aufsteigen, bald steinige spitze Vorgebirgszungen aufweist. Alt-Antivari, von einer trümmerübersäten Festungsschwelle überragt, klettert mit seinen balkongezierten Häusern, die Lorbeer und Efeu umwuchern, zwischen Fruchtgärten eine schmale Talspalte empor. Das albanische Dulcigno (slaw. Uleinj) lagert sich zwischen üppige Gruppen von Maulbeerbäumen. Wein und Feigenbäume nisten in diesen Kesseltälern. Haine von Olivenbäumen tun sich auf, wie sie nicht in Toskana oder Sizilien, nicht in Kleinasien, Syrien oder Nordafrika ihresgleichen finden. Tausend Jahre und mehr haben sicher diese Stämme. Einzelne sind hohl bis zu Manneshöhe und tragen doch breitausladende Astkronen. Wildes Wurzelwerk flicht sich in Schlangenmustern von Baum zu Baum. Ein bis anderthalb Meter dick sind die mächtigsten der Stämme; von zahlreichen runden Astringen ist ihre Rinde durchlöchert, so daß es den Eindruck erweckt, als hätten sich Kugelsalven hier eingebohrt. Erst in der Höhe von drei bis vier Meter sendet der Baum seine üppigsten Äste aus, die sich mit denen seiner Nachbarn verschlingen und so einen geheimnisvollen Dom von blassem Silbergrün ausspannen.

### III. WIRTSCHAFTLICHE UND STAATLICHE VERHÄLTNISSE

#### A. DIE WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE

Südslawien stellt ein wenig einheitliches Wirtschaftsgebiet dar. Starke Abweichungen sind durch die Verschiedenheit der Oberflächengestalt wie der Kulturhöhe der Bewohner gegeben. Europäische Zivilisation steht hart neben mittelalterlicher Volkskultur, in der noch breite Schichten leben. In den Nordprovinzen des Tieflandes findet sich hochentwickelte Bodennutzung, vor allem solche des Weizenbaues. Dieser reichen nördlichen Zone legt sich mitteleuropäisch geartete Landwirtschaft im Bereich der Mittelgebirge in einem breiten Streifen vor, der im Osten durch Makedonien südwärts gegen den Wardar vorstößt. Gegen die Adria zu folgt das Wirtschaftsgebiet der bosnischen und montenegrinischen Hochgebirge, in denen primitive Viehzucht die Herrschaft führt, indes am kroatischen und dalmatinischen Küstenland die Mittelmeerkultur einen schmalen Landstreifen erfüllt.

#### 1. DIE LANDWIRTSCHAFT

Das Serbien von 1912 war Agrarland mit ziemlich gleichmäßig verteilter bäuerlicher Bevölkerung. Dichteinseln waren nur da entstanden, wo Boden und Klima dem Ackerbau besonders günstige Bedingungen boten. Auch die 1918 im Norden hinzugewachsenen

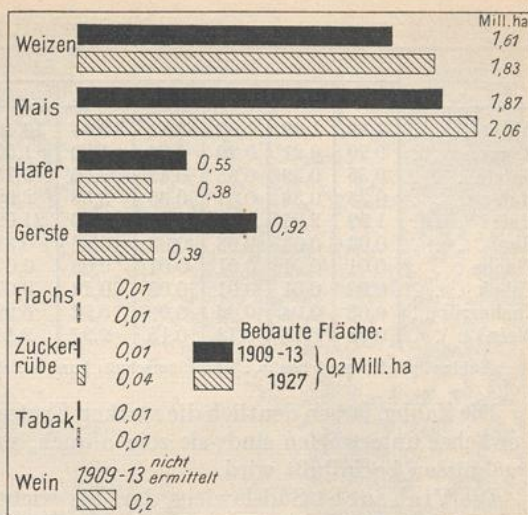
Gebiete haben zum größten Teil agrarischen Charakter, vor allem Ostslawonien, Syrmien, die Batschka und das Banat. So stellt heute die bäuerliche Bevölkerung gut 80 v. H. der Gesamtbewohnerschaft des Staates dar.

26 v. H. des Gesamtareals von Südslawien werden durch kulturfähiges, dem Ackerbau dienliches Land eingenommen (von diesen 26 v. H. ist aber ein Viertel noch nicht unter Kultur genommen). Etwa 14 v. H. der Bodenfläche stellen infolge ihrer unwirtlichen Natur Ödland dar. In einzelnen Provinzen ist der Hundertsatz noch bedeutend höher (Nordserbien 49, Südserbien 59,6, Montenegro 72,8 v. H.). Die Vergleiche mit den Nachbarländern (Ungarn 3, Bulgarien 25, Rumänien 17 v. H. Ödland) beweisen, daß Südslawien in der Ausstattung mit nutzbarem Kulturboden ziemlich begünstigt ist. Seinen Anteil in Südosteuropa an der Fläche der einzelnen Landschaften zeigt folgende Übersicht:

Kulturfähiges Land	Hektar (in 1000)	in Hundertteilen der Bodenfläche des Landesteils	Kulturfähiges Land	Hektar (in 1000)	in Hundertteilen der Bodenfläche des Landesteils
Nordserbien . . . . .	1 782	36	Wojwodina . . . . .	1 680	85
Südserbien . . . . .	770	17	Slowenien . . . . .	824	51
Kroatien . . . . .	2 565	59	Dalmatien . . . . .	715	56
Bosnien und Herzegowina	2 528	49	Montenegro . . . . .	63	6

Die Brotfrüchte spielen in der Ackerwirtschaft des Landes die Hauptrolle (Abb. 924). Mehr als ein Drittel der gesamten Ackerfläche wird mit Mais bebaut, der jedoch stark schwankende Erntemengen liefert. Ihm folgt an Bedeutung der Weizen, dem über ein Viertel der Anbaufläche gehört. Bemerkenswert ist, daß in Südslawien Gebiete mit Überfluß an Brotfrüchten solchen gegenüberstehen, in denen Mangel herrscht, so daß die Überschußflächen mit ihrem Ertrag einspringen müssen. Gebiete, in denen die eigene Produktion zur Ernährung der Bevölkerung nicht ausreicht, sind Slowenien, Westkroatien, Dalmatien, in Südserbien die Landschaften an der mittleren und an der westlichen Morawa. Trotzdem ist der Weizenertrag Südslawiens stark genug, um die Ausfuhr von Weizen zu ermöglichen, der nach der Wertstaffelung der Ausfuhrartikel 1926 sogar an zweiter Stelle stand. Die Maisausfuhr schwankt stärker als die des Weizens. Sie nimmt ihren Weg teils nach den westlichen Nachbarländern (Österreich, Tschechoslowakei, Italien), teils über die Häfen des Schwarzen Meeres nach Westeuropa. Geringere Rollen spielen in Südslawien Roggen, Gerste und Hafer. Was von diesen Brotfrüchten gewonnen wird, deckt gerade den Eigenbedarf des Landes (s. Tab. S. 812).

Beachtenswert sind unter den Nutzpflanzen Tabak, dessen Hauptgebiet Süd-bosnien ist, Flachs (vornehmlich in Kroatien und Slawonien), Hanf (hauptsächlich in der Batschka, aber auch in Slawonien und Kroatien, Mohn (besonders in Bosnien), Zuckerrüben, Kartoffeln. Der Weinbau hat seinen Sitz in allen Tieflandstrichen nördlich der Save und Donau wie im dalmatinischen Küstenland. Die Rebenkultur des Landes läßt demgemäß eine ansehnliche Ausfuhr zu.



924. Die Getreideanbauflächen Südslawiens im Mittel der Jahre 1909/13 und 1927.

## Die Feldwirtschaft Südslawiens

	Fläche in Mill. ha				Ertrag in Mill. dz				Ausfuhrüberschuß in Mill. dz			
	1926	1927	1928	1929	1926	1927	1928	1929	1926	1927	1928	1929
Weizen . . .	1,69	1,83	1,90	2,11	19,44	15,40	28,11	25,85	2,96	0,63	1,55	5,54
Roggen . . .	0,20	0,21	0,20	0,24	1,89	1,50	1,91	2,10	0,11	0,06	0,002	0,02
Gerste . . .	0,35	0,39	0,38	0,43	3,76	3,15	3,94	4,12	0,22	0,16	-0,05	0,03
Hafer . . .	0,35	0,38	0,37	0,39	3,58	2,92	3,66	3,51	—	0,07	0,04	—
Mais . . .	1,99	2,07	2,03	2,32	34,10	21,09	18,19	41,48	8,94	1,91	-0,40	1,48
Hanf . . .	0,03	0,03	0,03	0,03	0,26	0,31	0,18	0,26	0,14	0,17	0,04	0,11
Flachs . . .	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08	0,07	0,07	0,09	—	—	—	—
Tabak . . .	0,02	0,01	0,01	0,02	0,14	0,07	9,06	0,14	ohne Angaben			
Zuckerrübe .	0,03	0,04	0,06	0,06	5,92	5,99	9,29	10,98	—	—	—	—
Wein . . .	0,18	0,18	0,18	0,18	2,91	2,85	4,32	2,91	0,02	0,09	0,06	0,06

Zahlen mit Minuszeichen = Einfuhrüberschuß; kursive Zahlen: Angaben in Mill. hl.

Die Zahlen lassen deutlich die starken Ernteschwankungen erkennen, denen einzelne Gewächse unterworfen sind; sie zeigen auch, wie sehr der Außenhandel von den Erntergebnissen beeinflußt wird.

Die Viehzucht Südslawiens darf als wichtige Nährquelle der Bevölkerung gelten. Je nach der Natur der einzelnen Gebiete spielt Rinder-, Schaf- oder Schweinehaltung die Hauptrolle. Den Viehbestand Südslawiens zeigt für 1913, 1925 bzw. 1928 folgende Übersicht (in 1000 Stück):

	1913	1925	1928		1913	1925	1928
Pferde . . . .	1 300	1106,1	1109,2	Schafe . . . .	12 400	7906,8	7722,2
Rinder . . . .	4 850	3768,1	3654,3	Ziegen . . . .	—	1810,7	1750,0
Schweine . . . .	3 870	2802,4	2662,8				

Die Maßnahmen der neuen Agrarreform brachten in der Besitzverteilung des landwirtschaftlich genutzten Bodens mancherlei Umstellungen. Die Verordnung vom 25. Februar 1919 hob allen unfreien Grundbesitz auf (Kmetenbesitz in Bosnien, Kolonialbesitz in Dalmatien) und sprach eine Enteignung alles Grundbesitzes von mehr als 100 Joch bei dem besten, mehr als 500 Joch bei dem geringsten Boden aus. Der durch Enteignung gewonnene Boden sollte jenen Staatsbürgern zugeteilt werden, die „Landwirte sind, aber nicht so viel Grund und Boden zur Verfügung haben, als sie selbst mit ihrer Familie zu bewirtschaften vermögen“. Bei der Zuweisung wird aber einer Reihe von Personen ein Vorzug eingeräumt, nämlich den Kriegsbeschädigten, Kriegerwitwen und -waisen, vor allem aber Soldaten und Freiwilligen, die für die Befreiung und Vereinigung der Serben, Kroaten und Slowenen gekämpft haben. Gut ein Viertel der Flächen der Großgrundbesitzer sind bisher durch die Agrarreform enteignet worden. Diese 530 000 ha fielen an etwa 200 000 Personen, von denen 18 000 Kriegsfreiwillige waren. Diese Bestimmungen wurden als Instrument für nationalpolitische Ziele reichlich benutzt. Die nichtslawischen Staatsbürger, die auf eine Zuteilung nach obigen Grundsätzen Anspruch gehabt hätten, wurden selten berücksichtigt, die nichtslawischen Großgrundbesitzer aber, namentlich in nicht überwiegend slawischen Gemeinden, in besonderem Maße von der Enteignung betroffen. Dadurch, daß die Überweisung vielfach an Nichtlandwirte erfolgte, die ihr Land verpachteten oder unzweckmäßig bebauten, trat zum Nachteil der Wirtschaft des Staates eine Verringerung der landwirtschaftlichen Produktion und eine Entwertung des Grundbesitzes ein. Da der unproduktive, agrarisch aber nutzbare Boden, in Montenegro auf 73, in Südserbien auf 60 und in Nordserbien auf 49 v. H. des anbaufähigen Landes geschätzt, noch recht umfangreich ist (siehe oben), hätte durch Verteilung und Neuerschließung unbestellter Flächen eine weit rentablere Agrarreform erzielt werden können.

Eine noch größere Fläche als das Ackerland bedecken in Südslawien die Wälder (75 860 qkm = 30,5 v. H. des Gesamtareals), deren Nutzung durch geregelte Forstwirtschaft

schaft noch erheblich zu steigern wäre (Abb. 925). Vom Wald und seinen Erzeugnissen leben als Holzfäller, Frachtführer, als Bearbeiter des Holzes durch Holzschnitzerei, als Arbeiter in den Sägewerken Tausende von Menschen in den walddreichen Gebieten, namentlich da, wo sich bereits eine starke Holzindustrie entwickelt hat, so in Slowenien und Westbosnien. Am dichtesten bewaldet sind wohl die nördlichen und zentralen Gebiete Bosniens. Aber auch West- und Ostserbien und die östlichen Striche Kroatiens und Sloweniens sind noch reich an Wald. Über die Bewaldungsflächen der einzelnen Landesteile fehlen genauere Angaben aus neuerer Zeit. Soweit diese über Kroatien und Slowenien vor-



925. Die Waldgebiete Südslawiens.

handen sind, stammen sie aus österreichischer Zeit. Aber auch diese Feststellungen liegen ziemlich weit zurück. Kroatien-Slawonien hatte 1896 Wälder im Ausmaße von 1,5 Mill. ha, Slowenien 1905: 700 000 ha, Bosnien und Herzegowina im gleichen Jahre 2,45 Mill. ha. In der Wojwodina finden sich nur 260 000 ha Wald, Dalmatien hat mit Ausnahme einer Fläche von 50 000 ha nur ertraglosen Buschwald. Nordserbien weist 1 Mill. ha Waldland, Südserbien das gleiche Areal auf. Über Altserbiens und Makedoniens Waldbestände sind noch keine Erhebungen vorhanden.

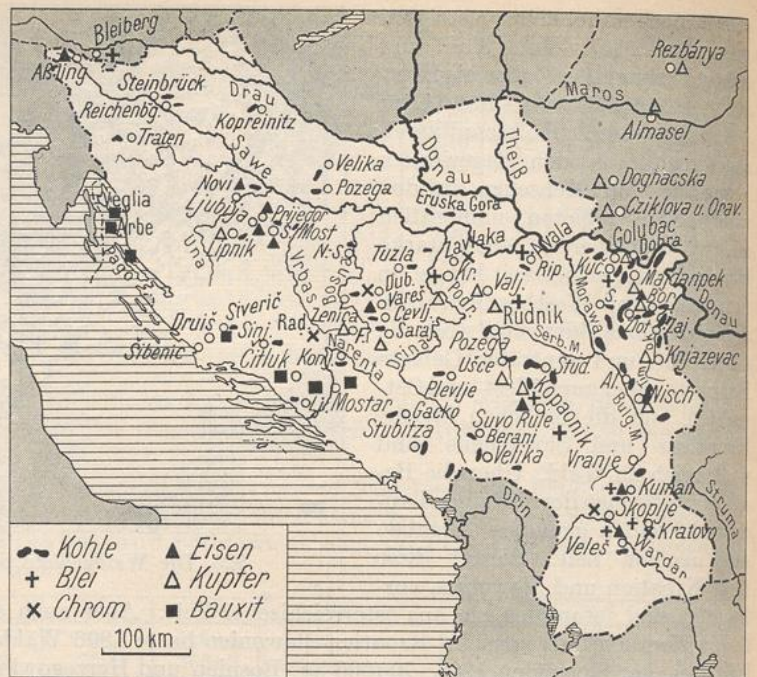
Der gesamte Waldbesitz verteilt sich auf den Staat, die Gemeinden, die Kirche und Private. In einzelnen Landesteilen überwiegen die Staatswaldungen (z. B. in Bosnien vier Fünftel), in anderen die mittleren und kleinen Besitzer (in Slowenien gehören ihnen mehr als zwei Drittel des Waldlandes). In Kroatien und Slowenien ist der Waldbesitz der Gemeinden und Waldgenossenschaften äußerst ansehnlich.

Stark verbreitet sind die Nadelhölzer, vor allem die Fichte, in West- und Südkroatien, in Bosnien und in dem an Bosnien grenzenden Teil Serbiens. Serbien birgt besonders stattliche Eichenwälder. Man rechnet in den Wäldern Südslawiens 830 000 ha Koniferen, 1 600 000 ha Buchen, 720 000 ha Eichen, 2 600 000 ha gemischt stehende Laubbäume und 1 200 000 ha Wälder, in denen Laub- und Nadelhölzer in bunter Mischung gewachsen sind.

## 2. DIE BODENSCHÄTZE

Südslawien ist unstrittig eines der mit nutzbaren Mineralien am meisten gesegneten Länder Europas (Abb. 926). Aber diese Bodenschätze gewinnen erst mit der Möglichkeit ihrer Ausbeute praktischen Wert. Der Mangel an geeigneten Verkehrswegen, die Abgelegenheit der Fundorte von den Abfuhrwegen, das Fehlen größerer Kapitalien bereiten der Ausnutzung der vorhandenen Reichtümer noch erhebliche Schwierigkeiten. Erst das tatkräftige Eingreifen finanzstarker Großunternehmungen wird eine Hebung der vorhandenen Bodenschätze ermöglichen. Vorher müssen aber genaue bergtechnische Untersuchungen die Menge und Abbaufähigkeit der vorkommenden nutzbaren Mineralien feststellen. Die einschlägigen Literaturangaben machen öfters den Eindruck unkritisch angeführter Tatsachen, so wenn behauptet wird, daß die Chromvorkommnisse Südslawiens „die größten der Welt sind“ u. a. m. (so bei Wendel, „Südslawien“, 1922, S. 32).

Am reichsten an Erzvorkommen ist Serbien. Hier begünstigte die Zusammensetzung der Oberflächengesteine ihr Zutagetreten. Wir finden in Serbien zahlreiche Decken von Eruptivgesteinen (Trachyte, Andesite, Serpentine, Abb. 908), an deren Kontakt mit den Schichten, die sie durchbrachen, sich vielfach die Erze bildeten. Charakteristisch ist ferner, daß am Rande der größeren Bruchlinien Serbiens, die sich vom Kernland aus teils nördlich nach dem



926. Karte der Bodenschätze von Südslawien.

Banat, teils südlich nach Makedonien fortsetzen, die Erzlagerstätten am häufigsten auftreten. Eine solche nordsüdliche Bruchlinie mit Vorkommen wichtiger Mineralien (Eisenerze) geht vom Avala unweit Belgrads nach Rudnik und setzt sich nach Makedonien hinein fort, eine zweite gleicher Richtung mit reichen, im Andesit sitzenden Kupferlagern zieht sich von Rezbánya und Cziklova in Siebenbürgen bzw. im Banat nach Majdanpek, Bor und Zajecar hin. Arm an Mineralien sind die Sedimentärformationen der Herzegowina und des ehemaligen montenegrinischen Gebietes. Nur der in der Terra rossa vorkommende Bauxit gewinnt durch seine Nutzbarkeit an Bedeutung.

Bedeutsam ist ohne Zweifel das Vorkommen von Kohle. Zumeist handelt es sich um Braunkohle und Lignit; seltener ist Steinkohle. Mächtige Braunkohlenflöze finden sich in Bosnien, Serbien, Kroatien, Slowenien. Das Braunkohlenbecken von Tuzla in Bosnien hat z. B. eine Ausdehnung von 66 km Länge bei einer durchschnittlichen Breite von 10 km, seine Flöze sind 20 m mächtig. Ähnliche Ausmessungen haben die Lager von Zenica-Sarajevo. Bei 510 bzw. 770 qkm Fläche schreibt man einem jeden einen Vorrat von je 22 Mill. dz zu. Auch die Eisenerzlagerstätten Südslawiens stellen hohe wirtschaftliche Werte dar. Sie finden sich in Bosnien (Vareš) und Ljubija bei Prijedor und in Serbien (Majdanpek und Rudnik). Dazu kommen Bodenschätze an Kupfer: Bor südwestlich von Negotin ist eines der wichtigsten Kupferbergwerke infolge seiner Vorräte an Erzen hohen Kupfergehaltes, ferner sind erwähnenswert Blei (Nord- und Südostserbien, Mieš [Mezica] in Slowenien), Chrom (Zavlaka in Westserbien, in der Schar planina in Altserbien, in Radusa bei Skoplje, Duboštica bei Vareš in Bosnien), Zink (Zavlaka, Mieš und Cilli in Slowenien), Mangan (Dobra in Serbien an der Donau östlich Pek, Cevljanovići in Bosnien), Quecksilber (Avala) und Antimon (in Westserbien an der Drina bei Zajecar, in Kratovo östlich Skoplje). Aber nicht überall, wo Vorkommen festgestellt sind, findet schon eine Förderung statt. — Ansehnliche Steinsalzlager, die einzigen auf der Südosteuropäischen Halbinsel, finden sich in Tuzla in Bosnien

(„tuz“ türkisch = Salz). Am wenigsten wissen wir sicheren Bescheid über die Mineralvorkommen der nach den Beobachtungen deutscher Forscher im Weltkrieg gut mit Bodenschätzen ausgestatteten Bezirke von Altserbien und Makedonien. Dort sollen verschiedentlich mächtige Lager von Eisenerz, Kupfer, Zink und Blei vorhanden sein.

Ein bedeutsames, bisher noch nicht vollständig erschlossenes, aber vielfach schon in Abbau genommenes Mineral ist der in Linsen oder in nesterartigen Vorkommen sich zeigende Bauxit, das Rohmaterial für die Herstellung des Aluminiums. Ältere und jüngere Bauxite — die ersteren zwischen dem Ende der Kreide und dem Beginn der Tertiärzeit entstanden, die letzteren in der Mitte der älteren Tertiärzeit — wurden festgestellt in einer Menge von annähernd 350 000 t. Im Südosten Europas finden sich größere Bauxitlager außer in Ungarn nur in Südslawien, die reichsten in der Herzegovina um Mostar und um Inmotski. Die älteren Bauxitlager sollen 100 000 t, die jüngeren 250 000 t bergen.

Die Ausbeute der wertvollen Bodenschätze Südslawiens stellt sich (nach dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich) in 1000 t folgendermaßen dar:

	1925	1926	1927	1928	1929
Kohle (Braun- und Steinkohle) . . . . .	4154	4149	4745	5051	5892
Eisenerz . . . . .	139,1	366,6	336,1	439,5	450,8
Roheisengewinnung . . . . .	3	19	23	30	33
Bleierz . . . . .	78,5	79,5	100,5	94,2	20,7
Chromerz . . . . .	12,2	16,0	11,6	16,7	30,5
Kupfererz . . . . .	176,1	220,0	288,9	327,8	356,6
Kupfergewinnung . . . . .	7,3	7,5	12,9	15,1	21,3
Bauxit . . . . .	79,1	131,8	100,3	49,3	93,0
Salz (Siedesalz) . . . . .	48,0	52,0	54,8	52,1	46,1
Gold in kg . . . . .	236	325	386	440	—
Silber in kg . . . . .	812	1400	1672	1900	1866

### 3. DIE INDUSTRIE

Südslawien ist, wie wir sahen, Agrarstaat. Aber für die Entwicklung industrieller Betätigung sind unstrittig gute Bedingungen gegeben. Das Land besitzt einen beachtenswerten Reichtum an Naturschätzen und hat keine ungünstige Verkehrslage. Freilich fehlt es noch an geeigneten Verkehrswegen und an geschultem Personal zum Aufbau von Industriezweigen. Und was weiter dem Lande mangelt, das ist die Haupttriebfeder und Tragkraft für eine Industrieentwicklung, das nötige Kapital. Festzustellen sind zahlreiche hoffnungsvolle Ansätze zu industrieller Betätigung. Die jetzige übertriebene nationalistische Wirtschaftspolitik, die sich in verschiedenen Formen gegen den Zufluß fremder Arbeitskräfte und fremden Kapitals wendet, wird allerdings nicht befähigt sein, die gewünschten raschen Fortschritte zu ermöglichen.

Eine beachtenswerte Entfaltung hat entsprechend dem starken Vorkommen von Mineralien die Hüttenindustrie genommen. Es entstanden Hüttenwerke zur Erzeugung von Eisen und Stahl mit Hochöfen in Bosnien (in Vareš, Petrova Gora, Abling (Jesenice), Štore, Ravne, Zenica). Auf dieser Produktion bauen sich die entstandenen Gießereien, Maschinenfabriken, Hammerwerke, Emaillegeschirrfabriken auf. Ein großes Kupferwerk (Erzeugung 12 000 t, wovon elf Zwölftel ins Ausland gehen) steht in Bor, eine staatliche Zinkhütte in Cilli (Slowenien), Bleihütten liegen in Mieš und Litija (Slowenien).

Auf die vorhandenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse vermochten sich verschiedentlich einsetzende Verarbeitungsindustrien zu stützen, so Fabriken für Teigwaren

(60 Anlagen), Obst- und Gemüsekonserven (84), Stärke (7), Schaumwein (5). Wir begegnen in Südslawien auch einer wachsenden Zahl von Zuckerfabriken zur Verwertung der Zuckerrübenenernten, so daß infolge der staatlichen Förderung dieses Industriezweiges (Produktion 1920/21: 20 200, 1924/25: 123 000, 1925/26: 57 000, 1927/28: 85 000 t) die Einfuhr von Rohzucker sich auf absteigender Linie bewegt. Die Mühlenindustrie ist im Neuland nördlich der Save lebhaft entwickelt. Einige Spiritusbrennereien befinden sich im Banat und in der Batschka. Sonst sind nur kleine landwirtschaftliche Brennereien vorhanden, die als Rohmaterial Mais, Zuckerrüben und Kartoffeln verwenden.

In Entfaltung begriffen ist ferner die Woll- und Baumwollindustrie. Die Zahl der Baumwollspindeln und Webstühle ist schon ziemlich ansehnlich. Die noch geringe Baumwollproduktion Südserbiens vermag freilich nur den kleinsten Teil des Rohmaterials zu liefern, so daß sich Südslawien selbst bei erheblichen Anstrengungen in seinem Bezug vom Auslande nicht unabhängig zu machen vermag.

Die Wollproduktion betrug im Durchschnitt der Jahre 1909/13: 16 100 t, 1924 bis 26 nur je 13 000 t, 1927 jedoch 17 000 t. Damit kam Südslawien der Erzeugung des Deutschen Reiches recht nahe, da dieses 1927: 17 700 t Wolle erzeugte. Die Gewinnung von Seidenkokons hebt sich von Jahr zu Jahr. Sie stieg von 378 000 kg (1909/13) auf 1 145 000 kg (1928) und gab Anlaß zur Entstehung einer eignen Seidenindustrie.

Die einheimischen Erträge von Hanf und Flachs (S. 812) finden gleichfalls im Lande industrielle Verwertung. Der in Slowenien und der Wojwodina gebaute Hopfen kommt in einer Reihe von Bierbrauereien zur Verwertung. Ein Gleiches gilt für den Gewinn von Rindshäuten aus der Viehzucht, die in Leder- und Schuhfabriken Verwendung finden (1925: 30 600 t Leder und 3 Mill. Paar Schuhe). Erwähnung verdienen noch die Holzindustrie und die chemische Industrie. Der Holzreichtum hat größere Unternehmungen zur Ausbeutung der Wälder schon vor Jahrzehnten, vor allem in Bosnien (S. 813), entstehen lassen. Die Anlagen der Münchner Firma Steinbeiß, die in Südwestbosnien ein Netz von Förderbahnen besaß, sind 1919 in staatliche Verwaltung übergegangen. An Sägemühlen sind bereits über 3000 in Betrieb. Schnelle Entwicklung fand die Bauholz- und Möbelindustrie. Ihre Halbfabrikate spielen in der Ausfuhr Südslawiens eine beachtenswerte Rolle. Die Produktionsmengen schwankten von 1923 bis 1925 zwischen 1,3 und 1,65 Mill. t, ihre Werte zwischen 1500 und 2000 Mill. Dinar. Zellulose- und Papierfabriken sind trotz des Vorhandenseins der nötigen Rohmaterialien (große Fichtenbestände) noch selten. Es bestehen solche nur in Drvar in Westbosnien und in Agram. Eine geregelte Forstwirtschaft hat sich noch nicht durchsetzen können.

Die reichlich vorhandenen Wasserkräfte der Gebirgsländer gaben Veranlassung zur Entstehung elektrochemischer Werke. Die Wasser der Piva in Jajce, die der Cetina bei Dugi-Rat, die der Krka in Šibenik werden zur Erzeugung von Kalziumkarbid und anderer chemisch wertvoller Produkte ausgenutzt. Sodawerke stehen in Lucavac in Bosnien.

#### 4. DER HANDEL

Den Handel Südslawiens zwischen 1922 und 1929 läßt dem Werte nach die folgende Tabelle in Millionen RM. erkennen:

Bis 1925 stieg, wie die Zahlen zeigen, der Handel Südslawiens rasch an; seit 1926 hielt er sich auf ungefähr gleicher Höhe. Das Verhältnis von Aus- und Ein-

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1922	367	210	1926	565	580
1923	374	362	1927	539	474
1924	444	515	1928	577	475
1925	627	638	1929	560	586

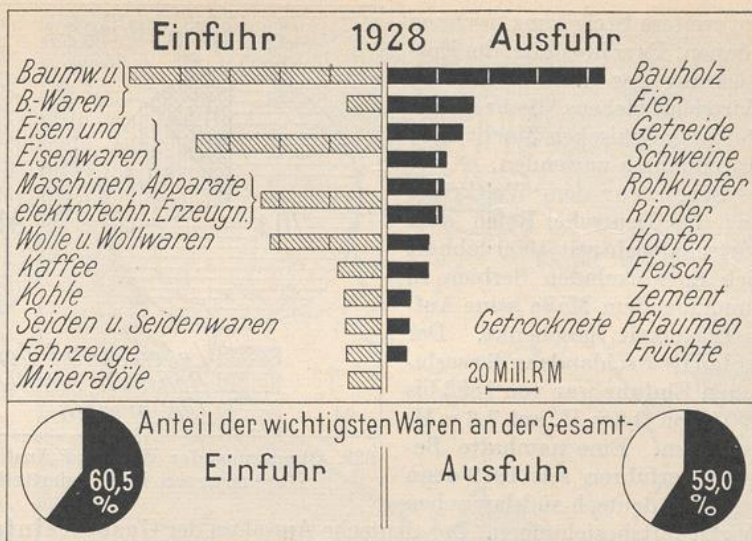
fuhr dem Werte nach gestaltete sich für den südslawischen Staat im allgemeinen recht günstig, war doch für die Jahre 1924 bis 1926 und für 1929 die Handelsbilanz eine aktive.



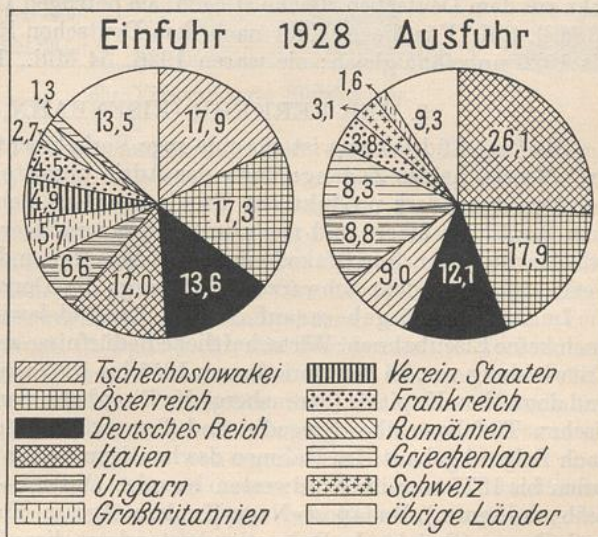
Die Haupt-handelswaren der Ein- und Ausfuhr für 1928 gibt die Abb. 927 wieder. Deutlich erkennt man, wie in der Ausfuhr die landwirtschaftlichen Erzeugnisse vorherrschen; auf Lebensmittel und Tiere entfällt ungefähr die Hälfte der gesamten Ausfuhr (Abb. 929). In der Einfuhr hingegen sind es die Fertigwaren, die mit drei Vierteln des Wertes an der Spitze stehen. So wird auch von den Ziffern des Außenhandels der Agrarcharakter des Staates zum Ausdruck gebracht.

Den Anteil der für die Ein- und Ausfuhr Südslawiens am meisten in Betracht kommenden Länder veranschaulicht das beigefügte Diagramm (Abb. 928). Baumwollstoffe senden Österreich, die Tschechoslowakei, Ungarn, Italien und England, Wollstoffe Österreich, die Tschechoslowakei und das Deutsche Reich. Von Frankreich, dem Deutschen Reiche, der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn werden Maschinen und Apparate eingeführt, dazu Eisenwaren. Schafwolle liefern Frankreich und Brasilien, Baumwolle die Vereinigten Staaten, Reis importiert Italien, Kochsalz und Petroleum Rumänien.

Als wichtige deutsche Artikel treten in der Einfuhr auf: Metalle und Metallwaren, Maschinen und Maschinenteile, Wolle und Wollwaren, Baumwollwaren, anorganische und organische Chemikalien, elektrische Maschinen, Leder und Lederartikel, Lehrmittel und Instrumente, Farben, Papier und Papiererzeugnisse, Glas und Glaswaren, Kohle und Koks, Spielwaren. Für die nachstehend verzeichneten Ausfuhrartikel Südslawiens ist das Deutsche Reich Bezieher: Eier, Forsterzeugnisse, Rohkupfer, Industriepflanzen, Obst, Felle. Das Deutsche Reich steht bereits an dritter Stelle im Außenhandel Südslawiens und wird bei planmäßigem Ausbau der angebahnten wirtschaftlichen Beziehungen



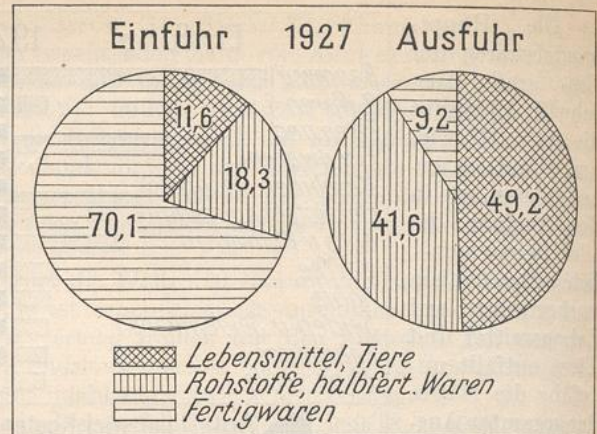
927. Die wichtigsten Waren der Ein- und Ausfuhr Südslawiens 1928. Wert der Einfuhr 0,6, der Ausfuhr 0,5 Milliarden RM.



928. Anteil fremder Staaten an der Ein- und Ausfuhr Südslawiens 1928.

auf weitere Steigerung rechnen können. Es sollte daher der Entwicklung des Staates und des Wirtschaftslebens dieser neuen südosteuropäischen Macht rege Anteilnahme zuwenden.

Schon vor dem Weltkriege hat das Deutsche Reich dem wirtschaftlich seit 1900 lebhaft sich entwickelnden Serbien in zunehmendem Maße seine Aufmerksamkeit geschenkt. Der Anteil Deutschlands an der serbischen Einfuhr war von 1892 bis 1907 von 3,8 v. H. auf 7,2 v. H. gestiegen. Eine namhafte Belebung erfuhren seit 1919 denn auch die deutsch-südslawischen Wirtschaftsbeziehungen. Der deutsche Anteil an der Gesamteinfuhr wuchs von 1924 bis 1928 von 8,3 auf 13,6 v. H., 1929 sogar auf 15,6 v. H., derjenige an der Gesamtausfuhr von 4,1 auf 12,1 v. H., fiel jedoch 1929 auf 8,5 v. H. Auch die absoluten Werte der Einfuhr aus dem Deutschen Reiche stiegen; sie betragen 1926: 68 Mill., 1928: 79 Mill., 1929: 88 Mill. RM. Für die Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche blieben die Werte für 1926 bis 1929 ungefähr gleich; sie waren 1926: 54 Mill., 1928: 58 Mill., 1929: 50 Mill. RM.



929. Gliederung der Ein- und Ausfuhr Südslawiens nach Warengruppen in Hundertteilen des Wertes

##### 5. DER VERKEHR (EISENBAHN, SCHIFFFAHRT)

Die Lage Südslawiens ist für eine rege Verkehrsentwicklung nicht ungünstig. Nach drei Meeren hat es Zugang; nach der Adria unmittelbar, wenn auch die Entfernung von den besonders produktiven Provinzen nach den Adriahäfen erheblich ist, nach dem Ägäischen Meere und nach dem Schwarzen Meer mittelbar. Von der südslawisch-griechischen Grenze in Makedonien nach Saloniki sind es nur 70 km Luftlinie. Für die Verbindung mit dem Schwarzen Meer sorgt die Donaustraße.

Im Jahre 1855 gab es auf dem Boden Südslawiens, Rumäniens und Bulgariens noch keine Eisenbahnen. Wirtschaftliche Bedürfnisse zeichneten die nunmehr einsetzende Entwicklung vor. In der Periode von 1855 bis 1867 wurde mit Hilfe deutscher Initiative und deutschen Kapitals (Strousberg) die Eisenbahn von Budapest in Erfassung der Ungarischen Tiefebene über Szegedin und Temeschburg (rum. Timișoara, mag. Temesvár) nach Belgrad gebaut. Im Rahmen des heutigen Südslawenstaates wurden weitere Bahnlinien bis 1877 nur im Nordwesten beendet (Villach-Laibach-Triest, Laibach-Fiume, Laibach-Agram), Budapest-Nagy-Kanisza-Agram-Fiume mit südöstlicher Abzweigung nach Essegg (Osijek). In Dalmatien bestand um diese Zeit nur die Kleinstrecke Sibenik-Split (Sebenico-Spalato). Die bedeutsame Balkantransversallinie südöstlicher Richtung von Belgrad über Sofia nach Konstantinopel, deren Durchführung später Baron Hirsch übernahm, war um diese Zeit noch nicht fertiggestellt.

Insgesamt betrug 1929 die Gesamtlänge des südslawischen Bahnnetzes 10 104,4 km (das sind 4,1 auf 100 qkm und 8,4 km auf je 10 000 Einw.). Davon hatten 6802,1 km Normalspur, 3302,3 km Schmalspur. Die Länge der Staatsbahnen betrug 8954,8 km, sie entfällt zu neun Zehntel auf die nach dem Weltkriege Südslawien zugewiesenen, in der österreichisch-ungarischen Monarchie ehemals bestehenden Eisenbahnlinien (Abb. 930). Das Serbien von 1913 verfügte lediglich über 1024 km Eisenbahnen. Die dem Südslawenstaate im Nordwesten und Norden angegliederten Gebiete waren mit Ungarn durch 16, mit dem damaligen Serbenstaate aber nur durch 5 Eisenbahnlinien verbunden. Diese Tatsache

läßt die durch wirtschaftliche Notwendigkeiten des ehemaligen österreichisch-ungarischen Staatsverbandes diktierten Verbindungstendenzen erkennen. Sie zeigt aber auch, wie infolge der Nachkriegsgrenzziehungen die wirtschaftlichen Neuentfaltungen andere Wege gehen müssen und dem Nachfolgestaate für die vom österreichisch-ungarischen Zollgebiet abgetrennten Länder recht schwierige Aufgaben auferlegen.

Gewiß hat sich Südslawien bemüht, einzelne wichtige Verkehrslinien neu aufzubauen, so die Linie

Ogulin-Knin-Split (Spalato; 1925 als sogenannte Likabahn eröffnet), die Dalmatiens Häfen Split und Šibenik (Sebenico) mit Mitteleuropa verbindet (Schnellzüge mit durchgehenden Wagen Berlin-Split in 36 Stunden). Auch ist Sarajevo durch Anschluß an die von Österreich gebaute Bosnische Ostbahn ostwärts mit Serbien über Višegrad und Čačak verknüpft und so an die alte serbische Nordsüdlinie Belgrad-Nisch wie an die neuere mittelserbische, längs der Kolubara laufende Linie Obrenovac-Čačak angeschlossen. Aber namentlich in den 1919 erworbenen Südgebieten harren noch zahlreiche Verkehrsaufgaben ihrer Erfüllung. Noch ist Split nicht mit Westbosnien in Verbindung gebracht, da die geplante Überquerung der Dinarischen Kette nach Bugojno noch fehlt; noch blieb das größte Stück des ehemaligen türkischen Sandschak ohne Eisenbahnverknüpfung nach Nordwesten, da von Mitrovica die Bahnspur nordwestwärts nach Novipazar und an den Drina bei Višegrad nicht weitergeführt wurde. Vor allem aber fehlt, wenn man das Eisenbahnnetz Südslawiens als Ganzes betrachtet, eine einheitliche Gestaltung. Es gibt hauptsächlich nur Einzelgruppen von Eisenbahnstrecken, die untereinander der rechten Fühlung entbehren. Es ermangeln große Transversallinien von Westen nach Osten und im Mittelstück des Landblockes von Norden nach Süden. Daher kann nur ein großzügiger und sorgfältig erwogener Ausbauplan des Eisenbahnnetzes Wandel schaffen.

Ein erheblicher Teil des österreichisch-ungarischen Eisenbahnbetriebsmaterials an Lokomotiven und Wagen mußte an Südslawien ausgeliefert werden. Es dauerte einige Zeit, bis der Südslawische Staat seiner Verkehrspflichten Herr werden konnte. Noch 1926 konnte man in der Nähe der größeren Eisenbahnstationen in Kroatien und in der Wojwodina zu Haufen verrostete Lokomotiven und Waggons auf Nebengleisen zusammengeschoben sehen. Die auf Reparationslasten vom Deutschen Reich gelieferten neuen Lokomotiven, deren Güte im Lande durchaus Anerkennung fand und die Meinung von den Leistungen der deutschen Industrie erfreulicherweise steigerte,



930. Verkehrskarte Südslawiens.

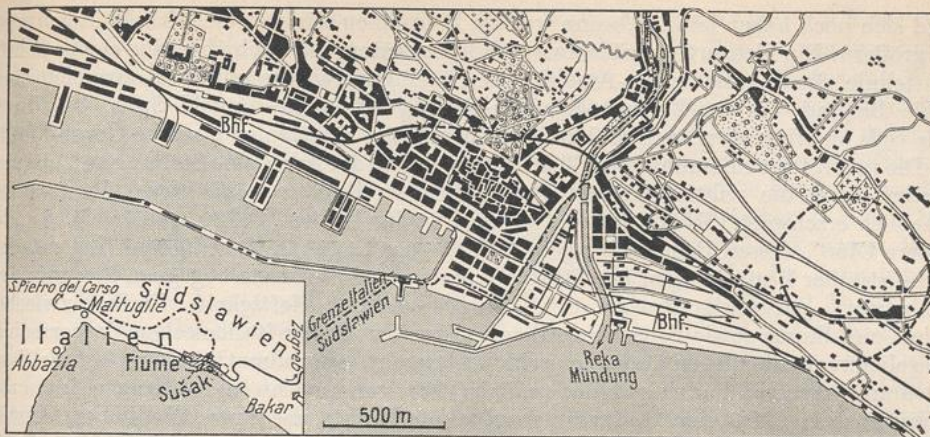
brachten dem südslawischen Eisenbahndienst die Möglichkeit größerer Verlässlichkeit und Schnelligkeit. Eine Anzahl wichtiger internationaler Züge durchqueren heute Südslawien. So der Orient-Expreszug Budapest–Belgrad–Konstantinopel, der in Berlin, Ostende, Paris und Prag seine Ausgangspunkte hat, ferner der Simplon-Orient-Expreszug Paris–Genf–Mailand–Triest–Agram–Belgrad–Bukarest und Konstantinopel, dazu die Linien Berlin–Athen und Paris–Athen.

Der Automobilverkehr weist in Südslawien bemerkenswerte Fortschritte auf. Er dient stellenweise als Ersatz von Bahnlinien in Bosnien (Banjaluka–Jajce), Herzegowina und Montenegro. Das Luftfahrwesen beginnt sich einzubürgern. Luftlinien bestehen von Belgrad nach Budapest, Wien, Sofia, Konstantinopel, München, Paris. Mit lokalem Ausbau des Netzes ist die CIDNA (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne) betraut.

Der Südslawische Staat hat durch die Friedensdiktate eine langgestreckte Küste erhalten. Sie mißt von Suschak (Sušak) in Kroatien bis zur Bojanamündung an der südslawisch-albanischen Grenze in der Luftlinie nicht weniger als 550 km. Mit den nach dem Weltkriege zugeteilten Küstenlandschaften sollte der Weg zum Meere, den das ehemalige Serbien so heiß ersehnte und dem kurz vor Beginn des Weltkrieges Österreich-Ungarn durch besondere Bahnbauten zu willfahren bereit war, dem neuen Staate freigegeben werden.

Einen Begriff von der außerordentlich starken natürlichen Gliederung der Adriaküste liefert die Tatsache, daß 360 Hafen- und Landungsplätze amtlich geführt werden, von denen aber nur 58 einen wirklichen Verkehr für Fern- und Küstenschiffahrt bisher aufweisen. Vorgelagerte lange Inselgirlanden geben den meisten dieser Hafeneinschnitte Schutz gegen Wind und Meereswogen. Einzelne, wie Kotor (Cattaro), liegen gut geschützt in tief eingeschnittenen Buchten oder hinter Felsvorsprüngen, wie dies bei Split der Fall ist. Oder die Häfen erstrecken sich ein Stück in die Mündungsöffnungen der Flüsse (Sibenik) hinein. Durch Eisenbahnen mit dem Hinterland verbunden sind lediglich Suschak, Split, Sibenik, Gruž (Gravosa) und Ercegovi (Castellnuovo). Nennenswert sind außerdem Senj (Zengg), Omiš (Almissa), Dubrovnik und der Kriegshafen Kotor (Cattaro).

Die nördlichste Hafenstadt Südslawiens am Adriatischen Meere, klein, aber günstig gelegen, ist Suschak (Sušak; Abb. 931). Sie ist als Vorstadt Fiumes entstanden und durch slawische Zuwanderung gewachsen. Heute setzen hier die Bestrebungen des neuen Staates ein, sich einen achtenswerten Platz in der adriatischen Schifffahrt zu schaffen. Denn es fiel ihm nach langen Bemühungen das zu ungarischer Zeit gebaute schmale östliche Hafenbecken Fiumes, der sogenannte Baroshafen zu, der zum „König-Alexander-Hafen“ umgetauft wurde (Bild 963). Durch den Grenzfluß Eneo (Riječina, Reka) und einen Kanal, die Fiumara, hat Südslawien von Suschak her zu diesem Hafen Zugang (vgl. Abb. 931). Suschak stellt Zubringer und Empfänger für das Kulpa- und Sawebecken, also für die Landschaft Kroatien, und durch die Macht verkehrsgeographischer Tatsachen auch für Ungarn dar. Die Bahnlinie Suschak–Ogulin–Karlstadt (Karlovac)–Agram (Zagreb)–Kaposvár bildet den für diese Landstriche und Länder in Betracht kommenden Verkehrsstrang. Die neue südslawische Herrschaft aber macht sich rüstig an die Arbeit, das Einflußfeld ihres neuen Adriahafens zu erweitern. Nachdem die bisher kürzeste, natürliche Verbindungslinie Triest–Laibach mit dem Anfall Istriens an Italien durch eine Grenzbarriere gestört ist, gehen die Südslawen daran, durch Innerkrain das östliche Mitteleuropa für ihre überseeische Wirtschaft auf neuem Wege an die Adria anzuschließen. Ein Ausbau der schon bestehenden Route Laibach–Gottschee (Kočevje) nach Süden zu und damit Anknüpfung an den erwähnten Strang Suschak–Ogulin kann dieses Ziel in die Tat umsetzen. Südwärts ist die Erweiterung der Handelszone Suschaks nach Norddalmatien hin, durch die oben genannte Eisenbahn Ogulin–Knin–Split und Knin–Sibenik bereits geglückt; die Linie war wohl von Österreich schon lange geplant, hat aber jetzt erst ihre Verwirklichung gefunden.



931. Suschak (Sušak) und Fiume.

— Eisenbahn. - - - - Tunnel.

Wie auf den Landwegen von Triest her, ist Südslawien in der nördlichen Adria — in schwierigem Wettbewerb mit der italienischen Schifffahrt („Triester Lloyd“, „Costiera“ und zahlreiche von Venedig und Triest auslaufende Küstenlinien) — auch zur See bemüht, seinem neuen Hafen Suschak Nahrung zuzuführen. Dies geschieht durch Einbeziehung von zahlreichen kleineren dalmatinischen Häfen in seine Schifffahrt, die früher, da vom Österreichischen Lloyd niemals bedient, nur im Wege eines schwerfälligen Küstenseglerverkehrs ihre wirtschaftliche Verknüpfung mit den größeren Seestädten der Adria gewinnen konnten. Es werden heute durch neu eingerichtete, von Suschak ihren Ausgang nehmende südslawische Dampferlinien die kleineren Hafentpunkte des nördlichen Morlokkaner Kanals, Crikvenica und Senj angelaufen, ebenso die Plätze der bisher wenig beachteten, südlich von Split gelegenen Inseln Brač (Brazza), Hvar (Lesina) und Korčula (Curzola), weiterhin auch die kleineren dalmatinischen Küstensiedlungen zwischen Sibenik und Dubrovnik, Trogir, Omiš, Makarska u. a. Das italienische Zara bleibt anscheinend planmäßig von den erwähnten südslawischen Küstenlinien unbedient. Suschaks Verkehrsziele gehen aber noch über die langgestreckte neue Westküste Südslawiens hinaus. Eine eigene Linie nimmt über Split ihren Weg nach albanischen Häfen (Medua, Durazzo, Valona) und endet auf griechischem Boden in Patras. Schrittweise geht also für das Hinterland und die dalmatinische Küste die Ausschaltung des italienisch gewordenen Fiume vor sich, und in einigen Jahrzehnten dürfte der Seehandel von Suschak den Schwesterhafen an Bedeutung erreichen, ja eines Tages überflügeln. Wer heute diese Orte besucht, sieht den alten Baroshafen, der Südslawien zufiel, voll von Schiffen, Fiumes schöne Hafenanlagen aber leerer denn früher.

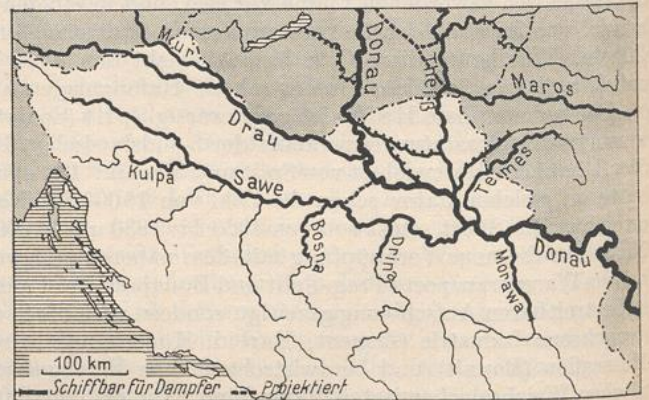
Der bedeutendste Hafen ist gegenwärtig Split (Spalato). Von den 14 Mill. Doppeltzentnern des Gesamtwarenverkehrs der 5 südslawischen Haupthäfen fielen 1925 allein 55 v. H. auf das Hafengebiet von Split und Sibenik. Der ständig steigende Schiffsverkehr hatte im gleichen Jahre schon die Zahl von 15000 Schiffen mit 4 Mill. Registertonnen erreicht. Die Stadt selbst soll von 1920 bis 1930 um 14000 Seelen zugenommen haben. Nicht nur die neue Verknüpfung mit dem näheren und weiteren Hinterland — es sind bereits Warentransporte Prag-Split und Budapest-Split keine Seltenheit — haben diesen unbestreitbaren Aufschwung gezeitigt, sondern auch die in der unmittelbaren Umgebung erwachsene Industrie (Zement, Karbid, Kunstdünger) und die wichtige Ausfuhr von Mineralien (Bauxit) und landwirtschaftlichen Erzeugnissen wie die des aus dalmatinischen Weichseln bereiteten Maraschino. Die erstgenannten industriellen Erzeugnisse gehen bereits nach Nord- und Südamerika, Indien und Japan. Die Bedeutung Splits

wird sich noch heben können, wenn weitere Bahnlinien seine wirtschaftliche Reichweite vergrößern. Ein Konsortium südslawischer Emigranten, das auch über eine eigene Schifffahrtslinie, die Jugoslavenska-Amerikanska, verfügt, ersuchte um die Konzession einer Linie Belgrad-Valjevo-Zvornik-Kladanj-Sarajevo-Konjica-Imotski-Split, die durch eine teils an Mineralien, teils an landwirtschaftlichen Erzeugnissen reiche Gegend läuft.

Die tatkräftigen Bemühungen Südslawiens, sich in der Adria eine Stellung aufzubauen, werden durch die politischen und wirtschaftlichen Expansionsabsichten der Italiener erheblich erschwert. Die Ostküste der Adria ist für Italien „l'altra sponda“, d. i. „das andere Ufer“, dessen Beherrschung es als Erbe der Republik Venedig zum Leitsatz imperialistischer Bestrebungen macht. Die Kroaten und Slowenen begegnen ihm mit dem Schlagwort „jadranska straža“, d. i. „Adriawacht“, in Heftigkeit. Freilich zwischen Triest und Fiume sowie Saseno in Albanien, das bereits der italienischen Vorherrschaft ausgeliefert wurde, liegen als italienische Stützpunkte am dalmatinischen Gestade Zara, Lissa und Lagosta. Zudem gab das endlich (1928) von Südslawien ratifizierte Nettunoer Abkommen von 1925 den Italienern ausgedehnte Rechte, die ihrer „friedlichen“ Durchdringung Dalmatiens, vor allem von Zara her, bedeutsamen Vorschub leisten. So ist ihnen ausdrücklich der Erwerb von Land zu Siedlungszwecken und zur Ausübung verschiedener Berufe in Handel und Industrie erlaubt, italienische Banken vermögen Hypothekarrechte und somit auch Liegenschaften an sich zu bringen. Die Fischereikonvention von Brioni gibt den Italienern des Königreiches das Recht des Fischfangs in den dalmatinischen Gewässern. Zudem hat sich italienisches Kapital in zunehmendem Maße in den Industrien Dalmatiens festgesetzt, so in den Werken zur elektrischen Ausnutzung der Wasserkräfte von Krka und Cetina und in der Zementindustrie. Kennzeichnend für die wirtschaftliche Durchdringung Dalmatiens durch Italien ist, daß der italienische Anteil an Südslawiens Gesamtwarenverkehr zur See bereits ungefähr zwei Drittel beträgt.

Im Jahre 1925 umfaßte die gesamte Seeschifffahrt Südslawiens 61482 eingehende Schiffe mit einem Reg.-Tonnengehalt von  $9\frac{1}{2}$  Mill., und 62461 ausgehende Fahrzeuge mit fast gleichem Tonnengehalt. 1926 war der Eingang von 69810 Schiffen mit 10222821 Reg.-T. und der Ausgang von 69772 Schiffen mit 10219727 Reg.-T. zu verzeichnen. Der Grundstock der Handelsflotte waren die Dampfer, die Österreich-Ungarn im Verfolg der Friedensdikate dem neuen Staate auszuliefern hatte. Nach südslawischen Angaben wies die Handelsflotte Ende 1924: 600 größere Segelschiffe mit 15000 t Raumgehalt und 160 Dampfer mit 50000 t auf, von denen etwa 50 für Mittelmeer- und Ozeanfahrten geeignet waren; 1926 zählte die Handelsflotte 885 Schiffe mit 94512 Reg.-T.; davon fielen auf Dampfer 138 mit 85413 Reg.-T. Eine Anzahl größere Schifffahrtsgesellschaften entstand, so die Jadranska Plovidba, aus der ehemaligen Dalmacija und Ungarokroata gebildet, die Dubrovačka Plovidba, die Jugoslavenska-Amerikanska (s. oben) und andere. Zwei Drittel des Frachtraumes besitzt jetzt der durch Zusammenschluß zweier dieser Gesellschaften entstandene Jugoslawische Lloyd.

Der Binnenverkehr zu Wasser (Abb. 932) ist für die westlichen und mittleren Teile des Landes ein reger Förderer wirtschaftlichen Austausches. Schiffbare Ströme



932. Das Wasserverkehrsnetz Südslawiens.

sind in erster Linie die Donau (schiffbar in Südslawien 522 km) und die Sawa (von Sissek bis zur Mündung 600 km); dann die Drau (160 km), die Theiß (vom Eintritt in südslawisches Gebiet bis zur Einmündung in die Donau 153 km), die Kulpa (ab Karlstadt [Karlovac] 75 km) und der Bosutfluß (40 km). Die südlichen Nebenflüsse der Sawa, wie Vrbas, Bosna, Drina, tragen nur kleinere Barken und Flöße. Was die in die Adria mündenden Flüsse betrifft, so können Seedampfer geringeren Tiefganges ein Stück in den Unterlauf eindringen, die Bojana kann sogar bis zum Skutarisee befahren werden. Eine Anzahl von Kanälen begünstigt im Tiefland den Verkehr zwischen Donau, Theiß und Temes (König-Peter-Kanal, 123 km Länge, König-Alexander-Kanal, 70 km, Bega-kanal, 88 km). Die Länge der schiffbaren Wasserstrecken erreicht im ganzen heute nahezu 2000 km. Donau und Sawa haben an dieser zu je einem Drittel Anteil.

Eine Hebung des Binnenwasserverkehrs hat in den letzten Jahren stattgefunden. Er belief sich im Binnenhandel 1926 auf 1234630 t, 1925 auf nur 1023860 t. Die Zahlen für Ein- und Ausfuhr im Außenverkehr waren 1925 folgende: Einfuhr 347586 t, Ausfuhr 855200 t, 1926: 401012 t und 854503 t. Der Schiffspark für die Binnenwasserstraßen weist eine Gesamttonnage von 460000 t auf. Erwähnenswert ist auch die Schifffahrt auf den größeren Seen, über die Südslawien verfügt; so auf dem Skutarisee (356 qkm), Ochridasee (271 qkm) und Prespasee (288 qkm).

## B. DIE STAATLICHEN VERHÄLTNISSE

### NAME, ENTSTEHUNG, UMFANG, GRENZEN, VERWALTUNGSEINTEILUNG

Die stärksten politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen führten die Kriege 1912 bis 1913 und 1914 bis 1918 auf dem Boden Südost- und Osteuropas herbei. Jeder der sieben durch den Versailler Vertrag neu entstandenen Staaten hat infolge einer Grenzziehung, für die in erster Linie politische Gründe der Siegermächte maßgebend waren, und infolge der vielfach damit zusammenhängenden Uneinheitlichkeit der Bevölkerung gefährliche Angriffsflächen von seiten benachbarter Staaten. Die Mehrzahl dieser neuen Staaten ist mit den jetzt bestehenden Verhältnissen unzufrieden und hofft auf eine Änderung der Grenzen und auf eine neue Verteilung der Nationalitäten nach dem Selbstbestimmungsrecht der Völker.

Die zahlreichsten politischen Reibungsflächen weist der Südslawische Staat auf (Abb. 933). Gegen Slowenien und Dalmatien bewegen sich die Bestrebungen Italiens, gegen Südserbien die albanischen, auf der Linie Vodena-Bitollj (Monastir) die griechischen. Nach Makedonien richten sich von Osten her auch Bulgariens Bestrebungen. Im Norden steht an den Grenzen des ihm entrissenen Banats und der Batschka Ungarn, und an den Grenzsäumen nach Österreich fühlt sich der Südslawe durch die „großdeutsche“ Gefahr bedroht, der er das Wegziel nach Krain und Fiume nachsagt. Nur die kurze Grenzstrecke gegen Rumänien ist wirklich gesicherter Natur.

Als Namen für das 1919 entstandene Reich hat sich Jugosla-



933. Geopolitische Karte des Südslawischen Staates.