

durch diese Allee wurde ich recht lebhaft an die Pferdebahnlinie von Bremen nach dem Horn erinnert, die ebenfalls eine schöne mit Bäumen eingesäumte Landstrasse benutzt, deren Linien aber ebenso sorglos wie die Pferdebahnlinien in Valencia construiert sind. Die Valencia-Grao-Pferdebahn ist durchgehend doppelgleisig und benutzt fast ausschliesslich den sogenannten Sommerweg neben der Landstrasse als ihren Bahnkörper. Trotzdem wird diese Bahn nur durch animalische Kraft betrieben und es ist mir unerklärlich gewesen, warum man bei Erbauung derselben nicht den Locomotivbetrieb in Aussicht genommen hat, da derselbe bei der Lage dieser Bahn auf dem Sommerwege, einer breiten Landstrasse, nicht die geringsten Unzuträglichkeiten bereiten würde. Curven kommen bei dieser Bahn von 30 m Minimal-Radius vor und zwei kurze 4% Steigungen von ca. 35 m Länge. Der Oberbau besteht aus schlechten eisernen Loubat-Schienen, die auf Holz-Langschwelen lagern und ist ein Umbau der Bahn sehr nothwendig. Die Wagen mit Imperial fassen innen 16, auf den Plattformen 10 und auf dem Deck 22 Personen. Sie stammen aus der Starbuck-Fabrik in Birkenhead. Eigenthümerin der Bahn, die 1450 mm Spurweite hat, ist eine Barcelonaer Gesellschaft und unterliegt es keinem Zweifel, dass dieselbe ganz vorzüglich günstige Einnahmen erzielt.

An diesen Vorort-Tramway schliesst sich eine derselben Gesellschaft gehörige Pferdebahn an, welche dem Verkehre innerhalb der Stadt Valencia dient. Dieselbe hat dieselbe Spurweite und denselben Oberbau wie der anschliessende Tramway und eine Länge von ca. 5 km. Bei den vielen engen Strassen, die diese Strassenbahn durchzieht, musste man dieselbe meist eingleisig herstellen und dabei Curven bis zu 12 m Minimal-Radius anwenden. Innerhalb von Valencia werden nur geschlossene Winterwagen benutzt, die von der Starbuck-Fabrik in Birkenhead gebaut sind und innen 16 resp. 18 Sitzplätze haben und auf den Plattformen Platz für 10 Personen bieten. Diese beiden Valencianer Pferdebahnen rentiren recht gut, würden aber eine doppelt so gute Verzinsung gewähren, wenn man seiner Zeit den Oberbau derselben nach einem guten System hergestellt hätte — jetzt fressen die vielen Unterhaltungskosten der Geleise einen guten Theil der Betriebs-Einnahmen. Hingegen hat sich die betreffende Tramway-Gesellschaft nicht geschient, die Ställe, Wagenremisen, Director- und Beamten-Wohnungen in sehr solider, ja mehr als nothwendig eleganter Weise herzustellen. Hätte man das „Zu Viel“, das man an die Herstellung der Hochbauten wandte, zu einer besseren Construction des Oberbaues benutzt, so würden die Inhaber der Bahn jetzt höhere Dividenden einstreichen können.

Durch Freunde veranlasst, die per Dampfer nach Cartagena zu reisen beabsichtigen, vertrauen wir uns den Wogen des Mittelmeeres an, indem wir den französischen Steamer „Ville de Cette“ Abends 8 Uhr im Hafen von „Grao“ besteigen, der uns sanft wiegend am andern Morgen 6 Uhr nach Alicante bringt. Da der Dampfer den ganzen Tag zum Ausladen und Einladen der Frachtgüter gebraucht, so gehen wir an Land, um die Strassenverkehrsverhältnisse Alicantes kennen zu lernen. Einen Tramway finden wir in dieser reinlich unterhaltenen, dicht am Meere gelegenen Stadt nicht vor, wohl werden aber viele Projecte von den Alicantinern aufgestellt, um die Wohlthaten dieses modernen Verkehrsmittels zu geniessen, wir zweifeln aber, dass ein Tramway in dieser Stadt rentiren würde, da der Strassenverkehr nicht sehr bedeutend ist, und wird es deshalb wohl noch einige Zeit dauern, ehe die Strassen von Alicante die Pferdebahngeleise in sich aufnehmen.

Wir haben den Tag recht angenehm in dem hübschen Alicante verbracht und es wird Zeit, dass wir an Bord der „Ville de Cette“ gehen. Gegen 9 Uhr Abends verlässt