

## Gewerbe, Handel und Verkehr.

Gewerbe. — Den Ausgangspunkt zur Erfassung eines Bildes der gewerblichen Thätigkeit eines Landes muß die Feststellung der ökonomischen und socialen Thatsachen bilden, welche dem organischen Aufbau der gewerblichen Arbeit zu Grunde liegen. Ein viele Epochen umfassender Werdegang hat die Thätigkeit der Menschen immer intensiver und specialisirt gestaltet. Hand in Hand damit ging ein Wachsthum der Bedürfnisse und eine Vervollkommnung der geistigen und körperlichen Ausbildung, eine gesteigerte Intensität der Cultur in immer höheren Daseinsformen.

In Bosnien und der Hercegovina können wir die ganze Reihe von im Laufe der Zeiten entstandenen Entwicklungsformen der menschlichen Wirthschaft, nur durch örtliche Entfernung getrennt, heute noch nebeneinander beobachten. Diese Länder sind Gebiete, auf welchen sich die ältesten gewerblichen Productionsformen in Folge Jahrhunderte langer Abgeschlossenheit von den culturellen und wirthschaftlichen Bestrebungen des Westens bis auf den heutigen Tag in vielen Theilen des Landes unverändert erhalten haben. Sie bilden den Hintergrund, von welchem sich die modernen gewerblichen Betriebsarten, die erst mit der Occupation des Landes hier Eingang gefunden haben, in scharfen Umrissen abheben. In vielen Theilen der Hercegovina ist die isolirte Hauswirthschaft, in welcher für Befriedigung nahezu aller Bedürfnisse nicht nur durch landwirthschaftliche, sondern auch durch gewerbliche Thätigkeit gesorgt wird, die herrschende Wirthschaftsform. Aber auch dort, wo die Wirthschaft der zerstreut liegenden Gehöfte und Häuserschaften sich für Ackerbau und Viehzucht schon specialisirt hat, wo die Familiengemeinschaften zusammengedrumpft sind oder sich gespalten haben, wird noch eine große Menge gewerblicher Producte im Hause für den eigenen Bedarf erzeugt.

Verschiedenartige Übergangsformen leiten zu einer erst in den Städten ausgebildeten gewerblichen Berufsclasse hinüber, welche vielfach in der Betriebsform des Lohn- und des Handwerks ihre Thätigkeit entfaltet. Neben den Handwerk, welches sich gegenwärtig auch auf das Land auszudehnen im Begriffe steht, ist seit der Occupation noch der Fabriksbetrieb getreten.

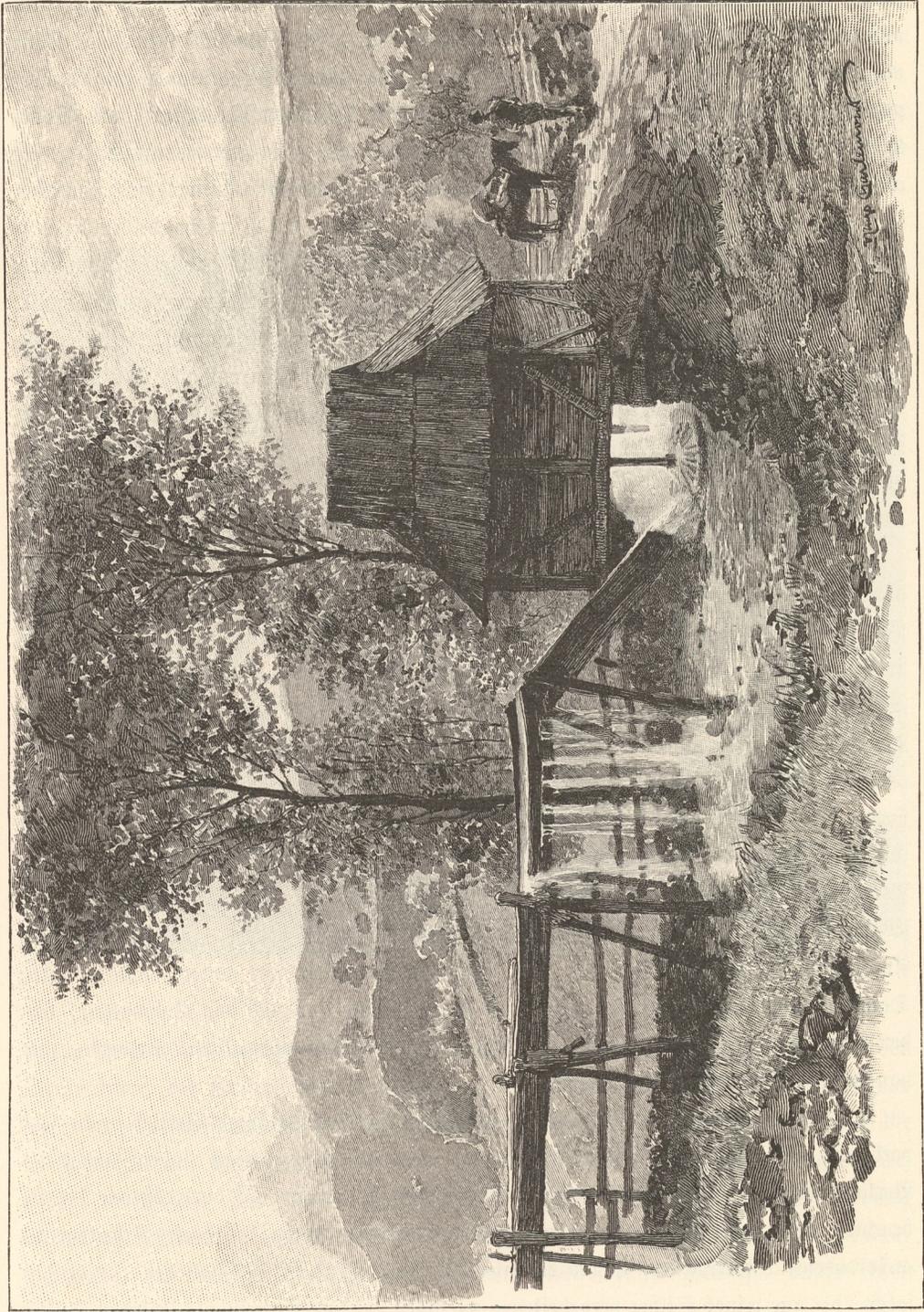
Die Grundlage der geschlossenen Hauswirthschaft bildet die Familien- genossenschaft. Innerhalb dieser Großfamilien — „zadruga“ oder „kuća“ genannt — welche ihre innere Organisation nicht nach Gesetz oder Vertrag, sondern bloß nach Herkommen und Gewohnheit gestaltet haben, vollzieht sich Production und Consum selbständig, unabhängig von außen. Die eigenen Schafe werden von den Familienmitgliedern geschoren, die so gewonnene Wolle gesponnen, verwoben, gefärbt und daraus Leibgürtel, Strümpfe, Handschuhe, Sacken, Hosen, Umhängsäcke, Satteltaschen, Schnüre

verfertigt. Die Häute der geschlachteten Thiere werden zu Leder verarbeitet, der Tragsattel (samar) für die Pferde und Maulthiere aus zugerichteten Holzspreißen hergestellt; der Pflug wurde bis vor kurzem noch aus einem starken Baumstamm, der Wagen (araba) ohne irgend welche Verwendung eiserner Bestandtheile (auch nur eines eisernen Nagels) ganz aus Holz gebaut, welches der benachbarte Wald lieferte. Auch die meisten Werkzeuge und Hausgeräthe wurden von ihnen erzeugt; so die Handspindel (vreteno), die Webstühle (stan), die Weberblättchen (brdo), hölzernes Geschirr, Matten aus Schilf oder Stroh, Teppiche aus Ziegen- oder Schafwolle, Tschibuks u. s. w. Auf selbstverfertigten Handmühlen wurde der Tagesbedarf an Mehl gemahlen. Ja, sogar die Mühlsteine brachen sich die Familienmitglieder selbst. Das Brod wurde im eigenen Backofen gebacken. Viehställe, Scheunen und Wohnhaus primitiver Art erbauten sich auch die Familienmitglieder selbst: im waldreichen Bosnien aus Flechtwerk mit Lehm (seper) oder Luftziegel (čerpic), in der Hercegovina aus Stein. Die Fensteröffnungen wurden früher, da Glas nur in den Städten bekannt war, mit Holzgittern, Papier oder Leder verschlossen, das Dach mit Maisblättern oder Stroh gedeckt.

Die Arbeit wird vom Familienältesten (starješina) nach Geschlecht, Alter und Fähigkeit den Einzelnen zugetheilt. Da die Hausgenossen nur für den Gebrauch in der Familie arbeiten, sucht jeder von ihnen nicht nur sein Bestes zu leisten, sondern auch seinen individuellen Kunstsinn an den Gegenständen, die seine Hand fertigt, zu entfalten. Die Spinrocken (preslice) mit breitem, geschweiftem Blatt, die geschnitzten Truhen (sanduk), die Behälter für Wehsteine (vodiri), die gestickten Handtücher (mahrame) — sie und hundert andere primitive Erzeugnisse des Hauses bringen die technische Vielseitigkeit, sowie den künstlerischen Sinn des in der Hausgenossenschaft herangebildeten bosnischen Bauers zum Ausdruck.

Des Tauschverkehrs bedarf die geschlossene Hauswirthschaft nur wenig. Eiserner Werkzeuge, Salz, Tabak, Gewürze werden gegen Überschüsse der Wirthschaft, die in Bodenfrüchten, Vieh oder gewerblichen Erzeugnissen bestehen, eingehandelt. Heute freilich werden immer mehr und mehr Bedürfnisse durch Kauf gedeckt und die selbstständige gewerbliche Production auf einen enger werdenden Kreis von Gegenständen eingeschränkt.

Übergangsformen zu einer gewerblichen Berufsthätigkeit finden sich in den mannigfaltigsten Arten. Hier einige Beispiele. Im Bihacer Kreis, in welchem infolge der dort unter den Mohammedanern herrschenden Vielweiberei die Familien rasch anwachsen, beschäftigen sich die weiblichen Familienmitglieder mit Teppich-Weben (insbesondere von langen Laufteppichen, ponjave), Stickereien auf Bez, Stricken von Wollstrümpfen u. s. w. Alle diese Gegenstände des häuslichen Gewerbefleißes werden auf den Märkten verkauft oder an Unterhändler abgegeben. Eine andere Gattung Gewerbetreibender sind die auf



Turbinenmühle bei Carajewo.

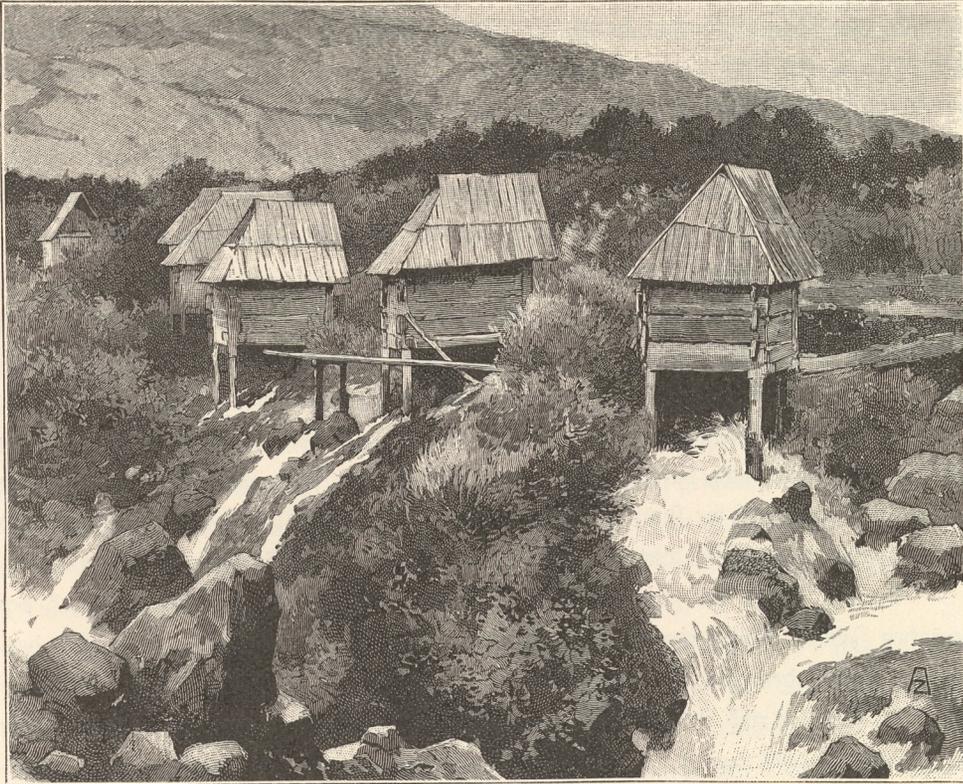
„Stör“ ziehenden Kupferschmiede aus dem bergigen Bugojno. Sie laden ihr Werkzeug auf ein Pferd und wandern so monatelang im Lande herum, um sich dort einige Tage aufzuhalten, wo sie eben Beschäftigung finden. Sie nehmen Reparaturen am Kupfergeschirr vor, verzinnen es neu und erhalten dafür bald Kost oder Nachtlager, bald Wolle, Kleidungsstücke oder auch Geld. In ähnlicher Weise ziehen mohammedanische Zigeuner als Wanderschmiede herum, welche Pferde beschlagen, Hufnägel (kline) und Hufeisen (nalbante), die sie selbst gefertigt haben, verkaufen und auch mit Pferdehandel sich beschäftigen. Auch die „dundzeri,“ die Maurer und Zimmerleute zugleich sind, ziehen als Bauleiter von Ort zu Ort. Sie sind zumeist Orthodoxe oder Katholiken aus Travnik und Skoplje.

Eine andere Form des Lohnwerks finden wir beim Müllerei- und Bäckerei-Betrieb, wie er im Lande üblich ist. In allen Theilen des Landes zerstreut gibt es eine große Anzahl von Wassermühlen (Turbinenmühlen), auf welchen das Getreide oder die Maisfrucht gegen einen Müllerlohn, der in der Regel in natura (bei 10 Oka 10 Procent, bei 100 Oka 5 Procent) entrichtet wird. Der Kunde pflegt selbst die Frucht zu bringen und einzuschütten und dann wieder auf seinem Tragthier das Mehl heim zu befördern.

Obwohl man in den größeren Städten die Bäckerei jetzt zum großen Theil schon handwerksmäßig betreibt, wird von den Einheimischen doch, selbst in Sarajevo, die Brodbereitung zu Hause vorgenommen. Die Laibe werden nur zum Bäcker gebracht, um dort gebacken zu werden. Dafür wird er in der Regel mit einem fixen Betrag pro Monat entlohnt. Auch die Schneiderei wird häufig als Lohnwerk (Heimwerk) betrieben. Der Kunde stellt Stoff und Zugehör (Börtel, gajtan) und oft kunstvoll gearbeitete Knöpfe (dugme) bei, der Schneider verrichtet bloß die Arbeit des Vernähens. Derselbe Vorgang findet bei der Verfertigung von weiblichen Kleidungsstücken für Mohammedanerinnen statt. Nur bringt der Gatte oder der Bruder den Stoff, und der Schneider arbeitet ohne Maß nach beiläufiger Angabe die kostbarsten Gewänder, die freilich — es handelt sich ja um die ortsüblichen Trachten, die immer denselben Schnitt haben — nicht die gleichen Anforderungen an Kunstfertigkeit des Zuschneiders stellen, wie unsere modegerechten Damencostüme. Aber mehr und mehr wird es jetzt üblich, daß auch das Rohmaterial von den Schneidern selbst besorgt wird, daß sie, wie viele andere ehemalige Lohnwerker zum handwerksmäßigen Betrieb übergehen.

In der Zeit vor der Occupation war der handwerksmäßige Betrieb nicht sehr verbreitet. Es gab einerseits Lohnarbeiter, wie wir oben gesehen haben, andererseits Verlagsmeister (gazda), welche die Producte der Lohnarbeiter auf die größeren Märkte brachten und nach dem Ausland verfrachteten. Erstere waren in ihrem Arbeitsgebiet außerordentlich specialisirt; so gab es unter den Gold- und Silberschmieden (kujundzi) solche, die nur reines Silber verarbeiteten (syrnali), andere die nur aus legirtem Silber

oder Messing Gegenstände erzeugten (pirinčli), ferner die nur mohammedanischen Toulasilber-Arbeiter (sawadži), die Goldschmiede (altundži oder zlatari), die Uhrmacher (sahači) u. s. w. Sie arbeiteten theils zu Hause, theils hatten sie Läden im Geschäftsviertel, der čarsija. Diese kleinen Meister betrieben ihr Gewerbe oft gleichzeitig in der Form des Handwerks, indem sie das Rohmaterial selbst beistellten. Jedoch waren sie regelmäßig von den Verlagsmeistern abhängig, die ihnen sowohl das Rohmaterial zu



Mühlen am Pitooflusse.

liefern pfl egten, als auch für den Vertrieb ihrer Erzeugnisse Sorge trugen. Während den Kleinmeistern der Verkauf ihrer Waaren an Zwischenhändler verboten war und sie nur direct an die Consumenten liefern durften, war umgekehrt der directe Absatz an die Consumenten den Verlagsmeistern nicht gestattet. Letztere waren die Unternehmer, welche die Märkte des Landes besuchten und mit den Händlern in der Provinz Geschäftsverbindungen unterhielten. Einen Theil des Jahres verbrachten sie zur Bereisung der Märkte des Landes. Daheim aber beschäftigten sie außer ihren Söhnen Gefellen und Lehrlinge.

Diese Theilung der gewerblichen Thätigkeit nach der technisch-productiven (Kleinmeister) und der commercieell-vermittelnden (Verlagsmeister) Seite wurde durch Organisationen functionirt, welche die ganze städtische, sowie einen Theil der die Städte umgebenden ländlichen Bevölkerung umfaßten. Diese Organisationen waren die Zünfte (esnâf's)<sup>1)</sup>. Es würde den gegebenen Rahmen weit überschreiten, wollte ich mich hier in Einzelheiten über diese überaus interessanten Gewerbsgenossenschaften ergehen. Nur so viel sei erwähnt, daß diese Institution von den Türken in das eroberte Bosnien gebracht wurde. Die Türken hatten die Zunftverfassung mit vielem Anderen aus dem Chalifenreich der Araber ererbt. Berufsverbände waren aber schon im alten Perseerreich, hauptsächlich jedoch in Ägypten die Grundlage der Wirthschaftsordnung.

Die Zünfte (esnâf's) sind in der Form wenigstens, in welcher wir sie bei dem mohammedanischen Theil der Bevölkerung antreffen, eine importirte Einrichtung. Sie sind die Hüterinnen über die Ehrsamkeit (das „hallâl“-Arbeiten) des Handwerks, über die Ordnung (jol) in Production und Handel.

Die Zunftregeln wurden zumeist mündlich von Geschlecht zu Geschlecht überliefert. Sie sind die Wiege eines ganz eigenartigen Volksrechts in Handel und Verkehr geworden. Hier und da schlossen sich die Zünfte sogar zu Productivgenossenschaften zusammen, wie die Fleischer, Gerber, Spannenmacher und Riemer. Sowohl Mohammedaner wie Christen wurden, bald gemeinsam, bald getrennt, durch das Band der Zunft umschlossen. Die Christen hatten besonders durch die Zunft die Steuer aufzubringen. Die Zunft sorgte für Alters- und Krankenunterstützung, für Witwen und Waisen, selbst für die Speisung der Gefangenen.

An der Spitze der Zunft steht der „éehaja“<sup>2)</sup>. Er ist der „Zunftmeister“ der deutschen Zünfte. Nächst ihm ist der kalfa-başı oder jijit-başı, der Gesellenaufseher, der, welcher insbesondere die Lohnsätze feststellen und alle Angelegenheiten mit den Verlagsarbeitern, Gesellen und Lehrlingen zu controliren hatte. Mehr ein Titel als ein Amt war die Würde des usta başı<sup>3)</sup> oder nach der Zunft genannt, kujundzi-başı<sup>4)</sup>, terzi-başı<sup>5)</sup>, çurçi-başı<sup>6)</sup> zc. Heute würde man sie „Hoflieferanten“ nennen. Es wurden diejenigen so genannt, welche für hohe Beamte oder Militärs oder gar für den Stambuler Hof Waaren zu liefern hatten. Jede Zunft besaß ihr Banner (bajrak, kalem) und es war eine oft mit schwerem Gelde erkaufte Ehre, das Banner bei festlicher Gelegenheit tragen zu dürfen (bajraktâr alem-dâr).<sup>7)</sup> Eine sehr wichtige Person war der çauş, der Zunftfeldwebel. Er war das Executivorgan des éehaja, seine rechte Hand, er übte die Gewerbe- und Handelspolizei aus.

<sup>1)</sup> „Esnâf“ ist der Plural des arabischen Wortes „synf“, welches ebenfalls „Zunft“ bedeutet. <sup>2)</sup> Türkisch „Kjahja“. Das Wort ist, wie viele andere im Sprachschatz der „esnâf's“ vorkommende Bezeichnungen, persischen Ursprungs: „kethoda“ bezeichnet das Familienhaupt. <sup>3)</sup> „başı“ bedeutet Haupt, Chef, „usta“ Meister. <sup>4)</sup> Chef der Goldschmiede. <sup>5)</sup> Chef der Schneider. <sup>6)</sup> Chef der Kürschner. <sup>7)</sup> Zunftbannerträger.

Die Versammlung aller Zunftmeister hieß longja. In dieser fanden die Wahlen oder Ernennungen neuer Functionäre statt, und da wurde über den Stand der Zunftcasse (esnâfski mâl oder esnâfski sanduk) Bericht erstattet. Die Zunft war eine politische Körperschaft und ersetzte zum großen Theil im türkischen Reiche die Gemeinde. Die Aufnahme in die Zunft fand formell durch die Eintragung in das Zunftregister (esnâfski defter) statt, gleichviel ob der aufzunehmende Lehrling oder Geselle war; dadurch erst wurde er Mitglied des Zunftverbandes, nur als solches konnte er zur Meisterschaft gelangen. Die Freisprechung des Lehrlings (destur, testir) war ein mit religiösen Feierlichkeiten verbundener Act, ebenso die Aufnahme in die Meisterschaft, die „kusamma“, die Umgürtung<sup>1)</sup>. Jede Zunft besitzt einen Schutzheiligen, „pir“<sup>2)</sup>, sowohl die christlichen, wie die moslemischen esnâf's.

Nach der Zugehörigkeit zur selben Zunft waren auch die einzelnen Gewerbszweige in der čarsija,<sup>3)</sup> dem Geschäftsviertel, vertheilt. Dort sitzen die Gewerbetreibenden in ihren hölzernen Buden auf ausgebreiteten Teppichen. Der Laden des Kleinmeisters unterscheidet sich äußerlich kaum von dem des Verlagsmeisters. Größere Reinlichkeit und reicherer, mannigfaltigerer Vorrath machen ihn bei genauerem Hinsehen erkenntlich. Aber rückwärts schließt sich ihm in der Regel noch eine große „magaza“ (Magazin) an, in welchem er nicht selten einen bedeutenden Waarenvorrath aufgespeichert hält. Die Läden pflegen nach Sonnenaufgang geöffnet, vor Sonnenuntergang geschlossen zu werden. Im Geschäftsviertel sind keine Wohnungen. Jeder wohnt in seiner Vorstadt „mahala“, wo wieder keine „čarsija“ ist. Wir begegnen hier dem englisch-amerikanischen Princip der Trennung des Geschäftsmittelpunktes von den Wohnplätzen.

Fragen wir nun: und wie ist es heute? Bestehen heute noch esnâf's und čarsija? Die alten Zünfte haben sich im Wesentlichen dort erhalten, wo die alte Betriebsweise beibehalten werden konnte. Da bestehen sie als Vereinigungen der einheimischen Gewerbetreibenden neben dem freien Gewerbebetrieb, freilich nicht mehr als Staaten im Staate wie einst, sondern angegliedert an den modernen, staatlichen Verwaltungsorganismus. Ebenso finden sich allenthalben die čarsija's vor, wie ehemals. Aber abseits von diesen entwickeln sich die modernen Geschäftsviertel in den Städten, in welchen die modernen Handwerker und die Händler mit den Erzeugnissen unserer Großindustrie eingezogen sind.

Moderne Handwerker kamen erst mit der Occupation nach Bosnien. Vorher gab es sogar in Sarajevo nicht einmal Tischler (in westeuropäischem Sinne), keine ordentlichen Schlosser, keine Anstreicher, Tapezierer, keine Maurer, welche anderes, als die primitiven

<sup>1)</sup> Diese religiösen Ceremonien scheinen uralten Ursprungs zu sein. Ich erinnere an die Umgürtungszeremonie bei den manbar gewordenen Persern und Juden. <sup>2)</sup> Persisches Wort, bedeutet den Alten, Vorfahren. <sup>3)</sup> Wort persischen Ursprungs = Bierack.

türkischen Hütten aufbauen konnten. Auf einer wie niedrigen Stufe manche Gewerbe standen, mag z. B. daraus entnommen werden, daß Bretter vor der Occupation nicht mit Sägen geschnitten, sondern mit Beilen zurecht gehauen wurden; der Hobel war unbekannt.

Der Einfluß der Handwerker, welche die Regierung aus der Monarchie in das Land rief, hat sich in nahezu allen Gewerben in eclatanter Weise fühlbar gemacht und reichlich zur technischen Vervollkommnung der älteren Betriebe, namentlich zur Heranbildung der jungen, heimischen Generation beigetragen, so daß wir heute von einem kräftig sich entwickelnden Handwerkerstand in Bosnien sprechen können. In der Stadt, vollends aber auf dem Lande hat das Handwerk in Bosnien ein Gebiet fruchtbarer und rentabler Wirksamkeit vor sich. Für die Hebung der gewerblichen Thätigkeit ist aber auch die Gründung von zahlreichen Handelsschulen (Sarajevo, Mostar, Trebinje, Travnik, Livno, Bihać, Brěka, Bjelina, Dolnja-Tuzla), für welche alljährlich viele Stipendien vergeben werden, sowie von zwei Handwerkerschulen (Sarajevo, Mostar) von Bedeutung. Ihr Einfluß wird erst dann, wenn die heute dort studirende junge Generation herangewachsen sein wird, voll zu ermessen sein. Was die Handwerkerschulen betrifft, so liegt der sociale Werth dieser Anstalten vor allem in dem Umstand, daß hier alle Schüler Stipendien genießen, daß also einzig und allein die Befähigung derselben für Aufnahme und Fortsetzung des Studiums maßgebend erscheint. Der Zudrang zu ihnen ist ein außerordentlicher; im Studienjahr 1895/96 wurde die Handwerkerschule in Sarajevo von 92 Schülern besucht. Allmählig ist auch in Bosnien eine Großindustrie entstanden, die zunächst an den Mineralreichtum, den Holzüberfluß und den Landwirthschaftsbetrieb in den occupirten Ländern anknüpfte. Die Montanindustrie hat schon an anderer Stelle Würdigung gefunden. Für die industrielle Verwerthung der Holzbestände des Landes sind eine Reihe von Sägewerken, theils mit Wasser-, theils mit Dampfkraftbetrieben thätig. Von großer Bedeutung ist die Faßdaubenfabrication in Usora bei Doboij (Morpurgo und Parente), welche in den Bezirken Tešanj, Ratorvaroš und Prnjavor circa 2000 einheimische Arbeiter beschäftigt. In Derwent wieder exportirt eine Stockfabrik eine Viertelmillion Stöcke jährlich. Die Holzimprägnirungsanstalt in Busovača liefert imprägnirte Schwellen für die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen. Eine der ältesten industriellen Anlagen des Landes ist die „Papier- und Holzstoff-Fabrik“ in Zenica (seit 1889 in Betrieb). Das Etablissement gliedert sich in die Holzschleiferei und die Papierfabrik. Die Producte der Papierfabrik werden zumeist von der Landesverwaltung und der Tabakregie verbraucht, der Rest gelangt zur Ausfuhr nach Indien.

Eine Reihe hervorragender Fabriken hat sich im Laufe der Occupationsjahre in Bosnien zur Verwerthung landwirthschaftlicher Producte etablirt. Die älteste Fabrik Bosniens und zugleich der bedeutendste Betrieb auf diesem Gebiete ist die (1886 gegründete)

Spiritusfabrik und Raffinerie in Dolnja-Tuzla (N. Grauaug), mit welcher auch eine Dampfmühle, eine Kollgerste- und Reischäl- und eine Trockenschlempefabrik verbunden ist. Es verdient Erwähnung, daß die Trockenschlempe-Anlage die erste innerhalb des



Saßbaubereizung in Bosnien.

österreichisch-ungarischen Zollgebietes war. Das Etablissement verarbeitet jährlich sechs Millionen Kilo Getreide bosnischer Provenienz. Die Getreideschlempe wird nach Deutschland, die Mühlenproducte zumeist über Triest und Fiume in das Ausland exportirt.

Zum Vermahlen des bosnischen Getreides sind an Stelle der alten primitiven Wassermühlen eine Reihe von Dampfmühlen getreten, namentlich in den fruchtbaren

Getreidebaucentren am rechten Saveufer, in welchen Colonisten aus der Monarchie angesiedelt wurden, insbesondere im Banjalukaer Kreis und um Bjelina. Das Mehl aus diesen Mühlen wird fast ausschließlich in den Städten Bosniens selbst consumirt. Die Verwerthung anderer Producte des Landbaues in Bosnien, namentlich der Pflaume und der Zuckerrübe, ist bereits früher geschildert. Doch soll hier noch die Sarajevoer Actienbrauerei Erwähnung finden, ein modernes concurrenzfähiges Unternehmen, welches an die Stelle dreier kleiner, alter Brauereien getreten ist. Eine Malzfabrik ist mit dieser Brauereiunternehmung verbunden, welche zumeist bosnische Gerste verwendet. Sarajevoer Bier wird außer in den occupirten Ländern auch in Dalmatien getrunken. Auf bosnischem Boden befindet sich auch eine Mineralöl- und Chemikalien-Fabrik in Bosnisch-Brod, welche galizisches Petroleum raffinirt, um dasselbe nach den Balkanländern abzugeben.

Eine große Unternehmung, welche die Wasserkräfte des Landes zu verwerthen sich anschickt, ist die „bosnische Electricitätsgesellschaft“ in Taje. Zum Schluß dürfen auch einige kleinere Betriebe nicht vergessen werden. So insbesondere die Gajtanfabriken S. Besarović und R. Besarović und Salom in Kovačić und Rožovo bei Sarajevo. Diese beiden Fabriken, welche die im Orient üblichen Woll- und Seidenbörtel (Gajtan) erzeugen, werden durch Wasserkraft betrieben. Zum Färben und Drehen der Seidenbörtel werden arnautische (albanesische) Arbeitskräfte verwendet. Die Kindenschälfabrik in Prijedor, eine Liqueur-, eine Seifen- und Kerzenfabrik, mehrere Sodawasserfabriken, Wirkereien, Ringöfen, eine Tischlerwaarenfabrik sind Etablissements von minderer Bedeutung. Wenn wir die Reihe der Unternehmungen überblicken, welche im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte in Bosnien entstanden, und wenn wir uns gleichzeitig der Productionsweise erinnern, welche vorher geherrscht hatte, so werden wir uns des ungeheueren Unterschiedes zwischen der alten und der neuen Zeit, die über Bosnien seit der Occupation hereingebrochen ist, bewußt. Die reichen Erzlager, die großen Wasserkräfte des Landes, der Aufschwung, welchen Landwirtschaft und Viehzucht nimmt, das wachsende Verständniß der Einheimischen für die Entwicklung intensiver Betriebsarten, die wachsenden Bedürfnisse der Bevölkerung stellen eine fortgesetzte Aufwärtsbewegung der wirtschaftlichen Entfaltung in Aussicht.

Handel. — Seit den Tagen der römischen Herrschaft, da aus dem Land der Dafer eine Straße über Sarajevo zum Meere nach der Narentamündung ging, hat der goldführende Strom des Handels seinen Weg nicht mehr über die bosnischen Gebirge genommen. Abseits vom culturbringenden Verkehr blieb es liegen, von blutigen inneren Kämpfen durchwühlt. So war es möglich, daß sich die primitiven Wirtschaftsformen, die wir eingangs kennen gelernt haben, erhielten. Die isolirte Hauswirtschaft bedurfte des Tausches fast gar nicht oder nur im geringen Maße. Geld war selten und theuer. Es diente mehr als Mittel, die Tauschgüter gegen einander abzuschätzen, denn als thatsächliches

Zahlungsmittel. Es war üblich, Gebrauchsgut gegen Gebrauchsgut zu tauschen („trampiti“), höchstens die Differenzen wurden in Münzen factisch geleistet. Hauptsächlich fand der Güteraustausch auf den Märkten, die theils Wochen-, theils Jahrmärkte waren, statt. Dahin wurden die Überschüsse der Naturproducte und der gewerblichen Thätigkeit gebracht. Dahin kamen die Landbewohner und die städtischen Händler (Verlagsmeister). Letztere setzten hier nicht nur die Producte der Stadt ab, sondern auch Gegenstände, die sie auf den großen Kaufmannsmessen, wie sie namentlich in Rumelien (Seres, Usundzevo u. a.) stattfanden, eingehandelt hatten. Darunter waren theils echt orientalische Producte, wie Seidenstoffe, Musselintücher, Schmuckkästchen aus Sandelholz, chinesische Porzellanschalen, theils Erzeugnisse der europäischen Massenindustrie: Glasperlen, Rattune, billige Galanteriewaren, imitirte Goldgespinste u. dgl., die nicht selten ihren Weg über Constantinopel genommen hatten und gleicherweise als Stambuler Ware („Stambulska roba“) galten.

Bei alledem war der Import nach Bosnien natürlich außerordentlich geringfügig. Ein Consularbericht aus dem Jahre 1865 veranschlagt den Werth der Gesamteinfuhr nach Bosnien und der Hercegovina auf 38 Millionen Groschen = 3,800.000 Gulden. An der Ausfuhr, welche nach derselben Quelle auf 40 Millionen Groschen oder 4 Millionen Gulden geschätzt wird, waren vor allem alle Gattungen Felle (Steinmarder, Edelmarder, Fischotter, Wolf, Dachse, Iltis, Bären, Gemsen, Hasen, Lamm, Schaf, Zicklein), Häute und Lederwaaren, Kupfergeschirr und Eisenwaaren, besonders Waffen, betheiligt. Die Angliederung Bosniens und der Hercegovina an die Monarchie hat vielleicht auf keinem Gebiete eine so rasche und weitgehende Verschiebung, eine so bedeutungsvolle Umgestaltung der alten Zustände bewirkt, als auf dem des Handels. Während der Handel früher nach Süden und Süd-Osten gravitirte, hat sich heute sein Schwergewicht nach Norden und Nordwesten verschoben. Der Antheil der Monarchie am Gesamtverkehr Bosniens und der Hercegovina beträgt heute 97·7 Procent. Eisenbahnen und Landstraßen haben dem Handelsverkehr neue, früher ganz unzugängliche Landestheile erschlossen und lassen letztere theilnehmen an den Errungenschaften des europäischen Westens.

Außer der elementaren Voraussetzung für die Entwicklung des Handels, welche in der Schaffung von Verkehrsadern besteht, haben noch andere Momente zusammengewirkt, um den Handelsverkehr in den Jahren der Occupation auf mehr als das Sechsfache des Werthes gegen früher zu heben. Zu diesen Momenten gehört vor allem die Hebung der Landwirthschaft und Viehzucht, der Übergang zu intensiverer Betriebsweise auf allen wirtschaftlichen Thätigkeitszweigen, die Errichtung von fabrikmäßigen Anlagen, welche die Möglichkeit bieten, die heimischen Producte zu verwerthen, endlich die Zusammenfassung und Ausgestaltung localer Industrien sowohl in technischer wie in commercieller Beziehung.

Der Werth des Gesamtverkehrs Bosniens und der Hercegovina ist heute mit 47,436.000 fl. zu bemessen. Davon ist der Verkehr mit der Monarchie auf den Eisenbahnen mit 37,872.000 fl., auf den Landstraßen (zumeist Grenzverkehr) mit 3,600.000 fl., der Save-Schiffahrt mit 750.000 fl., mit dem Ausland auf 5,214.000 fl. jährlich zu veranschlagen.

Die wichtigste Rolle unter den Verkehrsmitteln, welche der Handel benützt, spielen naturgemäß die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen. Bei diesen nimmt der Inland-Verkehr den Hauptplatz ein (60 Procent), denn sie vermitteln die Zufuhr heimischer Kohle an die Fabriken des Landes, von Bausteinen, Werkholz und Ziegel in die Städte, in welchen überall eine lebhaftere Bauhätigkeit sich entfaltet, endlich von Lebensmitteln für den Consum der Hauptstadt. Am Export participiren Pflaumen mit 10.151 Tonnen, Eichen und Faßdauben mit 48.500 Tonnen, ferner Zucker, Tabak, Bier, Soda (Lufavacer Fabrik), Eisen und Eisenwaaren (Varesš und Zenica), endlich Bau-, Werk- und Nutzholz mit den höchsten Ziffern. Beim Import kommen Mehl und Mehlproducte, Thonwaaren (für Bauzwecke), Traversen, Eisen- und Stahlwaaren, Wein und Bier zumeist in Betracht.

Die Militärbahn Banjaluka-Doberlin ist relativ am meisten an der Ausfuhr betheiligt (mit 66 Procent). Vor allem sind es die agricolen Erzeugnisse (Hafer, Gerste) aus den Colonien unweit Banjaluka, welche hier den Ausschlag geben.

Die Station Brčka, der auf bosnischem Boden liegende Endpunkt eines Flügels des ungarischen Eisenbahnnetzes, ist von hervorragender Wichtigkeit, weil sie das Thor zum fruchtbaren Becken der Posavina mit seinem Getreidebau, seiner Pflaumenproduction und seinem Viehreichthum erschließt. Im Jahre 1895 wurden von dieser Station allein 85.067 Tonnen Pflaumen, 1896 sogar 142.819 Tonnen Pflaumen exportirt. Auch der Export an Borstenvieh ist bedeutend. Er betrug im Jahre 1896 525·5 Tonnen.

Der Straßen- und Schiffsverkehr besteht hauptsächlich in Getreide, Hülsenfrüchten, Hafer, Gerste, Mais, Gemüse und Obst (Pflaumen). Der Viehexport bedient sich zumeist der Landstraße und ist am stärksten nach Croatien, Slavonien (Rindvieh, Schafe, Schweine) und Dalmatien (Ziegen).

Der auswärtige Handel Bosniens ist sehr gering. Darunter nimmt der Import von Petroleum für die Mineralölraffinerie in Brod einen großen Theil in Anspruch. Die Grenzländer Serbien und die Türkei nehmen am auswärtigen Verkehre Bosniens den stärksten Antheil. Theilweise sind hier noch die alten Handelsbeziehungen aus der Zeit vor der Occupation und die primitiven alten Handels sitten lebendig.

Das lange vernachlässigte Bosnien, das in blutigen Zwisten seine Kraft jahrhundertlang vergeudet hatte, wird bald an der Spitze der Länder des Balkans stehen, dank den Vortheilen, welche die Verbindung des Landes mit der österreichisch-ungarischen

Monarchie ihm brachte. Das Reich aber mag stolz sein auf sein Wirken in diesem Lande, wo es seine Fähigkeit im Osten civilisatorisch zu wirken, in glänzender Weise bethätigt hat.

Verkehr. — Gut erhaltene Straßen nach modernen Begriffen gab es unter türkischer Herrschaft im Lande überhaupt nicht. Einige zeitweise fahrbare Communicationen hatten keinerlei Grundbau, und fast überall fehlten die Brücken, so daß, wenn die Flüsse nicht durchfurthet werden konnten, diese Communicationen absolut unfahrbar waren. Bei Gebirgsübergängen hatten dieselben Steigungen bis zu 25 Procent und folgten jeder Terrainfalte ohne Bedacht auf ein rationelles Tracé.

Beim Straßenbau war nach türkischem Gesetze die gesammte männliche Bevölkerung nebst allen ihren Zug- und Tragthieren zur unentgeltlichen Arbeitsleistung (Robot) verpflichtet, und zwar konnte jeder Mann vom 16. bis zum 60. Jahre in einem Turnus von je 5 Jahren 20—30 Tage zur Robotleistung herangezogen werden. Befreit hievon waren nur die Geistlichkeit aller Confessionen, die Lehrer, die körperlich Gebrechlichen, die Beamten, die im stehenden Heere dienenden Personen und die Zapties (Gendarmen). Die Reichen zahlten Stellvertreter. Da aber bei den Straßenbauten zumeist jede Leitung durch technisch gebildete Personen fehlte, so wurden trotz dieser großen, zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte nur die kläglichsten Resultate erzielt. Unter diesen Verhältnissen gehörte es zu den Seltenheiten, daß ein Wagen bis nach Sarajevo gelangte. Der landesübliche Wagen diente ausschließlich für den Transport auf ganz kurzen Strecken, hatte hölzerne Achsen, schwere, aus einem Baumstamme geschnittene, oft ziemlich unrunde Scheiben als Räder und war derart massiv gebaut, daß stets zwei Paar Achsen nothwendig waren, um den leeren Wagen von der Stelle zu bringen.

Solcherart blieb die Bevölkerung bei ihren von altersher gewohnten Verkehrsmitteln, den Reitwegen und den Tragthieren. Die Reitwege, deren es eine große Zahl gibt, verbinden keineswegs nur die nächstgelegenen Ortschaften miteinander, sondern übersezen die steilsten Gebirgsrücken, ziehen durch die wildesten Thäler und waren bis zur Occupation die fast einzigen Handelswege Bosniens und der Hercegovina. Viele Reitwege waren gepflastert, und zwar mit ziemlich unregelmäßigen Würfel- oder Kugelsteinen, und wurden fast nie ausgebessert, so daß die Pferde meist zwischen die Steine treten mußten. Solche gepflasterte Reitwege führen den Namen Kaldrma. Diese Verkehrsweise wurde durch die besonderen Eigenschaften des bosnischen Pferdes begünstigt.

Die Bosnier und Hercegovcen lieben die Pferde, und selbst der kleinste Bauer hält sich deren mehrere, die sowohl als Reitpferde, wie auch als Tragthiere verwendet werden. Das Tragthier erhält einen hölzernen Bockfattel, welcher oft tagelang nicht abgenommen wird, und auf diesen Sattel wird mit großem Geschicke nicht nur die Fehjung, welche auf den Markt gebracht wird, sondern auch alles an Hausrath, was von dort heimgeholt wird,

geladen. In langen Reihen ziehen so die Karawanen über die Saumwege oft viele Tagereisen weit, um ihre Waaren dem erwünschten Markte zuzubringen.

Möglichst der Luftlinie folgend übersezen diese Reitwege fast ohne jede Entwicklung die steilsten Bergrücken und nur ein so gutes und ausdauerndes Pferd, wie das bosnische, ist im Stande, mit einer schweren Last auf dem Rücken diese Lehnen zu erklimmen. Sorglos kann sich der Reiter dem Pferde anvertrauen, denn vorsichtig tritt dasselbe in die Fußstapfen seines Vorgängers, ohne jemals zu straucheln.

Gasthöfe, auch nur für die denkbar bescheidensten Ansprüche, gab es im ganzen Lande nicht; den Bedürfnissen der Einheimischen genügten die an allen wichtigeren Communicationen in genügender Anzahl gelegenen bosnischen Hans (Herbergen). In diesen mußten auch die wenigen Fremden nächtigen, welche das Land bereiseten, wenn sie es nicht vorzogen, in einem Kloster oder bei einem Kaufmanne Gastfreundschaft zu suchen.

In Bosnien und der Hercegovina bestand vor der Occupation eine reitende Post, welche von der ottomanischen Regierung streckenweise in Pacht gegeben war. Mit derselben konnten Passagiere, welche ebenfalls reiten mußten, sowie Briefe und kleine Pakete, welche in Felleisen auf dem Rücken der Pferde untergebracht wurden, befördert werden.

Das österreichische Consulat in Sarajevo bediente sich nicht dieser Post, sondern zog es vor, seine eigenen Kavassen wöchentlich einmal mit den Briefen bis an die Grenze bei Brod zu senden, wo auch die für das Consulat bestimmten Correspondenzen in Empfang genommen wurden. Diese österreichische Consulatspost wurde auch oft von anderen Consulaten und von größeren Kaufleuten benützt. Bis zum Jahre 1863 bestanden nur zwei Telegraphenlinien, nämlich von Constantinopel über Novibazar nach Sarajevo und von dort über Mostar nach Metkovic.

Vom Jahre 1872 bis 1875 stand die Eisenbahnstrecke Banjaluka—Doberslin im Betriebe; dieselbe wurde aber wegen der schlechten Einnahmen aufgelassen und dem Verfall preisgegeben, so daß zur Zeit der Occupation überhaupt in Bosnien und der Hercegovina keine Eisenbahn existirte.

Mit dem Einmarsche der k. und k. Truppen vollzog sich naturgemäß eine vollkommene Umgestaltung aller bis dahin bestandenen Verkehrsverhältnisse. Die militärischen Maßnahmen erheischten die sofortige Inangriffnahme des Baues der wichtigsten Nachschublinien für die Truppen, und es wurden daher theils durch Unternehmer, theils durch das Militär selbst die bereits bestehenden schlechten Fahrwege verbreitert, mit Grundbau und den erforderlichen Brücken versehen. Auf diese Art waren in verhältnißmäßig kurzer Zeit die strategisch wichtigen Knotenpunkte durch gute Fahrstraßen untereinander und mit der Monarchie verbunden, wenngleich diese Straßen noch nicht nach jenen strengen Normen gebaut waren, welche später hiefür seitens der bos.-herceg. Landesverwaltung aufgestellt wurden.



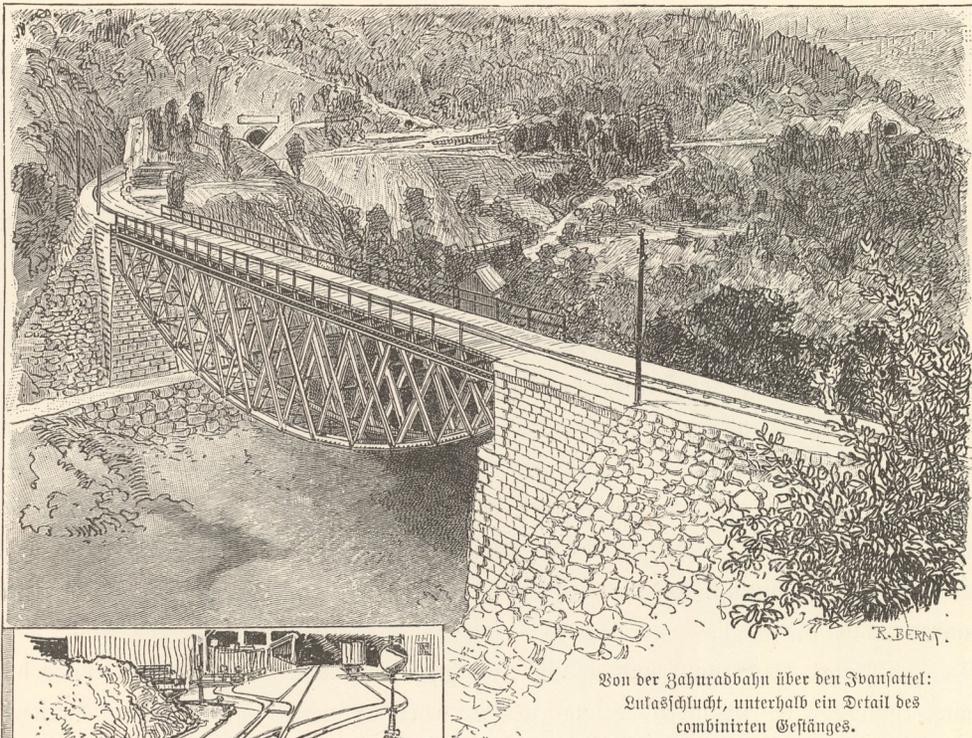
Stoßfahrt auf der oberen Drina.

Es sei nur summarisch angeführt, daß in den Jahren 1878 bis 1879 circa 1000 Kilometer Straßen durch die Heeresverwaltung, und zwar zumeist durch die technischen Truppen, theils reconstruirt, theils neu gebaut wurden. Im Jahre 1880 übernahm die Civilverwaltung sowohl den Neubau, als auch die Erhaltung der Straßen, und es wurde überhaupt an die Organisation des Bauwesens in Bosnien und der Herzegovina geschritten.

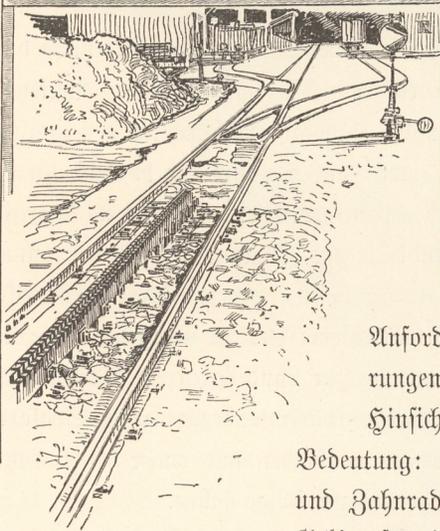
Das früher erwähnte ottomanische Gesetz über die Robotleistung der Bevölkerung bei Straßenbauten wurde republicirt und die Bevölkerung verhalten, ihrer Robotpflicht thatsächlich nachzukommen. Auf diese Weise war es möglich, ohne allzugroße Kosten sowohl die bereits bestehenden Straßen in gutem Zustande zu erhalten, als auch neue in größerem Umfange zu bauen. Die Straßen wurden in Hauptstraßen mit 5 Meter Breite und 5 Procent Maximalsteigung und in Bezirksstraßen mit 4 Meter Breite und 8 Procent Maximalsteigung eingetheilt; außer diesen gibt es aber noch eine große Anzahl erhaltener Reit- und Fahrwege. Im Jahre 1895 kamen bereits 2100 Kilometer Hauptstraßen, 1800 Kilometer Bezirksstraßen, 2400 Kilometer Reit- und Fahrwege in normale Erhaltung, und heute durchzieht ein reiches Netz prächtiger Straßen das ganze Land.

Da aber die Bevölkerung die Robotpflicht, besonders die Thierrobot, als drückende Last empfand und die bereits geschaffenen Verkehrsverhältnisse eine so forcirte Thätigkeit nicht mehr nothwendig erscheinen ließen, sah sich die Landesverwaltung im Jahre 1892 bestimmt, die Thierrobot gänzlich aufzuheben und die Reluution der persönlichen Robotpflicht gegen Erlag eines Betrages von 1 fl. 50 kr. per Kopf und Jahr zu gestatten, eine Verfügung, welche im ganzen Lande mit Freude aufgenommen wurde und von welcher in steigendem Umfange Gebrauch gemacht wird.

Wenden wir uns nun dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu, so stehen wir einer Leistung gegenüber, welche jedes patriotisch fühlende Herz mit Freude erfüllen muß. Gleich nach dem Einmarsch der k. und k. Truppen wurde zum Zwecke der Herstellung einer geeigneten Nachschublinie mit dem Bau einer Rollbahn von Brod in der Richtung gegen Zenica begonnen. Dieser Bahn wurde mit Rücksicht auf ihren provisorischen Charakter, sowie im Interesse einer leichteren technischen Ausführung nicht die normale Spurweite gegeben, und man verfiel auf die Spur von 76 Centimeter, weil dem hauptführenden Unternehmer eben eine Partie Rollwagen mit dieser Spur billig und schnell zur Verfügung stand. Diese Spur von 76 Centimeter wurde in der Folge für alle bosnisch-herzegovinischen Bahnen, mit Ausnahme der theilweise aus türkischer Zeit stammenden Eisenbahn Banjaluka-Doberlin, mit ausgezeichnetem Erfolge beibehalten, ja, es war überhaupt nur infolge der Anwendung des Schmalspur-systemes und mit Hilfe der vielfachen technischen und ökonomischen Vortheile, welche dieses System bietet, möglich, in



Von der Zahnradbahn über den Zvansattel:  
Luftansicht, unterhalb ein Detail des  
combinirten Gestänges.



Bosnien und der Hercegovina in kaum  
10 Jahren nahe an 700 Kilometer Eisenbahnen  
in zumeist schwierigem Gebirgsterrain zu bauen.

Hand in Hand mit den steigenden  
Anforderungen an die Bahnen gingen die Verbesse-  
rungen sämtlicher Einrichtungen derselben. In dieser  
Hinsicht waren zwei Momente von ausschlaggebender  
Bedeutung: Die Anwendung des combinirten Adhäsions-  
und Zahnradsystemes (System R. Abt) zur Übersezung der  
Gebirgsfästel und die Ausgestaltung der Fahrbetriebsmittel

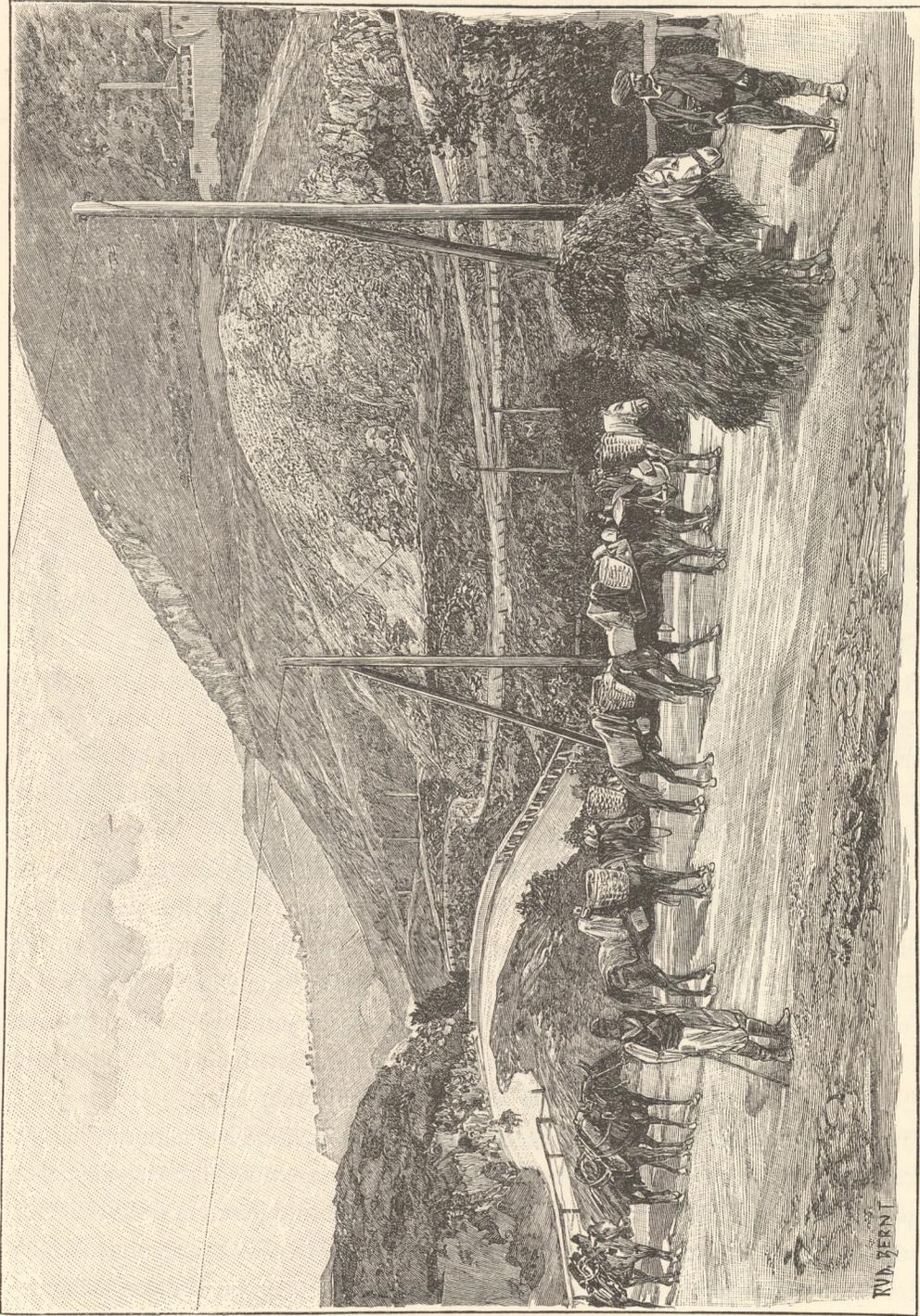
zu einer kaum erhofften Vollkommenheit, indem gegenwärtig auf den Schmalspurbahnen  
für den Personenverkehr mit allem Comfort ausgestattete Schlafwagen und für den  
Frachtenverkehr 15 tonnige Lastwagen in Verwendung stehen. Nach Fertigstellung der  
Eisenbahn Brod—Zenica wurde an die Fortsetzung dieser Bahn bis Sarajevo geschritten  
und gleichzeitig ununterbrochen an der Verbesserung der erstgebauten Strecke gearbeitet.

Am 5. October 1882 wurde die Bahnstrecke Zenica—Sarajevo dem öffentlichen  
Verkehre übergeben, und damit war die Hauptstadt Bosniens durch einen Schienenstrang

mit der Monarchie verbunden. Die nächste Sorge der Verwaltung mußte nun darauf gerichtet sein, eine Eisenbahnverbindung nach Mostar und dem Meere, respective dem Narentahafen in Metković herzustellen. Diese Eisenbahn bedingte aber die Übersezung eines mächtigen Gebirgsrückens, des Ivan-Sattels (967 Meter über dem Meerespiegel), und hier wurde — da die natürliche Entwicklung der Bahn zur Paßhöhe infolge der eigenthümlichen Gebirgsformation ausgeschlossen war — zur Anwendung des combinirten Adhäsions- und Zahnrad-Systemes geschritten. Wenngleich verschiedene Zahnradsysteme schon vielfach für Touristenbahnen in den Alpen angewendet waren, so bestand dennoch in Osterreich-Ungarn bis dahin im Zuge einer Eisenbahn keine Zahnradstrecke, welche einen Massentransport zu bewältigen bestimmt gewesen wäre. Es ist ein Verdienst der bosnisch-hercegovinischen Verwaltung, in dieser Hinsicht mit gutem Beispiele vorangegangen zu sein.

Am 1. August 1891 wurde die Schlußstrecke, Konjica—Sarajevo, der Bahnlinie Sarajevo—Metković, welche den Ivan-Sattel mit einer Maximalsteigung von 60 Promille übersezt, dem Verkehre übergeben und damit eine Bosnien und die Hercegovina von Norden gegen Süden, von der Save bis zum Meere durchziehende Schienenverbindung vollendet. In die gleiche Zeitperiode fällt auch der Bau der Flügelbahn von Doboj nach Dolnja-Tuzla—Siminhan, sowie die vollständige Reconstruction und Inbetriebsezung der normalspurigen Eisenbahn Banjaluka—Doberlin. Außer diesen dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnlinien wurde eine Anzahl Montan- und Industrie-Bahnen den localen Bedürfnissen entsprechend ausgeführt. In den letzten Jahren nahm die bosnisch-hercegovinische Verwaltung neuerlich eine Hauptlinie des künftigen Eisenbahnnetzes in Angriff, indem an den Bau einer Schienenverbindung von der Station Lašva der Linie Sarajevo—Brod in der Richtung gegen Spalato geschritten wurde. Die Theilstrecke Lašva—Bugojno mit dem Flügel nach Tazce ist bereits dem Verkehre übergeben. Die in nächster Aussicht stehende Fortführung dieser Strecke bis zur Landesgrenze und die daran anschließende, in Dalmatien zum Bau gelangende Bahn von der Landesgrenze bis Spalato werden sodann Bosnien mit einem großen Seehafen verbinden und einen heute wohl kaum geahnten wirthschaftlichen Aufschwung des Landes zur Folge haben.

Sämmtliche bosnisch-hercegovinischen Schmalspurbahnen sind Eigenthum des Landes und werden von der Regierung selbst verwaltet. Die normalspurige Eisenbahn Banjaluka—Doberlin steht vorerst noch unter der Administration der Heeresverwaltung, dürfte jedoch in einigen Jahren ebenfalls in die directe Verwaltung des Landes übergehen. Die 2½ Kilometer lange Fortsezung der ungarischen Localbahn Vinkovce—Brčka, von der Station Gunja über die Save nach Brčka, ist Eigenthum der Localbahn-Gesellschaft und wird von den ungarischen Staatsbahnen betrieben. Auf den bosnisch-hercegovinischen Bahnen wurden im Jahre 1894 950.000 Civilreisende und 690.000 Tonnen Frachtgüter



RUD. ZERNI

Sumitstraße mit Karawanen.

befördert. Mit dem Anschlusse der bosnisch-hercegovinischen Bahnen an den Narentahafen in Metković gewann auch die Seeschifffahrt auf der Adria einen maßgebenden Einfluß auf die Entwicklung des Verkehrswesens in Bosnien und der Hercegovina, und es bestehen nunmehr regelmäßige Dampferverbindungen sowohl mit Triest und Fiume, als auch mit Gravosa (Majusa). Leider hat Bosnien keine schiffbaren Flüsse, welche in das Innere des Landes reichen; die Binnenschifffahrt ist daher auf die Save und die Drina beschränkt, welche letztere, Dank den unermüdlchen Arbeiten zur Verbesserung der Fahrinne, bereits von der Mündung bei Rača bis Zvornik von leichtgehenden Dampfern befahren werden kann.

Post und Telegraph unterstehen der Militärverwaltung, welche eine Militär-Post- und Telegraphen-Direction in Sarajevo aufgestellt hat. Diese unterhält mit allen nur irgendwie bedeutenderen Orten einen vollkommen geregelten Post- und Telegraphendienst nach den in der Monarchie hiefür bestehenden Grundsätzen, und mit vollem Rechte kann behauptet werden, daß Bosnien und die Hercegovina in dieser Hinsicht den modernen Culturstaaten nicht mehr nachstehen.

Da ein lebhafter Touristenverkehr ein wesentliches Moment für die Erziehung der Bevölkerung bildet und derselben neue Erwerbsquellen aufschließt, da ferner Bosnien und die Hercegovina mit ihren Naturschönheiten und den dort noch bestehenden orientalischen Sitten und Gebräuchen ein speciellcs Interesse bieten, ist die Landesverwaltung seit Jahren bestrebt, den internationalen Fremdenverkehr auch nach Bosnien zu ziehen. Dazu mußte in erster Linie das Hotelwesen auf eine den berechtigten Anforderungen entsprechende Stufe gebracht werden. Mit der fortschreitenden Entwicklung des Handelsverkehrs waren zwar in allen größeren Orten bescheidene Gasthöfe entstanden, die gewöhnlich von Eingewanderten aus der Monarchie betrieben werden; diese entsprachen jedoch zumeist nicht den gesteigerten Bedürfnissen eines internationalen Touristenpublicums. Die Landesverwaltung sah sich daher veranlaßt, an einigen wichtigeren Punkten entsprechend große Hotels selbst zu erbauen, einzurichten und unter strenger Aufsicht an geeignete Bewerber in Pacht zu geben. So entstanden die Hotels in Mostar, Slidže, Sajce, Jablanica, Doboj u. s. w. Dieses System hat sich ausgezeichnet bewährt. Die ins Land kommenden Touristen sind überrascht von der vorzüglichen Unterkunft in den ärarischen Hotels; die Reiselust wurde wesentlich gehoben, und alljährlich besucht jetzt eine große Anzahl von Vereinen, Gesellschaftsreisenden und einzelnen Touristen aus allen europäischen Ländern Bosnien und die Hercegovina. Dieser größere Fremdenzug blieb auch nicht ohne günstige Wirkung auf die an frequenteren Orten im Privatbesitze stehenden Gasthöfe. Diese erhoben sich nothgedrungen ebenfalls auf ein höheres Niveau. Eine weitere Unterstützung des Fremdenverkehrs bilden die von der Landesverwaltung hergestellten Diligence-Verbindungen auf landschaftlich schönen Routen im Anschlusse an die Eisenbahnen. So

verkehrt eine Diligence von Banjaluka auf der prachtvollen Brasthal-Strasse nach Tajece; eine solche von Bugojno über den Matkjen nach Jablanica u. s. w. Endlich sei noch erwähnt, daß alljährlich im Bade Nidže nächst Sarajevo internationale Rennen abgehalten werden, wodurch ebenfalls der Fremdenverkehr gefördert wird.



Kupferschmied in Mostar.

### Haus- und Kunstgewerbe.

Das Haus- und Kunstgewerbe in seiner gegenwärtigen Gestaltung ist das Ergebnis eines kaum anderthalb Jahrzehnte umfassenden Regenerirungsprocesses. Schon mehrere Decennien vor der Occupation befand sich das Haus- und Kunstgewerbe im Stadium des vollkommenen Verfalles, und als nach erfolgter Pacificirung auch nicht bewaffnete Reisende das Land besuchten und in den Caršija's nach bosnischen Specialitäten fahndeten, waren nur wenige Objecte zu finden, aus welchen geschlossen werden konnte, daß in Bosnien