

Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Band: 18 (1900-1902)

Artikel: Archäologische Streiflichter aus Bosnien-Herzegowina
Kapitel: Rückreise über Mostar, Metkovi und Spalato nach Knin und Triest
Autor: Fellenberg, E. von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-322396>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

römisches Kohortenlager bestanden hat); 3. verschiedene Kaiser-münzen (Probus, Valentinian); 4. Gerätschaften aller Art, als: bronzener Stylus, Meissel, Krummesser, gerade Messerklingen aus Eisen, Zierbeschläge aus Bronze, Schlüssel aus Eisen, viel Tongefässscherben der gewöhnlichen römischen Ware etc. Endlich kamen auf dem Burgberg an verschiedenen Punkten Altsachen verschiedener Zeitalter vor, so: Ein schön geschliffener, durchbohrter Steinhammer, eine Hohlkaltgussform aus Sandstein, bronzene Lanzenspitze, ein grosser silberner Ohrring mit mandelförmigem Filigran verziertem Schlusstück aus nachrömischer Zeit (Völkerwanderung), endlich verschiedene Utensilien, wie Kessel, Schöpflöffel, Rost aus späterer Zeit.

Zum Schluss mag hier noch auf die Arbeit Dr. Truhelkas hingewiesen werden über seine archäologischen Forschungen auf der Königsburg von *Jajce* (Mitteilungen II, 1894), worin der Autor in den Mauern der mittelalterlichen Burg eingemauerte, sehr schön gearbeitete römische Säulenkapitäl nachweist. Derselbe beschreibt ausserdem römische Altertümer aus dem *Plivatal* bei *Sipovo*, namentlich einen Inschriftstein und ein reich verziertes marmornes Grabdenkmal mit Inschrift, nach dem Autor das schönste römische Bauwerk, welches bis jetzt in Bosnien gefunden wurde. Es hat die Form einer Tempelfront mit Säulen, Gesims, Fries und Tympanon und dürfte dem 3. oder 4. Jahrhundert post Chr. angehören.

Rückreise über Mostar, Metković und Spalato nach Knin und Triest.

Den 22. August, früh 8 Uhr, verliess das letzte Fähnlein der Kongressisten das in kurzer Zeit so lieb gewordene Sarajevo, begleitet von unseren bosnischen Freunden. Auf dem Bahnhof, wo uns bei der Ankunft Freifahrtbillets übergeben wurden, wurde noch ein freundlicher Abschiedstrunk genommen und herzliche Worte des Dankes unsererseits für die unvergesslichen Tage in Bosniens Hauptstadt und der besten Reisewünsche von seiten unserer Gastgeber gewechselt, bis der unerbittliche Pfiff der Lokomotive die aus den Waggonfenstern gereichten Hände auseinanderriess. Wir sassen unserer neun zusammen in den bequemen Coupés der schmalspurigen Bosnabahn: Mr. und Mrs. Munro, Herr Salomon Reinach mit Frau, Prof. Pigorini, Prof. Montelius und Regierungsrat v. Thallóczy, der mit Baron Kutschera,

einbezogen, während anderseits oft ausgedehntes Ackerland aus diesem ausgeschieden wird, wenn den bezüglichen Trapezen keine Siedelung zufällt. Hierdurch werden besonders die Randpartien des bewohnten Gebietes verzerrt; statt der tatsächlich vorhandenen Anpassung der Grenzen des bewohnten Gebietes an die natürlichen Verhältnisse scheinen die Grenzen auf der Karte den orographischen Formen förmlich Hohn zu sprechen.

Was endlich noch die statistischen Kartogramme anbetrifft, so erscheinen die Mängel, die sie, vom geographischen Standpunkte aus betrachtet, überhaupt immer aufweisen, bei Darstellungen von Gebirgslandschaften in ganz besonderer Weise gesteigert. Hauptsächlich macht sich die Einbeziehung sehr ausgedehnter unbewohnter Gebiete in die Dichteberechnungen als Fehlerquelle geltend, und zwar besonders dadurch, dass dieselben den einzelnen Bezirken in einer den bewohnten Gebiets teilen sehr unproportionierten Weise zufallen, wodurch nicht nur eine allgemeine Verdünnung der Volksdichte, sondern eine vollkommene Verschiebung der wirklichen Dichteverhältnisse zustande gebracht wird.

In nachstehender Tabelle wird für das Gesagte ein Beispiel angeführt.

Vergleichende Tabelle

der Volksdichte im bündnerischen Oberrheingebiete, bezogen einerseits auf die gesamte Fläche der Bezirke, anderseits auf die bewohnten Flächenteile derselben :

	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	<i>e</i>	<i>f</i>
Namen der Bezirke	Flächeninhalt der Bezirke km ²	Flächeninhalt der bewohnten Gebietsteile der Bezirke km ²	Zahl der Bevölkerung für die einzelnen Bezirke	Dichtigkeit auf das Gesamtareal der Bezirke bezogen	Dichtigkeit auf die bewohnten Gebietsteile der Bezirke bezogen	Verhältnis von <i>e</i> zu <i>d</i>
Albula	704.9	69.0	6 209	9	90	10.0
Glenner	698.1	123.0	10 540	15	86	5.7
Heinzenberg . . .	254.7	72.0	6 500	26	90	3.5
Hinterrhein . . .	505.4	37.0	2 822	6	76	13.0
Imboden	206.5	29.0	5 219	25	180	7.2
Ober-Landquart . .	676.6	63.0	9 585	14	152	10.9
Unter-Landquart . .	352.5	84.0	12 192	35	145	4.1
Plessur	292.2	38.0	12 124	41	319	7.8
Vorderrhein . . .	562.5	67.0	5 806	10	87	8.7
Summa	4253.4	582.0	70 997	17	122	7.1

ufrigen Gehänge über dem immer kleiner werdenden Bache hin, gegen Norden einen Ausblick auf ein wenig besiedeltes, schön bewaldetes Hügelland gewährend. Hie und da steht, von kleinen Getreidefeldern umgeben, buschig eingerahmt in einem Wäldchen von Zwetschen- und Pflaumenbäumen, ein armseliger bosnischer Bauernhof mit kegelförmigem hölzernem Dach. Weiter oben dehnen sich grüne Weiden hin, hie und da besiedelt von Sennhütten. Namentlich ein schöner grüner Kegel gegen Norden, der 1515 Meter hohe Malobrdo, fesselt unsere Aufmerksamkeit. Nach langer, keuchender Fahrt beschleunigt endlich die Maschine ihr Tempo und rollt stolz in einen grossen, breiten Bahnhof mit eleganter Restauration. Es ist die Station Ivan, die Gipfelstation unserer Fahrt von Sarajevo zur Adria. Aussteigen beliebt? 15 Minuten Aufenthalt! Man lässt sich das nicht zweimal sagen und tut dem auf 876 Meter Höhe kühl gebliebenen Pilsener Bier rasch die möglichste Ehre, während sich die biedern Bosniaken, welche die dritte Klasse füllen, mit einem Glas Slibowitz begnügen. Die Umgebung der Station Ivan ist ganz subalpin. Ringsum grüne Weiden, wo kleines, braunes Vieh weidet, und herrliche Buchenwälder und parkartige Wäldchen, ein Gegenstück zu den Staudmatten zwischen dem Twannberg und Magglingen. Nach Durchfahung des 648 Meter langen Tunnels ändert sich die Szenerie total. Ein offenes, grünes, freundliches Hochtal umgibt uns bis zur Station *Bradina*, von wo wir bald in das Tal der nach Süden fliessenden *Trešanica* abbiegen und nun in raschem Laufe, hoch über dem schäumenden Waldstrom in enger Schlucht, und vielfachen Krümmungen dem Gehänge entlang über Brdjani die Station *Podorožac* erreichen, welche am Fusse des eigentlichen Ivan-Ueberganges liegt. Die ganze Strecke von Bradina bis Podorožac ist eine Gebirgsfahrt, die mit dem Schönsten, was unsere Juradefileen oder die subalpinen Strecken unserer Alpenbahnen bieten, verglichen werden kann. Vier meist kürzere Tunnel und mehrere kühn über den Abgrund gespannte Brücken, fortwährender Wechsel der Szenerie bei der vielfach in Windungen sich bewegenden Bahn, Felspartien, Buschwald, Wasserfälle, Schutthalden, Hochwald, grüne Weiden, selten ein isoliertes Gehöfte, dann herrlicher Blick auf die kahlen Felsenwände der im Westen aufleuchtenden *Prenj Planina* machen diese Fahrt zu einer hochinteressanten. Zwischen Brdjani und Podorožac verlässt die Bahn sogar auf eine kürzere

Strecke das Trešanicatal, um durch einen Tunnel das links sich hoch hinaufziehende *Pravosnicatal* in einer grossen Schleife zu durchfahren und wieder ins Trešanicatal zurückzukehren. Die ganze Anlage dieses Bahnteils ist ein Meisterwerk der Ingenieurkunst. Noch eine Zeitlang in engem Defilee zwischen zerklüfteten Felsen, über welchen steiniger Buschwald und Geröllhalden sich gegen die höheren Hänge hinziehen, und wir treten hinaus und überblicken plötzlich eine moscheengekrönte Stadt, dahinter den grünen Vrbac und im Hintergrund die schneegefleckte Prenj Planina. Wir sind im Narentatal und fahren in den Bahnhof *Konjica* ein. Man kann sich nicht leicht eine schönere Lage denken, als diese 1600 meist mohammedanische Einwohner zählende Stadt am südlichen Ufer der sich hier in flachem Talgrund seeartig erweiternden Narenta. Die Stadt liegt malerisch am Zusammenfluss der Trešanica und Narenta, wo dieselbe aus dem Hochgebirge der dinarischen Alpen heraustritt, um letzteres in ihrem Lauf zur Adria nochmals zu durchbrechen. Die Stadt präsentiert sich allerliebste mit den weissen Moscheen, schlanken Minarets, buschigen, alten Türkenfriedhöfen und einzelnen schönen Villen und europäischen Geschäftshäusern. Hinter der Stadt erhebt sich gegen Süden eine in herrlichem Waldesmantel gehüllte, mit steilem Felsengipfel gekrönte Berggestalt, die stolze *Borasnica Planina*. In Konjica wurde Mittag gemacht und dem feinen Restaurant am Bahnhof, von Oesterreichern bedient, alle Ehre erwiesen. Um Mittag fuhren wir von Konjica ab, um nun die Schönheiten der Naturumgebung in immer steigendem Masse, wenn auch leider in nur zu raschem Dahineilen zu geniessen. Die Bahn folgt der Narenta auf deren rechtem Ufer, oft eng zwischen Berg und Fluss eingeschlossen. Das Narentatal ist hier meist flach, ziemlich breit und wohl angebaut, die südlichen Gebirgszüge bewaldet. Gegenüber dem Einfluss der Neretvica (kleine Narenta) in die Narenta liegt die Station Oshožac; die Umgebung ist reich an historischen Denkmälern, wie Adelsgräber (Bogumilen-Friedhöfe und andere Reste aus dem Mittelalter). Der Charakter des Tales bleibt derselbe bis Rama, wo die Bahn zwischen Fels und Fluss eingeengt wird und auf kurze Zeit ein Blick in das finstere Ramatal gewährt wird. Hin und wieder ein Blick auf die immer näher und grossartiger sich darbietende Prenj Planina. Durch das Neretvicatal erblickt man die auch im Sommer oft Schnee tragende Zec Planina. Hinter

Rama nun fährt die Bahn in einem engen, von waldigen Felsen eingeschlossenen Defilee. Beim Austritt aus demselben ist man vom Wechsel der Vegetation überrascht. Hier überraschen uns plötzlich schöne Kastanienwäldchen und südliche immergrüne Buschvegetation tritt an die Stelle der die höheren Gebirgshänge bekleidenden Tannen- und Kieferwälder. Wir erreichen einen mit mächtigen Schuttmassen bedeckten Kessel, durch den sich die Narenta eingefressen hat, und der Zug hält in Jablonica, dem in einem pittoresken, von den höchsten und wildesten Hochgebirge umgebenen Hochtale gelegenen Eingangsort zu dem weltberühmten Narentadefilee. Jablonica hat unbedingt als künftiger Ausgangspunkt für Gebirgstouren, sowie als Sommerfrische trotz seines milden Klimas eine grosse Zukunft als Touristenzentrum und besonders wird es als Frühjahrs- und Herbstaufenthalt sehr gerühmt. Jablonica besteht nur aus dem Stationsgebäude, dem trefflich gehaltenen aerarischen Hotel mit Park, dem Gendarmerieposten und der geräumigen Infanteriekaserne, die wie eine Festung den ganzen Talkessel beherrscht. Prachtvoll ist der Blick durch eine wilde Schlucht südlich auf die nackten Felsen der 2100 m hohen Prenj Planina, die an die Tiroler Dolomiten erinnert; gegen Norden erhebt sich die 1645 Meter hohe Raulja als zackige Pyramide und im Westen der lange Felsengrat der 2045 m hohen Trinaca, endlich weiter rückwärts die mächtigen Wände der 2200 m hohen Velika Crvstnica. Wir stehen hier mitten in den *dinarischen Alpen*, im Kalkgebirge mit seinen kahlen Wänden, seinen langen und steilen Geröllhalden, mit spärlichem Buschwerk besetzt, seinen Schratzen und Karren; wir betreten die sogenannte Karstformation, die uns nun mehr oder weniger bis weit hinein nach *Krain* begleiten wird. In Jablonica verliessen uns Regierungsrat v. Thallóczy und Herr v. Kutschera, um des andern Morgens einen Ausflug in die Gegend zu machen. Hinter Jablonica umfahren wir in weitem Bogen den kesselförmigen Talgrund hoch über der seeartig erweiterten Narenta, bewundern die mächtigen Schotterterrassen des Flusses und fahren bald in das enge Flussdefilee ein, wo Hunderte von Metern hoch die gewundenen Schichten der Kalkwände kaum der Eisenbahn, der Strasse und der schäumenden Narenta Platz lassen.

Unterhalb Jablonica entwickelt sich die Bahn, nachdem sie einen Tunnel passiert, an den sanfteren Berglehnen neben der

tief unten brausenden Narenta. Schöner Ausblick rückwärts auf den von hohen Bergen umgebenen Kessel von Jablonica. Dann tritt sie in das 30 Kilometer lange grosse *Narentadefilee* ein, welches Fluss, Bahn und Fahrstrasse in schluchtartigem Engtal zusammenkettet. Es ist das Narentatal hier zu einem wahren Cannon geworden, umstarrt von bis 600 Meter hohen, in den mannigfaltigsten Biegungen gefalteten, von zahlreichen Schluchten und Rinnen durchfurchten Kalkwänden, die so steil, ja meistens senkrecht in die Höhe starren, dass die kümmerliche Krüppelholz- und Strauchvegetation nur auf den Bändern und Bänken der Felsen und in den Rissen und Nischen der Klüfte des Gesteins zu haften vermag. Nachdem die Bahn den sogenannten Glogošnicatunnel passiert hat, übersetzt sie auf einem kühnen Viadukt das schluchtartige steinige Glogošnicatal. Zum letztenmal erscheint im Hintergrund die zackige Prenjgruppe mit dem 2102 Meter hohen Lupoglav; dann folgt wieder ein Tunnel und nun beginnt der wildeste Teil des grossen Cannons. Unmittelbar unter der Kunststrasse rechts entspringt die mächtige Quelle Praporac (auch Konradinaquelle benannt) und rauscht in schönem Wasserfall zur Narenta hinab. Die Bahn übersetzt die Narenta vom linken aufs rechte Ufer, jeden Zoll dem Fels absprengt, auf beiden Seiten über 600 Meter hohe Felsen, um deren Bastionen und Türme der Adler schwebt. In diesem Engpass steigt der Fluss bei Hochwasser in 24 Stunden bis 15 Meter über den Niederwasserstand. Bei der Station *Grahorica* öffnet sich das Defilee und es treten zu beiden Seiten der Bahn Felspartien und Steilschluchten von besonderer Schönheit in die Augen; auch die Vegetation wird reicher. Die Sonne kann hier schon eher in die dämmerige Tiefe des ungeheuren Gebirgsspaltes dringen, durch den die Narenta ungestüm zur Adria drängt. Unterhalb Grahorica erscheint eine eigentümliche Felsformation. Es folgt eine kurze, ganz merkwürdige Stromenge, die man glaubt mit einem Sprung übersetzen zu können. Das eigentliche Felsufer unter den steilen Wänden ist überall aus einem kompakten, groben Konglomerat gebildet, einem unserer Nagelfluh durchaus analogen Gestein und nach der geologischen Uebersichtskarte von Moisisovics, Tietze und Bittner auch von tertiärem Alter. Diese untere Nagelfluhschicht ist nun mit mächtigen Geröll- und Kiesbänken bedeckt, einer Art Terrassenkies; dann wieder folgen ganz ungeschichtete Kiesmassen, die ich im raschen Durch-

fahren oberflächlich für alten Moränen entsprechend halten würde, obgleich die obengenannten österreichischen Geologen in Bosnien-Herzegowina keinerlei Spuren alter Vergletscherung wollen bemerkt haben.

Jeder Fusstritt brauchbarer Erde ist hier in der steinigen Herzegowina, dem Steinklotz, für die Kultur erobert, mit grosser Mühe angepflanzt und mit trockenen Steinmauern umfriedet. Die südlichen Pflanzen treten auf, an den Felsen hängen Feigenbäume aus den Ritzen, immergrüne Sträucher wuchern im Steingeröll, und die charakteristischen südlichen Wermutarten und Euphorbien, Ginster, kleinblättrige Eichen, Essigbaum, Rhus und andere Vertreter der mediterranen Zone bereiten uns auf das orientalische Mostar vor. Vor der Station *Drešnica* fesseln eigentümliche Felsauswaschungen das Auge; das Tal wird breiter, die Berge runden sich ab und werden niedriger, eine heisse Backofenluft weht uns entgegen, obgleich es Abend wird. Vor der Station Raškagora fällt die Quelle Crne Velo (Schwarzquelle) mit tosendem Sturzbach in die Narenta.

Bei der Station Voijne verengt sich das Tal, die Bahn tritt nochmals unmittelbar an den Fluss, in dessen Konglomeratbänken der beiden Ufer künstliche und vorn durch Weidengeflecht geschützte Höhlungen angebracht sind, welche den Hirten und den Herden bei Unwetter Obdach bieten.

Wir blieben den 23. in *Mostar*, um Stadt und Umgebung zu sehen. Eine Wagenfahrt zur Bunaquelle führte uns so recht den steinigen dünnen Charakter des Landes vor Augen. Auf der grossen Chaussee, die über das gut bebaute Bišćepolje nach Blagnj und Nevesinje und von dort im weiteren ins Montenegrinische führt, trabten wir in offenem Break nach Blagnj, wo wir über die alte, noch immer recht brauchbare Römerbrücke, die von den Türken erneuert wurde, über die junge Buna setzten. Vor dem Han in Blagnj stiegen wir aus und folgten den die Buna auf der Südseite begrenzenden Felsen auf steinigem Pfade flussaufwärts. Graue, nackte, verkarstete Felsen erheben sich 2—300 Meter hoch, zuerst in einzelnen Absätzen und zerschrundet, mit Buschvegetation bedeckt, dann höher steigend, steiler, zuletzt senkrecht werdend. Hoch oben thront die gewaltige alte Burgruine Stagangrad. Links am Wege reiche Buschvegetation des Südens, Granatbäume auf allen Mauern und in Felsenritzen Feigen, Euphorbien, Mandel-

bäume und allerlei Gestrüpp, rechts unten die ruhig fließende Buna. Wir steigen sanft hinan und erblicken plötzlich am Fuss einer über 200 Meter hohen überhängenden Kalksteinwand eine mächtige Höhle. Links steht ein zerfallenes Häuschen, das, ein beliebter mohammedanischer Wallfahrtsort, das Grab eines Heiligen birgt. Ein Felssturz von oben hat vor langer Zeit das Häuschen halb zerstört, das Grab des Heiligen ist unberührt geblieben. Wir melden uns beim Hüter des Heiligtums, der uns zwar nicht in die kleine Grabkapelle führt, sondern auf eine kleine über der Buna erbaute Terrasse, wo wir dem schwarzen Schlund, aus welchem die Buna horizontal ganz glatt und ruhig mit bedeutendem Wasserreichtum entströmt, gerade gegenüber stehen. Das Wasser des sich beim Austritt bildenden tiefen Kessels ist türkisblau; hunderte von Felsentauben nisten an den Wänden der Felsen oder im dunkeln Bunaschlund; eine feierliche Ruhe herrscht, nur unterbrochen durch das Zirpen der Cikaden und Flattern der Tauben. Es ist ein ganz überwältigend schönes Naturbild. Der Hüter des Grabes bringt uns noch schwarzen türkischen Kaffee, kleine Türkenjungen schickte ich hinauf in die Felsenritzen zum Botanisieren, Reinach machte eine Photomomentaufnahme und erst als die steigende Hitze uns zwang, verliessen wir diesen zauberischen Ort, wo man stundenlang träumen möchte. Gegen Abend fahren wir in der Abendkühle (über Mittag blieb man wohlweislich im festverschlossenen Zimmer, hatten wir doch schon morgens über 30° Celsius im Schatten) nach der Radobaljaquelle auf der Nordseite Mostars. Hier ist nun die ebenfalls aus dem Felsen tretende Radobalja nicht mehr sichtbar, indem sie sofort zur städtischen Wasserversorgung abgefasst wird. Hingegen ist die Vegetation des Tälchens herrlich und eine Gartenwirtschaft mit kühlem Bier und vorzüglichem Landwein versetzt uns in die Heimat.

Der Morgen des 24. August sah uns um 5 Uhr auf dem Bahnhofe zur Abfahrt nach Metkovič. Den Abend vorher war von Sarajevo her Professor G. de Mortillet noch zu uns gestossen. Auch v. Thallóczy und Baron Kutschera waren angekommen und so war noch ein schönes Häuflein Kongressler beieinander, um südwestwärts der Adria zuzusteuern. Die Fahrt nach Metkovič bietet nichts Besonderes. Die Berge werden allmählich niedriger, abgerundete Kuppen, lange Plattenwände bildend, überall den nackten, zerschrundeten, grauen Kalk zeigend,

bedeckt mit spärlicher, niedriger Buschvegetation, wo die immergrünen Sträucher vorherrschen. Das Narentatal wird breiter, der Fluss stärker und ruhiger in der Strömung. Schon vor der Station Zitomislić, wo wir von Regierungsrat v. Thallóczy und Baron Kutschera Abschied nahmen, die hier ein Kloster besichtigen wollten, nachdem man die Ebene des Bežćepolje oder Mostarskopolje durchfahren hat, verengt sich das Narentatal wieder und bildet bis Caplijna wieder ein Defilee. Die Talwände sind felsig und steil, etwa 100—150 Meter hoch und bilden den Rand ausgedehnter Plateaus; die Narenta windet sich in einem schönen, teils gut angepflanzten, teils sumpfigen Talgrund. Einen merkwürdigen Anblick gewährt das auf dem linken Narentaufer liegende alte Türkenstädtchen Poćitelj. Etagenförmig an einem steinigen, ganz kahlen Bergabhang klebend, umgeben von uralten Mauern und Türmen, überragt von schlanken Minaretts und Moscheekuppeln gewährt es mit seinen flachen Hausdächern ganz den Anblick einer asiatischen Stadt. *Mais c'est la Syrie toute pure!* rief S. Reinach aus, als man uns vom Waggon aus Poćitelj zeigte. Jenseits Dretelj tritt die Bahn in die Ebene, die sich bis Metković ausdehnt; bei Gahela, einer alten venezianischen Kolonie, nimmt die Narenta von links die Krupa auf; etwas weiter fährt man an den Ruinen von Alt Gahela vorbei, zur Römerzeit Forum Narenti geheissen. Gerade hier treten die Berge beiderseits noch einmal nahe zusammen, der Fluss durchbricht die Küstenkette, wir überschreiten die dalmatinische Grenze und bald hält der Zug in Metković. Der Bahnhof erhebt sich dicht beim Narentakanal resp. der korrigierten Narenta, die hier mich sofort an den um weniges schmäleren Aare-Zihlkanal erinnerte. Dort steht schon unser kleine, aber immerhin recht stattliche Dampfer. Wir werden in kleinen Booten übergesetzt und gegen 9 Uhr ertönt die Dampfpeife. Noch sehen wir eine Zeitlang über dem Narentatal weit nach Osten in dämmeriger Ferne eine hohe Planina am Horizont. Dann tritt die Küstenkette zu nahe heran und wir müssen Bosnien und der Herzegowina ein herzliches Lebewohl zurufen. Am Fort Ojnos vorbei, einem mitten im Sumpf errichteten Fort zur Sperrung des Narentakanals, fahren wir durch eine sumpfige, periodisch überschwemmte Ebene. Bei Komin am Fuss der Küstenkette ist die Bauart der Häuser im waldlosen Karstgebiet Dalmatiens bemerkenswert. Kleine weiss angestrichene, läng-

lich-viereckige Häuschen mit flachen durch Steinplatten bedeckten Dächern schmiegen sich regellos an die Felsenmassen und Klüfte an, dass man Mühe hat, dieselben vom Gestein zu unterscheiden. Kein Grün, kein Garten, kein rechter Baum, über dem Dorfe niedriges Gestrüpp und hier nur in grösserer Zahl Olivenbäume, darunter Reben und in der Ebene Mais- und Reisfelder. Allmählich wird das grünlich-milchige Wasser der Narenta dunkler, der Kanal verbreitert sich, auf beiden Seiten weit ausgedehntes Schilfrohrdickicht, aus dem allerlei Vögelstimmen erschallen; wir sehen durch die Lücken des Rohrs weisse Reiher, Störche, Fischreiher und allerlei andere Wasservögel. Dann treten wir hinaus in die spiegelglatte dunkelblaue Flut des seeartig erweiterten Canale di Narenta, in welchem sich die dalmatinische Küstenkette spiegelt. Wir steuern nordwestwärts und laufen um 11 Uhr vormittags Troppanos auf der Halbinsel Sabionelle an. Während des Ausladens von Waren steigen wir ans Land und befinden uns in ganz italienischer Szenerie. Eine finstere kühle Osteria spendet Wein aus dem Fasse, am Hafen lungern halbnackte Kinder umher, ob dem Städtchen breiten sich ganze Olivenwälder hin, an den Felsen wuchern mächtige Feigenbäume. Die Berge wie überall hier kalkig, steinig, mit niederem Busch bewachsen. Wir fahren weiter unter wolkenlosem Himmel auf der tiefblauen Flut, die von keinem Hauch auch nur gekräuselt wurde. Das Meer ist wie Oel. Die Fahrt geht um die Ostspitze von Lesina herum; wir nähern uns wieder der dalmatinischen Küste, an der entlang wir so nahe vorbeisteuern, dass man jedes Haus unterscheiden kann. Ueberall hat die Küstenkette denselben Charakter. Die bis etwas über 1000 Meter hohe Kette ist in ihrem oberen Teil absolut kahl und vegetationslos; die weissen Kalkfelsen, von zahlreichen Runsen und Klüften durchzogen, werden in ihren tieferen Partien allmählich von kümmerlichem Buschwerk bedeckt, dann folgt der Gürtel, der mit Reben bepflanzt ist und die famosen Dalmatiner Weine liefert. Unter den Reben der dichte geschlossene Gürtel des Olivenwaldes, untermischt mit Maulbeerbäumen, Feigen und anderen südlichen Gewächsen. Aus diesem dunkeln Grün stechen die kleinen steinbedeckten Häuschen, schneeweiss angestrichen, effektiv hervor. Etwa um 2 Uhr nachmittags laufen wir Macarske an, in dessen enger, aber tiefer Hafengebucht es bei stürmischem Wetter nicht leicht

sein muss, einzulaufen. Wir gehen rasch ans Land, um die Stadt zu sehen, die ganz italienisch gebaut ist. Auf der Piazza publica herrscht eine unerträgliche Hitze, die Luft zittert, alle Fensterladen sind hermetisch verschlossen; wir kaufen rasch kolossale Trauben von elliptischer Form mit sehr dicker Haut, süß, aber doch nicht so schmackhaft und erfrischend wie unsere Trauben; sie enthalten mehr Sirup als Saft.

Wir flüchten uns möglichst rasch wieder unter das Deckzelt des Schiffes und erst als man wieder fährt, fühlt man einigen Luftzug. An Almissa vorbei, wo in einer tiefen Schlucht, die der Narentaschlucht nichts nachgeben soll, nur dass sie viel kürzer ist, die Cetina sich einen Durchbruch zum Meere geschaffen hat, tauchen schon in der Ferne die weissen Palazzi und der in einem Holzgerüst verschwindende Dom von Spalato auf. Die Küstenkette, die bis Almissa hoch und steil, in ihrem Gratverlauf zackig und zerrissen war, wird zahmer und rahmt als abgerundete Hügelkette das auf ausgeschweiftem Vorsprung liegende Spalato ein.

Bei der Einfahrt in den Hafen von Spalato überrascht die kolossale Säulenfront des Diocletianspalastes, in welchen und zwischen dessen Säulenhalle aus rotem Granit ein ganzer Stadtteil, sowie der Dom und das Baptisterium eingebaut sind.

Nach der Landung besichtigten wir den Dom, der jetzt fertig gebaut werden soll und seit Jahrzehnten in einem kolossalen Holzgerüste steckt; die unteren Partien des Domes sind antik und bildeten einen Teil des Diocletianeums. Dann ging's in das ebenfalls aus römischer Zeit stammende Baptisterium und in das Museum. Das letztere ist in zwei benachbarten Räumlichkeiten untergebracht. In dem einen sind zahllose Inschriften, meist aus Salona, in dem anderen sind mehr die kleineren Sachen, wie Metallgegenstände, Gläser, Münzen etc., aufbewahrt.

Um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr abends war allgemeiner Aufbruch und neue Trennung von Kongressmitgliedern. Wir nahmen hier Abschied von G. de Mortillet, Salomon Reinach und Frau und Professor Oskar Montelius, die um 11 Uhr nachts nach Triest mit einem Lloyd-dampfer, der von Ragusa eingetroffen war, abfuhren. So blieben denn vom ganzen Kongress nur noch Munros und ich zusammen, um noch eine höchst interessante Exkursion zusammen zu machen. Samstag den 25. August, morgens 7 Uhr, fuhren wir in Begleitung von Monsignore Bulič und mehreren geistlichen

Herren aus Dalmatien, von denen einige deutsch sprachen, Professor Marciani aus Laibach, mehreren jüngeren Lehrern aus Spalato, im ganzen wohl 12—15 Personen, in einem reservierten Waggon der schmalspurigen Dalmatiner Bahn aus dem Bahnhof Spalato. Die Linie umfährt die Altstadt und in weitem Bogen die seichte Doppelbucht von Vranquizza. Die erste Station ist Salona. Von der Station aus erblickt man am Bergabhang einige Säulenschäfte und Mauerreste des grossen Ruinenfeldes der berühmten Römerstadt. Nun steigt die Bahn langsam aber stetig empor am Abhang der hier wieder gleichmässig steil und oben felsgekrönt sich wie eine Mauer hinziehenden Küstenkette. Rechts und links der Bahn dichte Oliven- und Maulbeerhaine, italienisch gezogene Weinlauben und darunter andere Kulturen, ein Garten von einer seltenen Ueppigkeit. Links die immer sich weiter ausdehnende Aussicht auf Spalato, seinen Hafen, die herrliche Bucht des Canale Castelli und der aus der blauen Flut aufsteigenden Inseln.

Immer grossartiger wird nach der Meerseite zu die Fernsicht, immer höher keucht die Lokomotive am Bergesabhang hin, die Schwüle der Tiefe macht einem frischen Luftzug Platz. Allmählich bleiben Olivenhaine und Maulbeerpflanzungen zurück und es tritt die obere Region des buschbesetzten Karstterrains in ihr Recht. Durch einige tiefe Einschnitte und einen Tunnel überschreitet die Bahn einen Sattel der Küstenkette und führt nun über eine kahle, steinige Hochebene, begrenzt von gerundeten, buschbesetzten Kalkhügeln, zwischen denen kleinere und grössere, teilweise mit Vegetation bedeckte Kessel, sogenannte Dolinen oder Karsttrichter, auftreten. Auf ähnlichem Terrain verbleibt die Eisenbahnlinie bis zur Station Perkovič, wo Abzweigung nach Lebenico stattfindet. Von dieser Station an wird das wellige Hochland fruchtbarer; in den Talmulden schöne Maisfelder, Reben, an den felsigen Berghängen lichte Buchen- und immergrüne Eichenwälder, dazwischen Dörfer mit kleinen, schneeweissen steinigen Häusern, steinbedeckt, unregelmässig im lichten Wald zerstreut, schattensuchend, zwischen den Häusern Feimen für Getreide und mageres Heu, in den Steinen herumkletterndes kleines Vieh, magere Weide suchend, und viel fröhliches Schweinevolk. Bei Siverič fahren wir an einem Kohlenbergwerk vorüber. Die schönen glänzenden Pechkohlen treten hier im zur Kreideformation gehörenden Kalk auf. Vor Siverič

haben wir in grossem Bogen eine schöne, fruchtbare, reich angebaute Ebene durchfahren und nun zieht sich die Bahn am Ostabhang des 1148 Meter hohen, die ganze Umgebung dominierenden Promina vrh hin. In einem reich bewachsenen, anmutigen Tal geht's weiter bis zum Städtchen *Knin*, das langgezogen, von einem alten Kastell überragt, ein buntes Leben zeigt, indem Militär, der dort stattfindenden Feldmanöver wegen, und ein Jahrmarkt ein überaus farbenreiches Bild bieten.

Es war unterdessen 11 Uhr geworden. Wir eilten sogleich ins Museum von Knin in den unteren Räumen eines Franziskanerklosters. Ein Zimmer ist vollständig angefüllt mit den höchst interessantesten Skulpturstücken und Inschriften aus den Ruinen einer frühchristlichen Kirche aus dem 9. oder 10. Jahrhundert und der ersten Slavenzeit. Diese Skulpturen zeigen in reichstem Masse die phantastischen Verschlingungen, dann Tierköpfe, Fratzen, Blumengewinde, symbolische Figuren, Kreuzdarstellungen etc. der frühromanischen Periode. In einem andern Zimmer fesselt jedoch am meisten unsere Aufmerksamkeit eine reiche Sammlung Gräberfunde aus nachrömischer Zeit, aus der Zeit der Völkerwanderung. Da fallen uns vor allem auf zwei gerade Schwerter mit in Gold- und Silbertauschierung reich verzierten Griffen, ovalem Knauf und kurzer Parierstange, die Munro sofort als *Wikingerschwerter* erklärt; ferner Helme von Eisen mit ähnlicher Arbeit, ebenso reich tauschierte Bügel mit Sporen, alles überdeckt mit Gold- und Silbertauschierung, eine Menge silberner Ohringe mit steinbesetzten Bommeln, verziert durch Filigranhohlkugeln, -Körbchen und Bommeln, typische Spangenfibeln mit Gold- und Silberfiligran und Tauschierung versehen; kurz es ist das Grabmobiliar eines Gräberfeldes aus der Zeit der Völkerwanderung mit durchaus germanischem Typus. Diese Gegenstände finden ihre Analogie in unseren Burgundionen- und Frankengräbern, in Oberitalien in den Gräberfeldern der Longobarden, in Ungarn in Késthely und anderen Orten. Lebhaft angeregt durch das Gesehene, hoch befriedigt und sehr dankbar gegen Monsignore Bulič, verliessen wir das Museum und besichtigten den Jahrmarkt, wo sowohl die primitiven Erzeugnisse als auch die reichen Trachten der Morlaken uns höchlichst interessierten und immer aufs neue fesselten.

Da ist zunächst ein Geschirrhändler, der am Boden auf einer Decke sitzt, vor sich eine Anzahl Töpfe aufgestellt, wie sie

von den dortigen Bauern gebraucht werden. Sie sind aus braun und schwarz gemischtem Ton, ohne Glasur, von durchaus antiker Form, ähnlich den Töpfen aus Gräbern der Hallstattperiode und teils mit kleinen Henkeln, teils mit Leisten, die zum Durchziehen einer Schnur durchbohrt sind. Diese Topffabrikation ist gewiss uralt und seit mehr als einem Jahrtausend gleich geblieben. Auswendig sind diese Gefäße nicht glasiert, rau anzufühlen, sind aber klingend und sehr hart. Weiter steht ein Landwagner und hat nagelneue Bauernkarren zum Verkauf, wie solche auf den steinigen Gebirgswegen der Karstregion überall noch jetzt gebraucht werden. Da ist alles Holz am Wagen. Der Kasten aus sauber gehobelten Buchen- oder Eichenbrettern, die Deichsel aus einem Rundholz mit der Rinde daran, die Räder sind hölzerne Scheiben von Hartholz mit einem schrägen Kreuz über die Fläche verstärkt, von einer eisernen Achse habe ich nichts gesehen; möglicherweise sind die Radscheiben an der Peripherie mit Nägeln verstärkt. Der Preis eines solchen Karrens ist 7 fl. Wir haben hier schon keinen eigentlichen Bazar mehr, entweder kleine Kaufläden oder Jahrmarktuden. Vor dem Städtchen unter einer mit schönen Schattenbäumen besetzten Promenade war der Viehmarkt. Kleines, mageres Brauvieh, dagegen prächtige, langhaarige Schafe und kleine schwarze Schweine. Die Buntheit und Farbenmannigfaltigkeit der Trachten war auch hier höchst pittoresk. Turban und Fez fehlen natürlich vollständig, sind wir doch in gut christlichen Landen; dagegen tragen die Bauern ein rotes turbanähnliches Tuch auf dem Kopf, dann blaue, reichgestickte Jacken, weite weisse Tuchhosen und die auch in Bosnien üblichen Opanken. Bei keinem fehlt der breite, vielfach gefaltete Ledergurt, worin Pfeife, Tabak, Messer, Geld etc. steckt. Auch die Weiber waren heute bunt aufgeputzt. So fiel uns ein junges Mädchen auf, welches mit seinem Vater, einem typischen Morlaken mit Adlernase und kühn geschweiftem Schnurrbart, vielleicht seine Mitgift zur Schau trug. Auf dem Kopf trug es ein Käppchen von Leder in der Form unserer Küherkäppchen, über und über besetzt mit alten Zwanzigern; auf dem über den Rücken herabhängenden Haarzopf legte sich ebenfalls ein Lederband, in der ganzen Länge mit alten Zwanzigern belegt und in eine hübsch gestickte Schleife endigend. Um den Hals eine dreifache Reihe Zwanziger, dann Armspangen aus schöner Silberfiligranarbeit, eine rotgestickte

Jacke über dem weissen Hemd, darüber ein dunkler, vorn offener Rock, wie ein Männerüberrock auch mit roten und blauen Sticke-
reien, um die Hüfte ein Gürtel mit schöner silberner Gurt-
schnalle von durchbrochener Arbeit, endlich bunte Schürze und
Unterrock und Lederopanken. Das Mädchen muss in dieser
Sonntagstracht gewiss mehrere Pfund Silber an sich getragen
haben. Dieses reiche Kostüm hätte jedem ethnographischen oder
Trachten-Museum zur Zierde gereicht. Der Papa war übrigens
sehr erfreut, dass wir sein Töchterlein, welches sehr verschämt
auf den Boden seinen ängstlichen Blick richtete, einer solchen
Inspektion für würdig hielten.

Nach dem Mittagessen besuchten wir die Ruinen der alten
Basilika, deren Skulpturreste wir im Museum gesehen hatten.
Die Ruine war etwa eine gute Viertelstunde vom Bahnhof ent-
fernt auf einer vorspringenden Höhe. Man sah noch ganz gut
die Mauerzüge, den Platz des Chores, die Apsis etc.

Um 5 Uhr fuhren wir in unserem reservierten Waggon ab.
Die Rückfahrt brachte uns noch manches unvergessliche Bild;
so beim Durchqueren der schönen Ebene nach Siverič einen
Blick auf die sanft zum Hochplateau abfallende Ostseite der
Küstenkette und jenseits der Ebene die lange Reihe der eigent-
lichen Dinarischen Alpen und fern, fern am duftigen Horizont
langgestreckte, felsige Planinas in der Herzegowina, dann der
goldene Sonnenuntergang hinter den Inseln des Archipels und die
in Gold und Purpur gebadete Bucht von Spalato. Wieder ein
unvergesslicher Tag.

Endlich um 10½ Uhr schlug die Stunde der Trennung. Wir
verabschiedeten uns unter wärmstem Dank von Dr. Bulič, der
uns bis zum Hafen geleitete. Um 11 Uhr waren wir an Bord
der schmucken *Thetis* und bald dampften wir über die azur-
blaue Fläche nach Norden. Die Fahrt geht zwischen einer Menge
Inselchen und Inseln durch, viele unbewohnt, alle buschbe-
wachsen und steinig. Man fährt so nahe an einzelnen Inseln
und Vorsprüngen vorbei, dass man mit einem Revolver hinüber-
schiessen könnte. Die See ist hier am Lande sehr tief und
die Felsen fallen schroff in grosse Tiefen ab. Eigentümlich
sind kleine Inselchen, die von den Wellen so abgekämmt sind,
dass sie ganz regelmässige flache Kegel bilden, in der Form
chinesischer Hüte. Die Flutmarke an den Felsen ist nicht hoch,
sie schien mir nicht 50 cm hoch; der Beweis, dass die Adria

sehr schwache Flut hat. Herrlich war der Sonnenuntergang in dem ölglaten Meere, welches kaum zollhoch sich hin und wieder kräuselte. Abends 8 Uhr liefen wir kurz *Zara* an. Man bleibt oben an Deck in der herrlichen Kühle bis gegen 11 Uhr. Früh morgens hält das Schiff in Pola. Nach einer Stunde Aufenthalt geht es weiter nach Triest, wo wir um 10 Uhr anlangen.

