

Copyright 2018 by SCHNEIDER MEDIA
 1. Auflage, Originalausgabe
Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Verbreitung, Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie, Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken sowie in Internet-Portalen nicht gestattet.
Bildnachweis
 Alle Fotos: Klaus Schameitat, außer S. 5: Anne-Bettina Schameitat, S. 177 Mitte links: Thomas Lang, S. 186 oben: CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=741888>
Umschlaggestaltung & Lektorat
 Dr. Valentin Schneider
Herstellung
 Gestaltung, Redaktion:
 Hans-Jürgen Schneider
 Digitale Produktion:
 Vincent Schneider
 Übersetzung ins Englische:
 Johanna Schneider
 Übersetzung ins Französische:
 Vincent Schneider
Druck
 Westermann Druck Zwickau GmbH
Vertrieb
 Für Deutschland,
 Österreich, Schweiz,
 Großbritannien und USA:
 Delius Klasing Verlag GmbH
 Siekerwall 21
 D-33602 Bielefeld
 Tel.: 0521/5590
 Fax: 0521/559115
 E-Mail: info@delius-klasing.de
 Für Frankreich und
 frankophone Länder:
 CAP Diffusion Rennes
 E-Mail: commercial@edilarge.fr
Verlag
 SCHNEIDER MEDIA
 E-Mail: info@schneider-media.eu
 Web: www.schneider-media.eu
 ISBN (D/A/CH): 978-3-667-11231-6
Gedruckt in Deutschland

Copyright 2018 by SCHNEIDER MEDIA
 1st edition, original edition
All rights reserved. No part of this book may be used or reproduced in any form. A copy or reproduction by any means, whether photograph, microfiche, magnetic tape, CD-ROM, DVD, over the Internet or otherwise, constitutes an infringement subject to the penalties provided for in the French Copyright Act of 11 March 1957.
Picture credits
 All pictures: Klaus Schameitat, except p. 5: Anne-Bettina Schameitat, p. 177 centre left: Thomas Lang, p. 186 above: CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=741888>
Cover design & editing
 Dr. Valentin Schneider
Production
 Layout, editorial office:
 Hans-Jürgen Schneider
 Digital production:
 Vincent Schneider

► Translation into English:
 Johanna Schneider
 Translation into French:
 Vincent Schneider
Printed by
 Westermann Druck Zwickau GmbH
Distribution
 For Germany, Austria,
 Switzerland, UK and USA:
 Delius Klasing Verlag GmbH
 Siekerwall 21
 D-33602 Bielefeld
 Germany
 tel.: + 49 (0) 521/5590
 fax: + 49 (0) 521/559115
 e-mail: info@delius-klasing.de
 For France and
 French-speaking countries:
 CAP Diffusion Rennes
 e-mail: commercial@edilarge.fr
Publishing house
 SCHNEIDER MEDIA
 e-mail: info@schneider-media.eu
 web: www.schneider-media.eu
 ISBN (UK, USA): 978-3-667-11232-8
Printed in Germany

Copyright 2018 by SCHNEIDER MEDIA
 1^{re} édition, édition d'origine
Tous droits réservés. Toute reproduction, même partielle, de cet ouvrage est interdite. Une copie ou reproduction par quelque procédé que ce soit, photographie, microfiche, bande magnétique, CD-ROM, DVD, par Internet ou autre, constitue une contrefaçon passible de peines prévues par la loi du 11 mars 1957 sur la protection des droits d'auteur.
Crédits photographiques
 Toutes les photos : Klaus Schameitat, sauf p. 5 : Anne-Bettina Schameitat, p. 177 au milieu à gauche : Thomas Lang, p. 186 en haut : CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=741888>
Couverture & édition
 Dr. Valentin Schneider
Production
 Mise en page, rédaction :
 Hans-Jürgen Schneider
 Production numérique :
 Vincent Schneider
 Traduction vers l'anglais :
 Johanna Schneider
 Traduction vers le français :
 Vincent Schneider
Imprimé par
 Westermann Druck Zwickau GmbH
Diffusion et distribution
 Pour l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse,
 le Royaume Uni et les États Unis :
 Delius Klasing Verlag GmbH
 Siekerwall 21
 D-33602 Bielefeld
 Allemagne
 tél. : + 49 (0) 521/5590
 fax : + 49 (0) 521/559115
 e-mail : info@delius-klasing.de
 Pour la France et les
 pays francophones :
 CAP Diffusion Rennes
 e-mail : commercial@edilarge.fr
Maison d'édition
 SCHNEIDER MEDIA
 e-mail : info@schneider-media.eu
 site : www.schneider-media.eu
 ISBN (F) : 978-2-911870-38-5
Imprimé en Allemagne

- 6 **RUSLAND RUSSIA LA RUSSIE**
 Von der Ostsee bis zum Ural
 From the Baltic Sea to the Urals
 De la mer Baltique à l'Oural
- 16 **UKRAINE UKRAINE L'UKRAÏNE**
 Die Kornkammer des Ostens
 The breadbasket of the East
 Le grenier de l'Est
- 34 **MOLDAWIEN MOLDOVA LA MOLDAVIE**
 Ein gespaltenes Land
 A divided country
 Un pays divisé
- 46 **GEORGIEN GEORGIA LA GÉORGIE**
 Abstecher in den Kaukasus
 Detour to the Caucasus
 Un détour par le Caucase
- 54 **ESTLAND ESTONIA L'ESTONIE**
 Skandinavisches Flair im Baltikum
 Extra: Die toten Autos von Järva-Jaani
 Little Scandinavia in the Baltic countries
 Special: The dead cars of Järva-Jaani
 Ambiance scandinave dans les pays Baltes
 Plus : Les voitures mortes de Järva-Jaani
- 100 **LETTLAND LATVIA LA LETTONIE**
 Alle Wege führen nach Riga
 All roads lead to Riga
 Tous les chemins mènent à Riga
- 106 **LITAUEN LITHUANIA LA LITUANIE**
 Entlang der Memel
 bis zur Kurischen Nehrung
 Along the Neman up to the Curonian Spit
 Le long du Niémen
 jusqu'à l'isthme de Courlande
- 114 **DDR - EX-DDR GDR - EX-GDR RDA - EX-RDA**
 Deutschlands Osten zur Zeit der „Wende“
 Germany's East during the reunification period
 L'Est de l'Allemagne pendant la réunification
- 132 **POLEN POLAND LA POLOGNE**
 Zwischen Oder und Bug
 Between the Oder and the Bug rivers
 Entre l'Oder et le Boug
- 142 **TSCHECHIEN CZECH R. LA TCHÉQUIE**
 Im Skoda durch Böhmen und Mähren
 Extra: Besuch des Technischen Museums
 Koprivnice
 In a Skoda across Bohemia and Moravia
 Special: A visit to the Technical Museum
 of Koprivnice
 En Skoda à travers la Bohême et la Moravie
 Plus : Visite du musée technique de
 Koprivnice
- 156 **SLOWAKEI SLOVAKIA LA SLOVAQUIE**
 Von der Hohen Tatra ins Donautiefland
 From the High Tatras to the Danubian
 Lowland
 Des Hautes Tatras à la plaine du Danube
- 162 **UNGARN HUNGARY LA HONGRIE**
 Ikarus auf allen Straßen
 Ikarus on every road
 Ikarus sur toutes les routes
- 174 **RUMÄNIEN ROMANIA LA ROUMANIE**
 „Dacia“ sagten schon die Römer
 The Romans already said „Dacia“
 Déjà les Romains disaient « Dacia »
- 186 **BULGARIEN BULGARIA LA BULGARIE**
 Balkan und Schwarzes Meer
 The Balkans and the Black Sea
 Les Balkans et la mer Noire
- 188 **ALBANIEN ALBANIA L'ALBANIE**
 Vierzig Jahre Isolation
 Forty years of isolation
 Quarante ans d'isolation
- 190 **MAKEDONIEN MACEDONIA LA MACÉDOINE**
 Ein Staat sucht seine Identität
 A state in search of its identity
 Un État en quête d'identité
- 204 **MONTENEGRO MONTENEGRO LE MONTÉNÉGRO**
 Kleinstaat an der Adria
 A small state on the Adriatic
 Un petit État sur la côte adriatique
- 206 **SERBIEN SERBIA LA SERBIE**
 Was von Jugoslawien blieb
 What is left of Yugoslavia
 Ce qu'il reste de la Yougoslavie
- 208 **KROATIEN CROATIA LA CROATIE**
 Touristenziel im Südosten Europas
 Tourist destination in the southeast
 of Europe
 Destination touristique dans le sud-est
 de l'Europe
- 214 **SLOWENIEN SLOVENIA LA SLOVÉNIE**
 Vielfalt auf kleiner Fläche
 Diversity in a small space
 La diversité dans un espace restreint
- 222 **ANHANG ANNEXES ANNEXES**
 Fahrzeughersteller aus Osteuropa
 Vehicle manufacturers
 of Eastern Europe
 Constructeurs de véhicules
 de l'Europe de l'Est

QUELLEN SOURCES SOURCES

Der Autor dankt für Zustimmung und Unterstützung.
 The author wishes to thank those who have supported him and approved of his work.
 L'auteur tient à remercier ceux qui l'ont soutenu et qui ont consenti à son travail.

Internetseiten / websites / sites internet
de.wikipedia.org – www.transphoto.ru – www.varjupaik.jjts.eu
www.tatramuseum.cz – www.shk.org.pl

Museen & Institutionen / museums & institutions / musées & institutions
 Estland Estonia Estonie
 Eesti Maateemuuseum
 Järva-Jaani Vanatehnika Varjupaik
 Tschechien Czech Republic Tchéquie
 Technické Muzeum Tatra

Auf den Straßen Osteuropas – eine Zeitreise

Als **Geographie-Student** fuhr ich regelmäßig ostwärts. Ich war neugierig. Eine unbekannte Welt lag fast vor der eigenen Haustür! Ende der 1970er Jahre hatte sich ein Europa-Bild verfestigt, das nur aus der Westhälfte bestand. Der „**Ostblock**“, die sozialistischen Staaten, gehörte nicht dazu. Die politische Situation gab genug Anlass zu dieser Sichtweise. Weit verbreitet war eine diffuse Angst, dorthin zu fahren. Die Einreise in die DDR konnte mit Schikanen verbunden sein, die Verhältnisse in Rumänien waren tatsächlich deprimierend. Freilich gab es **bürokratische Hürden**, aber ein Visum ließ sich durchaus besorgen. Ungarn wirkte vergleichsweise liberal, und Jugoslawien wartete geradezu auf uns Westeuropäer. Inzwischen bin ich **Estland-Fan** und war schon 26-mal dort.

Auf meinen **zahlreichen Autoreisen durch den Osten** habe ich fast nie Probleme gehabt, hingegen sehr viel gesehen: schöne Landschaften, historische Orte, auch die Auswirkungen von Diktatur und Planwirtschaft. Es waren irgendwie ein **grundlegender Wandel** erfolgen könnte. Man muss kein Autofreak sein, um sich einzugestehen, dass Stadtbilder nicht nur von interessanter Architektur, sondern auch vom **Aussehen der Fahrzeuge** geprägt werden. Diese einfach als abstrakte Transportkapazität abzutun, wird den Tatsachen nicht gerecht. **Autos haben Gesichter**, ihr Design repräsentiert eine Epoche. Der Straßenverkehr unterliegt stetigen Veränderungen, die das Dattieren von Fotos erleichtern. Ein Gebäude steht über hundert, ein durchschnittlicher Pkw existiert fünfzehn Jahre, unablässig geraten neue Modelle in unser Blickfeld. Im Osten war der Fortschritt wesentlich langsamer, beinahe ein Stillstand. Doch nichts währt ewig.

Eher nebenbei fotografierte ich unterwegs einzelne bemerkenswerte Vehikel. **Nach 1990** wich die einstige Überzahl osteuropäischer Marken eilig importierten Gebrauchtwagen, deren deutsche Herkunft teils noch erkennbar war. Es wurde höchste Zeit, **die sozialistische Autowelt** und entsprechende Straßenszenen **gezielt zu dokumentieren**. Auch vormals typische Alltagsfahrzeuge wurden nun interessant. Um 2010 war der Bestand schon sehr gering, vor allem in Staaten wie Slowenien, Tschechien oder Estland. Im Straßenszenen Südosteuropas gehören Lada und andere anachronistische Modelle auch heute noch (2017) dazu.

Diese **Dokumentation** zeigt anhand von **über 800 Aufnahmen** aus dem **Zeitraum 1974-2017** eine Vielzahl osteuropäischer **Pkw-Modelle**, deren Produktion **vor 1990** begann; auch **Lkw, Busse, Straßenbahnen und Lokomotiven** werden gezeigt, oft aufgelockert durch ein wenig Lokalkolorit. Zu allen Bildern sind jeweils Aufnahmeort und -jahr angegeben.

On Eastern European roads – a voyage back in time

As a **geography student** I regularly travelled eastwards. I was curious. An unknown world was almost in front of my own doorstep! At the end of the 1970s, an image of Europe was imprinted which only consisted of the Western half. The „**Eastern Bloc**“, the Socialist countries, did not belong to it. The political situation was reason enough for this point of view. A general fear of travelling was widely spread. The entrance into the GDR was connected with possible harassment; the conditions in Romania were in fact really depressing. In spite of **bureaucratic hurdles** you could still obtain a visa. Hungary seemed comparatively liberal and Yugoslavia was almost waiting for us Western Europeans. I am nowadays an **Estonia fan** and have already travelled there 26 times.

I almost never had any problems during **my numerous road trips through the East**, however, I have seen a lot: beautiful landscapes, historic places and also the effects of dictatorship and planned economy. This is how it was. I made it my task to document all of this, but with the premonition that **fundamental changes** could take place later. You do not have to be a car fanatic to admit that a city image is not only marked by interesting architecture, but also by **the appearance of vehicles**. To simply define them as means of transport does not lead to the heart of the matter. **Cars have faces** and their design represents an era. The traffic changes constantly which makes it easier to date the photos. A building lasts more than a century; an average car lasts for fifteen years, new models constantly appear around us. The progress in the East was much slower, almost a standstill. But nothing lasts forever.

I almost accidentally took photos of some remarkable vehicles on my trips. **After 1990** the former majority of Eastern European brands were replaced by hastily imported second hand vehicles whose German origin was still partly recognizable. It was about time to document the history of **the socialist car industry** and the respective street scenery. The former everyday vehicles now also became interesting. Around 2010 their existence was already sparse especially in countries like Slovenia, Czech Republic or Estonia. Lada and other anachronistic models are still today (2017) part of the streetscape in Southeast European countries.

For the **period of 1974 until 2017** this **documentation** presents the variety of East European **car models** built **before 1990 with more than 800 photos**. Also **trucks, buses, trams and locomotives** are shown, often mixed with the portrayal of local colour. Place and date are indicated for all pictures.

Sur les routes de l'Est – un voyage dans le temps

Lorsque j'étais **étudiant en géographie**, il m'arrivait souvent de m'aventurer vers l'est. J'étais curieux. Un monde inconnu se trouvait presque au pied de la porte ! À la fin des années 1970, l'image qu'on se faisait de l'Europe se limitait aux pays de la moitié Ouest. Le « **bloc de l'Est** », les États socialistes, n'en faisaient pas partie. La situation politique renforçait encore ce point de vue. On avait une peur irrationnelle d'y aller. L'entrée en RDA ne se faisait pas sans tracas, et les conditions de vie en Roumanie étaient véritablement déprimantes. Il était bien entendu des **obstacles bureaucratiques**, mais il était néanmoins possible de se procurer un visa. En comparaison, la Hongrie était plutôt libérale, et la Yougoslavie attendait les Européens de l'Ouest à bras ouverts. Avec le temps, je me suis **passionné pour l'Estonie**, et je m'y suis déjà rendu 26 fois.

Au cours de **mes innombrables voyages en voiture à travers l'Est**, j'ai rarement eu des problèmes, mais j'ai vu énormément de choses : des paysages somptueux, des sites historiques, mais aussi les conséquences de la dictature et de l'économie planifiée. La réalité de ces pays, tout simplement. Je me suis donné pour objectif de la documenter, présumant qu'il pourrait bientôt y avoir un **changement radical**. Pas besoin d'être passionné de voitures pour reconnaître que l'image d'une ville n'est pas uniquement marquée par une architecture intéressante, mais aussi **par les véhicules** qui y circulent. Il serait injuste de les définir simplement comme moyens de transport abstraits. **Les voitures ont un visage**, leur design reflète une époque. Le trafic routier subit des changements en permanence, ce qui facilite grandement la datation des photos. Un bâtiment peut subsister pendant plus de cent ans, mais une voiture moyenne est remplacée après quinze ans de service. Sans cesse de nouveaux modèles entrent dans notre champ de vision. À l'Est, le progrès a été beaucoup plus lent, voire stagnant. Mais rien n'est éternel.

Au cours de mes voyages, j'ai commencé, juste pour le plaisir, à photographier des véhicules remarquables. Mais **après 1990**, les marques d'Europe de l'Est ont rapidement fait place à des modèles d'occasion dont on pouvait parfois deviner l'origine allemande. J'ai alors compris qu'il fallait absolument **documenter ce monde automobile socialiste** et les scènes de rue correspondantes avant qu'il ne soit trop tard. Même les véhicules qui étaient communs autrefois suscitent aujourd'hui un intérêt grandissant. Vers 2010, les voitures de l'Est étaient déjà devenues très rares, surtout dans des pays comme la Slovaquie, la République tchèque ou l'Estonie. Dans le sud-est de l'Europe en revanche, les Lada et d'autres modèles anachroniques font aujourd'hui encore (2017) partie de la circulation.



Klaus Schameitat unterwegs (Foto: bei Talsi/Lettland, 2012). Der Autor, Jahrgang 1958, ist Gymnasiallehrer (Geographie/Latein) und wohnt in Mönchengladbach. Seine privaten Interessenschwerpunkte sind Ost- und Nordeuropa sowie das Fotografieren. Bisherige Bücher: landeskundliche Reiseführer über Estland, Slowenien.

Klaus Schameitat on the road (Photo: near Talsi/Latvia, 2012). The author, born in 1958, works as a high school teacher (Geography/Latin) and lives in Mönchengladbach (Germany). His personal fields of interest include East and North Europe as well as Photography. Previous publications: regional travel guides of Estonia and Slovenia.

Klaus Schameitat lors d'un de ses voyages (photo : près de Talsi/Lettonie, 2012). L'auteur, né en 1958, est professeur de lycée en Allemagne (géographie/latin) et vit à Mönchengladbach. Ses centres d'intérêts personnels sont l'Europe de l'Est et du Nord et la photographie. Livres publiés : guides touristiques et géographiques sur l'Estonie et la Slovaquie.

Avec **plus de 800 photos** prises **entre 1974 et 2017**, cette documentation présente un grand nombre de **modèles de voitures** d'Europe de l'Est, dont la production a commencé **avant 1990**, mais aussi des camions, des **bus, des tramways et des locomotives**, enrichie par des scènes de la vie quotidienne. Pour toutes les photos, le lieu et la date de la prise de vue sont indiqués.

November 2017
 November 2017
 November 2017
 Klaus Schameitat



ESTLAND ESTONIA L'ESTONIE

Skandinavisches Flair im Baltikum

Little Scandinavia in the Baltic countries

Ambiance scandinave dans les pays Baltes



Ein stilles, friedliches, gut organisiertes Land. Wälder, Seen, Holzhäuser – unspektakulär und zugleich malerisch. Außerhalb der charmanten und fortschrittlichen Hauptstadt Tallinn ist es sehr einsam. Naturverbundenheit schließt Perfektionismus nicht aus. Im Alltag erledigt man Vieles digital. Sowjetische Fahrzeuge sind heute längst verschwunden, hässliche Zweckbauten leider noch nicht. Insgesamt eher Skandinavien als Osteuropa – nicht nur im Selbstverständnis der Esten.

A quiet, peaceful and well-organized country. Forests, lakes, wooden cottages – unspectacular and at the same time picturesque. Beyond the charming and progressive capital of Tallinn, it is quite isolated. A close relationship to nature does not exclude perfectionism. In everyday life, quite a lot is processed digitally. Soviet vehicles have since long disappeared, but unfortunately not yet the ugly functional buildings. All in all, it is more Scandinavian than Eastern European – not only in the self-portrayal of the Estonians.

Un pays calme, paisible et bien organisé. Des forêts, des lacs et des maisons en bois – peu spectaculaire mais pittoresque. En dehors de la capitale Tallinn, charmante et bien développée, la vie est plutôt solitaire. L'affinité avec la nature n'exclue pas le perfectionnisme. Le numérique est très présent au quotidien. Les véhicules soviétiques ont depuis longtemps disparus, ce qui n'est malheureusement pas le cas des hideux bâtiments fonctionnels. Plus semblable à la Scandinavie qu'à l'Europe de l'Est – et pas uniquement dans l'esprit des Estoniens.



1: Estnisches Nummernschild: Der Anfangsbuchstabe T steht für Tartu; allerdings hat die regionale Zuordnung in Estland wenig Bedeutung.
2: Typische Souvenirs mit regionalen Trachten.
3: Nummernschild aus der Estnischen Sowjetrepublik. EA war die Abkürzung für Estland; schwarze Schilder wurden bis 1982 ausgegeben.
4: Ein PAZ-672 ist parkt vor der Kirche von Kanepi im Südosten Estlands. Kolchosbusse dieser Art waren oft in seltsamen Farbkombinationen anzutreffen. Foto: 2003.

1: Estonian registration plate: The first letter T stands for Tartu; however, the regional code in Estonia has little significance.
2: Typical souvenirs with regional folk costumes.
3: Registration plate from the Estonian Soviet Republic. EA was the abbreviation for Estonia; black plates were distributed until 1982.
4: A PAZ-672 is parked in front of the church in Kanepi in the Southeast of Estonia. This type of Kolkhozi buses often had strange colour combinations. Photo: 2003.

1: Plaque d'immatriculation estonienne. La première lettre T désigne Tartu; mais le code régional n'a que peu d'intérêt en Estonie.
2: Souvenir typique avec des costumes traditionnels.
3: Plaque d'immatriculation de la république soviétique estonienne. EA était l'abréviation d'Estonie; les plaques noires étaient délivrées jusqu'en 1982.
4: Un PAZ-672 garé devant l'église de Kanepi dans le sud-est de l'Estonie. Les bus des kolkhozes de ce type avaient souvent des combinaisons de couleurs étranges. Photo: 2003.



4



35

35: Straßenszene mit Trabant kurz nach der Wiedervereinigung auf der Insel Rügen. Foto: 1991.
 36: Typischer Verkehrsüberwachungsposten der „Volkspolizei“. Foto: Halberstadt, 1991.
 37: In einer Plattenbau-Siedlung wird für den lokalen Energieträger Braunkohle geworben. Umweltschutz konnte sich die DDR nicht leisten. Foto: Welzow, 1991.
 38: Wartburg 311/3, die seltene Coupé-Version des renommierten und begehrten DDR-Autos. Bis 1965 wurden nur knapp 5500 Exemplare des eleganten Zweitürers hergestellt.



36

35: Scène de rue avec une Trabant sur l'île de Rügen peu après la réunification. Photo : 1991.
 36: Un poste de contrôle routier typique de la « Volkspolizei », la « police du peuple ». Photo : Halberstadt, 1991.
 37: Publicité pour la source d'énergie locale, le lignite, dans un lotissement de préfabriqués. La RDA ne pouvait pas se permettre de protéger l'environnement. Photo : Welzow, 1991.
 38 : Wartburg 311/3, la rare version coupé d'une des voitures de RDA les plus prisées. Jusqu'en 1965, cet élégant coupé n'a été produit qu'à 5500 exemplaires.



37



38

35: Street life with a Trabant on Rügen island just after the reunification. Photo: 1991.
 36: A typical traffic control cabin of the "Volkspolizei" ("German People's Police"). Photo: Halberstadt, 1991.
 37: A publicity sign for the local coal company BKW Welzow presented in front of typical GDR prefabricated apartment buildings. The GDR could not afford environmental protection. Photo: Welzow, 1991.
 38: A Wartburg 311/3, rare coupé version of this famous and popular GDR car. Only approx. 5500 of this elegant two-door model were manufactured until 1965.

50-52: Bazar- und Marktszenen aus Skopje. Die Stadt besitzt ein ausge dehntes historisches Viertel mit klei- nen Läden, überdachten und offenen Verkaufsständen. Fotos: 2013.
53-54: Ziemlich unverwüsthlich tun auch diese FAP 13 Kipplaster noch ihren Dienst. In anderen Teilen ex-Ju- goslawiens sind sie längst verschwun- den. Fotos: Skopje, 2013.



50



53



51



54

50-52: Scenes from the bazaar and the market of Skopje. The town has an extended historical district with small shops and open and covered market stalls. Photos: 2013.
53-54: These rather indestructible FAP 13 dump trucks are still in service. They have disappeared from other Ex-Yugoslavian countries. Photos: Skopje, 2013.



52

50-52 : Scènes de bazar et de marché à Skopje. La ville possède un grand quartier historique avec de petites boutiques et des échoppes couvertes et ouvertes. Photos : 2013.
53-54 : Incroyables, ces camions benne FAP 13 sont toujours en service. Ils ont depuis longtemps disparus dans d'autres régions d'ex-Yougoslavie. Photos : Skopje, 2013.



55



56

55: Noch ein FAP 13, abgestellt in Struga. Der Lastwagen dürfte aus den 1960er Jahren stammen. Foto: 2013.
56: Das berühmte Kloster Sveti Naum an der Südseite des Ohridsees, nur wenige hundert Meter vor der albanischen Grenze. Foto: 2013.

55: Another FAP 13, parked in Struga. The truck must be from the 1960s. Photo: 2013.
56: The famous monastery Sveti Naum at the south-east side of Lake Ohrid, just a few hundred meters from the Albanian border. Photo: 2013.

55 : Un autre FAP 13, arrêté à Struga. Ce camion devrait dater des années 1960. Photo : 2013.
56 : Le fameux monastère de Sveti Naum dans le sud du lac d'Ohrid, à seulement quelques centaines de mètres de la frontière albanaise. Photo : 2013.