

Das an der Drjava gelegene Städtchen Požega ist der Vorort dieses Gebietes. Diese bevorzugte Stellung verdankt es seiner Lage im Mittelpunkte einer in sich abgeschlossenen Landschaft. Durch den Bau der umgebenden Gebirge an einem innigen Verkehr mit der Nachbarschaft behindert, wenn auch nicht ganz abgeschnitten, entwickelte sich die Bevölkerung in ihrer Cultur und Geschichte mit einer gewissen Selbständigkeit, die auch die Bedeutung Požegas gefördert hat. Naturgemäß gravitirten die Bezirke im Innern des Kessels nach jener Stelle, wo sich seit den Römerzeiten durch die Gunst der Lage am Kreuzungspunkte des Verkehrs und im gesegneten Winkel der „vallis aurea“ die Ansiedlung Tnicerum entwickelt hatte. Denn der Zugang in das Innere wird durch verschiedene Straßenzüge, die den Einsenkungen der Gebirge folgen, erleichtert.

Wie ein Thor öffnet sich zwischen dem eigentlichen Požegauer Gebirge und der Dilj gora gegen Süden die tiefe Furche der Drjava, durch die auch der von der Hauptstrecke Agram — Semlin abzweigende Eisenbahnstrang in den jüngsten Jahren bis in diesen stillen Winkel vorgeedrungen ist.

In Požega jedoch endet dieser gegen Westen gerichtete Zweig des Eisenweges und weiter aufwärts im Thale der Drjava vermittelt nur eine Straße die Verbindung mit der Außenwelt.

Im kleinen Dorfe Brestovac, etwa eine Stunde von Požega, gabelt sich die Straße. Ein Zweig führt am Fuße der Babje gore durch das enge Thal der Drjavavica weiter gegen Westen bis zu den Ausläufern des Pšunj. Hier biegt sie vor dem unzugänglichen und wenig bewohnten Massiv des Pšunj scharf gegen Süden ab, um durch südwärts geöffnete Thäler an Bačindol und Cernik vorüber, Neugradiška zu erreichen.

Der andere, nördlich gerichtete Zweig der Landstraße folgt dem enger werdenden Thale der Drjava aufwärts und erreicht zwischen Wiesen, Feldern, Weingärten und Wäldern den Weiler Kamensko, um dann bei Buč in der Höhe von 365 Meter die Wasserscheide zwischen der Drjava und Pakra zu übersezen.

Während alle diese gegen Westen gerichteten Straßen, wie auch die nach Osten führenden nur Höhen von etwa 300 Meter überschreiten und ihre Anlage auf keine großen Hindernisse stieß, hatten die nach Norden führenden Straßenzüge, besonders der westlich vom Papuk nach Bočin ziehende, bedeutendere Schwierigkeiten und größere Höhen — bis über 500 Meter — zu überwinden. Die etwa 100 Kilometer lange Kette des Papuk, der gegen die Drave hin wieder eine breite Zone Gebirgsland vorgelagert ist, hinderte den Verkehr gegen Norden mehr als die westlichen und östlichen Gebirge, die jetzt auch von der Požega-Essener Eisenbahnlinie übersezt werden.

Diese Lage der Gebirge übt wohl auf die klimatischen Verhältnisse einen mildernden Einfluß, da sie Schutz gegen die Nordwinde der ungarischen Tiefebene gewähren, bringt