

ou sur les chemins de fer qui sont en étude en Hongrie et en Autriche. On commencerait à Belgrade où on ne ferait que rattacher le chemin de fer à la grande Morawa à Stalatch. Cette route remonterait de là par des plans très faiblement inclinés¹⁾ dans le bassin de Nisch d'où il suivrait les bords de la Morawa bulgare jusqu'à ses sources²⁾. Le passerait ensuite dans la partie méridionale du bassin de Kossovo et descendrait le long de la Lepenatz et du Vardar³⁾ jusqu'au golf de Salonique."

Aus dieser Stelle erhellt, und ich bedauere dies früher nicht gewusst zu haben, dass Herr Dr. Boué allerdings früher als ich an eine Eisenbahn von Belgrad nach Salonik gedacht habe; — ob glücklich? und welchen Anspruch auf Berücksichtigung die von ihm gezogene Trace habe? darüber darf ich wohl an sein eigenes Urtheil appelliren, nachdem er die vorliegende Arbeit gelesen hat.

Auch scheint Herr Dr. Boué selbst diese im Jahre 1840 gezogene Bahntrace aufgegeben zu haben, wenigstens berechtigt zu dieser Annahme die Thatsache, dass dieselbe in der oben angeführten Arbeit „sur l'établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe“ von 1852 weder unter die dort vorgeschlagenen Eisenbahnlinien, noch Landstrassenzüge aufgenommen, sondern durch eine Parallelstrassenlinie von Belgrad nach Seres und von da nach Salonik ersetzt worden ist (s. Seite 5).

¹⁾ Einmal in Stalatsch, müsste die Trace nothwendig durch die dreistündige unwegsame Flussenge der bulgarischen Morawa gehen, was Ingenieur Kuss ebenso wie ich für unmöglich erklärte.

²⁾ Herr Dr. Boué scheint, als er seine Trace entwarf, das breite von Norden nach Süden laufende Morawitzathal zwischen Wranja und Kumanowa, in welchem man unmerklich aus dem Gebiete der Donau in das des Wardar gelangt, nicht gekannt zu haben; denn sonst hätte er unmöglich seine Trace von Wranja aus, statt nach Süden, durch die wenigstens 4 Stunden lange Flussenge zwischen Wranja und Gilan nach Osten legen können, in welcher Richtung sie, auf dem Amselfelde angekommen und sich südwärts wendend, die äusserst schwierige dreistündige Lepenatzenge und später die eben so schwierige zweistündige Wardarengenge von Taor zu überwinden gehabt hätte. Zwischen Wranja und Salonik, abgesehen von den grossen Schwierigkeiten, wäre die Trace des Herrn Boué wenigstens um 5 deutsche Meilen länger als die meinige.

³⁾ Bis Istib berührt die von mir vorgeschlagene Trace das Wardarthal gar nicht und lässt es von da, in Ermanglung persönlicher Kenntniss des Fahrweges von Istib nach Salonik, fraglich, ob die Trace durch das Bregalnitzathal in das Wardarthal einmünden oder der heutigen Fahrstrasse folgen könne.