

Diese Bahn ist für uns daher nicht bloß Schnellverkehrslinie, sondern auch Fracht- und Handelslinie. Denn wir sind die nächsten industriellen Nachbarn des reichen Macedoniens, und daher vor Allen berufen, seine Baumwolle, Seide und Wolle<sup>1)</sup> zu spinnen und zu weben, und wenn auch die Bahnlinie von der Stadt Salonik (ihrer südlichsten Bahnstation) bis zur Donau um ein Drittel länger ist, als die von Triest nach Wien, so beträgt die Wasserstrasse der Donau bis Wien nur ein Viertel des Seeweges von Salonik bis Triest. Sogar der Localverkehr dieser Bahn dürfte kein geringer sein, denn die in der zweiten Abtheilung aufgestellte Berechnung der in ihrem Rayon vorhandenen städtischen Bevölkerung berechtigt zu dieser Annahme. Ueber die günstige Bodenbildung dieser Sectionen giebt die vorliegende Reise Aufschluss.

Was die Thessalische Section betrifft, so bildet der Durchgang durch die altberühmte felsige Flussenge Tempe wohl das schwierigste Object der ganzen Linie, im übrigen läuft dieselbe fast nur durch Ebenen.

Auch in der griechischen Section überwiegen die ebenen Strecken bei weitem; doch dürfte hier der Furka-Pass bei dem Uebertritte aus Thessalien nach Griechenland und der bekannte Thermopylen-Pass, wenn auch durchaus keine unüberwindlichen, so doch beträchtliche Schwierigkeiten machen. Der Local-Verkehr dieser Section dürfte nicht bedeutend sein, jedoch die Thebaide nach Austrocknung des Kopais-Sees in ihrem Getreide einen namhaften Frachtartikel bis Piräus liefern.

Sobald die macedo-dardanische Linie Salonik erreicht hat, wird dieser Busenhafen in den Stand gesetzt, mit dem Spitzhafen von Brindisi in Bezug auf den Schnellverkehr mit Alexandrien in Concurrency zu treten, weil seine Linie vor der von Brindisi drei Vortheile voraus hat. Seine Seelinie ist nämlich um 150 Meilen kürzer, als die von Brindisi. Die von Salonik ausgehende Landlinie erhält so nach bei ruhigem Wetter einen Vorsprung von 15 Zeitstunden oder 90 Bahnmeilen. Nehmen wir jedoch London als den Hauptendpunkt der Weltlinie an, so müssen wir von diesem Vorsprung etwa 35 Meilen abziehen, um welche die Luftlinie zwischen London und Salonik länger ist, als die zwischen London und Brindisi. Ferner erscheint uns die Abweichung der Salonik-Londoner Bahnlinie von der Luftlinie beträchtlich grösser, als die der Brindisi-Londoner. Wir möchten

<sup>1)</sup> Näheres hierüber in der zweiten Abtheilung.