Eisenbahnen und Canäle in Spanien.

Zu den Mängeln unserer Eisenbahn-Cours-Bücher gehören in Bezug auf die nichtdeutschen Eisenbahnen die unvollständigen Angaben über die Länge der einzelnen Bahnen. Da namentlich das dem reiselustigen Publicum ferner liegende Spanien kärglich bedacht wird, glauben wir, dafs die nachfolgenden Notizen, welche einer gröfseren Arbeit des Herrn Meisonier (*Des chemins de fer en Espagne* 1855, in den *Annales des Ponts et Chaussées* 1856, *p.* 17) entnommen sind, einen willkommenen Beitrag zur Eisenbahnkunde dieses Landes liefern werden.

Im Mai 1855 waren in Spanien 9 Eisenbahnen in einer Gesammtläuge von 482,649 Kilometer vollendet, nämlich von Madrid bis Albacete (in Murcia) = 278,443 Kil.; in Valencia von San Felipe de Játiva bis zum Grao de Valencia = 59,455 Kil.; in Catalonien von Molins del Rey bis Barcellona = 16,670 Kil., von Sabadell bis Moncada = 13,362 Kil., von Barcellona bis Granollers = 29,256 Kil., von Barcellona bis Mataro = 28,000 Kil.; in Asturien von Sama de Langréo bis Gijon = 36,963 Kil. und von Las Fabricas de Arnao bis La Ria de Avilès = 5,000 Kil.; endlich in Andalusien von Xerez de la Frontera bis Puerto de Santa Maria = 15,500 Kil. Im Bau begriffen sind 607,555 Kilometer, nämlich die Linien von Socuéllamos (westlich von Villarrobledo in La Mancha) bis Ciudad Réal = 128,260 Kil. (Abzweigung der Bahn von Madrid nach Albacete), von Albacete bis Almansa = 80,000 Kil., von Almansa über die Venta de la Encina bis Alicante = 95,163 Kil., von Almansa ebenfalls über die Venta de la Encina bis San Felipe de Játiva = 93,270 Kil.; nach Vollendung dieser Bahnen würde also Madrid mit Alicante und Valencia durch Schienenwege verbunden sein. Ferner sind im Bau in Catalonien die drei Strecken von Reus bis Tarragona = 13,160 Kil., von Martorell bis Molins del Rey = 11,860 Kil. und von Mataro bis Arenys de mar = 9,410 Kil.; in Alt-Castilien von Alar del Rey (42° 38′ N. Br., 13° 29′ O. L. v. F.) bis Santander = 130,432 Kil., eine Bahn, die besonders dadurch von Wichtigkeit wird, dafs bei Alar del Rey die aus dem Flufsgebiet des Duero ausgehende Canalisation endet; in Andalusien von Puerto de Santa Maria bis Matagorda in der Bai von Cadiz = 12,000 Kil., von Puerto de Santa Maria bis Cadiz = 34,000 Kil. Nach Vollendung aller dieser Bahnen würde also von der Hauptstadt immer nur erst eine Bahn ausgehen, die sie mit Alicante und Valencia in Verbindung setzen würde. Im Uebrigen hat sich nur in der Umgegend einiger Hafenplätze (Barcellona, Taragona, Santander, Gijon und Cadiz) das Bestreben gezeigt, durch Schienenwege eine raschere Verbindung mit den genannten Handelsstädten herbeizuführen.

Von Canälen besitzt Spanien gegenwärtig folgende: Der Kaiser-Canal von Tudela nach Zaragossa = 94 Kil.; der Canal von Castilien von Alar del Rey bis Valladolid = 142 Kil.; der Canal de Campos, eine Abzweigung des vorigen bis Medina de Rioseco, = 59 Kil.; der Guadalquivir-Canal von Sevilla bis zum Meere = 100 Kil.; der Ebro-Canal von Zaragossa bis zum Meere, zum Theil noch im Bau begriffen, = 368 Kil. Im Ganzen also betragen die Canalverbindungen 763 Kil. In Vorschlag ist die Ausführung folgender Canäle, sowie die Schiffbarmachung folgender Flüsse: Schiffbarmachung des Miño von Ribadavia bis zum Meere = 100 Kil.; Canalisation und Schiffbarmachung des Ebro

von Tudela bis Miranda und Verbindung des Kaiser-Canals mit dem Ebro bei Zaragossa = 198 Kil.; Canalisirung und Schiffbarmachung des Duero von Soria abwärts, und Verbindung mit den Canälen von Castilien und Campos durch die Pisuerga = 786 Kil.; Schiffbarmachung des Tajo von Toledo bis zum Austritt aus spanischem Gebiete = 420 Kil.; Schiffbarmachung der Guadiana von Badajoz bis zum Meere auf spanischem Gebiete = 101 Kil. Um diese genannten Canäle und Wasserbauten vollständig auszuführen und ihnen vollen Werth zu geben, ist natürlich von Seiten Portugals die Ausführung ähnlicher Arbeiten auf dem Duero, Tajo und der Guadiana in einer Gesammtstrecke von 577 Kilometer vonnöthen. —r.

Das Zufrieren der unteren Donau.

A. P. Vretos giebt in seiner neuen Schrift: *La Bulgarie etc. St. Pétersbourg* 1856, folgende tabellarische Zusammenstellung der Zeiträume, in welchen die untere Donau während der Jahre von 1836 bis 1851 mit Eis belegt war:

Im Winter von

1836—37	vom	7. Februar bis 28. Februar,
1837—38	-	29. December bis 3. März,
1838—39	-	24. December bis 13. März,
1839—40	-	12. Januar bis 2. Februar,
1840—41	-	17. December bis 21. März,
1841—42	-	26. December bis 9. März,
1842—43		nicht zugefroren,
1843—44	-	12. Januar bis 27. Februar,
1844—45	-	28. December bis 23. Februar,
1845—46		nicht zugefroren,
1846—47	-	15. Januar bis 13. Februar,
1847—48	-	2. Januar bis 1. März,
1848—49	-	1. Januar bis 23. Februar,
1849—50	-	4. December bis 23. März,
1850—51		nicht zugefroren.

—r.

Reise von Kharthûm nach den Mandera-Bergen.

(Hierzu eine Karte Taf. VI.)

Hauptsächlich zur Orientirung für einige Arbeiten, die wir in den folgenden Heften der Zeitschrift zu publiciren gedenken, übergeben wir unseren Lesern eine Karte von Habesch und den Nachbarländern, und beschränken uns für jetzt darauf, ihr einige Notizen über eine Reise beizufügen, welche die Mitglieder der katholischen Mission in Kharthûm, die Herren Kirchner, Gostner und Hansal, nebst Herrn Dr. Pency im vorigen Jahre von der eben genannten Hauptstadt des türkischen Sudân nach den Rera- und Mandera-Bergen unternahmen. Sie ist in der „*Ersten Fortsetzung der neuesten Briefe aus Chartum in Central-Afrika,*

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Zeitschrift für allgemeine Erdkunde

Jahr/Year: 1856

Band/Volume: NS_1

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: Eisenbahnen und Canäle in Spanien 345-346