

Bericht

des

schweiz. Konsuls in Sevilla (Hrn. J. Frapolli von Aranno,
Tessin) über das Jahr 1872.

(Vom Mai 1873.)

An den hohen schweiz. Bundesrath.

Banken.

Seit meinem letzten Berichte wurde keine solche weder in Sevilla noch in Cadix errichtet; einzig diejenige von Malaga hat fortgefahren während des ersten Semesters zu 7—8 % und während des zweiten zu 8—10 % zu discountiren. Die Geschäfte dieses Landes, landwirthschaftliche sowohl als industrielle, sind ohne Bedeutung in Folge des hohen Zinsfußes, welcher für 1872 sogar auf erste und sichere Hypothek auf 9—10 % stand.

Landwirthschaft.

Die Landwirthe des südlichen Spaniens haben aus den Vortheilen, welche ihnen die reichliche Ernte des letzten Jahres bringen mußte, noch keinen Nutzen gezogen. Der beträchtliche Ausfall der Ernte in Großbritannien, die Mittelmäßigkeit der Ernten in Belgien, in der Schweiz und allen Rheingegenden, hatten bedeutende Fruchtbestellungen in beiden Castilien, Arragon und Estremadura zur Folge. Die Ausführung dieser Bestellungen begann unter den günstigsten

Aussichten und ließ einen ebenso raschen als vortheilhaften Absatz hoffen, als diese Bewegung plötzlich durch den carlistischen Aufstand, welcher den Transport des Getreides behinderte, vernichtet wurde. Seit dieser Zeit hat sich die politische Lage je länger je mehr verschlimmert. Die Beschädigungen der Eisenbahnen haben schließlich die Ausfuhr der landwirthschaftlichen Erzeugnisse einiger der meist producirenden Provinzen der Halbinsel zu völligem Stillstande gebracht, bis auf einige Ladungen cantabrischer Frucht für England und einige Sendungen Mehl. Die fünf letzten Monate herrschte vollständige und um so bedauernswerthere Unthätigkeit, als der Ackerbau sich in vorgerückter Jahreszeit befindet und eine Ernte auf Halm steht, welche zu den schönsten Hoffnungen berechtigt. Heutzutage sind die wichtigsten Productionscentren, wie die beiden Castilien, Estremadura, la Mancha, Arragon und Rioja sozusagen blockirt und befinden sich in der Unmöglichkeit, auch nur einen einzigen Waggon mit Frucht nach den Seehäfen zu senden. So wird zu Alicante, zu Barcelona und andern Küstenplätzen Frucht vom schwarzen Meere und von Californien her zu weit höhern Preisen verkauft, als wenn die einheimische Frucht zu Markte gebracht werden könnte.

Die Olivenernte war verhältnißmäßig ebenso reichlich als die Fruchternte, aber von geringerer Qualität als im Jahr 1871.

Der Spanier entschließt sich nicht leicht zur Einführung der geringsten Neuerungen. Daher begnügt man sich in Andalusien, obschon diese Provinz die schönsten Oliven Spaniens sowohl hinsichtlich ihrer Größe als ihres Oelgehaltes hervorbringt, mit ganz primitiven Mitteln Oele von höchst geringer Qualität zu erzeugen. Die Einführung von Oelpressen neuester Erfindung stößt in diesem Lande auf die größten Schwierigkeiten. Würde der Gebrauch dieser Maschinen verallgemeinert und eine aufgeklärte Sorgfalt auf die Bereitung des rohen Oeles verwendet, so würde sich sowohl die Produktion vermehren, als die Qualität sich verbessern, und der Exporthandel der spanischen Oele würde erfolgreich mit den französischen und italienischen Erzeugnissen concurren können. Mit den Oelpressen neuerer Constructionen, würde die Olive unmittelbar nach der Ernte unter die Presse gelangen, während mit dem gegenwärtigen System ungeheure Mengen Oliven von einem Jahr zum andern aufgehäuft bleiben, um schließlich beschädigt unter die Presse zu kommen, woher es rührt, daß das Oel den scharfen und ranzigen Geschmack der verdorbenen Olive erhält; sodann, statt das Oel wenigstens bis zum ersten Juli ruhen zu lassen, und ihm auf diese Weise Zeit zu lassen sich abzulagern und zu klären, wird es von der Presse weg sogleich ins Ausland expor-

tirt. Besser wird die Bereitung der Oele in Malaga begriffen, dessen Erzeugnisse im Auslande höher geschätzt sind; daher finden die Oelhändler von Ceja und andern Ortschaften aus der Nähe des den Provinzen von Cordova und Malaga benachbarten Sevilla einen ganz besondern Vortheil darin, ihre Producte nach Malaga zu dirigiren, um sie daselbst der intelligenten an diesem Orte geübten Behandlung zuzuführen.

Die Oliven von Ober-Andalusien geben weniger Oel als die des untern, allein von besserer Qualität. Die Preise sind seit 6—8 Monaten bedeutend gesunken, nämlich von 54 Real per arrobe (oder Fr. 13. 50 für $11\frac{1}{2}$ Kilogr.) auf 32 Real (oder Fr. 8 für $11\frac{1}{2}$ Kilogramm).

Minen-Ausbeutung.

Die Minen-Industrie ist die einzige, welche fortfährt zu prosperiren, und bleibt sozusagen die einzige Hoffnung des Landes, während alle andern von so geringer Bedeutung sind, daß es nicht der Mühe lohnt, ihrer in diesem Berichte zu erwähnen.

Im Jahr 1872 wurden einzig aus dem Seehafen von Huelva 3,827,550 metrische Tonnen Kupferpyrit ausgeführt, deren Zusammensetzung folgende war: $2\frac{1}{2}$ % Kupfer, 50 % Schwefel, 45 % Eisen und $2\frac{1}{2}$ % verschiedene Bestandtheile. Die ganze Ausfuhr mit einem Annäherungswerthe von Fr. 315 Millionen.

Dieses Material wird in allen Minen der Provinz Huelva gewonnen, deren wichtigsten französischen und englischen Gesellschaften gehören. Die Minen von R-Pinto, welche die wichtigsten sind, und bisher der spanischen Regierung gehörten, sind erst kürzlich der englischen Gesellschaft, Taylor, Mathew & Co. für die fabelhafte Summe von Fr. 93,000,000 verkauft worden.

Die Bleiminen von Linarez haben 34,359,330 metrische Tonnen von Blei in länglichen Blöcken (en saumon) ausgeführt, im Werthe von Fr. 20,615,580.

Kohlenminen von Belmez und Espiel.

Die bis jetzt in diesem ungeheuren Becken aufgefundenen Steinkohlenlager erstrecken sich gegen Westen in einer Ausdehnung von mehr als 10 Quadratstunden, allein die Geologen halten dafür, daß sie sich in der nämlichen Richtung bis in das Innere von Estremadura und gegen Südwesten bis nach Cordova erstrecken, und daß sie sogar das Kohlenbecken von Villanueva del Rio, welches mehr als 20 Stunden von den Hauptcentren Espiel und Belmez entfernt ist, berühren.

Gegenwärtig gibt es wenigstens 40 Gesellschaften, welche dieses Becken ausbeuten, deren Geschäfte in mehr oder minder blühendem Zustande sich befinden; allein die hauptsächlichsten: Die französische Compagnie „le Terrible“ und die spanische Compagnie „Dupuy & Heredia“, welche in großem Maßstabe arbeiten, realisiren schöne Einnahmen durch den Kohlenverkauf an die Bahnlinien von Badajoz, Madrid und Alicante. Diese Geschäfte werden eine bedeutende Wichtigkeit erlangen, wenn die Kohlen nach ganz Andalusien gebracht werden können, was in Kurzem möglich sein wird, indem die erste Locomotive die Strecke zwischen Belmez & Cordova am 14. Mai 1873 befahren hat.

Einzelne Kohlenlager sind so gut als die englischen, andere sind geringer, noch andere viel geringer, allein die guten, mittelmäßigen und schlechten Steinkohlen stehen in einem Verhältniß, daß die Mischung auf einen guten Absatz zählen darf.

Diese Steinkohle wird in ziemlich starken, compacten und sehr harten Massen gewonnen. Stücke werden mittelst der sogenannten Mazeline-Maschinen, welche die Gesellschaft „Dupuy, Heredia & Cie.“ herstellt, zerkleinert. Ohne die geringste Mühe wird man 300,000 Tonnen per Jahr gewinnen können.

Die spanische Regierung hat die Absicht, eine geologische Karte von Spanien anfertigen zu lassen; wenn diese zu Stande kommt, so wird man sich wahrscheinlich des muthmaßlichen Reichthums und der Ausdehnung dieses Beckens vergewissern können; denn seit den 10—12 Jahren, während welchen dasselbe besprochen oder ausgebeutet wird, hat man noch keinen Fingerzeig über die mögliche Menge seiner Steinkohlen erhalten.

Schiffahrt.

Im Hafen von Sevilla sind 384 Fahrzeuge mit einem Gehalt von 64,139 Tonnen ein-, und 394 mit einem Gehalt von 69,570 Tonnen ausgelaufen.

Einfuhr

in den Häfen von Sevilla, Cadix, Malaga und Huelva

Steinkohle	Fr.	3,700,000	
Metalle	"	5,163,510	
Marmor, Cement, hydr. Kalk etc.	"	1,678,030	
Maschinen	"	5,107,800	
Zimmer- und Bauholz	"	3,202,110	
Droguerien mit Inbegriff des Pe- troleums	"	9,021,000	
Quincaillerie	"	5,722,050	
Mercerie	"	1,933,800	
Glas- und Töpferwaaren	"	494,880	
Bücher und Papeterie	"	280,000	
Seidenwaaren	"	12,690,360	
Tücher und Gewebe	"	14,887,320	
Stockfisch	"	2,441,510	
Aufbewahrte Nahrungsmittel	"	8,900,670	
Wein und geistige Getränke	"	1,669,400	
Verschiedenes.	"	16,088,370	
Total			Fr. 92.980,810

Ausfuhr.

Oele	Fr.	56,000,000	
Weine von Xerez und Malaga	"	20,250,000	
" " Malaga	"	6,300,000	
Rosinen " "	"	15,500,000	
Mineralien	"	55,440,000	
Wolle	"	900,000	
Kork	"	2,810,300	
Getreide	"	2,000,000	
Orangen	"	1,500,000	
Verschiedenes	"	2,400,000	
Total			" 163,100,300

Mehrwert der Ausfuhr Fr. 70,119,490

Die aus der Schweiz stammenden Artikel können nicht besonders angegeben werden, da sie über Marseille kommen.

Eisenbahnen.

Im Betrieb. Mit Ausnahme der Eisenbahn von Cordova nach Sevilla, welche im Jahr 1872 ihren Aktionären eine Dividende von 5 0/0 zahlen konnte, ist die Lage der übrigen Eisenbahnen

des südlichen Spaniens so schlecht als früher, und es ist zu fürchten, daß es so bleiben wird, so lange die Finanzverwaltung des Landes keine Veränderung erleidet.

Im Bau von Sevilla nach Huelva. Die Arbeiten der Eisenbahn von Sevilla nach Huelva, welche gleichzeitig auf mehreren Punkten der Linie mit den Hülfsmitteln des Landes begonnen und seit 8 Monaten aus Mangel an genügendem Capital wieder eingestellt wurden, sollen endlich wieder beginnen, Dank der Unterstützung, welche der Concessionär bei einem Pariser Bankhause gefunden hat, und einer Subvention für die in der Provinz Sevilla liegende Bahnstrecke, welche der Generalrath dieser Provinz genehmigt hat. Die Eisenbahn von Sevilla nach Huelva ist dazu bestimmt, der Schifffahrt des Hafens von Sevilla den Todesstoß zu versetzen. Die Entfernung Sevilla's vom Meere, die Schwierigkeiten, welche die an der Mündung des Guadalquivir befindliche Barre von Sanlucar entgegensetzt, der geringe Tiefgang der Schiffe im Sommer, die Kosten der Schleppschiffe und Lootsen auf dem Strom, endlich aber der Verlust an kostbarer Zeit, werden mächtige Beweggründe zur Ausschiffung der für Sevilla bestimmten Güter in Huelva bilden. Allein von noch größerem Nachtheil für Sevilla wird der Umstand sein, daß die Mehrzahl der in diesen Hafen einlaufenden Schiffe daselbst keine Rückfracht finden, so daß wenigstens 75^o der nach dem Osten von Sevilla fahrenden Schiffe nach Huelva gehen, um Fracht einzunehmen. Die Eisenbahn nach Huelva dient den Sevillaner Kaufleuten um so besser, als sie nicht nur beträchtlichere Ladungen finden, sondern auch verhältnißmäßige Ersparnisse der Transportkosten finden. Ein großer Theil der landwirthschaftlichen Erzeugnisse der zwischen Sevilla und Huelva gelegenen Gegend, welche heute noch für ihren Absatz auf Sevilla angewiesen sind, werden später mit bedeutendem Nachtheil ihren Weg nach Huelva nehmen.

Von Merida nach Sevilla. Die Arbeiten dieser Linie hatten beinahe mit denselben Hindernissen zu kämpfen, wie diejenigen zwischen Sevilla und Huelva. Der Concessionär D. Manuel Pastor hatte theils in Sevilla, theils in Estremadura die Mittel zum Bau und Betrieb der 12 ersten Kilometer gefunden, nämlich von der Station Tocina, dem Vereinigungspunkte dieser Linie mit derjenigen von Cordova nach Sevilla, bis zu den Kohlenbergwerken von Villanueva del Rio. Allein diese Hülfsmittel waren sehr bald erschöpft und die Arbeiten somit eingestellt. Allem Anschein nach hatte man einen Stillstand von langer Dauer zu erwarten, als Herr Pastor von der spanischen Regierung 30 Millionen Realen erhielt, wovon 15 als Anlehen und 15 als Subvention. Diese in Papier-

geld gemachten Vorschüsse wurden mit einem Verlust von 30% realisirt. Indessen darf man hoffen, der Bau dieser Linie werde unverzüglich wieder aufgenommen werden.

Obschon der Linie von Merida nach Huelva bei weitem nicht so günstige Aussichten wie derjenigen von Sevilla nach Huelva prophezeit werden können, so wird sie nichtsdestoweniger befriedigende Ergebnisse aufweisen. Sie wird hauptsächlich dem Transport der landwirthschaftlichen Produkte von Estramadura, und besonders der in Sevilla abgesetzten Frucht, dienen. Sie wird der Linie von Cordova nach Manzanares allen Waarenverkehr mit Portugal und der Linie von Cordova nach Sevilla die 36 Kilometer von Tocina nach Cordova entziehen.

Von Alcalá nach Guadaira. Die Nothwendigkeit dieser Linie machte sich schon seit langer Zeit fühlbar, um die reichen Gegenden zwischen Sevilla und Cordova zu bedienen, deren Hauptorte Alcalá, Carmona und el Gujo sind.

Im letzten Jahre bildete sich eine Gesellschaft in Sevilla, welche im Monat November die erste Section dem Verkehr übergab, nämlich von Sevilla nach Alcalá (12 Kilometer).

Der Netto-Gewinn dieser im Betriebe befindlichen Strecke beläuft sich im Durchschnitt auf 1200 Realen per Tag; diese kleinen Hülfsmittel in Verbindung mit einigen verfügbaren Capitalien ermöglichen es, die Arbeiten auf der zweiten Section von Alcalá nach Carmona fortzusetzen, und es sollen dieselben angeblich gegen Ende des nächsten Jahres beendigt werden. Die Gesellschaft hofft auf diese Weise die Linie bis nach Casariche führen zu können, wo sie sich mit der Linie von Cordova nach Malaga vereinigen würde.

Bericht des Schweiz. Konsuls in Sevilla (Hrn. J. Frapolli von Aranno, Tessin) über das Jahr 1872. (Vom Mai 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.10.1873
Date	
Data	
Seite	967-973
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 905

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.