

daher den wirklichen Vorsprung der Saloniker-Linie bei ihrer Ankunft in London nur auf 18 bis 24 Meilen oder 3 bis 4 Stunden stellen und daher zweifeln, ob derselbe hinreichen werde, um den Londoner Schnellverkehr, nachdem er sich einmal in die Brindisi-Linie eingewöhnt, zum Uebergange auf die Salonik-Linie zu bestimmen, wenn nicht die auf die letzten 15 Fahrstunden des Brindisi-Dampfers fallenden Stürme und die Schwierigkeiten bei der Uebersteigung des Mont-Cenis zur Winterszeit die Fahrtdauer der Brindisi-Linie bis London, und demzufolge auch jenen Vorsprung noch beträchtlich vermehren sollten. Diese Frage lässt sich also schwerlich von vornherein, sondern nur durch mehrjährige Erfahrung beantworten.

Für jetzt kann man daher die London-Alexandriener-Linie der vorliegenden Bahn erst dann als gesichert ansehen, wenn sie den Piräus erreicht haben wird.

Um sich nicht den Verdacht chimärischer Projectenmacherei zuzuziehen, wagte der Verfasser in der Einleitung zur ersten Ausgabe dieser Reise nur schüchtern auf die **ferne** Zukunft hinzuweisen, in welcher die Eisenbahnen die Spitzen der italienischen und der griechischen Halbinsel erreicht haben würden; in dem gegenwärtigen Augenblicke ist die Bahn von Brindisi so gut wie vollendet. Dass aber bei ihrem Baue keine inneren Zwecke, sondern die Erwerbung der Alexandriener-Londoner Weltlinie für Italien erstrebt wurde, bedarf keiner näheren Ausführung; denn die inneren Bedürfnisse von Italien, und zwar sowohl die allgemeinen aus der Thatsache erwachsenden, dass der Schwerpunkt von Italien nicht auf der Ost-, sondern auf der Westküste liegt, als auch die momentan politischen Bedürfnisse, forderten vor Allem den Anschluss von Neapel an den Norden der Halbinsel, und dennoch baute man die Ostküstenlinie an Neapel vorüber bis Brindisi aus und verwandelte hierdurch diesen Platz in den Südosthafen von Italien und Frankreich.

Was das Bauverfahren bei allen diesen Bahnen betrifft, so erscheint uns unbedingt das sogenannte amerikanische als das allein praktische. Dasselbe besteht bekanntlich in dem Streben, vor Allem die Verbindung zwischen beiden Endpunkten der Bahn herzustellen, und dieselbe hierdurch in vollen Ertrag zu setzen. Zu dem Ende wirft man vorerst alle Kräfte auf die Herstellung der Trace und sucht, so weit dies immer möglich, alle Zeit und Geld erfordernden Kunstbauten durch provisorische zu ersetzen, und die aus deren Mangel erwachsenden Schwierigkeiten, wie Tunnels oder Viaducte, durch Aufstellung von Localmaschinen, Umgehungen, provisorische Holzwerke u. s. w. zu überwinden.