

leiten, dagegen verhält sich dieselbe zu dem ungarisch-österreichischen Bahnsystem durchaus excentrisch.

Schon vom Standpunkte des gesunden Menschenverstandes ist die strategische Wichtigkeit dieser Bahn einleuchtend, insofern als an der gegenüberliegenden italienischen Küste bereits eine Eisenbahn hinläuft. Ueber die einschlägigen ferneren Fragen haben wir kein Urtheil. Dagegen können wir den localen Verkehr dieser Linie nur als gering betrachten; denn sie läuft von Triest bis zur Reichsgrenze durch das aus- und einfuhrarme Dalmatien und bis nach Durazzo ist sie Küstenlinie. Sie hat also in Bezug auf den Frachtverkehr die siegreiche Concurrenz der Seelinie zu bestehen, und würde daher auch die Ausfuhr des fruchtbaren Mittelalbaniens und westlichen Macedoniens nur bis nach Durazzo vermitteln.

Wir kennen die Wirthschaftsverhältnisse Thessaliens nicht genug, um den Verkehr seiner Westhälfte, welchen die albano-dalmatinische Linie zu vermitteln hätte, und der Osthälfte, welche der macedo-dardanischen zufiele, bestimmen zu können; der Unterschied möchte wohl nicht bedeutend sein.

Die griechische Nordbahn ist für beide Linien dieselbe. Wir müssen daher bei der albano-dalmatinischen Bahn den Charakter der Schnellverkehrslinie als weit überwiegend betrachten.

3. Die macedo-dardanische Linie. Wenn auch diese vom Piräus nach London über Pest und Wien führende Linie, wie wir oben sahen, länger ist, als die über Triest, so hat sie vor dieser den grossen Vortheil voraus, dass von derselben die ganze durch Ungarn führende Section bereits vollendet ist und bei Basiasch bereits das Donauufer erreicht. Ihre Unternehmer können daher ihr Werk dort anfangen, während der Bau der Westlinie auch nach Vollendung des Ausbaues ihrer Alpensection bei Triest beginnen muss. Hieraus folgt, dass die Unternehmer der Ostbahn um gering genommen 40 geog. M. Luftlinie weniger zu bauen brauchen, als die der westlichen.

Ein zweiter Vortheil besteht darin, dass ihre serbische Section von der Reichsgrenze bis Nisch, welche auf etwa 26 geogr. Meilen Bahnlinie veranschlagt ist, auch eine Section der Wien-Constantinopolitaner Bahn ist, welche sich erst bei Nisch von der Piräuslinie abzweigt. Die Herstellungskosten dieser Section fallen daher der Piräuslinie entweder nur halb zur Last oder versprechen doppelte Rente.

Die serbische, dardanische und macedonische Section verbindet das ungarisch-österreichische Verkehrswesen mit seinem zweiten Haupthafen, denn so wie Triest der Hauptstapel des adriatischen Meeres ist, so ist Salonik der Hauptstapel des ägeischen Meeres.