ches jetzt fast 20,000 Einwohner zählt, dann bei der Gleichheit oder doch der geringen Verschiedenheit der Producte und den so geringen Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung, endlich bei der Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel an und für sich ohne Wichtigkeit. Nur insoweit erhält der innere Verkehr eine höhere Bedeutung, als es sich um Versendung der in Patras eingeführten Manufacturen und Fabricate an die Detailhändler der kleineren westgriechischen Städte handelt, welche alle ihren Waarenbedarf aus den Händen der Grofshändler in Patras erhalten. Alle Handelsthätigkeit geht von Patras aus, und nur Calamata hat neben Patras einige Bedeutung als Handelsplatz. Pyrgos könnte, mit Rücksicht auf den Bodenreichthum von Elis, eine grofse Wichtigkeit erlangen, wenn nicht der dortige Hafen unsicher wäre und die Landung gröfserer Schiffe geradezu unmöglich machte. Der Gesammtwerth der Einfuhrartikel betrug im Jahre 1855 etwa 5 Millionen Drachmen, unter welchen Baumwollengarne und Tuche aus England, Deutschland und der Schweiz, sowie Musselinstoffe aus der Schweiz und Sachsen die Hauptstelle einnehmen. (Nach der „Austria" 1856, S. 481.) —r.

Landstrafsen und Eisenbahnen auf Cuba.

Alexander v. Humboldt hat in seiner Schrift über Cuba des Planes erwähnt, den Hafen von Havana an der Nordküste mit jenem von Batabanó an der Südküste zu verbinden. Die spanische Regierung wollte den Guines-Canal hauptsächlich deshalb graben lassen, um billigeres Schiffsbauholz für ihre Werfte in der Havana zu beziehen. Aber diese Wasserstrafse, welche zugleich von grofser Wichtigkeit für die raschere und billigere Beförderung der Landesproducte aus dem Innern nach der Seekante gewesen wäre, ist niemals gebaut worden. Dagegen hat Cuba ein sehr ausgedehntes Netz von zum Theil allerdings sehr mangelhaften Landstrafsen und die Anfänge zu einem Eisenbahnsystem. J. S. Trasher giebt in seiner englischen Uebersetzung des oben genannten Werkes, New-York 1856, darüber nähere Nachweise. Auf den Landstrafsen, die in sehr roher Weise hergestellt worden sind, können Fuhrwerke während der nassen Jahreszeit nur mit grofser Mühe vorwärts kommen, und auf der Hauptstrafse, die östlich von Havana durch die Insel läuft, wird die Post noch jetzt nur zu Pferde befördert. Die Hauptpunkte, welche diese Strafse berührt, sind: Matanzas 21 Leguas, von da nach Villa Clara 57, S. Espiritu 23, Puerto Principe 50, Las Tunas 31, Bayamo 14, S. Jago de Cuba 34, Santa Catalina 25 und Baracoa 44, Totallänge 299 Leguas. Westlich von Havana laufen zwei Strafsen, die centrale und jene nach der Südküste, nach Pinar del Rio 45, von da nach Guano 15 und nach Mantua 6, Total 66 Leguas. Eine andere zieht gleichfalls westlich von Havana, aber an der Nordküste, nach Mariel 14, von da nach Cabañas 5, Bahia Honda 6 Leguas, und von dort nach Mantua. Die südliche Strafse geht von Havana nach Guines 12, von da nach Cienfuegos 57 und nach Trinidad 21, Totallänge 90 Leguas.

Aufserdem zieht noch eine Landstrafse der Nordküste entlang, und die gröfseren Städte sind durch Wege mit einander in Verbindung gesetzt worden. So giebt es dergleichen von Matanzas nach Cienfuegos; von Sagua über Villa Clara

nach Cienfuegos; von Remedios gleichfalls über Villa Clara nach Trinidad; von Moron nach S. Espiritu und Saza; von Nuevitas über Puerto Principe nach Santa Cruz; von Gibara nach Holguin, Bayamo und Manzanilla. Im Allgemeinen gilt die Bemerkung, dafs die Strafsen im westlichen Departement sehr gut, im Central-Departement schlecht und im östlichen für Fuhrwerk unpraktikabel sind. Die gewöhnlichen Wege sind insgemein nichts anderes als mehr oder weniger breite Pfade, die man für den Verkehr freigelassen hat, ohne sie zu ebnen, gerade zu legen oder auszubessern. Wo sie über Hügelland, steinigen Boden oder durch gefährliche Strecken führen, sind sie hoch mit Alluvialboden bedeckt und nur in der trockenen Jahreszeit zu passiren. Das Reisen ist auf Cuba allezeit eine beschwerliche Sache, und weil eben deshalb die Zahl der Reisenden nur gering ist, so fehlt es auch an Gasthöfen; man sieht sich also auf die allerdings preiswürdige Gastfreundschaft der Bewohner angewiesen.

Man empfindet alle diese Mängel sehr wohl, und schon vor Jahren wurden Entwürfe zu eigentlichen Chausseen gemacht; es ist aber mit grofsen Kosten und Schwierigkeiten verbunden, auf der Insel Wege herzustellen, welche den starken tropischen Regengüssen Widerstand leisten können. In der Nähe von Havana hat man übrigens einige Kunststrafsen gebaut, und weitere Strecken sind in Angriff genommen worden. Die bedeutendste läuft nach Westen bis Guanajay und hat eine Länge von 12 Leguas; eine südliche geht bis Santiago de las Vegas, 5 Leguas; die südöstliche ist auf einer Strecke von 7½ Leguas vollendet; die östliche ist erst 5 Leguas lang. Sie alle sind von der Junta de Fomento auf Kosten der Regierung erbaut worden.

Den Anstofs zur Herstellung von Eisenbahnen gab Don Eduardo Fesser. Er wies nach, wie die Anlage von Schienenwegen verhältnifsmäfsig leicht und wohlfeil sei, weil man bei der Beschaffenheit des Geländes nicht nöthig habe, Durchstiche zu machen oder Tunnels zu graben, und dafs auch kurze Strecken sich in einträglicher Weise verwerthen würden. Auch hätten die starken Regengüsse auf die Eisenbahnen bei Weitem nicht den nachtheiligen Einflufs wie auf die Landstrafsen, und der Betrieb brauche in keiner Jahreszeit eingestellt zu werden. Mit diesen Ansichten drang er durch; aber die spanischen Behörden umgingen seine Mitwirkung und lohnten ihm mit Undank. Sie machten in England eine Anleihe von dritthalb Millionen Dollars, die Junta de Fomento schofs jährlich 40,000 Dollars zu, die Regierung stellte Emancipados und Sträflinge als Arbeiter, und so kam die Bahn von Havana nach Guines zu Stande. Sie wurde 1835 begonnen, im November 1837 auf einer Strecke von 17 englischen Meilen eröffnet und im December 1839 bis Guines, 44¾ englische Meilen, vollendet. Den Angaben des spanischen Finanzministers Don Pio Pita Pizarro zufolge kostete jene Eisenbahn 3,909,625 Dollars 75 Cents oder 87,366 Dollars für die englische Meile, bei nur einem Geleise, und rechnet man das Betriebsmaterial hinzu, so stellen sich die Kosten auf 95,000 Dollars! Die Regierung behielt den Schienenweg drei Jahre und hatte folgende Einnahmen von

	Fahrgästen:	Frachten:	Total:
1839	171,791 Doll.	136,484 Doll.	308,275 Doll.
1840	172,611 -	173,509 -	346,120 -
1841	168,167 -	181,963 -	350,140 -

Ueber die Ausgaben hat sie nichts veröffentlicht, aber Pizarro bemerkt, dafs dieselben jährlich 441,561 Dollars betrugen. Die Verwaltung war schlecht, und die Regierung überliefs die Bahn einer Privatgesellschaft, welche die oben erwähnte Anleihe übernahm und die Bahn 33½ englische Meilen weiter führte, bis Union, wo sie mit jener von Matanzas zusammentrifft; auch sind Zweigbahnen bis Guanajay, 21 engl. Meilen, und Batabanó, 10 Meilen, gebauet worden.

Jene Strafse bildet den Stamm für das Eisenbahnsystem in Cuba; sie läuft von Havana aus in einer südlichen Richtung bis San Felipe, 26 Meilen, und biegt dort nach Osten ab, über Guines nach Union. Bei Rincon, 14 Meilen von Havana, läuft die Guanajay-Zweigbahn westwärts nach San Antonio, biegt dort nach Norden hin ab, und ist bei Guanajay nur 6 Miles von Mariel entfernt, das an der Nordküste liegt. Die Matanzasbahn verfolgt im Allgemeinen eine südliche Richtung bis Union, wo sie nach Osten zieht und durch Navajas nach Isabel, 25 Meilen, weiter geht. Die Cárdenasbahn geht nach Süden hin bis Bemba, 18 Meilen, biegt dann nach Südwesten ab, geht bis Navajas, 11 Meilen, und schliefst dort an jene von Matanzas an. Sie hat eine Zweigbahn, die von Bemba in südöstlicher Richtung nach Aguica geht, 33½ Meilen. Diese soll weiter nach Osten hin fortgeführt werden und zwar durch die Mitte der Insel bis nach Villa Clara. Die Bahn von Cienfuegos läuft nördlich bis Cruces, 18 Meilen, und soll weitere 18 Meilen bis Villa Clara gebaut werden und sich dort mit der Cárdenasbahn und mittelbar mit dem System von Havana verbinden. Die Coliseo-Bahn geht östlich von Matanzas bis auf wenige Stunden Entfernung von Cárdenas. Die Jucaro-Bahn läuft südöstlich bis in die ergiebigsten Zuckerdistricte von Cuba. Aufserdem sind einige andere Eisenbahnen im Entwurfe, um das vorhandene Schienennetz sowohl nach Osten wie nach Westen auszudehnen.

Die Eisenbahnen auf Cuba hatten zu Anfang des Jahres 1856 eine Länge von 360½ engl. Meilen. Davon kommen auf jene von

Havana, mit zwei Zweigbahnen . . .	108¼	Meilen,
Regla nach Guanabacoa	2½	-
Matanzas	47	-
Coliseo	24	-
Cárdenas, mit einer Zweigbahn . . .	62¾	-
Jucaro, mit einer Zweigbahn	34	-
Cienfuegos	18	-
Remedios	6	-
Trinidad nach Casilda	3	-
Puerto Principe nach Nuevitas . . .	46	-
Cobre nach S. Jago	9	-
	360½	Meilen.

Die Privatgesellschaften haben viel wohlfeiler gebaut, als die Regierung; so kostete z. B. die Bahn von Cárdenas nach Navajas etwas weniger als 28,000 Dollars die engl. Meile, und die von Jucaro etwa 20,000 Dollars, ohne Betriebsmaterial.

Die Einnahmen dieser Bahnen betrugen von:

		1850.		1851.	
Bahn:	Länge:	Passagieren:	Fracht:	Passagieren:	Fracht:
Havana	108¼ Meilen	293,300 D.	377,209 D.	336,076 D.	454,961 D.
Matanzas	47 -	75,876 -	228,266 -	87,239 -	288,782 -
Colisco	24 -	16,691 -	105,659 -	13,333 -	128,526 -
Cárdenas	62¾ -	32,070 -	158,374 -	61,695 -	258,378 -
Jucaro	34 -	14,088 -	291,641 -	9,103 -	261,544 -
Remedios, eröffnet im April 1851				16,905 -	22,877 -

A.

Eine neue Franklin-Expedition.

Es war zu erwarten, dafs der Widerspruch der *Times* gegen den von dem Marine-Lieutenant Pim in der Londoner geographischen Gesellschaft vorgelegten Plan einer neuen Franklin-Expedition grofsen Anstofs erregen und den Eifer für eine solche Unternehmung noch mehr entflammen würde. Die hochsinnigen und unerschrockenen Männer, welche während einer Reihe von Jahren entweder selbst in den unwirthlichsten Regionen nach den Verlorenen gesucht oder die zu diesem Zwecke entsendeten Expeditionen mit warmem Eifer befürwortet und gefördert haben, werden am Wenigsten in dem Moment, wo die Entdeckung einer unzweideutigen Spur der lange Gesuchten über den Ort ihres Untergangs oder ihrer Rettung Aufschlufs gegeben hat, zu überreden sein, dafs sie jetzt die Hände in den Schoofs legen und an den aufgefundenen Reliquien ihr Herz trösten könnten; es mufste vielmehr selbst auf minder eifrige Naturen anspornend wirken, wenn die Ansicht, dafs von den 135 Seeleuten des Erebus und Terror kein Einziger mehr am Leben sei, nur durch solche Argumente Geltung zu gewinnen suchte, in denen kein Hauch der grofsen, edeln, durch die Humanität und die Rücksicht auf die Ehre des Landes eingegebenen Motive wehte, welche für die Entsendung der arktischen Expeditionen mafsgebend gewesen sind. Wenn die *Times* sich über die Resultate der letzteren verächtlich äufsern, wenn sie anführen, dafs die nordwestliche Durchfahrt „für commercielle und andere praktische Zwecke unbrauchbar“ sei, wenn sie die glückliche Heimkehr der letzten Nordpolfahrer aus den schreckenerregenden Eisregionen lediglich einem „Wunder“ zuschreiben, als ob menschliche Umsicht, Thatkraft und Ausdauer gar keinen Antheil daran hätten, so ist es sehr begreiflich, dafs Männer wie Ross, Belcher, Kellett, M'Clure und die anderen unerschrockenen Seefahrer, welche zur Erreichung des von ihnen erstrebten Zieles keine Gefahr gescheut haben, in solchen Argumenten nur den armseligen Calcul und den Kleinmuth eines Krämers erblicken und mit Energie gegen ein Räsonnement auftreten, welches dem die britische Marine beseelenden Geiste so schnurstracks widerspricht.

Den *Times* gingen unmittelbar nach der Publication ihres Artikels von Lieut. Pim, R. Collinson und R. Murchison entschiedene Proteste zu, welche zunächst das Sachverhältnifs constatirten, dafs nämlich zwischen der jetzt beabsichtigten Expedition und den früheren insofern ein grofser Unterschied existire, als die jetzige nicht mehr einen unbestimmten und unbekannten Raum zu durchmessen,

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): Andree Karl

Artikel/Article: Landstraßen und Eisenbahnen auf Cuba 560-563