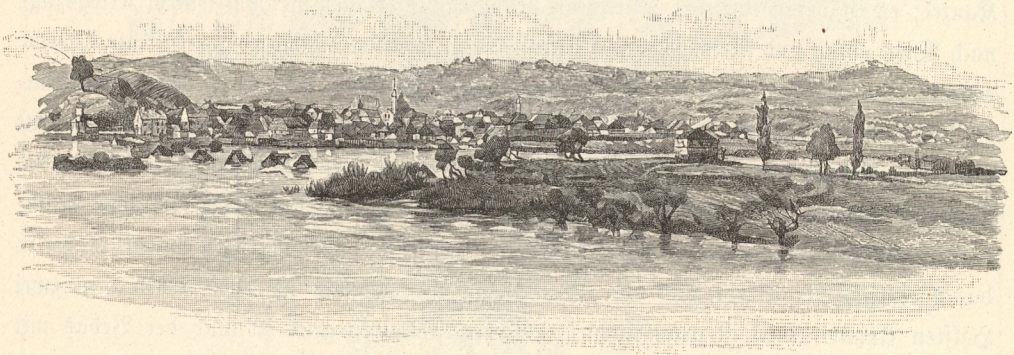


Wohnhäuser stehen fast durchwegs auf Piloten, da die Save zweimal im Jahre die ungepflasterten Gassen durchfluthet.

Dagegen hat sich das alte, in den Türkenkriegen so oft genannte Dubica ganz verjüngt und ist eine hübsche Gartenstadt, die das Gepräge lebhaften Verkehrs trägt, geworden. Von hier aus ändert sich die einförmig flache Uferlandschaft, die Höhen treten beiderseits an die Una heran, und die sich gegenüberliegenden Städtchen Bosnisch- und Kroatisch-Kostajnica sind bereits zwischen Berglehnen eingebettet. Die die beiden Orte verbindende Brücke wird von einer dem bosnischen Ufer ganz nahe liegenden befestigten Insel unterstützt, die früher den Brinyis gehörte. Damals war das Fort noch nicht von Wasser umgeben, sondern lag, mit dem türkischen Ufer zusammenhängend, gleichsam auf einer Halbinsel.



Bosnisch-Nowi.

Diese Städte waren es, welche vor der Occupation den Handelsverkehr mit Kroatien vermittelten. Das Sanathal leitete ihn aus dem Innern des Landes an die Grenzen, und durch dasselbe wurde noch von der ottomanischen Regierung die erste Eisenbahn gebaut: ein Vorläufer der kommenden großen wirthschaftlichen Umgestaltung des ganzen Landes. Heute noch dient die alte Bahnlinie Banjaluka-Nowi — später bis Dobrlin-Kostajnica ausgebaut — dem Verkehre. Längst schon hat sie die schwerfälligen, türkischen Segelbarken, die ehemals von Prjedor mit Erzen und Cerealien die Sana und Una herabgeschwommen kamen, überflüssig gemacht. Dobrlin ist in jüngster Zeit durch die Sägewerke, die das Holz aus den Waldgebieten der Crnagora verarbeiten, aus einem Dorfe fast zu einer Stadt geworden, und auch das alte Nowi mit seinen endlosen gleichförmigen Straßen, seinen Rähnen und Flößen auf Una und Sana, die hier in die erstere mündet, hat seither gewonnen.

Banjaluka kann als Typus einer mittleren mohammedanischen Balkanstadt auf flachem Lande gelten. Jedes Haus ist eigentlich ein Gehöft für sich, das, von nachlässig