

## Eine Bahnlinie nach Albanien?

Geographische Beobachtungen in  
Rascien-Nowibazar.

Mit einem Vortrage unter diesem Titel nahm der nach Würzburg als Ordinarius für Geographie berufene Wiener Professor Dr. N. Krebs Abschied von den heimischen wissenschaftlichen Kreisen, die sich über den Verlust des Forschers nur durch die Hoffnung auf eine baldige Heimkehr trösten können, wie dies Hofrat Professor Dr. E. Oberhumer zu bereitem Ausdrucke brachte. Die geographische Wissenschaft wird wohl künftig den Namen Rascien (nach dem byzantinischen Rassa, wie die Landschaft in Quellschriften genannt ist; Ras heißt noch heute eine Burg bei Nowibazar) für die bisher gebräuchliche Bezeichnung des Sandschaks Nowibazar beibehalten; damit wird wohl auch die kurze Ausdrucksweise „Sandschal“, mit der man bei uns das so viel umstrittene Gebiet belegte, schwinden und an Stelle des Gattungsnamens (Sandschal heißt ja bekanntlich „Fahne“ und von diesem Abzeichen eines Bezirkes stammt die Bezeichnung des Bezirkes selbst) der richtigere Eigennamen treten. Rascien stellt eine Art Mulde dar zwischen hohen Gebirgsrändern, besitzt aber selbst durchwegs Hochlandscharakter, dessen geographische und z. T. auch geologische Eigenheiten der Vortragende auf Grund seiner Vereisung, die mit Unterstützung der k. k. geographischen Gesellschaft und des Militäroberkommandos erfolgte, eingehend darstellte. Zahlreiche Bilder zeigten nicht nur die stellenweise wilde Pracht der Landschaft, sondern auch alte, wertvolle Kulturreste, für welche die berufenste Hüterin, die ehemalige serbische Regierung, wenig übrig hatte. Rascien war für die ehemalige türkische Herrschaft das Glied, welches die Verbindung mit Bosnien aufrecht zu erhalten hatte. Dann wurde es auf Grund der Bestimmungen des Berliner Kongresses von Oesterreich und der Türkei zusammen behauptet, zwischen Serbien und Montenegro mitten eingeteilt. Als wir 1908 das Umgebiet räumten, war auch für die Türkei dessen Verlust sicher, da das Land mit viel breiterer Basis sich an S. W. Serbien anschließt. Rascien ist seit jeher ein Durchgangsland gewesen, denn nördlich und südlich davon waren schwierig wegsame Landstriche. Die durch die verhältnismäßig offenere Landschaft führenden Saumwege waren sicherer vor Ueberfällen. Der Vortragende beleuchtete nun die schon lange geplante Sandschalbahn, welche Oesterreich eine direkte Verbindung mit Saloniki durch den Anschluß an das bosnische Bahnnetz gewähren sollte. Den Saumwegen war es gewöhnlich nur um möglichste Kürze zu tun und sie vermieden daher auch steile Anstiege nicht. Anders die modernen Beförderungsmittel. Wie würde es da mit der Sandschalbahn aussehen? Ein Profil von Bosnien nach Mitrovica hätte die Form einer Säge: Gorazda 345 Meter — Metalka 1388 Meter — Plevlje 769 Meter — Mirailovic 1406 Meter — Prijepolje 442 Meter — Kasanj 1300 Meter — Miloscodol 1040 Meter — Ras. Komarica 1369 Meter — Sjenika 1010 Meter — Dugapolje 1300 Meter — Nowibazar 544 Meter — Rogozna 1300 Meter — Mitrovica 516 Meter! Also nur sechsmal ein Aufstieg von 300 bis 1000 Metern! Die technischen Schwierigkeiten

einer solchen Bahnlinie sind geradezu ungeheure und dabei führt der natürliche Weg nach Mazedonien doch über Belgrad durchs Moravatal. Eine Entlastungstrecke für denselben würde freilich die Linie Obrenovac—Cacal—Zbar—Mitrovica bedeuten. Dennoch liegt in der Fortsetzung der bosnischen Bahnen ein brauchbares Körnchen mit aussichtsreicher Zukunft, wenn sie nicht nach Südosten, sondern nach Süden geführt wird.

Das Limaltal geht weiter nach Süden als irgend ein anderer Fluß, fast so weit wie die Morawa, ist wenigstens teilweise fruchtbar und gut besiedelt, wenn auch heute sehr abgelegen. Es durchbricht und umgeht das Dinarische Hochland. Dazu kommt die Unmöglichkeit eines Verkehrsweges längs der adriatischen Küste, die Unwegbarkeit Montenegros mit seinem Hochgebirge und den canonartig tief eingeschnittenen Tälern. Da ist nun das Limaltal der gegebene Weg nach Albanien, d. h. nach Skutari und weiter nach Süden. Es ist zugleich das sicherste Mittel unseren Einfluß in Albanien aufrecht zu erhalten. Der erste Fürst, den wir nur von der Seeseite her unterstützen konnten, war nicht mehr als ein Fürst von Durazzo. Andrijevic im Limaltal liegt 800 Meter hoch. Zwischen Tara—Moraca wäre ein kurzer Tunnel in 1200 Meter Höhe notwendig. Der Uebergang nach Jpek liegt in 1500 Meter Höhe und ist zugleich auch ein Weg ins Amsfeld. Wir mußten mit dieser Bahnlinie das uns Nützliche anstreben, weil der Einfluß zu Land in Albanien auch unsere Seegeltung zu verstärken vermag. Reicher Beifall folgte den Ausführungen des Gelehrten, der beim Abschied noch so glückliche Weisungen für die Zukunft gab.