

### Eisenbahnen im Bau begriffen.

Von Sevilla nach Merida, einer Station der Bahn von Madrid nach Lissabon, mit Abzweigung nach der Linie von Cordova nach Sevilla	200	Kilometer.
Von Sevilla nach Huelva	110	"
" den Bergwerken von Belmez nach Cordova	84	"
Total der im Bau begriffenen Kilometer		394

## B e r i c h t

des

schweizerischen Generalkonsuls in Neapel (Hrn. Meuricoffre von Frauenfeld) für das Jahr 1869.

(Vom 25. April 1870.)

An den hohen Schweiz. Bundesrath.

Lit. I.

Das Jahr 1869 war für Italien hinsichtlich der allgemeinen Lage ein relativ ruhiges Jahr. Gegenüber der frühern Aufregung scheint eine wirkliche Befänstigung der Gemüther eingetreten zu sein.

Die Uebelstände der ökonomischen Lage, im Besondern die schweren Lasten, welche die neuen oder neuerdings erhöhten Steuern und die Art und Weise ihrer Erhebung und Vertheilung der Bevölkerung auferlegen, wurden lebhaft empfunden, und dieß um so mehr, als alle diese Opfer, so bedeutend sie auch waren, keineswegs zur Herstellung des Gleichgewichts in den Staatsfinanzen führten. Nicht nur blieben die wohlthätigen Folgen einer solchen Finanzlage aus, sondern es stellte sich auch eine neue Steuervermehrung in Aussicht.

Im südlichen Italien fielen im Allgemeinen die Ernten des Jahres 1869 weniger ergiebig aus, als die des Vorjahres, der Wein ausgenommen, der von einem heißen Herbst begünstigt war. Was hingegen das Getreide anbelangt, so lieferte dieses mehr als einen durchschnittlichen Ertrag, und der Weizen war von besserer Qualität als im Vorjahre, indem zur Erntezeit die Witterung weniger regnerisch war, als im Jahre 1868. Dazu kam noch, daß sich von der letzten Ernte her starke Borräthe vorfanden. Auch fielen die Getreidepreise so tief, wie man es seit Jahren nicht gesehen hatte. Dagegen hat das Olivenöl, ein für die Provinzen am adriatischen Meere und für Calabrien höchst wichtiger Artikel, im Jahre 1869 beinahe gänzlich gefehlt. Im Vorjahre war die Olivenernte eine äußerst ergiebige gewesen; bekanntlich aber ist der Fall ein seltener, daß Oliven- und Obstbäume in zwei aufeinander folgenden Jahren Früchte im Ueberfluß tragen. Was andere minder wichtige Artikel anbelangt, so lieferten die Krappwurzeln einen Durchschnittsertrag und, wie in den vorhergegangenen Jahren, war die Seidenernte in Folge der herrschenden Krankheit eine geringe.

Obwohl mir keine offiziellen und vollständigen Berichte über das Total der Einfuhr und Ausfuhr Italiens im Jahr 1869 zur Einsicht vorliegen, glaube ich doch annehmen zu können, daß die Handelsbilanz zu Gunsten Italiens sich bedeutend verbessert hat. Wenn auch die Stokung des Einfuhrhandels hierzu ihren Theil beitrug, so ist doch die Hauptursache in der geringen Einfuhr fremden Getreides, so wie in der starken Ausfuhr inländischen Getreides und anderer Produkte der Landwirtschaft, eine Folge der reichlichen Ernten von 1868/1869, zu suchen. Die geringere Entwerthung der italienischen Zwangskursbanknoten war eine der glücklichsten Wirkungen dieser Lage. Im Anfang des Jahres wurden diese Billets gegen Gold mit einem Verlust von  $5\frac{1}{2}$  % ausgetauscht, während der Unterschied zu Ende des Jahres 1869 nicht mehr als  $3\frac{1}{2}$  % betrug. Unnütz wäre es darauf hinzuweisen, wie vortheilhaft dieß auf die in Italien eingeführten Manufakturartikel, u. A. auch auf die schweizerischen, einwirken mußte. Die im Jahre 1869 eingeführten Veränderungen im Zolltarife, betreffend die Einfuhr schweizerischer Produkte in Italien, sind diejenigen, welche durch den am 1. Mai 1869 in Kraft getretenen Handelsvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 22. Juli 1868 stipulirt worden sind. Was die Einfuhr der wichtigsten Schweizerprodukte betrifft, so war der Uhrenhandel im Jahr 1869 ziemlich lebhaft; die Bijouterie leidet noch immer unter der gedrückten Lage des Kleinhandels und der Konkurrenz der gleichartigen Erzeugnisse gewisser Gegenden Deutschlands, welche, Dank dem ihnen leider bezüglich des Feingehaltes gewährten weiten Spielraume und der scheinbaren Wohlfeilheit der Waare, eine gefährliche Konkurrenz machen.

Im Handel mit schweizerischen Baumwollgeweben, welcher zu Anfang des Jahres 1869 einen gewissen Aufschwung genommen, trat später, in Folge der drückenden Lage des Detailhandels, ein Stillstand ein.

Im Jahr 1869 nahm der Bau der Eisenbahnen in Italien, wenn auch langsam, seinen Fortgang. Die neuen Bahnlinien gehören fast ausschließlich zum Netze der süditalienischen und der calabrisch-sicilianischen Eisenbahngesellschaft. Wenn auch die so wichtige und so lang ersehnte Eisenbahn von Neapel nach dem adriatischen Meere noch nicht vollendet ist, so haben sich doch, in Folge der Vollendung mehrerer Tunnels, die beiden Strecken, welche von Neapel und Foggia aus dem Durchgang der Apenninen in der Nähe von Ariano entgegenstreben, um Vieles genähert. Auf der im Omnibus zurückzuliegenden Strecke hat die südliche Eisenbahngesellschaft für Personen und Güter einen Dienst organisiert, wodurch die Entfernung auf acht Kilometer und die Fahrdauer auf ungefähr vierzig Minuten reduziert wird. Trotz dieser Unterbrechung ist die Linie schon jetzt die kürzeste zwischen Neapel und Bologna, resp. nach der Schweiz und Deutschland. Wie es heißt, soll die Linie im Sommer 1870 vollendet sein, was jedoch ohne Erstellung einer provisorischen Bahnstrecke kaum möglich sein dürfte, indem der vollständige Durchstich des großen Tunnels der Cristina beträchtliche Schwierigkeiten bietet. Es ist zu wünschen, daß die Vollendung der Linie eine Verminderung der Tarife für die Kaufmannswaaren herbeiführe, welche sich, zweifelslos wegen der doppelten Umladungskosten an den unterbrochenen Punkten der Linie, sehr hoch belaufen. Am adriatischen Meere ist jetzt die Südbahn bis Maglie (29 Kilometer südlich von Lecce) vorgeedrungen. Es scheint noch ungewiß, ob auf dieser Seite Otranto (gemäß der ursprünglichen Konzeption) oder Gallipoli den Endpunkt bilden werde, indem diese letztere Stadt ihres guten Hafens wegen, dem südlichsten dieses Theils Italiens, den Vorzug erhalten dürfte, und dieß um so mehr als Otranto keinen Hafen besitzt. Die Wichtigkeit dieser Linie am adriatischen Meer, eine Wichtigkeit die auf ihrer Verbindung mit der Brennerlinie und den österreichischen Bahnen in der Richtung nach Triest beruht, ist im Jahre 1869 mehr und mehr zu Tage getreten. Diese Linie, nebst derjenigen über den Brenner, dient jetzt für den Transport der Waaren, welche aus Süditalien nach der Schweiz gehen und vormals auf dem Seewege nach Marseille und von hier aus auf den französischen Bahnen weiter spedirt wurden. Die Brennerlinie macht also im Osten den schweizerischen Alpenstraßen dieselbe siegreiche Konkurrenz, welche Marseille und die französischen Linien bereits im Westen gemacht haben, und welche der Mont Genis in noch entscheidenderer Weise machen wird, sobald einmal der Tunneldurchstich erfolgt ist. Diese Thatsachen stehen nicht vereinzelt da, sie zeigen deutlich die Gefahr, in welcher die Schweiz sich

befindet, in Ermanglung einer Eisenbahn durch die schweizerischen Alpen, von dem Handelsverkehr zwischen dem Mittelmeer und dem Norden und ebenso auch von demjenigen mit den unermesslichen Ländern des asiatischen Ostens, vorausgesetzt die Schifffahrt wende sich dem Kanal von Suez zu, vollständig abgeschnitten zu werden. Die Eröffnung des Suezkanals ließ die Wichtigkeit des schönen Hafens von Brindisi mehr und mehr hervortreten. Die Regierung läßt die Ausräumungsarbeiten fortsetzen; in Folge deren dieser Hafen für das Einlaufen der Schiffe von großem Tonnengehalt immer geeigneter wird. Quais, an denen die großen Seeschiffe unmittelbar am Lande anlegen können, werden in großem Maßstabe erstellt. Ein bequem eingerichtetes Hotel wurde den Reisenden eröffnet. Ein Spezialdienst der indischen Briefpost kommt wöchentlich von Alexandria nach Brindisi und umgekehrt; dieser Dienst steht mit einem direkten Zuge zwischen Sufa und Brindisi in Verbindung. Eine italienische Dampfschiffgesellschaft hat von Brindisi nach Alexandria und umgekehrt einen Dienst mit mehreren Abfahrten per Monat erstellt. Die Dampfschiffverbindungen sind ebenso häufig zwischen Brindisi und Corfu, wo auch alle von Triest nach der Levante gehenden Dampfschiffe anhalten.



## **Bericht des schweizerischen Generalkonsuls in Neapel (Hrn. Meuricoffre von Frauenfeld f?r das Jahr 1869 (Vom 25. April 1870.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1870
Date	
Data	
Seite	520-523
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 501

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.